



HAL
open science

La loi du 5 juillet 1996 instituant le quirat - aide d'Etat à l'investissement maritime français : chronique d'une vie écourtée

François-Xavier Pierronnet

► To cite this version:

François-Xavier Pierronnet. La loi du 5 juillet 1996 instituant le quirat - aide d'Etat à l'investissement maritime français : chronique d'une vie écourtée. Neptunus, 1999, 5 (1), pp.1-12. hal-03780446

HAL Id: hal-03780446

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03780446>

Submitted on 19 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.

LA LOI DU 5 JUILLET 1996 INSTITUANT LE QUIRAT-AIDE D'ÉTAT À L'INVESTISSEMENT MARITIME FRANÇAIS CHRONIQUE D'UNE VIE ÉCOURTÉE (1)

Par François-Xavier PIERRONNET (2)

D.E.A. des Sciences Juridiques de la mer

Allocataire de recherche au Centre de Droit Maritime et Océanique (3), Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Université de Nantes

A l'heure où le lecteur parcourra cet article, le " Quirat maritime " tel que résultant de la loi du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce, aura sombré corps et biens depuis un an déjà, les lignes tracées par elle n'étant plus en conformité avec celles dessinées par le Gouvernement issu de la majorité parlementaire sortie des urnes en mai 1997.

Il semble toutefois qu'une étude a posteriori de ce mécanisme d'aide fiscale reposant sur une structure juridique originale, la copropriété de navire, ne soit pas dénuée d'intérêts. En effet le juriste néophyte des règles particulières du Droit Maritime et des mécanismes d'aides d'Etat à l'investissement maritime français y trouvera de quoi satisfaire sa curiosité.

Le juriste maritimiste, mais également le premier ou encore le passionné des choses de la mer, y trouvera sans doute des éléments destinés à nourrir une réflexion sur l'utilité de ce type d'aide pour le maintien d'une flotte de commerce française moribonde.

Passée en vingt ans (1975-1996) du 7^e au 28^e rang mondial et de 500 à 209 navires, la flotte de commerce ne représente plus à l'heure actuelle que moins de 1 % de la flotte mondiale (0,95 %) avec un tonnage de 3,95 millions de TJB (3) contre 6,5 en 1970. Dans le même intervalle de temps les effectifs de la Marine Marchande ont été divisés par sept et l'âge moyen des navires s'est élevé (17 ans en 1995) alors que la flotte mondiale connaît une croissance soutenue de 6 % par an depuis 1989.

Plusieurs causes, qu'il ne s'agira ici qu'énumérer, semblent être à l'origine de ce déclin. On citera l'environnement extrêmement concurrentiel du transport maritime, essentiellement international, l'insuffisance de compétitivité du pavillon français (développement des pavillons de libre-immatriculation dits encore de " complaisance "), la trop faible dimension des compagnies de navigation (le coréen " HYUNDAI " est un exemple opposé intéressant). A ce déclin, l'Etat français a tenté de proposer des solutions, notamment au travers d'une politique d'aide directe, tantôt à la construction navale, tantôt aux armements français. Toutefois, et malgré des tentatives récentes concluantes, ces derniers restent fortement endettés et leurs fonds propres restent largement insuffisants pour maintenir des besoins d'investissement lourds. En effet, si l'investissement dans le secteur maritime nécessite la mobilisation de capitaux très importants, il n'assure qu'une rentabilité relativement faible par rapport aux investissements. Ce manque récurrent de fonds propres condamne l'armement français à une régression lente et inexorable.

Devant les limites des schémas de financements extérieurs classiques (tels que l'emprunt bancaire qui demeure peu adapté aux contraintes du marché actuel, les financements dits " en mezzanine " ou encore le crédit-bail ou leasing) la collecte de fonds propres est apparue comme un palliatif des problèmes des armateurs français. Ainsi a commencé à émerger l'idée selon laquelle on pourrait utiliser un type de financement quasiment tombé en désuétude : le financement quirataire.

Très largement ce mode de financement se définit comme l'augmentation des fonds propres de l'entreprise à travers un montage à incidence fiscale. Par l'intermédiaire d'une société fiscalement transparente les montages permettent à des tiers (personnes physiques ou morales) d'apporter une partie (ou la totalité) des fonds propres nécessaires au financement de l'actif (le navire en l'occurrence) en contrepartie d'économies d'impôts.

De nombreux pays ont instauré depuis une ou deux dizaines d'années des mécanismes fiscaux visant des équipements mobiles tels qu'aéronefs, trains ou encore navires. Ces leviers fiscaux sont fondés sur une durée d'amortissement fiscal du bien exceptionnellement courte par rapport à sa durée de vie réelle.

Constatant le manque récurrent de fonds propres des armateurs signalé plus haut ainsi que la nécessité d'attirer de nouveaux investisseurs vers le secteur maritime en drainant une épargne conséquente en France, l'Etat a entrepris de doter les armateurs d'un outil juridique et financier comparable à ceux développés dans le nord de l'Europe, ceci dans le but avoué de proposer une solution au déclin alarmant de sa flotte de commerce. L'Etat français a ainsi proposé une politique d'aide indirecte à l'investissement maritime fondée sur une fiscalité attractive accordée aux investisseurs finançant les acquisitions des navires des armateurs.

Le système mis en place a pris pour nom " système des quirats ", le quirat étant une part dans la propriété d'un navire indivis, le mécanisme ayant pour base une ancienne Institution maritime : la copropriété de navires (4).

Quelques textes, comme autant de signes annonciateurs de la loi du 5 juillet 1996 méritent d'être mentionnés ici : la loi de finances 1978 (aménagement d'un régime fiscal favorable à l'épanouissement de la copropriété de navire), loi " DOM-TOM " dite loi PONS du 11 juillet 1986 (5) constituant le véritable banc d'essai de la loi de 1996 (drainage de l'épargne métropolitain vers les DOM-TOM dans le domaine de l'hôtellerie, de l'immobilier mais également des navires (pêche et plaisance), la loi de finances 1991 qui définit un levier fiscal réservé aux seuls navires civils de charge ou de pêche. Entre ces deux dernières lois, celle du 25 juin 1987 (6) est venue apporter une condition essentielle à la réalisation de la loi du 5 juillet 1996 : le renversement de la disposition selon laquelle les copropriétaires de navires sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété sauf convention contraire. Désormais, et ceci dans le but de sécuriser l'investisseur en instituant un bon support pour le développement ultérieur du Quirat, les quirataires demeurent responsables de manière indéfinie mais à concurrence de leur apport.

Dès lors, réclamé depuis une vingtaine d'années par le Comité Central des Armateurs de France (C.C.A.F.), annoncé il y a déjà dix ans (7), le mécanisme des quirats destiné à stimuler l'investissement maritime de la marine marchande a finalement été adopté par une loi du 5 juillet 1996, non sans qu'un certain nombre d'amendements aient été déposés et qu'un nombre certain de discussions houleuses aient été engagées (8).

