

Découvrez les publications récentes de l'Ifremer dans le [catalogue en ligne](#) du service des éditions.  
Découvrez également un ensemble de documents accessibles gratuitement dans [Archimer](#)

# Harmonisations européennes et transports maritimes

Financements et fiscalités

Conseil supérieur de la marine marchande  
Groupes de travail européen, 1987-1988-1989



**Ifremer**



*Photo de couverture - L'"ARIANA", transporteur de colis lourds affecté au transport des fusées "ARIANE" de l'Agence spatiale européenne, a un pavillon allemand, son commandant est allemand et les dix sept hommes d'équipage sont français.*

Service de la Documentation  
et des Publications (S.D.P.)  
IFREMER - Centre de Brest  
B.P. 70 - 29 280 PLOUZANE  
Tél : 98 22 40 13 - Télex 940 627 F

ISBN 2 905 434 27.9

© Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer, 1990

REPUBLIQUE FRANCAISE

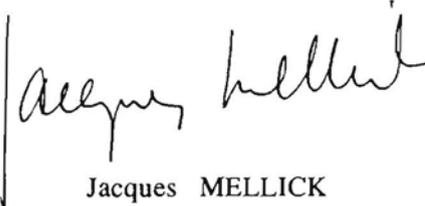
---

Le Ministre délégué  
chargé de la Mer

3, place de Fontenoy  
75700 PARIS

Paris, le 1/03/90

*Le Conseil supérieur de la Marine marchande, lorsqu'il a pris la décision, en 1987, de constituer en son sein un certain nombre de groupes de travail pour établir un "inventaire" des réglementations européennes en matière d'investissements, de fiscalité, de régime du travail et de protection sociale maritimes, ne se doutait certainement pas de l'ampleur de la tâche qui l'attendait. Il est vrai que, sur ces sujets, il n'existait pas, à l'époque, de documentation véritablement opérationnelle. Le Conseil, comme souvent, innovait. Lors de mon arrivée au Ministère, le travail en question était largement avancé. C'est pourquoi j'ai pu demander au Conseil, d'une part, de me proposer, à partir de ces travaux, quelques lignes directrices pour la conduite de l'action européenne de la France et, d'autre part, de procéder à l'édition des travaux en cause. Cette dernière demande est maintenant satisfaite, du moins pour es aspects financiers et fiscaux. Il faut espérer que le présent ouvrage apporte à tous ceux que les affaires maritimes de l'Europe intéressent les références qui leur sont nécessaires.*



Jacques MELLICK

\* Créé en 1896, refondu par la loi du 28 février 1948, le **CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE**, sur saisine ministérielle ou sur celle de ses membres, peut examiner l'ensemble des problèmes concernant la flotte de commerce. Cette loi lui donne mission permanente de régulariser le développement des concurrences dangereuses entre armements français. A ce titre, il reçoit communication des accords passés entre ceux-ci et leurs confrères étrangers. En outre, la loi d'orientation du transport intérieur lui donne compétence pour suivre l'application de ce texte aux transports maritimes.

\* Le **CONSEIL SUPERIEUR** est un organe restreint (30 titulaires, 30 suppléants et un président). Il rassemble sept représentants des ministères concernés dont l'un fait fonction de vice-président (Mer, Economie, Affaires Etrangères, Défense et DOM-TOM), cinq personnalités qualifiées représentant les secteurs économiques intéressés par le transport maritime (crédit, construction navale, usagers, transit, manutention,...etc.), neuf représentants de l'armement et neuf représentants des personnels navigants et sédentaires. Il se réunit en sessions plénières, ordinaires (quatre fois par an) ou extraordinaires. En plus de sa commission permanente réunie en cas d'urgence, il dispose de trois commissions d'études : 1) *Plan et développement technologique*, 2) *Environnement international (économique et social)*, et 3) *Problèmes sectoriels*, qui se réunissent entre les sessions plénières.. Des groupes de travail temporaires peuvent être aussi constitués pour examiner des problèmes conjoncturels. Entre 1987 et 1989, quatre de ces groupes ont travaillé sur divers problèmes européens : a) *Investissements maritimes*, b) *Fiscalité des armements et des navigants*, c) *Régime du travail et protection sociale*, d) *Indicateurs économiques*. A ses sessions plénières, le Conseil invite les autorités administratives intéressées et ses commissions font appel à nombre d'experts, syndicaux, professionnels et administratifs.

