



HAL
open science

Le traitement du rapport de mer par le tribunal de commerce

Arnault Lesaulnier

► **To cite this version:**

Arnault Lesaulnier. Le traitement du rapport de mer par le tribunal de commerce. Neptunus, 2015, 21 (2), pp.1-7. hal-03805712

HAL Id: hal-03805712

<https://hal.science/hal-03805712>

Submitted on 7 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le traitement du rapport de mer par le tribunal de commerce

Arnault LESAULNIER

Master de droit privé général

Titulaire du certificat d'aptitude à la profession de greffier de tribunal de commerce

À mi-chemin de la codification de certains des anciens textes de droit maritime au sein du code des transports, le greffier du tribunal de commerce peut raisonnablement s'interroger sur le maintien de certaines des missions historiques de la juridiction dont il est membre. Encore désignés en pratique sous le vocable de juridictions de terre et de mer, les tribunaux de commerce ont en effet un rôle à jouer dans l'appréhension de certains éléments de ce droit spécial.

Au nombre de ceux-ci, le rapport de mer, réglementé par un décret de 1969 encore en vigueur à ce jour et n'ayant pas fait l'objet de la codification susmentionnée, est un document probatoire faisant partie des compétences réservées du capitaine du navire et se voit conférer un rôle conséquent et atypique en matière de droit de la preuve, l'ayant fait perdurer en pratique en dépit de la concision et de la confidentialité des textes le réglementant.

L'attrait probatoire particulier attaché à ce document aux origines anciennes peut expliquer sa survivance pratique, s'agissant d'un administré souvent exigé par les compagnies d'assurance et les juridictions, en cas d'abordage notamment. La force probante attachée au rapport de mer est toutefois conditionnée par une voie procédurale elle aussi inhabituelle : l'affirmation.

Intégrant les membres de la juridiction consulaire, son président et son greffier en l'occurrence, à sa chaîne de traitement, le rapport de mer nécessite quelques éclaircissements, quant à sa procédure de réception en particulier, que la présente étude se propose de formuler, s'agissant d'un élément d'un droit en pleine phase de codification et à propos duquel textes anciens, nouveaux et de sources différentes se mêlent.

Dans un évident souci de clarté et au vu de l'absence d'étude spécifiquement consacrée au sujet jusqu'alors, on débutera par la définition de ce qu'est le rapport de mer en droit positif des transports et on envisagera ensuite le rôle respectif du président et du greffier du tribunal de commerce. Il sera également dit un mot de la procédure dite d'affirmation du rapport de mer, celle-ci ne connaissant pas d'équivalent en matière de procédure commerciale contemporaine, afin de guider au mieux les praticiens encore saisis, en 2015, de demandes de cette nature.

I) Approche actualisée du rapport de mer et de son affirmation

On exposera d'abord ce que recouvre le vocable de rapport de mer et à qui incombe la rédaction de ce rapport (A) puis dans quel cas il nécessite « affirmation », cette notion étant, à cette occasion, explicitée (B).

A - Le rapport de mer : définition, contenu et rôle du capitaine

Sa définition nous est donnée par un texte qui n'a pas encore fait l'objet d'une codification au sein du code

des transports, en l'occurrence, l'article 11 du décret n°69-679 du 19 juin 1969¹, qui le désigne comme le rapport circonstancié que doit faire le capitaine des « événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison » qui se seraient déroulés au cours du voyage.

On rappelle que le capitaine s'entend de celui qui est chargé de l'expédition maritime ainsi que de la conduite nautique du navire et qui exerce, en fait, le commandement du navire², cette définition ne figurant toutefois pas au sein des dispositions du code des transports le concernant³. Pour ce qui concerne la présente étude, l'article L. 5412-7 dispose que le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord.