En visite le 10 juillet 1995 à la Corderie Royale de Rochefort (9), le Président de la République Jacques CHIRAC a rappelé que " l'identité de la France est indissociable de la mer. La France (ajoute-t-il) a depuis toujours le destin d'une grande puissance maritime qui suppose une politique inspirée au plus haut niveau de L'Etat. Il devait conclure sur l'importance de la maîtrise du transport maritime. Dans ces conditions la solution fiscale pour relancer la flotte de commerce française a été rapidement sélectionnée, des réunions de travail se sont mises en place. Elles permirent, d'août 1995 à janvier 1996 d'élaborer, en concertation avec les différents acteurs de l'armement français, un projet de loi qui fut débattu au Parlement au mois de juin 1996. Définitivement adopté le 27 juin 1996 par l'Assemblée Nationale, le projet devient loi le 5 juillet 1996, date de sa promulgation. Nous savons depuis le sort funeste qu'a connu cette loi.

L'objectif de cet article est traduit par sa construction : Une première partie s'attachera à présenter la copropriété de navire en ce qu'elle constitue la base juridique du quirat-aide d'Etat (I) tandis qu'une seconde s'efforcera d'analyser la défiscalisation par le quirat, objet du mécanisme de l'aide d'Etat (II). Ces deux parties traduisent l'idée selon laquelle le système de défiscalisation par le quirat résulte de la combinaison d'un régime juridique propice à l'investissement financier associé à une fiscalité attractive (10). C'est cette complémentarité qui sera analysée ici. Enfin, une conclusion proposera au lecteur des éléments destinés à alimenter sa réflexion sur le déclin de la marine marchande française au lendemain de l'abrogation du système quirataire destiné à la relever, abrogation dont on pourra d'ailleurs discuter l'utilité.

PARTIE I - LA COPROPRIETE DE NAVIRE, BASE JURIDIQUE DU QUIRAT-D'ETAT (11)

Classiquement, nous analyserons tour à tour la structure de la copropriété de navire (Section 1) avant d'envisager les principales règles d'organisation et d'exploitation de celle-ci (Section 2).

Section 1 - La copropriété de navire : une structure juridique originale

Les nouveaux mécanismes de défiscalisation offerts par le quirat dans le monde de l'investissement maritime ont remis en avant de la scène de l'actualité juridique des questions rebattues (12) mais jamais clairement élucidées malgré l'intervention du législateur en 1967 : ainsi pense-t-on principalement à la nature juridique de la copropriété maritime (A) et à la question de sa possession ou non de la personnalité morale (B), questions pour lesquelles le législateur est demeuré muet.

A) La copropriété de navire : une société sui generis

La détermination de la nature juridique de l'Institution consiste à analyser le fonctionnement et le but de la copropriété afin de faire, s'il y a lieu, des rapprochements avec des Institutions du Droit Commercial. L'exercice est rendu délicat par le fait que la copropriété maritime a précédé la plupart des formes de Droit Commercial positif.

Toutefois les auteurs s'accordent pour penser que la copropriété de navire n'est ni une indivision (13), ni une copropriété organisée.

En fait, il semble que la copropriété de navire est une " société sui generis ". Société tout d'abord parce que ses éléments fondamentaux sont présents dans la copropriété maritime à savoir des apports, une vocation au partage des bénéfices et une contribution aux pertes, enfin une " affectio societatis ". Sui generis ensuite parce que la copropriété de navire ne peut être rapprochée d'un type de société de droit terrestre français. Elle est en effet rebelle à la distinction entre les deux familles de sociétés (de capitaux et de personnes). Elle n'est ni une Société Anonyme, ni une Société en Commandite par Actions, pas plus qu'elle n'est une Société en Participation ou une Société en Nom Collectif, la Jurisprudence ayant échoué dans sa tentative d'assimilation de la copropriété maritime à des sociétés terrestres.

Animée de forts particularismes issus de l'histoire mais également de son rattachement à la chose maritime (14) (son fonctionnement, le navire comme bien partagé notamment), la copropriété possède les attributs de la société de personnes (cf. mécanisme de responsabilité) mais également d'une société de capitaux (cf. libre cessibilité des parts).

Aussi la copropriété maritime a-t-elle été qualifiée par la Jurisprudence (15), mais également aujourd'hui par la Doctrine dominante peu formalisée par la taxinomie juridique, de société " sui generis " c'est-à-dire une société dont la singularité juridique l'empêche de la classer dans une catégorie déjà connue (16).

B) La copropriété de navire et la personnalité morale, présence et conséquences de la possession d'un tel attribut .

" La personnalité morale est l'aptitude à être titulaire de droits et assujetti à des obligations qui appartiennent à toutes les personnes physiques et dans des conditions différentes avec les personnes morales. La personnalité morale désigne plus spécifiquement dans la théorie du même nom la fiction en vertu de la quelle un groupement, un organisme (...) est considéré comme sujet de droit en soi, une entité distincte de la personne de ses membres qui la composent (17) " .

Pour rechercher la possession de la personnalité morale par la copropriété maritime, reprenons la méthode du professeur Du PONTAVICE (18), lequel disposant de la méthode consistant à vérifier si l'Institution répond aux conditions d'attribution de la personnalité morale et de celle consistant à vérifier si elle en possède les attributs les analysa tour à tour à titre d'épreuve et de contre-épreuve.

La Doctrine reconnaît que la copropriété maritime possède deux caractères permettant de déduire qu'elle possède la personnalité morale : la société de quirataire est " un centre d'intérêts légitimes et collectifs ", elle est également pourvue d' une organisation interne " répondant à la définition dégagée par la Cour de Cassation dans ses deux arrêts célèbres de 1954 (19) et 1956 (20). L'arrêt " navire Rocco Jr " du 6 novembre 1991 est venu confirmer la possession de la personnalité morale par la copropriété de navire (21).

Certains attributs de la copropriété maritime ne posent aucune difficulté. La société de quirataires est en effet individualisée par trois éléments habituels : Une dénomination, sociale (le nom du navire), un siège social (centre de ses activités distinct du siège social ou du domicile de ses associés) et une nationalité (accordée par l'acte de francisation du navire). La société de quirataire a pleine capacité juridique : elle exerce ses droits par l'intermédiaire d'un organe légal chargé de la représenter, son gérant qui, ayant tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion en toutes circonstances, peut ester en justice en son nom, en demande et en défense.

Seule la question du patrimoine de la société quirataire divise encore la Doctrine. Toutefois la théorie d'AUBRY et RAU selon laquelle le patrimoine est une émanation de la personnalité juridique (et dont on tirait la conséquence qu'il n'y a pas de personnalité morale sans patrimoine) semble battue en brèche par l'arrêt de la Cour d'Appel de Basse-Terre précité qui énonce que " le patrimoine s'il est le corollaire de la personnalité juridique, n'en est pas la condition nécessaire " et que " la copropriété maritime ne dispose pas d'un patrimoine propre puisque ce sont les copropriétaires qui sont directement propriétaires de leurs parts dans le navire ". Aussi préférons-nous nous rallier à la conception du professeur VIALARD qui propose d'envisager le patrimoine de la copropriété de navire comme une " potentialité " .

Cette possession entraîne les deux conséquences principales suivantes : la copropriété maritime peut être mise en redressement judiciaire (22) comme toute personne morale de droit privé (loi n° 85-98 du 25 janvier 1985, art. 2 modifié par la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988), cette procédure peut être étendue à chacun des quirataires gérants indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété (Loi 1967, art. 20 al. 4) par application de l'article 178 de la loi du 25 janvier 1985 qui prévoit cette extension à l'égard de tous les membres ou associés de la personne morale indéfiniment ou solidairement du passif social, sans exiger d'eux la qualité de commerçant ou d'artisan.