Le Conseil est géré par un Président (actuellement M. Pierre LEONARD, Inspecteur Général), un Vice-Président (M. Pierre BAUCHET, Professeur d'Economie à l'Université de Paris I) et un Secrétaire Général (l'Administrateur en Chef des Affaires Maritimes Georges TOURRET). Deux agents lui sont rattachés. La majeure partie de ses frais de fonctionnement est financée par un fonds de concours (taxe parafiscale versée par l'armement français et assise sur le tonnage de ses navires).

\* **PUBLICATIONS DU CONSEIL SUPERIEUR :**

- Tableau de bord : 2 éditions annuelles,
- Rapport annuel d'activité,
- Journées d'étude (1985 - lignes régulières ; 1986 - développement technologique : 1988 - indicateurs économiques).

**LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS MARITIMES  
DANS L'EUROPE COMMUNAUTAIRE**

par

**Alain WILS**

*Directeur Général de la Société Navale et Commerciale  
DELMAS-VIELJEUX*

et

**Francis MASSE**

*Administrateur Civil*

**RESUME**

Cet article synthétise les travaux réalisés par un groupe de professionnels maritimes et de hauts fonctionnaires français à partir d'un ensemble d'investigations sur les sources de financement maritime en Europe. Il fait apparaître une extrême diversité de situations et le poids prépondérant, dans les pays maritimes dominants, d'une culture financière maritime et/ou d'importantes aides étatiques. La France ne dispose réellement ni de l'une ni des autres.

**ABSTRACT**

*The article below is a synthesis of the works composed by shipping professionals and senior officials group; made on the basis of a sery of investigations on ship financing sources in Europe. It shows on the one hand a great deal of different situations and on the other hand; in the maritime leading countries ; the existence of a true "shipping financial culture" and/or important state aids. France does not benefit of either of these advantages.*

## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

- 1 Mission du groupe de travail
- 2 Méthodologie
  - 2.1 Hypothèses
  - 2.2 L'autofinancement
    - 2.2.1 Objectifs
    - 2.2.2 Méthodes et sources
  - 2.3 Capitaux propres et marchés financiers
    - 2.3.1 Objectifs
    - 2.3.2 Méthodes et sources
  - 2.4 La copropriété quirataire
    - 2.4.1 Objectifs
    - 2.4.2 Méthodes et sources
  - 2.5 Crédits fournisseurs et emprunts
    - 2.5.1 Objectifs
    - 2.5.2 Méthodes et sources
  - 2.6 Le "leasing"
    - 2.6.1 Objectifs
    - 2.6.2 Méthodes et sources
  - 2.7 Les aides publiques
    - 2.7.1 Objectifs
    - 2.7.2 Méthodes et sources

### 1 LE RECOURS AUX MARCHES FINANCIERS

- 1.1 Une utilisation inégale
- 1.2 Des handicaps à surmonter

### 2 LE FINANCEMENT QUIRATAIRE

- 2.1 La situation en Europe du Nord
- 2.2 La situation en France

### 3 LE FINANCEMENT PAR CREDITS

- 3.1 Le financement des navires dans la CEE
- 3.2 L'endettement des armateurs français

### 4 LES AIDES PUBLIQUES

- 4.1 Evolution
- 4.2 Mécanisme des aides publiques
  - 4.2.1 Primes à l'investissement sur navires neufs
  - 4.2.2 Primes à l'investissement sur navires d'occasion
  - 4.2.3 Autres aides liées à l'investissement
  - 4.2.4 Aides à la restructuration
  - 4.2.5 Politiques de crédit spécifiques

### CONCLUSION

### ANNEXES

## INTRODUCTION

### 1 Nature de la mission du groupe de travail "investissements"

Le Conseil supérieur de la Marine marchande (CSMM) a pris l'initiative de réunir, fin 1987, quatre groupes de travail, avec l'objectif de poursuivre la réflexion sur les évolutions possibles de l'environnement européen du transport maritime d'ici 1993, au plan financier, fiscal, social et statistique. Dans ce cadre, le "Groupe A" intitulé "Financement des investissements" a reçu pour mission de décrire les sources et les mécanismes du financement de l'investissement maritime et, plus particulièrement :

- recenser les différentes ressources financières à la disposition des entreprises de transport maritime ;
- observer leur environnement financier et bancaire ;
- décrire les circuits de crédits privilégiés ou de subventions qui leur sont ouverts.

