



**HAL**  
open science

## Les Quirats: loi du 5 juillet 1996

François-Xavier Pierronnet

► **To cite this version:**

François-Xavier Pierronnet. Les Quirats: loi du 5 juillet 1996. Neptunus, 1996, 2 (4), pp.1-6. hal-03774300

**HAL Id: hal-03774300**

**<https://nantes-universite.hal.science/hal-03774300>**

Submitted on 10 Sep 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.

## Les Quirats: loi du 5 juillet 1996

**Par François-Xavier PIERRONNET.**

Etudiant de DEA à la Faculté de droit de Nantes

### INTRODUCTION

"La flotte d'un pays, c'est sa respiration Et pour l'économie la meilleure promotion Son plus grand fer de lance, sa plus belle ambassade et pour nos cœurs marins la douce sérénade."

Si au premier abord un sentiment d'espoir semble s'échapper de ces vers, prononcés au cours de la dernière assemblée du CCAF (Comité central des armateurs de France) par Monsieur Poirier d'Orsay, il est toutefois permis de se demander si cela ne reflète pas plutôt la nostalgie d'une époque révolue. Une réponse tiendrait peut-être en une combinaison de ces deux sentiments:

Nostalgie tout d'abord parce que la flotte française occupe aujourd'hui un rang modeste au niveau mondial ( le 23e , ce qui n'est guère flatteur pour la 4e puissance mondiale) et a connu un déclin certain au cours de ces deux dernières décennies. Espoir d'autre part parce que face à ces difficultés rencontrées par la flotte de commerce française il est apparu opportun ( sinon nécessaire ) aux pouvoirs publics d'organiser une réponse de la collectivité pour endiguer ce phénomène.

Cette réponse ( mais il en aurait d'autres à apporter et le législateur a bien conscience que celle-ci n'est pas la panacée) est contenue dans la loi du 5 juillet 1996 relative à "l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires". Elle a été complétée par le décret du 23 septembre 1996. Accueilli semble-t-il favorablement par les professionnels de la mer, force est d'emblée de constater que le cadre juridique de cette loi reste limité à la copropriété de navires. La copropriété de navires est le mode traditionnel de propriété et d'exploitation d'un navire appartenant à plusieurs copropriétaires, chaque quote-part étant dénommée "quirat" et les copropriétaires, quirataires. Elle est régie par loi du 3 janvier 1967 portant "statut des navires et autres navires bâtiments de mer".

La loi française a semble-t-il trouvé son inspiration dans les systèmes allemand et danois qui ont depuis longtemps démontré leur efficacité dans le développement de leurs pavillons respectifs grâce à un mécanisme de défiscalisation, mais également dans l'analyse de la loi "PONS" du 11 juillet 1986 relative à la défiscalisation des parts de copropriété de navires dans les DOM/TOM qui a permis d'apporter quelques correctifs à la nouvelle loi. Le législateur espère par le jeu d'une forte défiscalisation un double objectif: encourager directement l'affrètement français (cf le mode d'exploitation envisagé par le texte) et dans une moins grande mesure la construction navale.

Le nouveau dispositif d'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce permet de déduire du revenu global des personnes physiques ou du bénéfice des entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés le montant des sommes versées pour la souscription. Le bénéfice du régime est subordonné au respect de plusieurs conditions tenant au navire exploité, à la conservation des parts pendant un certain temps et à l'obtention préalable d'un agrément délivré par le ministre chargé du budget. Enfin les modalités de déduction des sommes versées pour la souscription des parts de copropriété des navires sont différentes selon que le copropriétaire est soumis à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu.

Une analyse de la loi du 5 juillet 1996 et de son décret d'application pourrait donc s'articuler comme suit: analyser dans un premier temps les conditions d'application de ladite loi (I) pour ensuite s'attacher à l'étude des modalités de la déduction fiscale proposée aux quirataires (II).

Avant toute chose proposons dans une partie liminaire une rapide analyse du système antérieur à la loi du 5 juillet 1996.

## **PARTIE LIMINAIRE: ANALYSE DU SYSTEME ANTERIEUR A LA LOI DU 5 JUILLET 1996**

Aux termes de l'article 163 unviciès du code général des impôts (CGI) les personnes physiques qui, entre 1991 et 1999 investissaient dans l'acquisition de parts de copropriété de navires de charge ou de pêche neufs pouvaient bénéficier d'une déduction fiscale de leur revenu global de 25% de la somme des versements effectués pour l'acquisition des parts jusqu'à la livraison du navire. Cette déduction était limitée par année de livraison à 25000 F pour une personne seule et 50000 F pour un couple marié.