Section 2 - Les règles d'organisation et d'exploitation de la copropriété maritime

Trois textes constituent le droit positif de la copropriété maritime. Il s'agit de la loi du 3 janvier 1967 (art. 11 à 30), de la loi du 26 juin 1987 (art. 19, 20 et 22) et du décret du 27 octobre 1967 (art. 7, 8 et 9). Cette enveloppe textuelle ainsi brièvement présentée, il convient d'étudier le contenu de ses dispositions.

A) Naissance et mort de l'Institution " copropriété maritime "

La simplicité des règles caractérise les conditions de fond de formation de la copropriété de navire : deux propositions résument celle-ci : Un seul navire par copropriété (23), partage de la propriété du navire entre plusieurs personnes. Quant aux conditions de forme, c'est une rigidité accrue depuis la loi du 3 janvier 1967 qui est constatée : un écrit (appelé " acte de quirat ") est désormais nécessaire tout comme un certain formalisme publicitaire. En effet, le décret du 27 octobre 1967 institue une publicité qui est faite sur la fiche matricule du navire en douane et reproduite sur l'acte de francisation.

La copropriété cesse d'exister pour des raisons que l'on peut synthétiser en cinq causes : la perte de francisation du navire, sa vente forcée, la dissolution de la copropriété par décision de justice, la licitation volontaire du navire ou encore des clauses statutaires prévues dans l'acte de quirat .

B) Les règles d'exploitation de la copropriété de navire

Deux aspects essentiels méritent de retenir ici notre attention : la gestion de la copropriété et le statut juridique endossé par les investisseurs-futurs quirataires.

La désignation d'un gérant est facultative. Toutefois, dans les montages à leviers fiscaux le gérant sera nécessairement quirataire, personne physique ou morale, cette dernière sera bien souvent préférée dans les montages juridiques avec opération de défiscalisation où une société assure la gestion et l'exploitation du navire, les copropriétaires-investisseurs étant pour la plupart étrangers au monde maritime.

La désignation du ou des gérants doit être effectuée à la majorité simple des copropriétaires ou renforcée par l'acte de quirat. Son identité doit être enregistrée sur la fiche matricule du navire et sur son acte de francisation pour être reconnue par les tiers. Les pouvoirs du gérant lui confèrent une liberté d'action poussée. Il a tous les pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances. Quelques limitations légales enserment toutefois cette liberté. En contrepartie de cette liberté on trouve en effet une révocation " ad nutum " et une responsabilité étendue. A l'égard des tiers, le gérant est responsable indéfiniment. S'il est copropriétaire il sera tenu indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété. A l'égard des copropriétaires il est un mandataire. Il n'est tenu qu'à une obligation de moyen et est responsable de ses fautes démontrées dans le cadre de son mandat de gestion.

La loi de la majorité est un principe directeur de la gestion de la copropriété. Chaque propriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété. L'abus de majorité, dégagé en Droit Commercial par la Jurisprudence, est ici institutionnalisé dans la copropriété maritime.

Le statut juridique des quirataires oscille entre droits et obligations. Participation aux bénéfices, droit de disposer librement de sa part, droit au remboursement de sa part, de participer à la gestion de la copropriété (24) et droit de contester la majorité sont les droits des membres de la copropriété.

A l'opposé, les copropriétaires s'obligent à contribuer aux charges d'exploitation et de répondre aux appels de fonds du gérant. Ils répondent des dettes de la copropriété. Enfin la loi du 26 juin 1987 a institué, on l'a vu plus haut, la responsabilité non solidaire des copropriétaires.

Afin de limiter plus encore la responsabilité des quirataires, les montages financiers proposent l'interposition d'une société dite " écran ". Cette société " écran " répond à la nécessité d'isoler juridiquement l'exploitation du navire des autres éléments du patrimoine des souscripteurs de quirats. Au terme de l'article 163 unviciès nouveau al. 2 du Code Général des Impôts (C.G.I.), ces " sociétés-écran " peuvent prendre la forme de S.A.R.L. de famille ou d'E.U.R.L.. Cette technique permet de limiter la responsabilité des quirataires vis-à-vis des tiers au montant de leurs apports.

La loi de finances de 1978 a conféré à la copropriété maritime un régime fiscal avantageux. Ce régime a d'ailleurs permis le financement de quelques navires (essentiellement des pétroliers).

Toutefois les financements quirataires de navires de commerce sont demeurés rares. Les raisons invoquées furent le manque de culture maritime en France, l'insécurité juridique de la copropriété de navire (avant la loi du 26 juin 1987), le risque de mer jamais écarté, la taxation élevée des plus-values de cession de parts...

Cette insuffisance fut à l'origine des doléances des armateurs français formulées dès la fin des années 1980 sous l'impulsion du C.C.A.F..

Aussi, (trop ?) tardivement, l'Etat a-t-il mis en place le mécanisme fiscal souhaité destiné à drainer l'épargne vers le secteur maritime.

PARTIE II - LA DEFISCALISATION PAR LE QUIRAT, OBJET DU MECANISME D'AIDE D'ETAT "

"Le financement des navires de commerce français, le mal : la fiscalité des armateurs le remède : la fiscalité des autres " (25).

Le levier fiscal prévoit, à des intensités variables et selon des modalités différentes, une déduction fiscale pour des particuliers et/ou des sociétés qui investissent dans des parts de copropriété maritime. Plus précisément s'agira-t-il pour ces acteurs de déduire de leur revenu global (personnes physiques soumises à l'impôt sur le revenu (I.R.)) ou de leur bénéfice (personnes morales soumises à l'impôt sur les sociétés (I.S.)) des sommes versées pour la souscription de parts de copropriété de navires. En cela il s'agit d'une aide indirecte (qualifiée encore de " négative ") de l'Etat français à l'investissement, cette catégorie d'aide regroupant en effet " tous avantages financiers indirects qui viennent alléger les charges des entreprises et/ou des particuliers, constituant dans le même temps une perte volontaire de ressources pour l'Etat ".

Il s'agit dans notre étude d'analyser rapidement le dispositif fiscal mis en place par la loi du 5 juillet 1996 (Section 1) et la conformité de ce dispositif avec la politique communautaire des aides d'Etat à l'activité maritime (Section 2).

Section 1 - La loi du 5 juillet 1996 relative à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de navires de commerce

La loi du 5 juillet 1996 avait inséré trois articles dans le Code Général des Impôts (art. 238 bis HN, art. 163 unviciès et art. 217 noniès).

A) Les navires concernés

Le régime mis en place par la loi du 5 juillet 1996 ne concernait que les navires armés au commerce. Etaient ainsi envisagés les navires civils de charge et les navires à passagers. Les navires neufs sont concernés aussi bien que les navires d'occasion. Toutefois, pour ces derniers, la durée d'utilisation du navire devait être d'au moins huit ans et attestée par une société de classification agréée ou reconnue (une liste est fournie par le décret). Le navire devait être livré au plus tard trente mois après l'acquisition des parts de copropriété.

