

L'IMMOBILISATION DES NAVIRES DANS UN PORT SUITE A UNE DECISION JUDICIAIRE DE SAISIE CONSERVATOIRE OU LA NOTION DE PORT VICTIME

Par **Françoise PRINTEMS** .

Etudiante en DEA des Sciences juridiques de la mer

Les ports maritimes sont des terrains de prédilection pour tous juristes intéressés par les contrastes car s'y déroulent tous les jours une véritable joute entre le droit public et le droit privé; en effet le droit portuaire s'appuie essentiellement sur le droit public mais il fait souvent appel aux branches du droit privé: ces dernières essaient tant bien que mal de se concilier mais la plupart du temps elles s'affrontent. En effet comme le dit M. Rezenthel Si l'empreinte du service public est manifeste, les activités portuaires sont essentiellement industrielles et commerciales. Une des sources ou la confrontation est certainement la plus vive est le cas de la saisie d'un navire dans un port édictée par les autorités judiciaires: outre la rivalité entre les deux droits se jouxte un autre problème: la non prise en compte de l'autorité portuaire dans le cadre de la procédure. Le décret n 67-967 du 27 octobre 1967 modifié ne prend donc nullement en compte les intérêts de l'autorité portuaire mais se borne simplement à lui ordonner d'empêcher le navire saisi de quitter le port et tant pis si cela lui cause un quelconque préjudice, ce qui a pour effet de multiplier les recours devant les tribunaux. D'autant plus que les autorités sont plus près que jamais de leur sous en effet n'oublions pas que l'Etat n'est plus la seule autorité portuaire depuis l'instauration des ports maritimes autonomes (Loi n 65-491 du 29 juin 1965 relative à l'autonomie des ports maritimes) et des collectivités territoriales gestionnaires de ports dans le cadre de la décentralisation (Loi n 83-663 du 22 juillet 1983 modifiée par la loi n 831186 du 29 décembre 1983). Cet état des choses contribue à faire prendre conscience que la trésorerie d'un port ne ressemble pas eu tonneau des Danaïdes et ces nouveaux gestionnaires doivent se prendre en charge financièrement: le revers de l'autonomie apparaît donc et l'immobilisation des navires saisis dans le port représente pour ces jeunes gestionnaires un encombrant poids voire un handicap dans leur gestion commerciale des outillages publics d'autant plus que l'on constate une utilisation de plus en plus fréquente des saisies. Donc il apparaît très vite que la saisie va à l'encontre de la finalité même du service public portuaire qui est la mise à disposition de l'usagers d'infrastructures permettant le chargement et le déchargement des navires à partir des quais, le fonctionnement normal de ce service nécessitant une optimisation de cette finalité (par conséquent une libération immédiate des mêmes quais à la fin des opérations). L'immobilisation des navires par une saisie handicape donc tout le service et nécessiterait logiquement l'intervention de la police portuaire. (cette dernière répondant aux besoins de l'existence d'une autorité pour faire respecter les règles découlant de l'activité du port). Cette organisation constitue une prérogative de puissance publique et a pour leitmotiv l'exploitation normale des installations portuaires, et toute entrave à cette dernière est normalement de la compétence des ports (sauf pour les cas de vol de marchandises qui constitue une infraction de droit commun). La police des ports obéit à un critère de troubles . Quand il y en a un qui survient, il faut l'intervention de l'autorité compétente. Et on peut entendre comme trouble (plus ou moins grave) aussi bien l'occupation d'un navire par les marins grévistes (Cass chbre mixte 4DEC81 JCP 81 1 19748), que la grève d'ouvriers d'un chantier naval qui entraînera le blocage des activités portuaires. (précité 11 MAI 84 C'E).Elle contribue inéluctablement au fonctionnement normal du service public de ce fait, elle joue donc un rôle économique certain. Ce rôle est fondamental mais dans le cadre de la procédure il va s'avérer qu'elle n'aura que très peu de pouvoirs: l'autorité portuaire sera donc tenue de supporter les contraintes (pertes d'exploitation) qui ne donnent pas toujours lieu à des compensations financières et se trouve être ne fait une partie intéressée à la procédure d'ou notre double titre ou la notion du port victime. Mais malgré tout nous allons essayer de démontrer que les autorités portuaires ne sont pas totalement désarmées au plan procédural pour faire face au blocage des quais et mener à bien le service public dont elles ont la charge.