La capitaine se voit donc confier la rédaction de ce rapport au titre de ses attributions techniques et administratives. La rédaction du rapport de mer éventuel complétant l'obligation qui lui est faite de rédiger le journal de mer (au sein duquel il consigne les événements que l'on qualifiera d'importants là où seuls les incidents extraordinaires nécessitent l'élaboration du rapport de mer) et l'obligation qu'il a de « veiller à la bonne tenue des autres journaux de bord⁴ ». Dans le même ordre d'idées, il doit faire viser son journal de mer par la direction départementale des territoires et de la mer⁵ (DDTM) à son arrivée.

La rédaction de ce rapport de mer doit intervenir dans les vingt-quatre heures de son arrivée, sa non-réalisation faisant, de surcroît, obstacle au déchargement de la marchandise⁶.

Le rapport de mer fait partie des épreuves écrites de la plupart des concours liés à la navigation⁷, c'est ainsi que des informations sur son contenu peuvent être trouvées, en sus des courts développements qui lui sont consacrés dans les ouvrages de droit maritime, dans les cours prodigués aux candidats en vue de l'épreuve. On peut s'inspirer notamment des développements faits sur le sujet par monsieur Robert Habault qui définissait en 1973, le rapport de mer comme étant un « compte-rendu rédigé et signé par le capitaine du navire » et précisait qu'il s'agit d'une relation écrite de l'événement concerné mais aussi « des routes suivies, des circonstances de temps et de navigation et, enfin, des mesures et décisions prises en raison de ces circonstances⁸ ».

Les études relatives aux obligations d'un capitaine de navire⁹ permettent également d'en apprendre plus sur les caractéristiques du rapport de mer ainsi que sur l'événement qui nécessitera sa rédaction. À ce dernier titre, monsieur Chaumette nous donne une définition de ce qu'il faut entendre par « événements extraordinaires », il s'agit selon lui de « tous événements ou faits qui n'ont pas lieu habituellement dans le cadre de la navigation¹⁰ ». Il précise également que le rapport de mer relate dans des termes précis et objectifs le déroulement desdits événements¹¹, les dommages éventuels subis ou causés et peut contenir une protestation contre des actes considérés comme la cause des événements. On constate en pratique que l'abordage est, à cet égard, une des causes les plus fréquentes de la rédaction d'un rapport de mer.

Il faut préciser que le fait de ne pas rédiger le rapport constitue la contravention prévue à l'article 43, 3° du

¹ Décret n°69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes, *Journal officiel* du 22 juin 1969.

² Pour une illustration : art. L. 5531-12, alinéa 2 du code des transports.

³ Articles L. 5412-2 à L. 5412-8 du code des transports, eux-mêmes issus, en majeure partie, des articles 4 à 10 de la loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, *JO* du 5 janvier 1969.

⁴ Art. 6 du décret préc.

⁵ « Autorité compétente » au sens de l'alinéa 1^{er} de l'article 11 du décret de 1969 préc., en ce qu'elle intègre, depuis 2010, la direction départementale des affaires maritimes.

⁶ Art. 11 du décret préc., « sauf nécessité pour le navire ou la cargaison ».

⁷ Pour des exemples : arrêté du 5 juin 2013 relatif aux modalités de délivrance par équivalence du certificat d'initiation nautique et du brevet de capitaine 200 voile délivrés par le ministre chargé de la mer aux titulaires de certains titres de formation professionnelle délivrés par le ministre chargé des sports, annexe II évoquant l'épreuve écrite de « rapport de mer », *JO* du 14 juin 2013 ; arrêté du 26 septembre 1990 portant organisation et programme des concours de pilotage, (le pilotage s'entendant de « l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'État, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et dans les eaux maritimes des estuaires, cours d'eau et canaux », art. L. 5341-1 du code des transports), articles 6 et annexe 1. a) évoquant une épreuve écrite « rapport de mer » de 3 heures, coefficient 4, *JO* du 7 novembre 1990.

⁸ L'auteur remercie à cette occasion madame Patricia GEFFRÉ, du bureau AJET 1 pour lui avoir permis d'accéder à ces développements.

