

渔船执行若干法律问题研究

宁波海事法院执行局课题组¹

内容摘要：渔船是涉渔纠纷中主要的执行标的。渔船²属于特殊动产，其查封、扣押、拍卖等执行措施均由海事法院实施。今年是“基本解决执行难”向“切实解决执行难”换挡提速之年，又时值浙江省海洋与渔业局、宁波海事法院签订《海洋渔业行政执法与海事司法友好协作备忘录》五周年之际，课题组全面调研渔船执行的司法实践情况，就影响渔船执行的实务问题进行梳理分析并就构建渔船拍卖协作机制提出具体政策建议。

关键词：渔船执行 渔船登记 渔业管理 司法网拍

引言

浙江是渔业大省，舟山渔场是我国最大的渔场，浙江同时也是涉渔纠纷大省。宁波海事法院 2018 年司法扣押渔船 90 艘³，拍卖渔船 7 艘，在全国名列前茅。2019 年，中央全面依法治国委员会下发《关于加强综合治理从源头切实解决执行难问题的意见》，吹响了“切实解决执行难”的号角。为巩固“基本解决执行难”工作成效，夯实“切实解决执行难”工作基础，宁波海事法院将执行规范化建设确定为 2019 年全院重点工作。渔船执行作为执行工作的重要组成部分，在规范化建设方面还存在不少短板，在近年来的司法实践中已有所暴露，有待系统梳理并加以改进。此外，为深化海洋渔业行政执法与海事司法友好交流协作，2014 年 11 月 6 日，浙江省海洋与渔业局、宁波海事法院签订《海洋渔业行政执法与海事司法友好协作备忘录》（下称《备忘录》）。《备忘录》签订 5 年来，双方积极贯彻《备忘录》确立的友好协作方针，取得明显工作成效。但在行政机构改革的大背景下，《备忘录》确立的一些好的做法有待进一步明确，海事司法和渔业行政管理就渔船执行工作有待进一步厘清认识，加强衔接。课题组本着解决真问题、真解决问题的态度，深入渔船执行一线，先后走访了宁波海事法院舟山法庭、台州法庭，并与舟山市和岱山县两级海洋与渔业部门开展座谈就渔船执行中尽责调查、过户等问题探讨交流，在此基础上形成报告，提出相关建议供同仁参考。

一、渔船司法处置与渔船登记管理的衔接问题

¹ 课题主持人：邬先江，宁波海事法院副院长，课题组成员：李锋，宁波海事法院副院长，张东峰、陈高扬。

² 本文所述渔船，即为渔业船舶，根据我国《渔港水域交通安全管理条例》第四条第四款规定，渔业船舶是指从事渔业生产的船舶以及属于水产系统为渔业生产服务的船舶，包括捕捞船、养殖船、水产运销船、冷藏加工船、油船、供应船、渔业指导船、科研调查船、教学实习船、渔港工程船、拖轮、交通船、驳船、渔政船和渔监船。

³ 含诉讼保全。

渔船系特殊动产。根据《中华人民共和国渔业船舶登记办法》（下称《渔船登记办法》）第十四条规定，“渔业船舶所有权的取得、转让和消灭，应当依照本办法进行登记；未经登记的，不得对抗善意第三人。”但因为种种原因，实务中存在渔船登记与事实不符、涉诉渔船变更登记难等问题，扰乱了渔船登记管理制度，也影响了渔船司法处置的正常进行。当前应当强化渔业行政管理与海事司法的协作，一方面通过司法裁判的示范效应，改变当事人的错误认识，推动渔船登记管理规范化，另一方面通过渔船司法处置，解决历史遗留问题，推动登记与事实不符的渔船退出市场。