Le mode d'exploitation du navire traduit l'esprit dans lequel le nouveau régime a été élaboré à savoir favoriser l'affrètement français et non pas directement les chantiers navals (ce qui d'ailleurs aurait été interdit par les règles édictées par l'Union Européenne, cf. infra). Dès sa livraison et jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle au cours de laquelle la livraison est intervenue, le navire devait être au moins exploité ou frété par la copropriété dans les conditions prévues dans la loi du 18 juin 1966.

La copropriété pouvait exploiter directement le navire ou le fréter au profit d'une société. Certaines conditions étaient toutefois exigées (nous reprendrons ici les termes de la défunte loi) :

* L'entreprise qui, pendant le délai de conservation des parts gère la copropriété, en cas d'utilisation directe du navire ou, à défaut, l'affrète directement, doit être une société passible de l'I.S. dans les conditions de droit commun dont l'activité principale consiste à exploiter ou affréter directement des navires de charge définis par le décret du 30 mai 1984.

* Cette entreprise se doit de détenir au moins un cinquième des parts de copropriété et de les conserver jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle du début de l'exploitation du navire (on comprendra ici le souci du législateur d'impliquer le gestionnaire du navire dans la réussite de l'opération).

* Par ailleurs, le navire doit être francisé dès sa livraison dans les conditions prévues par l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. Le pavillon doit être conservé au moins quatre ans. Le pavillon des Terres Australes et Antarctiques Françaises (T.A.A.F.) dit encore pavillon Kerguelen peut bénéficier des termes de la loi du 5 juillet 1996. On constate d'ailleurs que ce pavillon recueille 18 navires nouvellement financés par le biais des quirats sur les 25 navires agréés par l'administration française.

B) L'agrément préalable

L'application du régime était subordonné à l'octroi d'un engagement préalable du Ministre du Budget, après avis des Ministres chargés de la marine marchande et de l'équipement naval. Trois conditions destinées à fiabiliser l'opération, devaient être respectées afin d'obtenir l'agrément : l'investissement devait être effectué au prix du marché et à un coût financier normal, il devait permettre de renforcer la flotte de l'armateur-gérant ou de l'affréteur. Enfin, l'investissement devait présenter, au regard notamment des besoins du secteur concerné de la flotte de commerce, un intérêt économique justifiant l'avantage fiscal demandé. D'autre part, et comme autant de verrous destinés à garantir le succès du système, un certain nombre de mécanismes administratifs avaient été institués tels que la nécessité de satisfaire à certaines obligations déclaratives ou encore un encadrement de la Commission des Opérations de Bourse en cas d'appel public à l'épargne.

C) Les modalités de la déduction

S'agissant d'un investissement réalisé par une personne physique, le montant maximal des sommes déductibles annuellement était fixé à 500.000 francs pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés et de 1.000.000 de francs pour les contribuables mariés soumis à l'imposition commune. La déduction est opérée au titre de chaque année de versement sur le revenu global de l'intéressé (il est à noter que le rendement de l'opération était intéressant lorsque les personnes physiques atteignaient une tranche fiscale haute (minimum de 35 %)).

Le taux de déduction était de 100 %.

S'agissant de l'investissement réalisé par une société, les sommes versées pour l'acquisition des parts de copropriété de navire venaient en déduction du bénéfice imposable des sociétés soumises à l'I.S. au titre de l'exercice de chaque versement. La déduction ne pouvait toutefois être effectuée par l'entreprise gérante de la copropriété qui devait avoir pour activité principale d'armer, d'exploiter ou d'affréter des navires, ni par les sociétés ou organismes faisant partie du même groupe que ces dernières.

Il est à noter que la déduction pouvait être réalisée au moyen d'une structure intermédiaire telle qu'une S.A.R.L. de famille, une E.U.R.L. ou encore un Fonds de Placement Quirataire que la loi de 1996 avait créé pour faciliter la participation de plus petits épargnants à la collecte de fonds propres tant recherchés par les armateurs.

Les hypothèses retenues par le rapport du Sénat (26) proposaient un taux de rendement interne de 11.5 % dans le cas d'un investissement réalisé par un particulier assujéti à l'I.R. et de 8.9 % dans le cadre d'investissement réalisé par une société soumise à l'I.S..

Section 2 - Le quirat-aide d'Etat à l'investissement maritime à l'épreuve du Droit Communautaire

Le dispositif mis en place était d'autant plus remarquable qu'il avait été avalisé par la Communauté Européenne dans le cadre de sa politique maritime.

L'article 3 g) du Traité de Rome dispose que " l'action de la Communauté comporte (...) un régime assurant que la concurrence n'est pas faussée dans le marché intérieur ". Ainsi donc, et par une analyse a contrario, peut-on déduire de cet article que les aides d'Etat des membres de la Communauté à leur activité économique sont proscrites. Toutefois, la situation économique de la flotte communautaire a conduit les Etats à proposer des solutions dont certaines sont passées par l'octroi, direct ou indirect, d'aides étatiques à différents pans du secteur maritime national. Les ressources et les enjeux de chaque Etat étant différents, il en est résulté des différences de traitement et un faussement consécutif de la concurrence. Aussi la Communauté Européenne a-t-elle, par l'intermédiaire de la Commission compétente en la matière, décidé d'adopter des mesures pour harmoniser ces aides d'Etat, et la sanctionner le cas échéant. C'est ainsi que l'on peut affirmer que s'il y a volonté d'encadrement de la part des instances communautaires (A), il y a également encadrement effectif en ce qui concerne les mécanismes d'aide au secteur maritime, en particulier à travers les mécanismes quirataires (B).

A) La politique communautaire des aides d'Etat à l'activité maritime : une volonté d'encadrement

La doctrine communautaire des aides d'Etat repose sur un régime général d'interdiction des aides et des régimes particuliers d'exception.

C'est l'article 92 §1 du Traité C.E. qui pose le principe d'interdiction des aides positives ou négatives (27). Toutefois, la rédaction de cet article laissait pressentir de nombreuses exceptions (cf. " sauf dérogations (...) "). Celles-ci consistent en des dérogations systématiques (" de plein droit ") et des dérogations " potentielles ". C'est sur la base de l'une d'entre-elles (art. 92 §3 c)) que sera acceptée l'aide apportée par la loi du 5 juillet 1996.

Sont en effet acceptées les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Plus précisément, la Commission a estimé que l'activité maritime méritait de bénéficier d'aides étatiques. Sa doctrine est la suivante : " la politique communautaire en matière d'aides d'Etat au secteur maritime consiste moins à pourfendre qu'à encadrer ces aides afin de rendre compétitif ce secteur à l'égard de la concurrence mondiale ".

Ainsi la construction navale est-elle un secteur qui peut bénéficier d'aides étatiques. Dont les conditions d'octroi sont définies par la directive du Conseil (plusieurs fois remaniée) du 21 décembre 1990 concernant les aides à la construction navale (28).

Le droit positif communautaire encadrant les aides semblable au système français mis en place par la loi du 5 juillet 1996 réside dans une communication de la Commission du 3 août 1989 intitulée " Mesures financières et fiscales relatives à l'exploitation et à l'investissement de navires immatriculés dans la Communauté " (29). Cette Communication a été récemment révisée par des orientations de la Commission datées du 6 mai 1997. A l'image de la Communication relative aux aides aériennes rendues publiques en 1984, la Commission utilisa le même instrument juridique dans le domaine des transports maritimes pour fixer les " orientations pour l'examen des aides d'Etat relatives à l'exploitation et à l'investissement des navires immatriculés dans la Communauté ". La

vertu d'une telle Communication a été de codifier le pouvoir discrétionnaire de la Commission en la matière et de conférer une présomption simple de validité aux aides qui se conforment aux prescriptions inscrites.