⁹ V., pour l'une des plus éminentes des études récentes, CHAUMETTE Patrick, *DMF* 2013. 748, comm. ss CA Rennes, 15 février 2013, n°11-04707, *Syndicat professionnel des pilotes maritimes de Lorient c/ M. Franck V.*

¹⁰ *Idem.*

¹¹ « [...] notamment en mentionnant les indications météorologiques et nautiques d'usage », *idem.*

code disciplinaire et pénal de la marine marchande¹² et rend le capitaine passible d'une amende de 1.500 euros¹³, la tenue quotidienne du journal de mer ne le dispensant pas d'établir un rapport de mer en cas d'événement exceptionnel, dommageable ou mettant en cause la responsabilité des participants à l'expédition maritime¹⁴.

Le rapport de mer est enfin mentionné à plusieurs reprises au sein du code des transports, on citera à cet égard les dispositions relatives aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires¹⁵ et à l'enquête nautique consécutive à un événement de mer¹⁶.

Un rapport de mer particulier doit être élaboré en cas de naufrage¹⁷, il est envisagé à l'article 15 du décret du 19 juin 1969 précité. Dans le cas où le capitaine, qui a fait naufrage, s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage, il doit se présenter devant « *le juge du lieu où il se trouve*¹⁸ », lui faire son rapport et faire vérifier celui-ci par les membres de son équipage qui se seraient sauvés avec lui.

L'utilité du rapport de mer réside dans sa vocation à déterminer exactement les causes des événements et les responsabilités du capitaine ainsi que des diverses personnes impliquées.

Cette vocation rejoint directement la question de la force probante de ce document. Le texte¹⁹ dispose ici que le journal de mer et le livre de bord (tenus régulièrement) font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés. Il s'agit donc d'une « *présomption (simple) de vérité*²⁰ », cette portée ainsi reconnue aux affirmations du capitaine s'expliquant par la qualité de ce dernier : chef de la société du bord et même dépositaire de la puissance publique dans certaines circonstances²¹.

Le rapport de mer, qui n'est ni le journal de mer, ni le livre de bord, se voit reconnaître, en jurisprudence²², la même efficacité probatoire que ces documents comme prolongement (exceptionnel) de ceux-ci, c'est ainsi qu'il fera preuve en faveur du capitaine, contre celui-ci mais également dans le cadre d'un litige opposant deux tiers qui lui seraient inconnus. Cette assimilation est toutefois conditionnée par le recours à une procédure particulière : l'affirmation.

B - La procédure d'affirmation

C'est là encore le décret du 19 juin 1969 qui évoque cette formalité, son article 12 disposant que le rapport de mer « *est affirmé devant le président du tribunal de commerce* ».

L'affirmation n'est pas une notion particulièrement usitée dans le vocabulaire juridique moderne. Aussi faut-il se reporter aux définitions données par les lexiques des termes juridiques pour en trouver une qui se rapporte à l'obligation ainsi faite au capitaine. Les plus efficaces semblent être celles aux termes desquelles

¹² Non encore codifié au sein du code des transports, et qui dispose qu'est puni « *pour chacune des infractions visées ci-après, de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe, tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime [...] de tenir régulièrement le journal du bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires* », Chaumette Patrick, préc.

¹³ Art. 131-13, 5° du code pénal.

¹⁴ Chaumette Patrick, préc.

¹⁵ Articles L. 5442-11, al. 2 et L. 5442-12 du code des transports.

¹⁶ Art. L. 5281-1 du code des transports.

¹⁷ Littéralement, la rupture du navire sous l'action des flots.

¹⁸ S'il est en France, le juge sera le président du tribunal de commerce, v. *infra*.

¹⁹ Art. L. 5412-7 du code des transports.

²⁰ Montas Arnaud, DMF 2012. 740, comm. ss CA Paris, 16 décembre 2011, n°10-05869, *Lady Caroline et Cajou II*.