（一）登记与事实不符问题及司法应对

根据《渔船登记办法》第二条规定，“中华人民共和国公民、法人或非法人组织所有的渔业船舶，以及中华人民共和国公民、法人或非法人组织以光船条件从境外租进的渔业船舶，应当依照本办法进行登记。”一般情况下渔船都应进行所有权和国籍登记，取得所有权证书和国籍证书。渔业船舶所有权登记证书主要包括以下内容：1、证书编号；2、船名、船籍港、渔船编码、船舶呼号/识别号、船舶种类、生产方式；3、造船厂名称、造船地点；4、船体材质、建造完工日期；5、长度、宽度、吨位；6、主机功率；7、船舶所有权人名称、所占股份、身份证号码/公司注册号、船舶所有人地址、取得所有权日期；8、共有人名称、身份证号码/公司注册号和所占股份；9、抵押登记、租赁登记。国籍证书的内容比所有权证书的内容少一些，本报告限于篇幅不再列举。存在抵押和光船租赁情形的渔船，还需要办理抵押登记和光船租赁登记。

1. 渔船登记与事实不符的原因分析。

实务中渔船登记与事实不符主要有两种表现形式：一是登记的所有权人信息与事实不符。比如渔船共有人登记不全，所有权人登记错误或渔船“挂靠”等问题，由于执行标的必须是权属明确的财产，存在权属争议的财产需明确权属后才能被执行，因此该问题会导致案件无财产可供执行从而间接影响海事执行工作。二是登记的渔船技术指标与事实不符。这些指标主要是指渔船的长度、宽度、主机功率等，由于上述指标是衡量一艘渔船的核心指标，一旦登记与事实不符，影响巨大，故该种情形是课题组重点研究对象。

船舶经营人在经济利益的驱使下，非法改装或虚假登记船舶是导致登记的渔船技术指标与事实不符的直接原因。近年来，近海渔业资源的衰退未得到根本性扭转。越来越稀缺的渔业资源制约了渔业生产的发展。为提高市场竞争力，不少船舶经营人迫切需要提升渔船的功率和尺寸，使之具备更强的捕捞能力。然而，我国基于保护海洋渔业资源的需要，一直以来实行捕捞许可证制度。该制度要求每艘渔船的功率均需行政主管部门审批，禁止渔船所有权人擅自增加渔船的功率。

因此，在船舶证书不能擅自变更但船舶又不能满足需要的矛盾下，船舶经营人受经济利益驱使，采用非法改装船舶或买新船替换旧船，但仍用原证书的办法，规避法律规定，产生了所谓的“套牌船”⁴。

由于船证不符无法过户，“套牌船”的价值与普通船舶有较大差距。在执行程序中讨论“套牌船”的处置时有两个问题需要进一步厘清。

2. 执行程序中的“套牌船”识别。

“套牌船”本身就是为了规避法律，故具有较强的隐蔽性。而船舶检验又是技术性较强的领域，识别“套牌船”需要专门的技术支持。现有的执行实务在以下两个环节需要优化，以便更好地识别“套牌船”。

一是应当尽量扣押全套船舶证书原件以便更好的识别“套牌船”。《中华人民共和国民事诉讼法》第二百四十二条第二款规定：“人民法院决定扣押、冻结、划拨、变价财产，应当作出裁定，并发出协助执行通知书，有关单位必须办理。”在扣押船舶阶段，海事法院会向船舶登记部门发出协助执行通知书要求协助扣押船舶，船舶登记部门收到协助执行通知书后在信息系统输入扣押信息，完成协助事项。与此同时，海事法院在实地扣押船舶及船上的证书。在这种模式下，海事法院一般不会要求船舶登记部门提供或核实船舶登记证书。在实地扣押环节，因种种原因，有的只扣押到部分证书，有的只扣押了证书的复印件，有的扣押到的证书为过期证书，既不利于及时识别“套牌船”，同时也影响到验船师、评估师对船舶状况及生产营运合法性的评估。为避免这一情况，课题组建议在拍卖渔船前应尽量取得渔船证书的原件，如无法通过当事人取得，应请求船舶登记部门协助提供。