Rapidement, on peut énoncer trois conditions :

- * les aides ne doivent pas être disproportionnées par rapport aux objectifs poursuivis ;
- * les aides doivent être transparentes, provisoires et de préférence dégressives ;
- * les aides ne doivent pas contribuer à accroître ou maintenir la capacité des secteurs où elle est manifestement excédentaire.

C'est conformément aux termes de cette Communication que la loi du 5 juillet 1996, et préalablement son projet de loi, sera déclarée conforme aux prescriptions communautaires.

B) L'application du Droit Communautaire face au dispositif de défiscalisation par le quirat : un encadrement effectif, une autorisation qui fait regretter sa disparition

Rappelant brièvement le dispositif communautaire en matière d'aides d'Etat au secteur maritime, la Commission a fait savoir son approbation du projet français d'encouragement à l'investissement maritime par la défiscalisation des quirats (31) en visant l'intérêt de la Communauté. Il comprend le maintien des navires sous pavillon communautaire, la modernisation de la flotte et la préservation de l'emploi, dans la plus grande proportion, de marins communautaires.

Cette autorisation est encadrée par deux conditions :

* D'une part, le système doit respecter l'accord O.C.D.E. sur la construction navale. Pas encore entré en vigueur, les Etats-Unis refusant toujours de le ratifier et de modifier leur législation (Jones's Act), l'accord O.C.D.E. pourrait avoir des conséquences sur le système tel qu'il a été mis en place par la loi de 1996 même si celui-ci revendique qu'il n'a pas pour objectif d'aider la construction navale mais l'investissement maritime. En effet, le système des quirats pourrait être assimilé à une aide à la construction navale au regard des constructions de navires induites.

* D'autre part, l'Etat français s'engage à correctement appliquer la loi du 26 février 1996 (32), c'est-à-dire en l'occurrence permettre qu'une société d'un Etat membre de la Communauté s'établisse sur le sol français et bénéficie des termes de la loi de 1996.

Sans anticiper sur la dernière partie de cet article et le paragraphe qu'elle consacre à l'impact de ce système sur la construction navale, on peut d'ores et déjà affirmer qu'il sera difficile de trouver un autre système de relance de la marine marchande française compatible avec de telles exigences communautaires et internationales. Le ministre des Transports recherche le moyen de " compenser l'abandon du système quirataire ". Il indiquait en ce sens qu'une aide pourrait être attribuée aux armateurs ayant un projet de construction neuve dans un chantier français et la volonté d'enregistrer le navire sous pavillon métropolitain.

Ne serait-ce pas vite oublier l'accord O.C.D.E. en suspens et le fait que la France est engagée dans un processus de communautarisation, dont les règles relatives à la liberté de la concurrence dans l'Union, sans être rigides, ne peuvent être négligées ? (rappelons pour mémoire que les orientations révisées de la Commission en matière d'aide d'Etat rappellent que l'aide ne devra pas " être orientée vers des chantiers navals spécifiques (33)). Quid en cas de disparition des aides existantes à la construction navale ?

Cette remarque amorce une nécessaire conclusion que l'auteur a volontairement voulu à la fois importante et ouverte sur l'avenir à travers des pistes de réflexion livrées à la sagacité du lecteur.

CONCLUSION - LE QUIRAT, UN MECANISME AU CŒUR DE MULTIPLES DEBATS

Il s'agit ici de présenter les thèmes qui ont concouru à nourrir les débats menés autour de l'abandon du système quirataire et de jeter quelques pistes de réflexion. Mais avant tout, présentons quelques chiffres bruts destinés à étayer notre discours.

Le système quirataire c'est :

- * 25 navires " quiratisés " immatriculés pour la plupart aux T.A.A.F. (16 navires neufs et 9 d'occasion) dont 6 constructions en France représentant la moitié des constructions en valeur, soit une augmentation de la flotte de 12 % en un an.
- * Un coût pour l'Etat estimé à 2,5 milliards de francs sur 5 ans.
- Un flux financier généré de 4,2 milliards pour la seule année 1997 (contre 2,2 milliards par an entre 1992 et 1995)

Section 1 : les principaux débats, sources de condamnation du système quirataire

A) Le quirat était-il une niche fiscale ?

Récemment, deux revues financières publiaient des études destinées à démontrer l'existence de niches fiscales en France (34). Parmi celles-ci figurait en bonne place le système de défiscalisation du quirat tel qu'établi par la loi du 5 juillet 1996. Une telle assimilation est-elle juste ? Evidemment la réponse varie selon la sensibilité de chacun des interlocuteurs. Toutefois peut-on poser quelques éléments dessinés à asseoir le débat. L'expression à consonance péjorative, qui n'obéit pas à une définition précise, recouvre des situations diverses permettant à un contribuable de se mettre à l'abri de l'impôt. Principalement on peut dire qu'elles résultent de plusieurs facteurs :

- * D'une insuffisance ou d'un excès de complexité de la réglementation fiscale permettant au contribuable de prospérer dans les déserts ou les maquis fiscaux (Ex : législation sur les monuments historiques).

- * De statuts hérités de l'histoire et dont la justification économique s'estompe. Le Code Général des Impôts recèle dans ses pages complexes un inventaire de professions bénéficiant de règles fiscales dérogatoires au droit commun (polisseurs de pipes de Saint-Claude, passementiers d'Avezieux pour les plus folkloriques) dont la justification économique héritée de la III^è République est difficile à cerner aujourd'hui.

Les critiques qui ont été en leur temps formulées proviennent essentiellement du fait que le Gouvernement qui avait fait voter la loi du 5 juillet 1996 s'était engagé à simplifier le régime d'imposition français caractérisé par un taux marginal élevé accompagné d'une kyrielle d'abattements ou de déductions fiscales en tous genres (35). Par le biais des quirats ce sont, on l'a vu, les plus gros revenus qui bénéficiaient du système en déduisant de leur feuille d'impôt les investissements réalisés dans les parts de navires. Cela était-il normal ? A travers l'exemple du quirat pouvait-on voir une remise en cause du système d'imposition français ? Ces questions dépassent le simple exemple du quirat. Le régime fiscal des quirats a été légitimé par l'Etat par sa finalité économique à travers le renouvellement de la flotte et rentrait clairement dans la catégorie des aides fiscales à l'investissement, instrument de politique économique utilisé depuis longtemps par les gouvernements de tous bords (aide à la recherche et à l'innovation, plan P.M.E., aide à l'emploi, etc.).

Plusieurs questions se posaient (36) :

- * Le Gouvernement devait-il au nom d'une politique fiscale constituant à diminuer les tranches du barème (37) en contrepartie d'une suppression des régimes fiscaux particuliers, se priver de toute possibilité de soutien de tel ou tel secteur de l'Economie ? Nous savons que la masse salariale représentait l'essentiel des coûts d'exploitation d'un navire et que ceux-ci étaient anormalement faibles dans les législations des pavillons de complaisance, faussant ainsi la concurrence internationale. Quels mécanismes peut-on actionner en France si l'on ne peut (ou ne veut) jouer sur les salaires ? Le système des quirats proposait une réponse. Il ne fallait pas qu'elle fût la seule, une réponse conjoncturelle ne résolvant pas une question structurelle. Peut-être arrivée trop tard, la solution proposée par le Gouvernement français au problème de la crise de la marine marchande a quand même permis l'accroissement de la flotte de 10 % (25 navires supplémentaires s'ajoutant aux 210 déjà sous pavillon français).