²¹ Art. 988 du code civil : « *Au cours d'un voyage maritime, soit en route, soit pendant un arrêt dans un port, lorsqu'il y aura impossibilité de communiquer avec la terre ou lorsqu'il n'existera pas dans le port, si l'on est à l'étranger, d'agent diplomatique ou consulaire français investi des fonctions de notaire, les testaments des personnes présentes à bord seront reçus, en présence de deux témoins [...] sur les autres bâtiments, par le capitaine, maître ou patron, assisté du second du navire* ».

²² Voir CA Paris, 16 décembre 2011 préc. : « *Considérant que les circonstances de l'abordage sont relatées par M. Le Herisse qui dans un "rapport de mer", établi le 15 juin 2007 déclare...* » ; Com., 2 juillet 1996, n°94-15.722, DMF 1996. 1145, note Ph. Delebecque, cassant CA Aix en Provence 10 mars 1994, DMF 1995. 313, note Y. Tassel : « *que le livre de bord et le rapport établi par le capitaine du navire indiquant... [...] Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'il ne résultait pas de ses constatations et appréciations qu'était rapportée la preuve contraire à la relation contenue dans le livre de bord, la cour d'appel a violé le texte légal susvisé* ».

l'affirmation s'entendrait d'une « *déclaration de sincérité et de véracité qui n'est exigée que dans les cas prescrits par la loi*²³ » ou d'une « *confirmation par serment prêté par certains agents devant une autorité supérieure de la véracité des énonciations d'un rapport*²⁴ ». Monsieur Chaumette, dans le cadre de la note précitée²⁵, écrit d'ailleurs que le rapport de mer se termine par la phrase suivante : « *J'affirme le présent rapport sincère et véritable, me réservant la faculté de l'amplifier si besoin est...* ».

En combinant ces caractéristiques, on peut définir l'affirmation du rapport de mer comme étant la déclaration solennelle par le capitaine de la véracité et de la sincérité du contenu de son rapport, exigée par la loi pour lui conférer une valeur probatoire renforcée. Ainsi affirmé, le rapport permet de revêtir la situation qu'il dépeint d'une présomption de vérité, laquelle devra être renversée par ceux qui la contestent²⁶.

Si l'assimilation du rapport de mer aux autres documents qui font foi jusqu'à preuve du contraire passe par son affirmation, les tribunaux de commerce ne sont pas toujours saisis aux fins d'affirmation du rapport de mer, certains capitaines souhaitant simplement déposer ledit rapport au greffe (v. *infra*) sans passer par la procédure d'affirmation.

Au strict plan des textes, le rapport de mer ne saurait pourtant être déposé sans être affirmé, la conséquence étant alors l'impossibilité susmentionnée de voir le rapport pourvu de la force probatoire reconnue au journal de mer et au livre de bord.

La procédure d'affirmation elle-même n'est pas décrite par les textes, c'est donc par l'examen du contenu des enseignements faits aux aspirants capitaines et pilotes que l'on peut parvenir à comprendre ce qui doit être entrepris pour parvenir à l'effet probatoire recherché.

Monsieur Habault²⁷ écrit ainsi que l'affirmation débute par la présentation du capitaine et de deux témoins majeurs faisant partie de l'équipage du navire (quelle que soit leur fonction à bord) au jour et à l'heure indiquée au tribunal de commerce. Cette présence de témoins n'est évoquée nulle part dans le texte, elle ne ressort pas non plus clairement de la définition de l'affirmation telle qu'on a pu la restituer, mais elle semble exigée, ainsi qu'on peut le vérifier en pratique lors des « audiences » d'affirmation, par certaines sociétés d'assurance à l'occasion des instructions qu'elles sont amenées à prodiguer aux capitaines qui doivent rédiger un rapport de mer.

Il est ensuite procédé à la lecture du rapport devant les témoins, cette lecture étant opérée par le président du tribunal de commerce, ce qui nous amène à l'examen des diligences incombant aux membres de la juridiction consulaire.