二是进一步强化海事法院与船检部门和登记部门的配合。实务中执行法官当场能够发现“套牌船”线索的，应当立即委托船检部门调查确认。然而多数情况下，由于缺乏专业技术，执行法官难以根据证书信息当场识别“套牌船”，往往要到评估程序中依赖于评估师的工作才能识别“套牌船”。由于“套牌船”无法处置，在无其他财产可供执行的情况下，评估产生的评估费需要申请执行人支付，加上办案时间的延误，容易引起申请执行人的不满。因此课题组建议在启动拍卖前，承办人要主动向渔船登记部门函询船证相符情况，只有在初步确认船证相符的情况下，才能启动拍卖。

3. 执行程序中的“套牌船”处理。

“套牌船”是被执行人的财产，理论上应当由其负责整改以符合登记要求。但进入执行程序后，被执行人往往没有经济能力完成整改。实务中，海事法院往往以现状拍卖“套牌船”，买受人竞得船舶后负责整改以满足过户要求。虽然司

⁴ 这里和下文提到的“套牌船”均指通过非法改装或买新船替换旧船的办法，导致船舶登记与事实不符的船舶。

法拍卖以现状交付为原则，但船舶能否过户系对船舶价值有较大影响的因素，应当在公告中予以明确说明，提示买受人相关风险。课题组建议在公告中加入以下措辞：“该船某某项指标与登记证书不符，存在竞得后无法过户的风险，具体过户政策建议竞买人向船舶登记机关咨询”。

此外，“套牌船”还会对船舶价值评估造成干扰。在司法拍卖渔船前，海事法院会委托评估机构对渔船的市场价值进行评估。在船证不一致的情况下，评估部门只会根据证书记载的情况对船舶价值作出评估，一般不会提及整改费用。但整改费用系买受人衡量竞拍出价的重要因素，为避免买受人盲目出价，应予以提示并建议竞买人在现场看船时对整改费用自行评估。但上述信息不宜出现在公告中，因为能否过户应当由登记机关决定，如果公告中出现整改费用的提法，容易给当事人造成海事法院认为整改后即可过户的误解。故课题组建议海事法院可要求评估机构在评估中对该笔费用予以评估，并在评估报告中予以说明，具体措辞如下：“根据法律规定，该船应当整改以符合登记要求，整改费用约为*元，该金额仅供竞买人参考，建议竞买人在现场看船时对整改费用自行评估。”

（二）渔船股份的变更登记问题

根据《渔船登记办法》第十五条规定，“渔业船舶所有权登记，由渔业船舶所有人申请。共有的渔业船舶，由持股比例最大的共有人申请；持股比例相同的，由约定的共有人一方申请。”该规定维护了渔船共有关系的稳定，也便于实践操作。但根据该规定，持股比例较少的股东无权单独申请所有权变更登记，行政管理部门也无法主动启动权属变更登记程序。在海事法院审理船舶共有纠纷中，船舶合伙人要求变更股权份额而获得法院支持的案例不在少数。但胜诉当事人面临如果大股东拒不配合办理股份变更登记，胜诉权益就无法落实的问题。当然在这种情况下法院可以对大股东采取强制执行措施促使其配合办理股份变更登记，但实务中效果不佳。因此课题组建议强化与渔船登记部门的协作，推动渔船登记部门依据生效法律文书及协助执行通知书启动渔船所有权变更登记程序，维护胜诉当事人的合法权益。

二、渔船司法处置与渔业管理政策的衔接问题

为了保护、合理利用渔业资源，控制捕捞强度，维护渔业生产秩序，保障渔业生产者的合法权益，国家对捕捞业实行船网工具控制指标管理，实行捕捞许可证制度和捕捞限额制度。在与国家渔业管理政策衔接过程中，渔船司法处置应当注意以下两个问题。