Pour bénéficier de cette déduction, le navire devait être, dès sa livraison frété coque nue. Des montages financiers complexes (dans le détail desquels nous ne rentrerons pas) permettaient d'obtenir une optimisation fiscale.

Le système proposé par la loi du 5 juillet 1996 est, nous allons le voir, différent à beaucoup d'égards. La nouvelle loi repose sur l'insertion de trois articles au CGI (articles 238 bis HN, 163 unviciès et 217 noniès). Les dispositions de la loi seront applicables à Paris un jour franc après sa publication au JO soit le 11 juillet 1996 et partout ailleurs un jour franc après son arrivée au JO du 9 juillet 1996 au chef-lieu d'arrondissement.

## **PARTIE I: CONDITIONS D'APPLICATION DE LA LOI DU 5 JUILLET 1996**

Les possibilités de défiscalisation des parts de copropriété d'un navire offertes par la présente loi sont soumises au respect de certaines conditions. Il s'agira tantôt de conditions de fond, tenant au navire envisagé (A), tantôt de la présence d'une condition de forme matérialisée par la nécessaire obtention d'un agrément préalable délivré par l'administration (B).

### **A) Les conditions de fond: les navires concernés**

#### **1 le navire**

Le nouveau régime ne concerne que les navires armés au commerce au sens des dispositions du 1 de l'art. 1er de la loi du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime qui précise que "la navigation dite de commerce a pour objet le transport des passagers ou des marchandises" (les navigations fluviale et de rivière sont donc exclues de la nouvelle loi).

Sont ainsi éligibles du nouveau dispositif fiscal les navires à passagers et les navires de charge

Le décret d'application précise quant à lui au travers de son art.1er (171 AB CGI) que les navires armés au commerce doivent être exploités exclusivement dans un but lucratif et avoir un équipage composé de professionnels.

#### **2 Etat du navire**

Le nouveau dispositif envisage aussi bien les navires neufs que les navires d'occasion (cf l'expression utilisé dans le décret (art. 1er, 171 AD CGI): "en cas d'acquisition d'un navire neuf" interprétée a contrario ). En revanche la durée d'utilisation du navire doit être d'au moins huit ans attestée par une société de classification ( dont la liste est fournie par l'art.42 du décret du 30 mai 1984: Bureau Veritas, Lloyd's Register of shipping, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas ).

Dans le cas d'un navire d'occasion, l'obtention de l'attestation d'une durée d'utilisation potentielle du navire d'au moins huit ans délivré par une de ces sociétés constituera une formalité substantielle à l'application du nouveau régime.

#### **3 Date de livraison**

Le principe tiré de la loi en la matière est que le navire doit être livré au plus tard trente mois après l'acquisition des parts de copropriété (L.art.1,art 238 bis HN a)). Le décret précise "qu'en cas d'acquisition d'un navire neuf l'agrément n'est pas remis en cause lorsque la livraison n'est pas intervenue à l'expiration d'un délai de trente mois si le gérant de la copropriété du navire établit qu'un premier essai à la mer a eu lieu dans ce délai et qu'il justifie du retard de la livraison, et si celle-ci intervient dans un délai raisonnable" (L.art.1er, art. 171 AD, I ).

Ce délai maximum s'explique en partie par le fait qu'un tel délai n'ayant pas été fixé dans la loi "PONS" du 11 juillet 1996 il en a résulté des défiscalisations accordées à des navires qui ne sont jamais sortis des chantiers de construction.

Pour bénéficier du régime fiscal proposé par la loi du 5 juillet 1996, le navire doit battre pavillon français dès sa livraison à la copropriété et jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle de la livraison (L.art.1, 238 bis HN e)). De plus, cette souscription doit avoir été réalisé au plus tard au 31 décembre 2000 (L.art.1, 238 bis.HN a)).

#### **4 Mode d'exploitation**

L'entreprise qui exploite directement le navire soit en qualité de gérant, soit en qualité d'affrèteur est une société passible de l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun (c'est donc une société française ) et son activité principale est l'exploitation ou l'affrètement direct de navires armés au commerce. Cette entreprise doit en outre détenir pendant une période définie dans la loi d'un cinquième au moins des parts de la copropriété et prend un engagement en ce sens envers les autres souscripteurs.