L'esprit de cette enquête a été de mettre en lumière des éléments de comparaison, afin d'évaluer dans quelle mesure les particularités nationales peuvent constituer un atout ou un handicap pour le financement de l'investissement maritime.

### 2 Méthodes

#### 2.1 Les hypothèses

a) La définition du champ de l'étude du groupe a reposé sur quelques hypothèses initiales qui peuvent être regroupées en trois points.

*- Dans certains pays, mieux que dans d'autres, l'environnement bancaire, financier et fiscal, ainsi qu'une culture maritime plus forte, contribuent largement à la prospérité du transport maritime.*

*- Certains systèmes juridiques, fiscaux ou financiers, même ceux qui sont conçus dans le dessein d'aider les entreprises, demeurent de fait des entraves à la liberté économique et créent des distorsions de concurrence, accroissant d'autant les difficultés des armateurs.*

*- Les mécanismes existants, les circuits de financement ou les systèmes d'aide ne sont que très inégalement, sur le plan technique et conceptuelle, adaptés aux caractéristiques de l'investissement maritime et leur impact réel, positif ou négatif, est souvent comparativement mal évalué.*

b) Pour mesurer la pertinence de ces hypothèses et établir un état des lieux aussi exhaustif que possible dans les douze pays de la C.E.E. et en Norvège, le groupe A a identifié cinq domaines d'investigation principaux :

- *l'autofinancement,*
- *les marchés financiers*
- *les crédits,*
- *la copropriété quirataire,*
- *les aides publiques,*

en définissant, pour chacun d'eux, l'objectif de l'enquête, ses méthodes et ses sources.

## **2.2 L'autofinancement**

### **2.2.1 Objectifs**

Dans cette rubrique, le groupe a envisagé d'appréhender dans quelle mesure l'autofinancement contribuait au financement des investissements maritimes, et ce, par opposition aux ressources externes. Il a été convenu d'éviter toute approche théorique et d'effectuer une pesée dans le cadre d'un secteur économique spécifique, en essayant d'évaluer la masse financière que représente la capacité d'autofinancement avant toute ponction fiscale. On a cherché à mesurer l'importance de l'autofinancement au regard de certains agrégats à définir, tels que le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, les investissements réalisés. Il a été prévu d'effectuer une appréciation qualitative de l'impact des mesures fiscales sur les opérations d'investissement.

### **2.2.2 Méthodes et sources**

Pour parfaire une approche économique du poids de l'autofinancement dans le secteur des transports maritimes, il convenait d'abord de rechercher des sources fiables et diversifiées.

La Comptabilité Nationale, la Centrale des bilans, les Banques de données privées, peuvent contribuer, pour peu qu'on définisse une méthode efficace, à donner une idée comparative du poids de l'autofinancement de la branche maritime. Eventuellement, avec ou

sans modélisation, on peut aussi sélectionner un certain nombre d'entreprises armatoriales dans chacun des 13 pays étudiés.

Cette approche documentaire s'est avérée largement insuffisante et n'a pas permis de progresser dans l'étude du rôle de l'autofinancement. Il paraît souhaitable de convenir ultérieurement, dans un autre exercice, d'une méthode d'enquête sur place permettant d'établir les liens avec les différents organismes étrangers comparables à la Banque de France ou à l'INSEE.

### *2.3 Capitaux propres et marchés financiers*

#### 2.3.1 Objectifs

Sur le plan des capitaux propres, l'étude des ressources externes doit permettre d'évaluer le poids respectif des actionnariats publics et privés, la concentration ou bien la dispersion du capital, la répartition entre sociétés cotées et sociétés non cotées.

Pour les marchés financiers et les bourses de valeurs, une analyse de l'existant a été effectuée, pays par pays, en sélectionnant des entreprises représentatives du secteur maritime.

On a recherché une approche qualitative, grâce à l'observation des différents procédés de diversification des risques, selon que l'entreprise était totalement, principalement ou secondairement maritime. Ainsi, le groupe a tenté d'analyser si le poids de la branche maritime au sein d'une entreprise a une quelconque influence sur la capitalisation des sociétés cotées et quelle est la perception de cette branche maritime par le marché.