（一）许可的作业类型与事实不符问题及司法应对

除了渔运船、养殖船外，大部分渔船属于捕捞船。捕捞船的经济效益与它的

作业类型密切相关。《渔业捕捞许可管理规定》将可核定的作业类型分为 12 种⁵，而实务中常见的渔船作业类型主要有双船对拖、单拖、流网、围网、延绳钓鱼、张网六种⁶。每种作业类型对渔业资源的影响不同。为保护渔业资源，《渔业捕捞许可管理规定》第二十条规定：“在中华人民共和国管辖水域从事渔业捕捞活动，以及中国籍渔船在公海从事渔业捕捞活动，应当经审批机关批准并领取渔业捕捞许可证，按照渔业捕捞许可证核定的作业类型、场所、时限、渔具数量和规格、捕捞品种等作业。”即所有渔船均应当按照捕捞许可证上核准的作业类型作业。同时该规定第二十二条第一款规定：“……核定作业类型最多不得超过两种，并应当符合渔具准用目录和技术标准，明确每种作业类型中的具体作业类型。拖网、张网不得互换且不得与其他作业类型兼作，其他作业类型不得改为拖网、张网作业。”即法律严格限制渔船变更作业类型。但在经济利益的驱使下，实务中渔船经营人私自变更渔船作业类型的情形屡见不鲜，产生所谓的“证业不符”⁷现象。

司法处置“证业不符”的船舶与“套牌船”类似，拍卖成交后同样需要整改以满足过户要求。因此课题组建议在处置“证业不符”的船舶时同样要注意在公告中提示竞买人相关风险，并在评估报告中对整改费用予以提示。

（二）船网工具指标管理及司法处置衔接

国家通过船网工具指标管理以实现捕捞能力总量的层层管控。根据《渔业捕捞许可管理规定》第三条第二款规定，“国家根据渔业资源变化与环境状况，确定船网工具控制指标，控制捕捞能力总量和渔业捕捞许可证数量，渔业捕捞许可证的批准发放，应当遵循公开、公平、公正原则，数量不得超过船网工具控制指标范围”。根据该规定，海洋渔船按船长分为海洋大、中、小型渔船三类。其中大、中型海洋捕捞渔船的船网工具控制指标由中央确定并向省一级下达。小型捕捞渔船的船网工具控制指标由省级人民政府依据其渔业资源与环境承载能力、资源利用状况、渔民传统作业情况等确定，报中央批准后下达。县级以上地方人民政府渔业主管部门应当控制本行政区域内海洋捕捞渔船的数量、功率，不得超过上级下达的船网工具控制指标。渔船司法处置应当与船网工具指标管理制度相衔接，以更好的维护国家的渔业政策，实务中有两个问题需要进一步的厘清。

1. 渔船的跨区转让限制及司法处置衔接。

根据《渔业捕捞许可管理规定》第十四条第二款规定，“国内海洋大、中型捕捞渔船不得跨海区买卖，国内海洋小型和内陆捕捞渔船不得跨省、自治区、直辖市买卖。”该规定是渔业管理部门限制渔船跨区转让的法律依据。就司法处置

⁵ 《渔业捕捞许可管理规定》第二十二条规定渔业捕捞许可证核定的作业类型分为刺网、围网、拖网、张网、钓具、耙刺、陷阱、笼壶、地拉网、敷网、抄网、掩罩等共 12 种。

⁶ 详见《渔船主要作业方式、判别方法、避让建议》一文，https://www.sohu.com/a/203029798_100013164

⁷ 这里所称“证业不符”是指由于非法改装导致的渔船实际作业类型与捕捞许可证上许可的作业类型不符的情况，下同。

渔船而言，该法第十八条规定了，“因继承、赠与、法院判决、拍卖等发生海洋渔船所有权转移的，参照购置海洋捕捞渔船的规定申请办理船网工具指标和渔业捕捞许可证。依法拍卖的，竞买人应当具备规定的条件。”故通过海事法院司法拍卖购买渔船的同样受到跨区转让限制，申请办理船网工具指标和渔业捕捞许可证的竞买人应当具备规定的条件。因为能否办理船网工具指标过户对船舶价值影响巨大，课题组建议承办人在处置外省籍的渔船时应当予以关注，在拍卖公告特别予以提示。