Le mode d'exploitation est un point important en ce qu'il traduit l'esprit dans lequel le nouveau régime a été élaboré à savoir favoriser l'affrètement français.

Des conditions de fond sont nécessaires, on l'a vu, mais pas suffisantes pour que le régime de la loi s'applique. Il manque en effet une condition de forme: l'obtention d'un agrément préalable délivré par l'administration.

### **B) La condition de forme: l'agrément préalable**

#### **1 Conditions de délivrance de l'agrément**

\*) L'investissement doit permettre de renforcer la flotte de l'entreprise qui exploite le navire , soit en qualité de gérant de la copropriété (cf. l'intérêt intrinsèque de l'opération pour l'opérateur doit être démontré).

\*) L'investissement est effectué au prix du marché et à un coût financier normal (cf. coûts de construction)

\*) L'investissement présente un intérêt économique, au regard notamment des besoins du secteur concerné de la flotte de commerce justifiant l'avantage fiscal demandé ( cf rapport du secteur sur coût budgétaire de l'opération lié à l'avantage fiscal y afférent )

#### **2 la procédure d'agrément**

En la matière le décret est venu apporter les précisions indispensables à une application pratique de la loi par le biais notamment de l'article 171 AK du CGI.

La demande d'agrément doit être déposée préalablement à la réalisation de l'opération qui la motive (avant la commande du navire ou avant sa mise en chantier si le financement de l'acquisition est organisé après la commande du navire). Elle est formulée sur papier libre (nous précisons le 1er alinéa de l'art.171 AK du CGI). Elle est faite par un représentant unique du promoteur du projet et comporte certaines mentions. Elle est transmise (en quatre exemplaires ) au ministre du budget lequel, après avis des ministres chargés respectivement de la marine marchande et de l'équipement naval, délivre l'agrément.

Il n'y a pas de délai maximal d'instruction de la demande d'agrément. Certains professionnels ont pu déplorer la présence d'une telle formalité administrative qui pourrait freiner par exemple l'achat d'un navire d'occasion bénéficiant d'une offre intéressante. D'autre part il semble que les critères conditionnant la délivrance de l'agrément (cf supra) soient flous à définir. Gageons que la pratique professionnelle saura préciser de tels critères que l'administration sera largement encline à les recevoir.

Les conditions d'application de la loi du 5 juillet 1996 étant précisées, il faut désormais s'attacher à l'analyse des modes de déduction proposés par ladite loi.

## II LES MODALITÉS DE LA DÉDUCTION FISCALE

Le nouveau régime de déduction concerne les souscriptions de parts de copropriétés de navires réalisées par les personnes physiques domiciliées en France au sens de l'article 4B du Code Général des Impôts, ainsi que les sociétés ou organismes soumis à l'impôt sur les sociétés exploitées en France et ceux dont l'imposition est attribuée à la France par une Convention Internationale.

Etudier les modalités de la déduction fiscale proposées aux souscripteurs de parts de copropriété de navires au travers de la loi de 1996, c'est s'intéresser tour à tour aux différentes incidences fiscales offertes en fonction de la nature juridique du souscripteur (A) avant d'envisager dans un second volet les sanctions en cas d'inobservation des conditions d'application de la loi (B).

Auparavant il faudra préciser certaines notions fournies par la loi en la matière.

### PRÉCISIONS LIMINAIRES

Le souscripteur doit prendre l'engagement de conserver les parts de copropriété jusqu'au 31 décembre de la IV<sup>ème</sup> année qui suit celle de la livraison du navire à la copropriété. Le décret précise que cet engagement, réalisé sur papier libre devait être accompagné d'un certain nombre de documents dont une déclaration des revenus, ou de résultats, une copie de la décision d'agrément, ainsi qu'un état individuel d'agrément par l'article 171AG du CGI.

L'assiette de la déduction est définie comme suit par l'article 171AD du CGI : "Les sommes versées pour la souscription des parts de copropriété de navires (.....) ne comprennent pas les frais et charges non directement liés à l'acquisition du navire par la copropriété". (Sont aussi exclus de l'assiette les frais de commercialisation et les commissions de montage perçues par les promoteurs ainsi que les frais de gestion lorsque les parts sont souscrites par l'intermédiaire d'un fond de placement quirataire).