#### 2.3.2 Méthodes et sources

Une analyse de l'existant a été effectuée par l'intermédiaire de réseaux bancaires et d'analystes financiers et auprès des places financières principales.

Une batterie de critères a parfois été utilisée quand les données étaient disponibles : marché du titre, bénéfice par action, ratio fonds propres/emprunts, selon entreprises et pays.

Une liste des principales sociétés cotées a été établie.

## **2.4 La copropriété quirataire**

### **2.4.1 Objectifs**

Le régime de la copropriété quirataire, par son ancienneté et par son enracinement dans la culture maritime, devait faire l'objet d'une étude particulière, s'agissant d'un mode original de financement des investissements.

Il convenait donc de lever l'opacité des divers régimes en vigueur et d'identifier les raisons pour lesquelles, dans certains pays du nord de l'Europe, le financement des investissements maritimes a été massivement réalisé au travers de la copropriété quirataire.

### **2.4.2 Méthodes et sources**

Le groupe est parti de la situation telle qu'elle était connue, notamment sur le plan fiscal, et a effectué des analyses comparatives des différents régimes.

L'aspect juridique devrait être ultérieurement approfondi, parce que le moins connu est souvent décisif quant à l'efficacité du système. Une approche de l'environnement culturel de la copropriété quirataire a également été souhaitée. Enfin, un jugement de valeur devrait être porté sur le système lui-même, en particulier sur sa capacité de répondre aux problèmes de financement des entreprises et sur les combinaisons possibles avec d'autres montages juridiques ou financiers.

## **2.5 Les crédits : crédits fournisseurs, autres emprunts**

### **2.5.1 Objectifs**

Il s'agissait d'étudier les ressources externes de l'entreprise hors autofinancement et hors marché financier.

### **2.5.2 Méthodes et sources**

L'étude devait porter sur les conditions et caractéristiques des prêts : taux, durée, garanties, bonifications, différé d'amortissement, quotité financée, devise, ainsi que sur les possibilités de couverture à terme.

A cet effet, un questionnaire a été établi et transmis aux ambassades françaises à l'étranger (conseillers financiers et conseillers commerciaux), aux ambassades étrangères en France ainsi qu'aux réseaux étrangers des banques dont les cadres participaient aux travaux du groupe.

## *2.6 Crédit-bail (leasing)*

### 2.6.1 Objectifs

Une analyse des principes généraux du leasing a été effectuée, en vue de décrire l'ensemble des leviers sur lesquels s'appuient les montages de crédit-bail. Il a été convenu également d'appréhender les rigidités pouvant gêner la mise en oeuvre de ces montages sophistiqués : pratiques administratives, obligations de pavillon, contrôle des changes, garanties externes, licence d'importation, etc.

### 2.6.2 Méthodes et sources

Le déroulement de l'enquête a montré qu'une analyse fine des usages se heurtait souvent aux secrets de la pratique des affaires.

## *2.7 Les aides publiques*

### 2.7.1 Objectifs

Il a été convenu de recenser les diverses modalités d'aide à l'investissement existant dans les différents pays étudiés et d'analyser les régimes d'aide qui sont spécifiquement ouverts au secteur des transports maritimes. La question des entreprises publiques (voir la jurisprudence CEE à cet égard) n'a pas été abordée, faute de temps, mais devrait être soulevée un exercice futur. De même, il serait indispensable d'apprécier l'incidence des mécanismes fiscaux sur l'investissement, l'analyse n'ayant porté que sur les différences générales qui existaient entre les Etats.

### 2.7.2 Méthodes et sources

Une description des régimes existants a été effectuée. De multiples sources ont été utilisées : OCDE, CEE, ambassades françaises à l'étranger et étrangères en France, organismes professionnels, etc...

La difficulté a résidé dans l'actualisation des documents. Pour les pays fortement décentralisés comme la RFA et l'Italie, le groupe n'a pas procédé à l'étude des aides à caractère régional, voire local.

## **1 LE RECOURS AUX MARCHES FINANCIERS**

D'une façon générale, on sait que le recours des entreprises industrielles et commerciales aux marchés financiers s'est considérablement accru au cours de la dernière décennie. En France, comme à l'étranger, cet appel aux marchés financiers représente actuellement une part très substantielle de la formation brute de capital fixe (FBFC). En France, il représentait pour 1986 plus de 50 % de la FBFC.