这里需要进一步探讨的是捕捞渔船的省内转让限制。根据《渔业捕捞许可管理规定》第十四条第二款规定捕捞渔船按照不同的船长受到跨海区或跨省转让的限制，那么同样根据该规定是否可以反推如果在捕捞渔船在省内转让可不受此限制。实务中并非如此。课题组统计了宁波海事法院 2018 年拍卖成交的渔船数据发现，所有成交后的捕捞渔船均注册在了原籍所在地。究其原因，船网工具指标从中央到县一级均为层层下达，制造、更新改造捕捞渔船的，均需要在本层级的渔业船网工具控制指标范围内自行解决。即新增渔船所需要的指标，只能通过淘汰老船来解决。由于渔业船网工具指标与当地渔业经济的发展密切相关，各级渔业主管部门出于本地区指标总量控制的考虑并不愿意接收外地渔船落户。因此，为避免竞买人盲目竞拍，课题组建议在司法拍卖公告中对竞买人予以特别提示，可以采用如下措辞：“竞买人应当注意国家对渔业船网工具指标管理的相关规定，事先向有关部门了解自身是否符合申请办理船网工具指标和渔业捕捞许可证的条件”。

2. 船网工具指标随船转移原则及司法处置衔接。

《渔业捕捞许可管理规定》第十四条第二款规定：“购置国内海洋捕捞渔船的船网工具指标随船转移……”。该规定明确了船网工具指标随船转移的原则。在司法处置中对该原则的理解应当把握好以下两个方面。

一是不违反法律的限制性规定。比如上文提到的违反跨区转让限制的渔船不能办理船网工具指标随船转移。此外，课题组通过对《渔业捕捞许可管理规定》和原农业部办公厅《关于做好 2017 年国内渔业油价补贴政策调整专项转移支付项目实施工作的通知》（农办渔〔2017〕56 号）等相关文件的梳理，还总结出了船网工具指标随船转移申请人应该符合的其他三个条件：（1）申请人户籍所在地，法人或非法人组织登记地应为沿海县（市），且企业法定代表人户籍所在地与企业登记地应一致；（2）户籍登记为一户的申请人已有两艘以上小型捕捞渔船的，不得再申请制造、购置海洋捕捞渔船；（3）已纳入减船转产项目的船舶所有人，不得再购置海洋捕捞渔船。因此课题组建议海事法院在确定拍卖渔船后，应就船网工具指标随船转移情况书面征求相关主管部门的意见，只有主管部门书面确认

该船的船网工具指标能够随船转移的情况下，才能按照捕捞渔船进行拍卖，否则应当按照拆解船处置，并在拍卖公告中予以特别提示。《备忘录》第 11 条规定，“海事法院拍卖渔船前，宜尽量就拍卖渔船的船网工具控制指标可否随船转移给买受人等征求被拍卖渔船登记地海洋与渔业主管局的意见。”但该规定并未就征求和回复意见的形式、流程作出具体规定，因此实务中并未得到有效执行，课题组建议予以细化规定。

二是在法院文书中确认船网工具指标随船转移。实务中有三种观点。有的认为，法院拍卖的只是船舶本身，船网工具指标能否转移需由有关主管部门确认并办理，法院无权对有关主管部门直接提出协助办理要求。况且船网工具指标随船转移原则由《渔业捕捞许可管理规定》予以明确，有关主管部门可直接依据该规定予以办理。有的认为，有关主管部门应当严格依据法院文书办理司法拍卖渔船的过户。如果成交裁定只涉及所有权，不涉及船网工具指标随船转移的内容，就不应该办理船网工具指标批准手续。也有观点认为，法院虽然不能通过裁定书直接裁定的方式明确船网工具指标随船转移，但可以在协助执行通知书中加入相关字样，以起到避免争议，方便当事人办理过户手续的作用。课题组同意第三种观点，建议海事法院对捕捞渔船拍卖成交后，应按海洋捕捞渔船“船网工具指标随船转移”的规定写入协助执行文书中，相关措辞可以表述为“请按照海洋捕捞渔船船网工具指标随船转移的规定予以办理船网工具指标批准手续”。