- * Le Gouvernement perd progressivement les instruments de politique monétaire en raison de ses engagements communautaires (Euro, Maastricht) et d'une politique des revenus disparue. Que lui restera-t-il s'il se dépouille lui-même des quelques outils restants ?

C'est le rôle de l'Etat d'identifier les priorités d'investissement économique ? Le système fiscal doit être neutre mais jusqu'à une certaine limite que l'Etat peut franchir lorsqu'il s'agit d'aider un pan de l'activité économique en difficulté.

Ces questions ont lourdement pesé dans la décision du maintien ou de l'abandon des systèmes des quirats ; Il en a été de même pour les questions de l'emploi ou de la construction navale.

B) Quel fut l'impact du régime sur l'activité des chantiers navals nationaux ?

Afin de justifier une éventuelle remise en cause du système quirataire, ses détracteurs invoquèrent l'insuffisance des retombées du mécanisme sur l'activité des chantiers navals français (38). Cette critique était-elle justifiée ?

Rappelons d'emblée que le principe communautaire de non-discrimination interdisait que l'agrément fût accordé sous condition de construction du navire dans un chantier français (39). Pourquoi alors ne pas avoir limité la construction aux seuls chantiers européens ? La réponse à cette question réside dans le fait que l'Union Européenne a ratifié (le 21 décembre 1994) l'accord O.C.D.E. sur les conditions loyales de concurrence dans le domaine de la construction navale que le système des quirats aurait faussé en proposant aux armateurs français des conditions de financement très favorables. La politique de construction navale nationale a conduit à une spécialisation des chantiers vers des " produits " à forte valeur ajoutée (navires à passagers, méthaniers ou encore récemment un navire de recherches sismiques) et/ou à haute technicité. Il est possible de remarquer que la " loi quirat " a essentiellement permis le financement de navires d'occasion. Les défenseurs de cette loi faisaient utilement remarquer que son mérite est d'avoir permis une re dynamisation de l'activité de la marine marchande. Force est de constater que les chantiers français ont obtenu des marchés qu'ils n'auraient pas obtenu sans le mécanisme instauré (même si " l'effet d'aubaine " engendré par cette loi n'est pas à négliger). Le but avoué de la

loi du 5 juillet 1996 n'était pas de relancer l'activité de la construction mais celle des armements à travers une recherche de palliatifs à leurs problèmes de financement.

Enfin, il est à noter que des armateurs interrogés sur le devenir de la loi quirat lorsqu'elle était encore en vigueur et sa relation avec le développement des chantiers navals soulignait que " pour certains types de navires, comme les porte-conteneurs, les chantiers français ne répondent même plus aux appels d'offre tant leurs prix sont supérieurs à ceux proposés par les chantiers orientaux ".

Pas de miracle donc, si le quirat n'a pas fortement relancé la construction navale en France, elle n'a pas pu lui nuire. Rappelons pour mémoire que les paquebots français financés par la loi " DOM-TOM " sont quasiment tous sortis de chantiers français (Club Med 1 et 2, Le Ponant, le Tahiti Nui, le Paul Gauguin et tout récemment (puisqu'il a été baptisé le 5 novembre 1998) le Levant). Bénéficiant de l'avantage fiscal accordé, les armateurs français auraient sans doute préféré jouer la carte de la solidarité nationale (pour certains types de navires). Le C.C.A.F. mettait ainsi en avant des arguments linguistiques, de proximité et de références économiques communes.

C) L'emploi maritime était-il réellement concerné par le mécanisme du quirat ?

500 emplois créés par an, sur une base de 8 à 10 navires " quiratisés ", tels étaient les chiffres prévus par l'étude d'impact du Gouvernement (40). Après un an d'utilisation du système, M. POIRIER D'ANGE D'ORSAY estimait que les emplois créés seraient d'une centaine de navigants par an. A cela il faut rajouter les emplois indirectement créés (un poste embarqué représentant 1,8 homme) par la construction navale induite, la réparation navale, etc.. C'est donc près de 300 emplois supplémentaire par an dans un secteur à haute technicité qui aurait été concerné avec le maintien de la loi quirat.

Cette progression (tout au moins ce maintien) est nécessaire pour permettre de pérenniser les conditions normales de formation des futurs navigants de la marine marchande. Une diminution anormale de la flotte de commerce entraînerait, à terme, des conséquences irréversibles pour la formation des équipages : briser la chaîne de la formation aurait des conséquences dévastatrices. S'il n'était pas la panacée, et il faut remarquer que la montant de l'aide d'Etat est sans rapport avec le nombre d'emplois créés, force est de reconnaître que le débat du maintien du système ou sa disparition s'est posé à un niveau plus élevé ; Le Gouvernement a démontré (à travers les conclusions d'une Commission chargée d'étudier le coût salarial de la mesure) qu'il s'est borné à vérifier si le système des quirats créait plus d'emplois que d'autres systèmes d'incitation patronale à l'embauche. Dans ces conditions le système avait peu de chances de se poursuivre. Le calcul selon lequel un emploi créé par le biais de la mesure coûtait 800.000 francs à l'Etat (plus si l'on regarde les chiffres à la lumière de la pratique) paraît un raccourci un peu rapide. En effet le ration " dépense publique / nombre d'emplois créés " sera toujours faible car le transport maritime n'est pas une industrie de main d'œuvre mais une activité de type capitalistique (un porte-conteneurs de 30 MF inscrit au registre métropolitain emploie environ 30 matins, compte tenu du coefficient de relève.

Section 2 : L'après quirat, une difficile succession

A) Les tentatives de sauvetage du système quirataire

Afin de tenter de sauvegarder le système mis en place par la loi du 5 juillet 1996 quelques voix se sont élevées pour proposer des solutions de maintien. Les élus, notamment de la façade maritime, ont ainsi déposé des amendements dans le cadre du débat parlementaire sur la loi de finances à l'Assemblée Nationale. Plusieurs idées furent ainsi lancées : Exclure les personnes physiques du bénéfice de la souscription et limiter cette possibilité aux seules personnes morales, plafonner les sommes susceptibles de venir en déduction du bénéfice imposable, exiger que le navire batte pavillon français pendant dix ans (au lieu de cinq) et prendre en compte les retombées des commandes de navires en matière d'emplois.

Par ailleurs, un " manifeste " lancé par les professionnels du monde maritime (dénommé " Où est la politique de la France ? ") recueillait des signatures afin d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la vocation maritime de la France.

Ces initiatives, au demeurant de faible ampleur, n'empêchèrent pas que soit votée à l'Assemblée Nationale dans le cadre de l'examen de la loi de finances 1998 l'abrogation de la loi du 5 juillet 1996. Ce système fut maintenu en principe jusqu'au 31 décembre 1997. En réalité l'administration avait reçu pour consigne de verrouiller le système et de n'étudier que les demandes d'agrément déposées avant le 15 septembre 1997.