Les entreprises du secteur maritime n'ont pas participé à ce mouvement dans la même mesure que les autres entreprises industrielles ou commerciales. L'utilisation de cette source de capitaux a été inégale en raison des handicaps qui doivent être surmontés.

### **1.2 Une utilisation inégale**

Dans chacun des pays à forte vocation maritime, il n'y a qu'un nombre réduit de grandes sociétés cotées, deux à cinq selon le cas.

La plupart de ces sociétés, sont, de fait, des groupes aux activités diversifiées dont, quelquefois, la part consacrée au transport maritime est finalement secondaire, celle-ci pouvant varier de 25 % à 90 %. Souvent, ces groupes exercent par ailleurs une activité, industrielle ou de services, qui joue un rôle important pour leur image de marque et dans leur compte d'exploitation : immobilier, hôtellerie, etc.

Le niveau de la capitalisation boursière est, lui aussi, très variable et ne semble pas dépendre de l'importance de l'activité maritime, mais de la stratégie financière des groupes concernés.

On peut cependant observer que c'est aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne que les relations des entreprises de transport maritime et leurs marchés financiers sont les plus significatives. Nedlloyd et Van Ommeren/Seteco (P-B) et P&O (G-B) ont eu d'importants recours, ces dernières années, à leurs marchés boursiers respectifs (voir Annexe N°3) ;

## 1.2 Des handicaps à surmonter

L'exemple anglais avec P&O est marquant et peut être proposé à titre de modèle, puisque le recours de cette société à son marché financier représente près de la moitié de la valeur de sa capitalisation boursière.

En règle générale, on peut considérer que le rôle des marchés financiers dans le financement des entreprises maritimes a été, somme toute, assez limité, alors que dans la même période on a constaté un recours accru des entreprises industrielles et commerciales à ces marchés.

Il est donc tout à fait envisageable que les entreprises européennes de transport maritime puissent à l'avenir utiliser plus largement que par le passé l'importante source de fonds propres que constituent les marchés financiers. Ceci nécessiterait que soient, par ailleurs, surmontés deux handicaps.

*- Celui de l'importance relativement faible en matière de capitalisation boursière des entreprises de transport maritime par rapport aux autres groupes qui sollicitent les marchés boursiers,*

*- Celui de l'image de marque de l'activité maritime, dont l'amélioration est encore insuffisante. Dans certains pays, la France particulièrement, où, à l'inverse de ce qui se passe au Royaume-Uni, la culture boursière et maritime est faible, le public est sans doute réservé à l'égard d'une activité dont la rentabilité n'a pas pu, d'une façon générale, être démontrée sur une longue période.*

## 2 LE FINANCEMENT QUIRATAIRE

### 2.1 La situation en Europe du Nord

La copropriété quirataire s'est développée surtout en Allemagne, au Danemark et en Norvège. Il semble que la Suède et la Hollande envisagent des schémas similaires.

Dans les pays d'Europe du Nord, les structures effectivement utilisées permettent de limiter la responsabilité des copropriétaires non gérants à leurs apports. La responsabilité des dettes de la copropriété est assumée par un gérant ; dans certains pays, celui-ci peut être étranger à la copropriété. Pratiquement, la responsabilité

du gérant est souvent nominale car celui-ci peut adopter le statut de SARL. La possibilité de limiter la responsabilité des investisseurs au montant de leur apport apparaît comme une condition du succès de ces formules ; de ce point de vue, il est significatif que la formule allemande de *Partenreederei* soit tombée en désuétude malgré les avantages fiscaux qui lui étaient attachés.

Dans ces mêmes pays, le calcul du déficit/profit généré par la copropriété, et notamment en ce qui concerne le mode d'amortissement, relève toujours du droit commun. Les législations fiscales autorisent toujours l'imputation des déficits (profits) de copropriété sur la totalité des revenus de copropriétaires -gérants ou non gérants- personnes physiques ou sociétés. Dans certains cas (RFA), le déficit résiduel ne peut être reporté d'une année sur l'autre.