II) Le rôle des deux membres du tribunal de commerce concernés par la réception du rapport de mer

Il nous faudra tout d'abord détailler la fonction du président du tribunal de commerce en cette matière (A) puis celle du greffier du tribunal, membre de la juridiction consulaire²⁸ (B).

A - Le président du tribunal de commerce : compétence territoriale et attributions en la matière

Le président du tribunal de commerce est la juridiction désignée par le décret du 19 juin 1969 précité, bien

²³ *Vocabulaire juridique*, Cornu Gérard, 10^{ème} édition, coll. Quadrige, PUF, v° *Affirmation*, 2°.

²⁴ *Idem*, 3°.

²⁵ Chaumette Patrick, préc., monsieur Montas, dans son commentaire, précité, de l'arrêt de la cour d'appel de Paris, écrit que le rapport de mer « *se termine par l'affirmation par le capitaine de son caractère sincère et véritable* ».

²⁶ Monsieur Habault observant que « *les faits mentionnés dans le rapport de mer sont considérés comme exacts. S'il y a contestation de la part d'une personne quelconque, cette personne doit faire la preuve de l'inexactitude du récit, ce qui est souvent difficile, voire impossible* ».

²⁷ Dans son « cours de rapport de mer » précité.

²⁸ Art. L. 721-1 du code de commerce : « *Les tribunaux de commerce sont des juridictions du premier degré, composées de juges élus et d'un greffier* ».

qu'une suppléance soit organisée au profit du juge d'instance ou du consul de France dans des hypothèses spécifiques dont il sera dit un mot *infra*. La première de ses prérogatives en ce domaine est celle de coter et parapher le journal de mer susmentionné²⁹.

Avant d'examiner spécifiquement les diligences qui incombent au président, il convient de déterminer la règle de compétence territoriale afin de savoir quel tribunal de commerce se chargera de réceptionner le rapport de mer. Là encore, le silence des textes se fait sentir puisque aucun critère de rattachement n'est répertorié au sein du code des transports ou du décret de 1969 précité.

Il faut alors s'en remettre à une interprétation minutieuse des textes³⁰ et aux propositions doctrinales des auteurs s'étant penchés sur la question. Pour ce qui est de la première voie, on constate que l'article 11 du décret de 1969 dispose que « *le rapport de mer est affirmé devant le président du tribunal de commerce* », **dans les ports étrangers**, poursuit l'article 13, les rapports de mer « *sont affirmés devant le consul de France* ». On constate donc que la compétence du tribunal de commerce est déduite d'après celle du port d'escale.

Ce port, monsieur Chaumette³¹ estime qu'il s'agit de celui « *où le navire fait escale* » et ce, après l'événement extraordinaire qui aura nécessité la rédaction du rapport de mer. Le port où le navire fait escale en premier lieu semble également constituer le critère sous-entendu par les articles 12 et 13, lesquels présupposent une limitation des options quant au choix du lieu puisque des compétences exceptionnelles sont prévues, corroborant l'impression que le critère de désignation ne peut pas être un lieu choisi mais le premier où le navire s'arrête après l'accident³². En cas de naufrage, il s'agira ainsi de l'endroit où les membres de l'équipage auront débarqué après la fortune de mer.

Les compétences matérielle et territoriale ainsi éclaircies, les diligences du président du tribunal de commerce présentent deux caractéristiques, dont l'une tend à disparaître. La première est l'obligation qui lui est faite de procéder à la lecture du rapport de mer devant les témoins, lecture à l'issue de laquelle le capitaine et les témoins affirment solennellement³³ le caractère sincère et véritable du rapport de mer.

La seconde tend à « l'instruction » de la situation ayant donné lieu à la rédaction du rapport de mer, elle consiste tout d'abord en la vérification du rapport³⁴, notamment quant aux éventuelles incohérences contenues dans le récit, et en l'interrogation éventuelle des intervenants à l'affirmation afin qu'ils apportent toute précision utile ou information nécessaire. Elle peut, bien plus rarement, se matérialiser par une enquête personnelle du président du tribunal de commerce afin de s'assurer de la véracité des dires du capitaine.