#### A) Les modalités de la déduction diffèrent selon la nature juridique du souscripteur

##### 1 Investissement réalisé directement par une personne physique

Dans le cas d'un tel investissement le montant maximal des sommes déductibles annuellement est de 500 000 F pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés et de 1 000 000 F pour les contribuables mariés soumis à l'imposition commune (L'art 1,163 univiciè du CGI, par 1). La déduction, pour un investissement déterminé, est opérée au titre de chaque année de versement. Il est ainsi possible pour un même projet d'opérer des déductions successives sur plusieurs années.

Comme dans le régime antérieur, chaque quirataire est personnellement soumis à l'impôt sur le revenu dans la catégorie des BIC à raison de la part correspondant à ses droits dans les résultats déclarés par la copropriété. En outre chaque quirataire peut déduire l'amortissement de sa part de copropriété suivant les modalités à l'égard des navires, soit d'une façon un amortissement dégressif sur 8 ans.

Enfin un des paramètres importants d'un investissement quirataire est la garantie de rachat de la part après 5 ans d'exploitation qui permet une sortie programmée et un financement sur emprunt.

##### 2 Investissement réalisé au travers d'une structure intermédiaire

L'investissement peut également être réalisé par une société soumise aux description de l'art du CGI et dont l'associé (EURL) ou les associés (SARL) de famille sont des personnes physiques ou encore par un fonds commun de placement quirataire.

ces parts de copropriété doivent être conservées jusqu'au 31 décembre de la quatrième année suivant celle de la livraison du navire à la copropriété. Les montants sont identiques que pour un investissement direct par une personne physique (cf infra).

###### a) Recours à une EURL ou à une SARL de famille

Lorsque les parts de la copropriété de navires sont acquises par l'intermédiaire d'une entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée qui n'a pas exercé l'option pour son assujettissement à l'IS ou d'une SARL dite "de famille" qui a exercé l'option du régime fiscal des souscriptions de personnes, la déduction est opérée au niveau du revenu global du détenteur du capital de ces sociétés dans les mêmes conditions et limites que celles fixées pour l'investissement en direct.

Le recours à de telles structures intermédiaires constitue une protection supplémentaire pour l'investisseur puisque cela lui permet de limiter les conséquences d'une éventuelle mise en cause de sa responsabilité à son apport en capital dans la société au lieu d'être responsable dans la proportion de ses intérêts dans le navire selon le droit commun de la copropriété.

b) Recours à un fonds de placement quirataire

Afin de permettre au plus grand nombre de bénéficier de l'avantage fiscal, notamment en raison du prix élevé des parts de copropriété de navires, le législateur a prévu que le nouveau régime est également applicable aux souscriptions réalisées par l'intermédiaire du fond de placement quirataire.

Le fond de placement quirataire est une copropriété qui a pour objet exclusif, la souscription de parts de copropriété de navires (Loi, art 2, I) Le fond est autorisé à faire appel public à l'épargne sous le contrôle de la COB

Dans ce système constitué à l'initiative d'une personne chargée de sa gestion et d'une société basée à l'article 36.1 de la loi du 3 janvier 1983, l'article 2.1 de la loi précise que les porteurs de parts ne sont tenus de dettes de la copropriété qu'à concurrence de l'actif du fond et proportionnellement à leur quote-part.

### **3 Investissement réalisé par une société soumise à l'IS**

Les sommes versées pour l'acquisition des parts de copropriété de navires viennent en déduction du bénéfice imposable des souscriptions soumises à l'IS au titre de l'exercice de chaque versement sans limitation.

Les conditions à respecter pour bénéficier de cette déduction sont les mêmes que celles exigées pour les personnes physiques.

Cela étant, une exception notable est à signaler en la matière : "Sont en effet expressément exclus du dispositif, les sociétés ou organismes dont l'activité principale consiste à armer, exploiter ou affréter ces navires ainsi que les sociétés ou organismes faisant partie d'un même groupe" (cf L art 1, art 217, par 1)

Cela démontre la volonté du législateur de faire profiter l'incitation fiscale à des sociétés non maritimes.

La déduction ne peut donc pas être pratiquée par l'entreprise gérante de la copropriété qui doit détenir au moins un cinquième des parts de la copropriété.