三、渔船司法处置与网拍程序的衔接问题

《最高人民法院关于人民法院网络司法拍卖若干问题的规定》（下称《司法网拍规定》）从 2017 年 1 月 1 日正式实施至今，极大提高了执行过程中的财产处置效率。但海事法院实践运用中仍有两个问题需要引起关注。一是《司法网拍规定》某些条文在实践中存在理解差异，比如《司法网拍规定》第六条第二款规定：“查明拍卖财产现状、权利负担等内容，并予以说明。”执行实务中财产类型多样，而某些权利负担具有一定隐蔽性，如何查明和说明，查明和说明到何种程度均缺乏具体规定指引，容易引发法院处置风险。二是淘宝网司法拍卖平台有待进一步优化。截至目前，全国绝大多数船舶司法拍卖均通过淘宝网司法拍卖平台进行。然而该平台并非专门的船舶拍卖平台，功能设计上缺乏专业的船舶交易咨询功能，界面设置上对船舶类别、参数等不够关注。具体到渔船处置领域，由于竞买人文化程度不高，渔船交易政策限制和隐性权利负担不易查明等问题，凸显了船舶司法处置和现有网拍程序进一步衔接的重要性。通过调研，课题组认为在渔船司法处置和网拍程序的衔接中有两个问题需要进一步厘清。

（一）财产尽职调查及公示

《司法网拍规定》第六条第二款规定：“查明拍卖财产现状、权利负担等内

容，并予以说明”。根据该规定法院对拍卖财产有财产尽职调查义务，需查明、核实财产相关情况，以减少处置风险，提升司法拍卖公信力。实务中，海事法院拍卖船舶时的财产尽职调查程序和范围一般以货船为标准制定，就渔船的特殊性考虑不足，有待进一步优化。比如在拍卖程序启动前，海事法院一般会查明船舶的租赁和抵押情况并在拍卖公告中予以公示，但对渔船登记与事实是否相符以及船网工具指标能否随船转移等情况调查不足，未形成具体办案规则指引，而是依赖案件承办人的个人经验，形成风险隐患。另外，考虑到对渔船的财产尽职调查需要相关主管部门的配合，课题组建议在《备忘录》的框架下，针对渔船拍卖协作机制与各地相关主管部门加强联系，推动形成会议纪要，规范渔船处置案件的办理流程。

（二）税费承担方式及公示

《司法网拍规定》第十三条规定，“实施网络司法拍卖的，人民法院应当在拍卖公告发布当日通过网络司法拍卖平台公示下列信息：……（九）拍卖财产产权转移可能产生的税费及承担方式”。目前，实务中，各法院对税费及承担方式的公示内容不尽相同。海事法院在船舶拍卖公告中就税费及承担方式的常用写法为“船舶过户登记手续由买受人凭海事法院出具的执行裁定书到船舶登记部门办理，所涉及的税费及其可能存在的其他费用由买受人自行承担”。即采用一切税费由买受人承担的方式公示。但该公示内容过于笼统，与现有法律规定也有一定冲突，容易造成竞买人的误解。

比如渔船司法拍卖中涉及的渔业资源增殖保护费⁸（下称渔业资源费）承担问题。一般来说，动产的风险、费用在交付时转移。同样，渔业资源费应按交付时点划分承担人，交付前产生的渔业资源费由原船东承担，交付后产生的渔业资源费由买受人承担。但实务中，买受人为了办理过户，往往要先垫付该笔费用。虽然这笔垫付费用事后可以向海事法院主张优先保护。但其中的沟通成本，垫付成本均由买受人自行承担。极端情况下可能出现资金链紧张的买受人无力垫付最后悔拍的情形。因此有必要公示相关情况，指引竞买人理性竞拍。