L'importance des déficits fiscaux engendrés les premières années par ce type de copropriété au regard du montant de l'investissement constitue un attrait pour les investisseurs, surtout les personnes physiques, dont le taux marginal d'imposition est souvent très élevé. La réduction du montant des impôts à payer constitue la rémunération principale des investisseurs, la copropriété ne générant pas ou peu de revenu. Toutefois, les copropriétaires sont généralement intéressés à la plus-value réalisée lors de la revente du navire.

Du point de vue de l'armateur, ces schémas se traduisent toujours par une réduction du coût coque-nue du navire. En Allemagne et au Danemark, où la cession du navire à prix déterminé est souvent organisée lors de la mise en place de la copropriété, l'armateur peut donc être considéré comme le propriétaire économique du navire, la copropriété étant exclusivement un mode de financement. Il n'en va pas de même en Norvège où les copropriétaires souhaitent souvent conserver leur liberté : ceci est dû à la connaissance que les investisseurs norvégiens ont des marchés maritimes.

## **2.2 La situation en France**

En France, la copropriété quirataire, telle qu'elle est régie par le Code de commerce et comprise par l'administration fiscale, présente peu d'attraits pour les investisseurs.

a) Le Code de commerce pose *le principe de la responsabilité indéfinie et solidaire des copropriétaires*. Il est certes possible de déroger à ce principe si un (ou des) copropriétaire(s) prend (prennent) le navire en gérance, ou si un (ou des) copropriétaire(s) non gérant(s), représentant plus de 50 % du navire, accepte(nt) de rester indéfiniment responsable(s) (solidairement en cas de pluralité). Compte tenu de ces dispositions, il est difficile d'envisager une copropriété à laquelle un armateur ne s'associerait pas en qualité de copropriétaire gérant et futur propriétaire du navire.

b) L'administration fiscale impose deux *limitations au droit des copropriétaires d'amortir leur part* dans le navire selon les modalités applicables en général à l'amortissement des navires :

- *le montant de l'amortissement que peuvent pratiquer les personnes physiques est limité au montant total des revenus de même nature ;*
- *les copropriétaires, personnes physiques ou sociétés, ne peuvent amortir un montant supérieur au montant de leur intérêt dans le navire, c'est-à-dire, la somme de leur apport en capital et du prêt (ou de la fraction du prêt) dont ils assument la responsabilité.*

Contrairement à un actif immobilier ou à un portefeuille d'actions, la valeur d'un navire se déprécie dans le temps, indépendamment des aléas conjoncturels qui affectent son marché. La position adoptée par l'administration fiscale française qui interdit pratiquement à l'investisseur :

- *de limiter son risque et de conserver son droit à dépréciation, - d'amortir le navire dans les conditions du droit commun (cas des personnes physiques),*

retire tout intérêt à la copropriété quiritaire comme instrument de collecte de capitaux auprès d'épargnants individuels. Dès lors, la copropriété quiritaire ne concerne plus que les professionnels.

*Note Les informations de nature juridique et fiscale nécessaires à l'élaboration d'une comparaison ne sont disponibles qu'auprès de spécialistes étrangers que le groupe n'a pu contacter. Les tableaux qui suivent reflètent l'expérience et la connaissance qu'en ont les rédacteurs : il fait ressortir les résultats pratiques auxquels ces structures permettent d'aboutir, non les relations sous jacentes.*

## LE FINANCEMENT QUIRATAIRE EN FRANCE

### Les investisseurs concernés

#### **Les personnes physiques**

*Pratiquement inaccessible à cause de l'impossibilité d'imputer les déficits fiscaux sur des revenus de nature différente*

#### **Les personnes morales**

*Possible*

### La responsabilité des investisseurs

*De droit, chaque propriétaire est tenu pour indéfiniment responsable des dettes de la copropriété, de façon solidaire pour le ou les copropriétaires gérants et proportionnellement pour les autres copropriétaires. Cependant la responsabilité des copropriétaires non gérants peut être limitée à leur intérêt dans le navire.*

### Les résultats possibles

#### **Coût d'exploitation réduit**

*Oui*

#### **Option d'achat pour prix différent de la valeur de marché**

*Négociable*

### Plus-value de cession

*Régime général*

## LE FINANCEMENT QUIRATAIRE EN NORVEGE

### Les investisseurs concernés

#### **Les personnes physiques**

*Possible*

#### **Les personnes morales**

*Possible*

### La responsabilité des investisseurs

*La copropriété doit comprendre au moins une personne physique ou morale dont la responsabilité est indéfinie (illimitée); les autres copropriétaires pouvant adopter un statut de responsabilité limitée, celle-ci étant alors plafonnée au montant de leur apport en capital.*