A tout le moins quelques voix se sont tournées vers le Ministre des Transports afin qu'il étudie sérieusement le moyen de remplacer l'aide des quirats par un autre système.

B) Le G.I.E. fiscal ou la promesse gouvernementale non tenue (41)

Face aux doléances des professionnels de la marine marchande aidés en cela par quelques-uns de leurs élus, le Ministre des Transports avait fait savoir qu'il n'était pas opposé à un autre système d'aide (42) et qu'il avait créé une mission d'évaluation des différents systèmes d'aide aujourd'hui utilisés en France.

Selon M. GAYSSOT, " cette mission fera des propositions de substitution au régime actuel des quirats ". Ces propositions avaient pour but de " soutenir le pavillon national, de développer l'emploi maritime et la construction navale et de renouveler la flotte ".

Des discussions élaborées dans le cadre de cette mission autour du renouvellement d'un système d'aide à la marine marchande, a émergé une structure juridico-financière : le Groupement d'Intérêt Economique fiscal dit " G.I.E. fiscal ". Précisons d'emblée que si celui-ci est prévu par l'article 77 du D.D.O.E.F. il n'a pas encore été publié.

Etudions tout de même ce nouveau G.I.E. fiscal puisqu'il a vocation à s'appliquer au secteur maritime.

Le G.I.E fiscal reprend les bases de mécanismes bien connus dans les pays du Nord de l'Europe avec cependant moins d'avantages. En effet, selon la nouvelle loi les déductions que pourront pratiquer les membres du G.I.E. au titre des amortissements seront plafonnées aux loyers perçus de l'utilisation du bien (loyer qui permet de rembourser les annuités de l'emprunt accordé par un pool bancaire et d'en acquitter les intérêts). Ils ne pourront contribuer à générer un déficit allant au-delà de ces loyers : le " levier fiscal " qui faisait tout l'attrait du système est donc purement et simplement supprimé. Les amortissements pourront tout au plus compenser fiscalement le montant des loyers perçus ; La loi permet de déroger au principe d'interdiction qu'elle édicte mais sous réserve de remplir un certain nombre de conditions drastiques (biens concernés amortissables selon le mode dégressif d'un minimum de huit ans, location des biens à une société qui les exploitera dans le cadre de son activité habituelle ou mis à sa disposition, amortissement pour les membres du G.I.E. strictement plafonné, etc.). De plus, le secteur maritime, gros consommateur de capitaux, se retrouvera en compétition avec d'autres secteurs d'investissement. Enfin, et cela est peut-être plus important, tout le système repose sur la délivrance d'un agrément administratif considéré comme la clef de voûte de l'architecture du G.I.E. fiscal. Des preuves de la nécessité d'un tel financement, des engagements lourds de conséquences seront exigés des membres du G.I.E..

Dans ces conditions il n'est pas sûr que le G.I.E., s'il devait toutefois entrer en vigueur, soit de nature à drainer l'épargne ou les capitaux vers le secteur maritime comme était parvenu à le faire feu le système des quirats.

Eric GINTER relève plusieurs obstacles majeurs à la réussite d'un tel type de financement :

- * Lourdeur et complexité du système
- * Bénéfice du système aux secteurs de l'aviation et des chemins de fer
- * Rôle écrasant de l'administration
- * Crainte que les établissements financiers, artisans de la mise en œuvre du G.I.E. fiscal, jugent le nouveau système trop peu attractif (fuite vers des projets étrangers).

Section 3 : Epilogue

Le retrait selon nous prématuré du système mis en place (initialement prévu pour durer jusqu'au 31 décembre 2000) risque de casser un élan qui semblait s'amorcer à la fin de sa première année de mise en œuvre (si nous considérons la réalité brute des chiffres il semble que cette affirmation ne puisse souffrir la contradiction). Il paraît en effet peu judicieux de retirer un système dont les effets ne se feront sentir qu'au terme de plusieurs années d'exploitation. N'aurait-il pas été préférable d'attendre au moins une année supplémentaire la décision de supprimer la loi du 5 juillet 1996, d'autant plus que celle-ci avait programmé une étude d'impact du système pour juin 1998 ?

Le sénateur Josselin DE ROHAN avait bien tiré les conséquences d'un tel retrait (43) : " (ce serait) un retour en arrière pour notre flotte de commerce et pour notre industrie de la construction navale. Les conséquences en seraient la délocalisation sous pavillon économique ou étranger des armements français, la chute de l'investissement dans le secteur maritime, la réduction des commandes dans les chantiers navals et, en définitive, un nouveau recul de la France en tant que Puissance maritime, et la perte de son influence dans un secteur économiquement capital ". Il poursuit en énonçant que " les entreprises (puisque ce sont elles qui ont le plus investi dans le système quirataire) peuvent toujours se retourner vers d'autres sources de déductions fiscales comme les SOFICA (investissement cinématographique) qui ne paraissent étrangement pas menacées par les réformes budgétaires ".

Cette réflexion s'impose d'autant plus que pour reprendre l'expression imagée de Maître GINTER, spécialiste des montages quirataires, " le quirat (à travers son ombre, le G.I.E. fiscal) n'aurait refait surface que pour disparaître dans les brumes ".

Il semble donc (encore une fois serions-nous tentés de préciser) que le domaine maritime est sacrifié sur l'autel politique (celui des restrictions budgétaires en l'occurrence) et de manque d'ambition maritime.

Un grand dictionnaire (44) propose en effet la définition suivante du mot " ambitionner " : Désirer ardemment. Telle n'est pas la préoccupation du moment du Gouvernement qui n'a pas l'heur d'être décidé à mener une politique maritime à long terme. La parenthèse colbertiste ouverte sous le règne de LOUIS XIV ne sera donc pas rouverte : COLBERT est-il irremplaçable ? Décidément " la terre n'a jamais autant dominé la mer ... "