Une question se pose quant à cette phase d'affirmation devant le président de la juridiction consulaire : si elle semble relever de la matière gracieuse (telle qu'elle est définie à l'article 25 du code de procédure civile) puisque le président du tribunal de commerce est saisi d'une demande, en l'absence de litige, « *dont la loi exige, en raison de la nature de l'affaire ou de la qualité du requérant, qu'elle soit soumise à son contrôle* », le juge est-il en mesure de refuser que le rapport de mer soit affirmé devant lui³⁵ ? Le texte ne semble pas distinguer mais on constate en pratique que des rapports de mer sont déposés au greffe du tribunal de commerce « sans affirmation », ce qui semble indiquer que le capitaine décide parfois de ne pas soumettre son rapport au président du tribunal de commerce ou que celui-ci a pu en ordonner le dépôt sans accepter de recevoir l'affirmation du requérant, ces deux biais ayant pour effet de dénier au document la valeur probatoire renforcée à laquelle il prétend puisque seul le rapport de mer affirmé en bonne et due forme pourra prétendre à faire foi jusqu'à preuve du contraire, ainsi qu'il a été indiqué *supra*.

²⁹ Art. 6, al. 2 du décret du 19 juin 1969 préc.

³⁰ L'article 14 du décret n°46-2583 du 21 novembre 1946 *relatif aux attributions des consuls dans leurs rapports avec la marine marchande*, par exemple.

³¹ Chaumette Patrick, préc.

³² L'article 12 du décret 69-679 du décret du 19 juin 1969 dispose ainsi que « *dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, [le rapport de mer] est affirmé devant le juge du tribunal d'instance. Celui-ci est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le plus proche* ».

³³ Une prestation de serment n'étant toutefois pas exigée.

³⁴ Le texte relatif aux obligations du consul qui serait amené à suppléer le président du tribunal de commerce précise d'ailleurs que la diligence s'entend de la réception et de la vérification du rapport de mer, art. 14, 6° du décret n°46-2583 du 21 novembre 1946 précité.

³⁵ Notamment après avoir procédé à la rapide instruction de la situation évoquée plus avant.

La matière étant gracieuse, l'audience au cours de laquelle il est procédé à la lecture puis à l'affirmation du caractère sincère et véritable du rapport sera tenue en chambre du conseil, c'est-à-dire hors la présence du public, par application combinée des articles 434 et 436 du code de procédure civile. En sa qualité d'officier public et ministériel chargé d'assurer le secrétariat du président du tribunal de commerce et d'assister les juges à l'audience³⁶, le greffier du tribunal de commerce sera présent.

B - Le greffier du tribunal de commerce : dépositaire du rapport de mer

Chronologiquement, la première des diligences du greffier du tribunal de commerce est celle de procéder à la convocation du capitaine, qui en informera ses témoins, aux dates et heures que le président du tribunal de commerce lui aura indiquées. Cette convocation n'étant pas prévue par le texte, sa modalité est laissée à l'appréciation du greffier.

La diligence principale du greffier du tribunal de commerce en la matière est celle qui est énoncée à l'article 12 du décret du 19 juin 1969 précité, lequel dispose en son alinéa 2 que « *le dépôt [du rapport de mer] est fait au greffe du tribunal de commerce* », étant indiqué que le greffier dressera procès-verbal du dépôt des deux types de rapport de mer, celui auquel le capitaine puis le président du tribunal de commerce ont entendu voir conférer valeur probatoire renforcée dit rapport affirmé, et celui qui n'a pas été présenté au président (ou auquel celui-ci n'a pas souhaité voir cette force probante accordée), simplement déposé au greffe sans affirmation.