### Les résultats possibles

#### **Coût d'exploitation réduit**

*Oui*

#### **Option d'achat pour prix différent de la valeur de marché**

*Négociable, mais en général les copropriétaires souhaitent conserver la propriété du navire.*

### Plus-value de cession

*Régime général.*

## LE FINANCEMENT QUIRATAIRE AU DANEMARK

### Les investisseurs concernés

**Les personnes physiques**

*Possible*

**Les personnes morales**

*Possible*

### La responsabilité des investisseurs

*Un gérant qui peut ne pas être armateur et ne pas être copropriétaire assume les responsabilités liées à la propriété.*

*Les copropriétaires non-gérants sont responsables à hauteur de leur apport en capital.*

### Les résultats possibles

**Coût d'exploitation réduit**

*Oui*

**Option d'achat pour prix différent de la valeur de marché**

*Liberté contractuelle*

### Plus-value de cession

*Imposable à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu, sauf en cas de réinvestissement.*

## LE FINANCEMENT QUIRATAIRE EN RFA

Cas de la "Kommanditgesellschaft" -société en commandite-

### Les investisseurs concernés

**Les personnes physiques**

*Possible*

**Les personnes morales**

*Possible*

### La responsabilité des investisseurs

*Un copropriétaire (commandité ou SARL) gérant assume les responsabilités liées à la propriété du navire (à la différence du copropriétaire commandité, la responsabilité de la SARL est illimitée)*

*Les copropriétaires non-gérants sont responsables à hauteur du montant de leur apport en capital.*

*Nota : les déficits fiscaux au titre de cette structure peuvent être imputés sur l'ensemble des revenus de la même année mais ne peuvent donner lieu à reports.*

### Les résultats possibles

**Coût d'exploitation réduit**

*Oui*

**Option d'achat pour prix différent de la valeur de marché**

*Négociable, et son montant peut-être prédéterminé*

### Plus-value de cession

*Pour les personnes physique, jadis nulle, elle serait en cours de taxation*

*Pour les sociétés, application du régime général, sauf en cas de réinvestissement entraînant une exonération complète.*

## **LE FINANCEMENT QUIRATAIRE EN RFA**

Cas de la "Partenreederei" -société en nom collectif-

**Les investisseurs concernés**

*Les personnes physiques*

*Possible*

*Les personnes morales*

*Possible*

**La responsabilité des investisseurs**

*Chaque copropriétaire est tenu responsable indéfiniment et proportionnellement des dettes de la copropriété.*

*Les déficits fiscaux au titre de cette structure peuvent être imputés sur l'ensemble des revenus de la même année et le solde négatif peut être reporté d'une année sur l'autre.*

**Les résultats possibles**

*Coût d'exploitation réduit*

*Oui*

*Option d'achat pour prix différent de la valeur de marché*

*Négociable, et son montant peut-être prédéterminé*

**Plus-value de cession**

*Pour les personnes physique, jadis nulle, elle serait en cours de taxation*

*Pour les sociétés, application du régime général, sauf en cas de réinvestissement entraînant une exonération complète.*

## **3 LE FINANCEMENT PAR CREDITS**

### **3.1 Financement des navires dans la C.E.E.**

A quelques variantes près, on s'aperçoit que les conditions minimales offertes à l'armateur -ressortissant d'un pays A- qui commanderait un navire neuf dans un chantier -situé dans un pays B- correspondent à celles de l'OCDE, c'est-à-dire 80 % sur 8,5 ans au taux minimum de 8 %. Par contre, chaque pays, à l'exception de la France, réserve à ses nationaux des traitements généralement plus favorables.

Les situations les plus avantageuses se rencontrent probablement en Belgique, en Espagne et en Italie, pour l'Italie, il s'agit d'un dévoiement d'une loi datant de 1985 et théoriquement applicable pour cette seule année (la loi 1986 étant légèrement moins favorable).

Depuis le 31 décembre 1987, la France est le seul pays où l'armateur ne peut bénéficier au moins des conditions OCDE quand il commande à un chantier national.