I ENTRAVE RELATIVE AU SERVICE PUBLIC PORTUAIRE

A- blocage due à la confrontation des deux pouvoirs

B- entrave relative: possibilité de déplacement à l'intérieur du port

II SITUATION PLUS COMPLEXES

A- déplacement des navires hors limites portuaires

B- détermination difficile du responsable du navire

I Entrave relative au service public portuaire

A - blocage due à confrontation des deux pouvoirs

La procédure de la saisie conservatoire est une procédure dont l'objectif est de placer sous main du justice des biens du débiteur, afin que celui-ci n'en dispose pas ou ne les fasse disparaître. Elle est pratiquée par les créanciers qui sont démunis de titre exécutoire et leur permet donc d'éviter la disparition de leur gage. Voie d'exécution, la saisie conservatoire du navire repose sur un droit dont se prévaut le ddeur. Ce droit est une cause juridique particulière: allégation d'un droit ou d'une créance selon la convention (art1, 1), créance paraissant fondée en ou dans son principe en droit français (L. 9 juillet 1991, art 67; D. 27 oct. 1967, art 29). Le droit applicable en matière de saisie est la convention de Bruxelles du 10 MAI 1952. La France ayant ratifiée cette convention (D. n 54-14, 4 janvier 1958; J.O. 14 janvier 1958), l'application de celle-ci s'impose donc au juge français.(mais elle ne fut pas ratifiée par tous les Etats, donc elle ne régit pas tous les cas de saisie: il faut dès lors rechercher la loi nationale applicable. n 6 à 22.) Pratiquée en France, la procédure de saisie conservatoire du navire est régie par la loi française; les textes en vigueur sont actuellement le décret n 67-967 du 27 octobre 1967 pris pour l'application de la loi n 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, la loi n 91-650 du 9 juillet 1991 (J.O. 14 juillet 1991, p.9228) portant réforme des procédures civiles d'exécution et son décret d'application n 92-755 du 31 juillet 1992 (J.O. 5 août 1992, p.105 30). Les articles 48 à 57 de l'ancien code de procédure civile qui étaient anciennement le siège de cette matière ont été abrogés(L9 juillet 1991, art 94-2).

Pour ce qui est des effets de la saisie, ils sont très simples : le navire est arrêté dans le port; il est immobilisé de manière que le créancier, après avoir obtenu condamnation, puisse procéder ultérieurement à la saisie exécutoire du navire. Pour ce faire il faut que l'autorisation de saisir soit demandée au juge. L'intérêt de saisie est que compte tenu des coûts du navire et de son immobilisation (paralysie de l'outil essentiel de l'entreprise d'armement), c'est un moyen de pression extrêmement puissant mais ce n'est pas toujours possible due à la contestation qu'il peut y avoir sur l'existence du montant de la créance. Si la saisie est accordée, le saisissant requerra d'un huissier de justice pour procéder auprès de l'autorité portuaire: selon les dispositions du décret de 1967, le requérant demandera à un huissier de justice de notifier l'autorisation de saisir au service du port: article 26 décret 67-967 du 27 octobre 1967: lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qui l'a autorisé, le service du port refuse l'autorisation de départ du navire. On voit que la procédure de saisie des navires concerna avant tout les rapports entre le saisi et le saisissant. Une intervention des autorités portuaires ne semble pas avoir été prévue. Alors se pose la problématique générale de ce thème à savoir: le port peut-il supporter plusieurs mois la paralysie d'une centaine de mètres voire plus, de quai, résultant de l'immobilisation du navire saisi ? L'autorité portuaire subit véritablement l'immobilisation du navire saisi dans ses bassins, cette situation impose nécessairement des contraintes d'exploitation des ouvrages et outillages. D'autant plus s'il s'agit d'un navire étranger: en raison de la longueur des délais de la notification à l'étranger. Cependant cela ne doit pas trop préoccuper l'autorité portuaire car l'armateur étranger est représenté par le capitaine, un consignataire du navire (Art.18 du décret n 69-679 du 19 juin 1969 et C.E. 26 juillet 1978, société Jokelson et Handtsaem) ou encore d'un succursaliste en France habilitée à recevoir les actes de procédure. Mais si le capitaine a disparu ou une éventuelle rupture du contrat de consignation a eu lieu, on peut envisager l'institution d'un domicile légal pour l'armateur étranger (en l'absence de tout représentant en France, comme cela se fait pour les bateliers (Art 102 code civil) ou encore il paraît envisageable d'aménager la procédure de signification au parquet (art.684 du NCPC). Tous ces moyens sont donc à la disposition d'une justice plus rapide afin de diminuer minimum les contraintes pour l'autorité portuaire.