BIBLIOGRAPHIE

- (1) Les propos de cet article sont largement inspirés de la réflexion que l'auteur a développée dans son mémoire de D.E.A. des " Sciences Juridiques de la Mer (Université de Nantes) intitulé " Le Quirat-aide d'Etat à l'investissement maritime français, Bilan et perspectives ", C.D.M.O., 1997, 253 p.
- (2) L'auteur travaille actuellement sur le thème du passager maritime à l'épreuve du droit dans le cadre d'une thèse de doctorat.
- (3) TJB : Tonneaux de Jauge Brute
- (4) Pour un historique de la copropriété de navire : voir PIERRONNET (F.-X.), Mémoire de D.E.A. précité, p. 10 à 20.
- (5) Loi de finances rectificative n° 86-824 du 11 juillet 1986, J.O. du 12 juillet 1986, p. 8688.
- (6) Loi n° 87-444 du 26 juin 1987, J.O. du 27 juin 1987, p. 6950.
- (7) " La propriété quirataire est-elle un remède à la crise ? ", J.M.M., 16 octobre 1986, p. 2507.
- (8) On retiendra celles de l'Assemblée Nationale du 21 juin 1996, J.O.A.N., 1ère séance du 21 juin 1996, p. 4714 ; ainsi que les séances des 12 et 26 juin 1996 (source : serveur internet du Sénat : <http://WWW.senat.fr/Séances/s199606/s199612/sc199606120001.html>)
- (9) " Jacques CHIRAC plaide pour une grande ambition maritime ", Le Monde, mercredi 12 juillet 1995.
- (10) MOUSSU-ODIER (F.), " l'appel public à l'investissement privé : le droit français des quirats ", in Colloque " Droits maritimes ", Nantes, 13-14 mai 1997, A.D.M.O., 1998, tome XVI, p. 47.
- (11) Bibliographie indicative : BEAUCOURT, " Les avatars actuels de la société quirataire : formation et dissolution, fusion, scission et transformation, D.M.F., 1971, p. 271 ; " De la copropriété des navires et sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 ", pp. 643 et 707 ; " Les conséquences du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 quant à la publicité des copropriétés de navires ", D.M.F., 1968, p. 323 ; " De la renonciation des membres de l'équipage à la copropriété de navire ", D.M.F., 1970, p. 256 ; " De la copropriété de navires : renouvellement des bases d'une très vieille question ", D.M.F., 1981, p. 67 ; CHAUVEAU, " Réflexions sur la copropriété des navires ", Mélanges VOIRIN, L.G.D.J., 1967, p. 80 ; " Le nouveau statut de la copropriété des navires ", Librairies Techniques, Mélanges CABRILLAC, 1968, p. 107 ; de GRANCOURT de MUSSET, " Les fonctions du gérant d'un navire en copropriété dans la loi du 3 janvier 1967 ", D.M.F., 1974, p. 259 ; DIENER, " Société de quirataires et droit de la faillite ", Droit et Patrimoine, juin 1994, p. 43 ; du PONTAVICE, " La copropriété des navires ", J.C.P., 1969, Doctrine n° 2286 ; " Une nouvelle personne morale, la société de quirataires ? ", R.T.D.Com., 1963, p. 1 ; FIEVET, " Des navires de dentiste français ... le quirat ", Mémoire de D.E.S.S., Droit des transports, Aix-Marseille, 1996 ; JAMBU-MERLIN, " La copropriété des navires et les engagements des quirataires ", D.M.F., 1962, p. 195 ; " La copropriété de navire ", Gaz. Pal., 1991, 2è semestre, p. 648 ; LEONARD, " La copropriété des navires de commerce dans la R.F.A., La revue maritime, n° 442, 3è trimestre 1996, p. 639 ; TOSI, " Société de quirataires ", Juris Classeur, Commercial, Tome 6, 1995, Fascicule 1210 ; VILLENESU, " Des quirataires occultes ", D.M.F., 1968, p. 699.
- (12) Notamment dans les colonnes de la revue " Droit maritime français " dans les années 1960-1970.
- (13) BOUTIRON, sous la direction de M. PASQUALINI, " La nature juridique de la copropriété de navire ", D.M.F., 1996, p. 562.
- (14) Tout comme l'est le Droit Maritime pour la même raison principale.
- (15) Pour une qualification de " société sui generis " : C.A., Rennes, 2 mai 1969, D.M.F., 1969, p. 205 ; Pour une qualification de " société commerciale sui generis " : C.A., Poitiers, 20 mai 1955, D.M.F., 1955, p. 666.
- (16) Lexique de termes juridiques, 8e édition, Dalloz, 1990.
- (17) CORNU (G.), Vocabulaire juridique, PUF, association Henri Capitant, 1992
- (18) du PONTAVICE, " La copropriété des navires ", J.C.P., 1969, Doctrine n° 2286.
- (19) Civ. , 2e, 28 janvier 1954, Droit Social, 1954, p. 161, n. DURAND, D. 1954, p. 217, n. VASSEUR.
- (20) Com., 17 janvier 1956, D., 1956, p. 625, n. HOUIN
- (21) C.A., Basse-Terre, 6 novembre 1995, " navire Rocco Jr ", D.M.F., 1996, p. 1127, n. VIALARD.
- (22) TOSI, " Société de quirataires ", Juris Classeur, Commercial, Tome 6, 1995, Fascicule 1210.
- (23) Loi n° 85-98 du 25 janvier 1985, art. 2 modifié par la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988
- (24) La doctrine est unanime sur ce point : RIPERT, " Traité de droit maritime ", Rousseau, Tome III, 4è édition, n° 783, CHAUVEAU, " Traité de droit maritime ", Librairies Techniques, 1958, n° 293, LYON-CAEN et RENAULT, " Traité de droit commercial ", Tome V, 5è édition, n° 310.
- (25) BEAUCOURT, " De la renonciation des membres de l'équipage à la copropriété de navire ", D.M.F., 1970, p. 256.

- (25) BYGODT (G.-O.), " Quels investisseurs pour quelle rentabilité ? ", Colloque IETM, le quirat et l'investissement maritime, évaluer la qualité de l'investissement, Paris, 18 décembre 1996.
- (27) Rapport OUDIN précité.
- (28) Pour une définition des aides : voir Dictionnaire Permanent Droit Européen des Affaires, " Aides publiques ", feuillet 26 (2 décembre 1995), n° 4 à 9.
- (29) Directive du Conseil du 21 décembre 1990 concernant les aides à la construction navale (90/684/CEE), J.O.C.E., 31 décembre 1990, n° L 380/27.
- (30) Commission des C.E., " Mesures financières et fiscales relatives à l'exploitation et à l'investissement de navires immatriculés dans la Communauté ", Doc. SEC (89) 921 final, Communication au Conseil, 3 août 1989.
- (31) Commission Européenne, " Lettre du 3 mai 1996, SG (96) D/4527, in rapport OUDIN précité, p. 101-105.
- (32) Loi n° 96-151 du 26 février 1996, J.O. du 27 février 1996, p. 3094.
- (33) Lire : L.S., " C.C.A.F., pour le régime fiscal des quirats ", J.M.M., 10 octobre 1997.
- (34) C. (J.-P.) et C. (L.), " Ces niches fiscale où s'escamote l'impôt ", Le nouvel observateur, 20 septembre 1996, p. 72. " Défisicalisation : les dernières niches à explorer ", La vie française, 7-13 septembre 1996, p. 70.
- (35) AESSCHMAN (E.) et RAULIN (N.), " Un monstre doux aux fortunés ", Libération, 21 juin 1996, p. 17.
- (36) BERLET (E.), " Quirats, les premiers pas ", Transports, n° 381, janvier-février 1997, p. 17.
- (37) Ce mouvement semble freiné, le Gouvernement ayant récemment refusé de passer de 54 % à 52 % pour la tranche maximale d'imposition.
- (38) HILLION (D.) avec TEILLARD (T.), " Les armateurs montent au créneau ", Le marin, 22 août 1997, p. 8.
- (39) " C.C.A.F., le bilan en France, J.M.M., 21 mars 1997, p. 641.
- (40) OUDIN (J.), op. cit., p. 30.
- (41) Les développements de ce paragraphe sont largement tirés de l'article de Maître Eric GINTER, " Le quirat refait-il surface ? Pas sûr ", J.M.M., 26 juin 1998, p. 1487-1489.
- (42) Lire : " Quirat : faire et défaire c'est toujours un peu travailler ", J.M.M., 26 décembre 1997, p. 2976-2979.
- (43) " Quirats : J. de ROHAN sonne le tocsin ", J.M.M., 22 août 1997.
- (44) Dictionnaire historique de la langue française, sous la direction d'Alain REY, Le Robert, Paris, 1992.