## **B) Les sanctions en cas d'inobservation des règles imposées par la loi**

Le législateur a bien entendu prévu des sanctions applicables au cas où les conditions qu'il énonce ne seraient pas respectées :

Deux types de situations doivent être distinguées. Elles sont guidées par le bon sens :

**1 L'Investisseur** ne réalise pas les conditions fixées à l'article 238 bis HN a) (souscription avant le 31 décembre 2000), b) (livraison du navire au plus tard 30 mois après la souscription et durée d'utilisation d'au moins huit ans attesté par une société de classification), d) (affrètement et exploitation du navire) et h) (condition particulière d'achat du navire). Dans ce cas de figure " le montant total des sommes qui avaient été déduites est ajouté, selon le cas, au revenu net global ou au bénéfice de l'exercice au cours de laquelle, ou au titre duquel le manquement est intervenu. "En d'autres termes l'investisseur devra réintégrer les sommes déduites au revenu ou au bénéfice de l'année au titre de laquelle cette déduction aura été opérée

**2 Dans les autres cas**, si le navire cesse par exemple d'être exploité, cette réintégration interviendra au titre de l'année au cours de laquelle l'une des conditions ne sera plus respectée.

Dans tous les cas cette sanction ne pourra intervenir qu'après retrait de l'agrément donné par le ministre du budget au terme d'une procédure nécessairement contradictoire.

## CONCLUSION

En conclusion, et dans une approche nécessairement prospective commandée par le manque de recul disponible, il est possible de se demander quelle pourrait être la portée d'une telle loi.

Ce texte manifeste clairement une avancée de la réflexion des pouvoirs publics à l'égard des besoins du commerce maritime Français. Une lecture de la presse professionnelle démontre clairement l'attente suscitée autour de cette loi (La revue "Le Marin" allant jusqu'à la comparer au Messie)

L'actualité récente confirme cette tendance et plusieurs projets ont déjà été déposés sur le bureau du ministre. Cette rapidité s'explique, en partie par le fait que les investisseurs désirent bénéficier d'un agrément de défiscalisation au titre de 1996. D'ores et déjà trois projets bénéficient d'un feu vert des pouvoirs publics (Accord de principe sinon quasi définitif) : Navale française et la CMA. Navale française devrait acquérir le "Matagifone", un chimiquier italien construit en 1991 ; la CMA quand à elle a commandé quatre gros porte-conteneurs à un chantier naval coréen (Daewoo). Deux d'entre eux ont été financés grâce au système quirataire allemands, deux autres livrables en Novembre.1997 et Janvier.1998 (le "Ville de Virgo" et le Ville d'Antarès" seront financés grâce au nouveaux système des quirats français.

D'autres projets officiels risquent de voir, le jour dans les prochains mois: Delmas, Compagnie Morbihannaise et Nantaise de Navigation, Phenix Shipping- Société Bretonne de cabotage, Marseille fret, Pétronavire

Toutefois, il faut bien comprendre que le but affirmé de cette loi est de favoriser les transporteurs français et non pas directement les constructeurs. En effet en ce qui concerne l'origine du navire, le texte est très libéral ; rien n'obligeant à ce que le navire ait été ou soit construit par un chantier français (la réglementation européenne n'aurait d'ailleurs pas permis d'imposer une telle obligation).

Les faits confirment cet objectif : Les investisseurs acquièrent soit des navires en provenance de pays étrangers tels que la Corée, ("Daewoo"), de Californie ("Trinity marine")

Si toutefois les chantiers hexagonaux figurent aux abonnés absents en ce qui concerne les projets présentés par les armements français, c'est la compagnie américano norvégienne (Royal Caribbean Cruise Line ) qui pourrait faire le bonheur du premier d'entre eux dans le cadre de cette loi sur les quirats

RCCL, fidèle client des chantiers de l'Atlantique prévoit (même si cela en est toujours au stade préliminaire) de commander deux paquebots géants pour plus de 6 milliards de francs.

RCCL créerait une société de droit français (pour se voir appliquer la loi du 5 juillet 1996) qui commanderait et exploiterait les paquebots sous pavillons français.

Quelques interrogations planent au-dessus de cette loi :

\*) D'une part d'un point de vue fiscal, une interrogation tient aux conditions dans lesquelles le texte sera effectivement appliqué par les administrations (qui auront la responsabilité).

\*) D'autre part, d'un point de vue budgétaire, il serait regrettable que ces nouvelles mesures soient gagées par la réduction d'autres aides accordées aux armateurs français notamment pour compenser le surcroît du pavillon national.