De plus la plupart du temps, l'autorité portuaire n'a pas la qualité de saisissant et donc elle subit l'occupation de ses plans d'eau par un navire saisi or l'article 15 du règlement général de police des ports de commerce et de

pêche (annexé à l'article R351-1 CPM) énonce qu'en ce qui concerne la durée d'occupation des ports, quais et terre-pleins:

" le bâtiment doit libérer le poste à quai à l'expiration du délai fixé pour le chargement ou le déchargement ou même plutôt si ces opérations sont terminées, sauf si un règlement particulier a fixé un autre délai, les marchandises déchargées doivent être enlevées au fur et à mesure de leur vérification par le service des douanes, et au plus tard dans les trois jours après cette vérification ... " .

Le non respect de ces dispositions constitue selon le cas une infraction aux dispositions de l'article L323-4 ou R353-2 CPM. Ces dispositions sont aisément compréhensibles car la finalité de la fonction portuaire réside dans la mise à disposition des usagers d'infrastructures adaptées à l'activité maritime. Dès lors ne peut-on pas penser que l'immobilisation de navire consécutivement à une saisie judiciaire n'est-elle pas une entrave voire un blocage au service public qu'est le port. Et que faut-il penser de la séparation des pouvoirs car la saisie, nous l'avons vu, est édictée par une autorité judiciaire, n'est-on pas alors dans le cadre d'une injonction du pouvoir judiciaire à l'encontre des services portuaires, autorité administrative ? Ne peut-on pas parler d'une atteinte à la séparation des pouvoirs ?

B - entrave relative: possibilité de déplacement à l'intérieur du port

Il est inéluctable qu'il y a une réelle gêne dans l'utilisation du service portuaire mais il faut tout de suite y mettre un bémol, en effet les autorités portuaires ne sont pas désarmées face à cette imbroglio:

L'article 27 du décret, a contrario, ne s'oppose aucunement au déplacement du navire à l'intérieur des limites portuaires. Plusieurs raisons peuvent donner lieu à un déplacement du navire à l'intérieur des limites portuaires: l'urgence semble toujours être le fil conducteur: tempête ou incendie, gêne réelle que le bâtiment constitue pour l'exploitation du service public portuaire (plusieurs mois d'immobilisation par exemple), ou encore pour des motifs d'ordre économique par rapport à la nécessité de libérer le poste à quai pour d'autres navires (exemple: le navire Pocco Piaggio qui encombrait la desserte pétrolière de Donges).

Le plus gênant est dans cette hypothèse que les membres de l'équipage aient quitté le port, voire refuse de faire la manoeuvre. La procédure se complique dans le sens qu'il faut une condition supplémentaire pour que l'autorité portuaire arrive à ses fins: l'existence d'un péril imminent et dans ce cas l'autorité portuaire intervient d'office, fût-ce avec le concours de personnes requises dans le cadre de l'article L311-3 du Code des ports maritimes. L'autorité portuaire peut même demander au juge administratif statuant en référé lorsque il y a urgence et que l'Administration ne dispose pas de pouvoir nécessaires, d'intervenir dans la gestion du service public portuaire en adressant des injonctions avec astreintes éventuellement, au propriétaire d'un navire abandonné dans un port sans équipage, l'autorisation de prendre certaines mesures de nature à permettre le déplacement du navire dans l'intérêt de la sécurité ou de l'exploitation du port. (Tribunal Administratif de Montpellier, 8 juin 1972, navire Albamar.)

Donc on le voit, les services du port ne sont pas démunis face à l'immobilisation des navires car ils possèdent des recours afin que la gêne occurrente soit la plus faible possible pour une optimisation maximale du service public. Mais il est vrai que l'on rencontre des situations plus complexes qui n'ont pas des dénouement aussi heureux.

II Situations plus complexes

A- déplacement des navires hors des limites portuaires

1 procédure à suivre.

A - recours au droit commun.