Ce dépôt a lieu même si le rapport de mer a été affirmé devant le juge d'instance (au cas où le port de la première escale après l'événement désigne un lieu où il n'y aurait pas de tribunal de commerce), l'article 12 précisant que c'est « *dans l'un et l'autre cas* » que le dépôt est fait au greffe de la juridiction consulaire.

Le défaut de dépôt du rapport de mer au greffe ne permet, toutefois, pas de présumer que l'abordage est dû à la faute du capitaine qui ne l'aurait pas déposé³⁷. Le dépôt au greffe permet simplement de considérer que le rapport de mer est digne de foi, sans préjudice de ce qui a été observé quant au différentiel de valeur probatoire entre le rapport affirmé et celui qui ne l'a pas été.

Le greffier du tribunal de commerce est rémunéré pour cette prestation de réception de dépôt du rapport de mer (celle-ci étant la seule à être répertoriée au sein de la nomenclature tarifaire annexée à l'article R. 743-140 du code de commerce³⁸) et ce, à hauteur de 3,90 hors taxes³⁹.

Les émoluments du greffier sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée par application de l'article 262, II, 7° du code général des impôts tel qu'interprété par le bulletin officiel des impôts du 25 juin 2013⁴⁰ et, en dernier lieu, par la circulaire du 15 avril 2014⁴¹. Fiscalement, les prestations des greffiers des tribunaux de commerce sont en effet considérées comme effectuées pour les besoins directs des bateaux et, en tant que telles, exonérées en raison de leur nature. C'est ainsi que l'assistance du président dans la tâche administrative de la cote et du paraphe du journal de mer⁴² est exonérée de TVA. Il en est de même pour l'enregistrement (c'est-à-dire le dépôt au greffe) du rapport de mer⁴³.

³⁶ Art. R. 741-1 du code de commerce.

³⁷ Com., 15 janvier 1957, *DMF* 1957. 206.

³⁸ Annexe 7-5 à l'article R. 743-140 du code de commerce, tableau VI : « *Opérations diverses* », entrée 603 : « *Rapport de mer* ».

³⁹ Le taux de base étant d'une valeur d'1,30 euro hors taxes (art. R. 743-142 du code de commerce) et l'entrée 603 susmentionnée indiquant 3 taux de base d'émoluments.

⁴⁰ BOI-TVA-CHAMP-30-30-10 du 25 juin 2013, paragraphes 420 à 440. Le bulletin officiel des impôts a depuis été remplacé par le bulletin officiel des finances publiques-impôts.

⁴¹ Circulaire du 15 avril 2014 signée par madame Sophie Costedoat, *Bulletin officiel des douanes* n°7019.

⁴² Le greffier est en effet chargé d'assister le président du tribunal de commerce « *dans l'ensemble des tâches administratives qui lui sont propres* », art. R. 741-1 du code de commerce, v. n°29.

⁴³ Une confusion est toutefois opérée par l'administration fiscale au moment de définir l'affirmation puisqu'il est mentionné au paragraphe 440 du BOI précité que celle-ci s'entendrait d'une « *procédure particulière demandée au greffier qui consiste à authentifier les faits décrits sur le rapport de mer* ».

Les frais de greffe intégreront les dépens de l'éventuel procès auquel pourrait donner lieu l'événement extraordinaire qui a entraîné la rédaction du rapport de mer⁴⁴.

S'agissant enfin de questions relatives aux thématiques maritimes, on précisera que seuls les tribunaux de commerce ayant un ressort côtier⁴⁵ sont concernés par le traitement du rapport de mer⁴⁶.

⁴⁴ TC Rouen, 10 avril 1908, *Autran*, XXIV, 216.

⁴⁵ Dénommés, en pratique, « *tribunaux de commerce de terre et de mer* ».

⁴⁶ Sans préjudice de ce qui a été observé quant à l'intervention subsidiaire du juge d'instance, celui-ci étant simplement tenu d'envoyer le rapport qui aura été affirmé devant lui au tribunal de commerce le plus proche, art. 12, al. 2 du décret du 19 juin 1969 préc.