课题组建议税费的承担方式不再依照“一切税费由买受人承担”方式进行，应当以交易双方按照相关法律规定各自缴纳相应税费的形式。对于可以协同主管部门查清相应税费的予以公告披露。对于垫付税费应明确能够向法院申请退还。就公告内容的具体写法，课题组建议采取以下措辞：“交易双方按照税法等相关规定各自缴纳相应的税费，出卖方（被执行人）缴纳交易环节的某某税等、买受人缴纳某某税等。其他所涉欠税费以及没有规定或规定不明的，根据法律原则和

⁸ 我国《渔业资源增殖保护费征收使用办法》第二条，“规定凡在中华人民共和国的内水、滩涂、领海以及中华人民共和国管辖的其他海域采捕天然生长和人工增殖水生动植物的单位和个人，必须依照本办法缴纳渔业资源增殖保护费。”

案件实际情况由法院审查后确定税费承担的相关主体、数额。缴纳方式可以由买受人先行垫付，垫付后买受人凭主管部门出具的出卖方已缴纳税票，向本院申请退还已垫付税费。”

此外，海事法院还可以与相关主管部门加强联动，由相关主管部门确认的由被执行人承担的税费可直接从法院拍卖款中支付。比如，宁波海事法院与舟山海关就建立了类似的机制，在司法拍卖欠缴吨税的涉外船舶后，由舟山海关出具公函给宁波海事法院，说明计税金额和计税依据，宁波海事法院直接从拍卖款中拨付欠缴吨税给舟山海关，买受人无需事先垫付相关费用。课题组建议在渔船拍卖领域，就补缴渔业资源费的问题，也可以借鉴这种模式加强司法与行政部门的互动，切实方便群众办理过户手续。

四、对策建议

在机构改革的大背景下，课题组建议秉承《备忘录》确立的友好协作方针，逐步建立海事法院与沿海相关地市主管部门的渔船拍卖协作机制。结合上文的论述，将协作机制的主要内容做以下梳理：

第一条【渔船证书扣押】

海事法院在拍卖渔船前应取得该渔船证书（含船舶所有权证书、船舶登记证书、船舶检验证书、渔业船舶捕捞许可证）原件或经发证机关核实的证书复印件或发证机关出具的有效证明文件，并要注重“船证是否相符”的审查。经拍卖成交后，买受人可依据法院成交裁定办理原船的注销与过户手续。

海事法院对拍卖渔船未取得相关证书原件的，应在拍卖公告中对证书缺失情况予以说明。拍卖成交后，发证相关依据法院生效法律文书办理原船的注销与过户手续。

海事法院到海洋与渔业系统调取渔船的相关证书、档案复印件，经办部门均应注明“与原件相符”字样，并加盖业管印章。

第二条【拍卖渔船征询】

因涉及船舶拍卖后的产权过户、船证、证业、船网工具指标随船转移等情况，海事法院在确定需拍卖渔船后，应先向相关海洋与渔业主管部门发出拍卖渔船征询函，相关海洋与渔业主管部门在收到海事法院的征询函后三个工作日内函复法院，并应注明需特别注意的情况。在征询后，海事法院经合议，裁定拍卖渔船的，应在拍卖船舶 30 日前，向相关海洋与渔业主管部门发送拍卖船舶通知书。

海事法院对捕捞渔船拍卖成交后，应按海洋捕捞渔船“船网工具指标随船转移”的规定，写入协助执行文书中。

第三条【渔业资源费优先拨付】

对拍卖成交前原船东拖欠的渔业资源费由原船东承担。在债权登记结束前，

由当地海洋与渔业主管部门出具公函将计费金额和计费依据告知海事法院，海事法院在拍卖款分配中优先拨付该笔费用。

第四条【渔船所有权变更登记】

渔船登记所有人与实际所有人不一致产生的权属纠纷，经海事法院裁判认定后，海洋与渔业部门应按海事法院生效的裁判文书和协助执行通知书依法变更该船所有权登记。

第五条【法律文书电子送达】

双方应深化信息共享，探索海事法院通过电子送达方式向海洋与渔业部门送达渔船拍卖、查封、扣押协助通知书和裁定书等法律文书，并实时回传送达结果。