La demande d'autorisation provisoire de voyage du navire saisi peut avoir plusieurs justifications, nécessiter de débarrasser les eaux portuaires d'un navire encombrant (TA Montpellier 8 juin 1972, DMF1972, p.740, not Boissonnet.) il arrive en effet que l'intensité du trafic portuaire nécessite le déplacement, le désir de maintenir l'emploi mérite également d'être pris en compte (du Pontavice, Le statut des navires n 313 p.330 LITEC 1976), ou encore ships are built to plough the sea and not to lie by the walls (du Pontavice: les navires sont faits pour piocher dans la mer et non pour musarder au long des murs des docks). En fait les justifications sont loin d'être pertinentes dès lors que à l'égard de la saisie conservatoire, la règle paraît inutile chaque fois qu'il suffit que le propriétaire de donner une garantie pour obtenir la mainlevée (du Pontavice), notamment lorsqu'elle s'appuie sur une contestation sur la propriété du navire ou sur la créance elle même. Donc il apparaît que cette demande est fondée seulement si la mainlevée est impossible, mais ce n'est pas, la plupart du temps, du goût du juge: il se montre réservé à l'égard de cette possibilité, comme en témoignent les jurisprudences Gevisa (CA Aix-en-Provence, 31 mai 1983, DMF 1985, p. 303) et Akelarre (CA Pau, 17 déc. 1985: DMF 1987, p. 95, note Vialard). Aussi la procédure d'autorisation du départ du navire sous condition de retour dans le délai fixé par le juge peut s'assimiler à une espèce de mainlevée provisoire (Rodière, Traité général de droit maritime, le Navire n 194 p/241) afin de permettre la continuation du navire pris en otage .(E. du Pontavice, Journal de la marine marchande 77 n 3027) Afin que le navire puisse quitter les limites portuaires, une seule possibilité fut envisagé par le législateur à savoir que c'est le débiteur qui demande la levée de la saisie d'ou l'article 27 du décret susvisé dispose que:

Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de grande instance statuant en la forme des référés peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie suffisante .

La couleur est annoncée d'emblée: cette disposition législative fut édictée essentiellement dans l'intérêt premier du débiteur saisi qui seul peut envisager d'entreprendre un voyage: la notion de requérant ne vise donc que le propriétaire du navire, d'autre part il est indiscutable que le navire doit obligatoirement revenir au port et cette solution n'est pas adaptée aux préoccupations de l'autorité portuaire qui souhaite un départ définitif du navire. Comment peut agir l'autorité portuaire pour voir le navire partir hors de ses limites portuaires ?

Puisque cette autorité est victime d'une éviction de la part du décret, il faut qu'elle recourt aux règles de droit commun en tant que tiers à la procédure de saisie: en effet si il y a gêne aux installations du port ou constitue un risque pour la sécurité des personnes et des biens, l'autorité peut demander au président du TGI sur le fondement de l'article 808 NCPC, la levée de l'interdiction imposée par l'article 26 du décret. Même si le juge des référés fait diligence, la procédure peut se prolonger sur une ou plusieurs semaines, cette circonstance est alors susceptible d'accentuer la perte financière subie par le port, d'autant qu'en pratique, le navire saisi n'est plus en exploitation. La contrainte imposée au port en raison de la présence d'un navire saisi peut-elle donner lieu à une indemnisation ? (voir 11, B,2 supra)

B -La compétence territoriale et le déplacement du navire.

La problématique est la suivante: doit-on envisager un transfert de compétence au profit du juge des référés dans le ressort duquel se situe le nouveau port d'accueil ? L'article 5 et 7 al 2 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 fait apparaître que le tribunal compétent pour ordonner la saisie est celui du port ou le navire est stationné. Dès lors rien ne s'oppose au déplacement du navire saisi en dehors du ressort du tribunal initialement compétent.

2 situation ou l'équipage fait défaut

Il est sur que si l'équipage refuse d'apporter son concours à l'opération ou bien qu'il a quitté le navire, la situation devient encore plus complexe car les officiers et surveillants de port ne sont pas habilités à agir d'office en dehors des limites portuaires car ils ne peuvent exercer leurs attributions qu'à l'intérieur des ports maritimes, de leur rades et chenaux d'accès. Le texte déjà visé: l'art. R311-7 CPM pour le déplacement des navires à l'intérieur du port ne s'applique donc plus en dehors des ports, et depuis 1976, l'exécution d'office, par l'Administration, de certaines mesures relevant de cette matière n'a plus de base légale (les art. 3 et 4 de la loi du 29 floréal an X relative aux contraventions de grande voirie et aux mesures d'exécution d'office ont été abrogés par la loi n 76-521 du 16 juin 1976 modifiant certaines dispositions du Code des tribunaux administratifs et donnant force de loi à la partie législative de ce code.) Cependant, il semble qu'en cas de péril imminent, le service puisse agir d'office.(C.E. 4 juin 1947. Entreprise Chemin - recueil Lebon, p.246)

La procédure se double alors: les services du port doivent saisir, selon la procédure de référé, le juge judiciaire sur le fondement de l'article 808 du NCPC pour obtenir le droit de placer le navire saisi dans un autre port comme nous venons de le voir ensuite il se déclare incompétent pour autoriser la réalisation des manœuvres de déplacement du navire par l'administration portuaire (aux frais et risques du propriétaire), ces opérations ne peuvent être permises que par le juge administratif saisi par l'autorité portuaire sous réserve de l'accord du juge de la saisie ou du juge des référés judiciaires sur le principe du déplacement du navire saisi, selon la procédure des référés (art. R.102 Code des tribunaux administratifs). Parfois tout cela se complique encore dans le cas où le juge administratif refuse la combinaison des deux procédures: ordonnance du président du tribunal administratif de Lille en date du 13 février 1979. Le tribunal administratif de Nice par jugement du 20 juin 1979- Markos- a admis la solution adverse.

Toutefois il ne paraît pas exclu, pour l'administration, de saisir simultanément les deux magistrats (judiciaire et administratif) afin de réduire les délais de procédure, en demandant au juge administratif l'autorisation de transférer le navire vers un autre port, sous réserve de l'accord du président du TGI statuant en matière de saisie de navire.

Si l'administration obtient les autorisations demandées, une question reste à résoudre: celle de la charge définitive des frais de déplacement du navire.

B - détermination difficile du responsable du navire

Il est vrai que très vite une autre problématique survient: quelle est la qualité du directeur du port vis à vis du navire: peut-on parler de gardien, de séquestre: qui répond du dommage subit par le navire ? qui répond du dommage qu'il subit ? Malheureusement, aucune solution nette ne résulte de l'actuel droit positif. Si ce n'est qu'il n'est pas douteux que l'autorité portuaire n'a aucune vocation à intervenir dans la garde d'une chose privée, ce qu'a confirmé avec éclat l'arrêt Biales (CE 20 janvier 1989: D1989, p.619, note Grellois), tout en énonçant que la mission d'assurer le gardiennage des navires saisis incombait au commandant du port autonome en tant que personne privée et non en sa qualité de préposé de l'établissement public (les négligences reprochées constitueraient une faute personnelle dépourvue de tout lien avec le service et qui ne saurait donc engager la responsabilité de l'établissement public).

La Cour de cassation varie sa sanction: tantôt un gardien est constitué, tantôt elle a retenu la responsabilité du saisissant, malgré la désignation d'un gardien, pour ne pas avoir veillé à la bonne conservation de la chose (Cass. 6 mars 1973 D.1973 p.544 note A.Chao), également la Cour d'Appel de Basse-Terre a retenu la responsabilité du saisissant, un percepteur car il lui incombait, alors qu'il avait choisi un gardien du saisi, de veiller à la conservation n'incombant pas qu'au seul gardien du bien et non au saisi dépossédé de la garde (8 juill. 1968, pourvoi Cass. com 6 mars 1973: D1973, 544), mais cette arrêt ne saurait érigé en principe le fait que le débiteur saisi soit dépossédé de la garde de son navire car tantôt la responsabilité du séquestre est engagée (lui même considéré comme un mandataire ou un dépositaire) mais elle est écartée en cas de destruction du navire résultant de la négligence du saisi (Cass.civ. 23 mai 1949, Bull.cass.I, n 182, page 464.)

A ce problème s'en joute un autre: qui prend en charge des droits du port ? la taxe de stationnement, les droits de pilotage, de remorquage, de déhalage ?... Le saisi est parfois insolvable, pourquoi ne pas faire supporter les frais par le saisissant ? ce serait légitime car c'est lui le bénéficiaire de la saisie et on ne peut décemment pas faire supporter par des tiers les conséquence de la procédure mise en œuvre. L'article 30 du décret empêche donc le départ du navire mais la saisie conservatoire ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire. Seulement

l'armateur, bien qu'il garde la propriété, n'a plus la libre maîtrise du navire saisi donc on ne peut lui faire supporter l'intégralité des charges résultant du stationnement, ou du déplacement du navire par l'Administration. Bien sûr, le saisissant et le gardien ou séquestre sont tous trois tenus de veiller à la conservation du navire et également le service du port lorsque celui-ci n'a pas la qualité de gardien; mais seuls les deux premiers supportent la charge des dépenses et frais relatifs à cette mission. C'est à la juridiction qui statue sur le litige qu'incombe l'obligation de préciser celui qui supportera la charge des frais et honoraires du séquestre, et si ces frais doivent être partagées, dans quelles proportions (Cass.civ 1,18 mars 1959 JCP1959, éd G, IV, page 50.). En principe, ces frais sont à la charge de la, ou des parties qui ont profité de la mission du séquestre, et ce, solidairement (Cass. civ.27 avril 1859? D1859. 1, 171). Le saisissant peut supporter seul les dépenses exposées pour l'objet saisi (. 120 novembre 1961, Bull.civ.l.n 536, page 425.). En tous les cas c'est la partie qui profite de la surveillance du navire, en l'occurrence le saisissant (parfois le saisi, lorsque le déplacement du navire sera rendu nécessaire pour des raisons de sécurité, cf. Ord. du président du Tribunal de commerce de Nantes du 8 septembre 1978 précitée.), qui doit supporter les dépenses inhérentes au déplacement du navire saisi, par l'Administration.

Pour ce qui est des services portuaire, la contrainte qu'ils subissent ne peuvent pas donner lieu à des indemnisations ? Il s'avère que si une taxe fut instaurée au titre des droits de port, la collectivité bénéficiaire pourra en obtenir le bénéfice en invoquant son privilège de second rang (art. 31 de la loi n 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer). Dans le cas inverse: si aucune redevance (décision Conseil Constitutionnel du 6 octobre 1976 J.O. du 9 octobre 1976 p.5953 selon laquelle les droits de port à l'exclusion de la taxe sur les passagers ont un caractère de redevance pour service rendu) ne fut instaurée, peut-elle obtenir réparation du préjudice subi ? Il est certain que l'autorité portuaire est fondée à percevoir une redevance pour occupation du domaine public (la Cour de Cassation considère que le stationnement d'un navire dans un port constitue une occupation du domaine public: Cass civ 1ère chbre, 10 mai 1983, DMF 1983, 664). La question qui se pose alors est: qui en sera redevable ? si le stationnement du navire dans un port à l'abri des tempêtes et des courants marins, soit considéré comme un service rendu dans l'intérêt de sa garde et de sa conservation, la redevance domaniale constituera une créance privilégiée (article 31 de la loi du 3 janvier 1967).

En cas de contestations sur le montant des factures présentées par l'Etat, le saisissant ou le saisi ne sera pas fondé à demander une réduction des frais mis à la charge que dans le cas où le montant des dépenses engagées présentera un caractère anormal résultant d'une faute lourde de l'Administration et ce en empruntant à la règle retenue en matière de contravention de grande voirie. (C.E. 3 décembre 1937, Lemonier, Rec. page 1013; C.E. 7 février 1962, Radousky, Rec. page 95; C.E. 20 juin 1962, Houillères du bassin de Loire, Rec. page 407.)

Bibliographie :

Ouvrages généraux:

-Droits maritimes, tome 1, mer, navire et marins
édition JURIS service 1995
p.256 et suivant, R.Rezenthel

Articles de doctrine:

- Les ports maritimes, fascicule 1036, juriscasseur commercial, 1,1996 par R.Rezenthel, n 68 à 77.
- le revers de l'autonomie ou la notion de port victime, DMF juillet 1986 p.387, par E.Langavant et R.Rezenthel.
- Les autorités portuaires face à la procédure de saisie des navires étrangers, DMF1979, p.703, R.Rezenthel et A.Caubert.
- Saisie conservatoire du navire, fascicule 1128, juriscasseur commercial 6,1993, Y.Tassel.