Il a été pratiquement impossible de faire ressortir les crédits aux navires d'occasion : il semblerait en effet que, sauf exception, il s'agisse uniquement de crédits commerciaux que les armateurs montent sur leur tête (Annexe n° 4)

### 3.2 L'endettement des entreprises françaises de transport maritime

L'endettement des entreprises françaises de transport maritime demeure important. Au cours de la période 1981-1986, la dette est pourtant passée de 13 milliards de francs à 8 milliards de francs (hors crédit-bail), soit une réduction de 36 % environ.

Les entreprises ont arbitré ces dernières années au profit d'une politique de désendettement plutôt que de réinvestissement. Ce choix résulte en grande partie de la structure du capital dans laquelle le rapport endettement à long terme/capitaux permanents s'élève à 0,6. Mais, il convient de souligner que la politique de désendettement freine les nouveaux investissements navals nécessaires à une modernisation régulière de la flotte et que le surendettement comptable révèle, de fait, un manque important de fonds propres pourtant indispensables à une activité à forte densité capitalistique.

En outre, cet endettement élevé génère des frais financiers et des charges d'amortissement d'emprunt importants au regard d'une capacité d'autofinancement faible. Cette faiblesse de l'autofinancement est bien sûr liée aux pertes d'exploitation et aux résultats négatifs des exercices depuis plusieurs années, tandis qu'elle obère l'équilibre des exercices à venir (Annexe n° 5)

## 4 LES AIDES PUBLIQUES

### 4.1 Evolution

Le régime des aides publiques dans la CEE est en pleine mutation.

a) Cette mutation est d'abord liée à *la transformation profonde que connaît le secteur maritime* depuis quelques années et qui se traduit par une diversification des activités des entreprises de transport maritime, par croissance externe ou par intégration dans des groupes déjà diversifiés. Le phénomène est déjà historique, en

particulier dans des pays d'Europe du Nord et en Grande-Bretagne ; il est tout à fait remarquable en France à l'heure actuelle.

b) En second lieu, *les Etats remettent en question les concepts sur lesquels reposaient les systèmes d'aide antérieurs.*

Les paramètres pris en compte ne se réduisent plus au seul navire et à son équipage, car la notion de pavillon est de moins en moins pertinente sur le plan de l'exploitation commerciale. En dernière analyse, les Etats sont contraints de mieux définir l'intérêt général qui consiste à conserver une flotte de commerce sous pavillon national, face à des entreprises qui ont d'excellentes raisons pour revendiquer plus de liberté. D'où un florilège de thèmes nouveaux : centre de décision, noyau dur, etc, qui, sans épuiser le débat, traduisent néanmoins les orientations ou doctrines nouvelles.

c) Enfin, c'est logiquement dans les périodes de rigueur budgétaire et financière que *les Etats s'interrogent sur l'efficacité des aides* directement accordées à des secteurs particuliers de l'économie. Le secteur du transport maritime n'échappe pas à cette interrogation. De ce fait, les subventions directes au secteur maritime ont, dans la plupart des cas, un caractère temporaire.

## **4.2 Les mécanismes des aides publiques**

En l'état actuel des informations recensées, on peut établir un constat suffisamment précis sur les mécanismes d'aide existant dans les pays de la CEE et en Norvège. Il va de soi que l'existence ou la non-existence des systèmes d'aide, leurs caractéristiques et leur ampleur dépendent directement des politiques maritimes des Etats et ne sont pas forcément en conformité avec les demandes des acteurs économiques concernés.

### **4.2.1 La prime à l'investissement sur les navires neufs.**

C'est la forme d'aide la plus couramment observée.

Les Pays-Bas (Investeringspremiereling Zeescheepvaart) et l'Italie (aide financière semestrielle calculée sur le montant des investissements) pratiquent un échelonnement des versements soit, respectivement, 5 % de l'investissement pendant 5 ans et 2,75 % pendant 12 ans.

La France et la RFA (régime en vigueur jusque fin 1987) accordent une aide à l'investissement dont l'unique versement est effectué après la livraison du navire.

L'Espagne a instauré une prime au désarmement avec substitution : le montant de la prime est réévalué en fonction du pourcentage de substitution et du type du nouveau navire.

En Italie également existe un taux de prime par tonne démolie et reconstruite.

La Norvège, le Danemark et la Grande-Bretagne n'ont pas de système de subvention à l'investissement.

#### ***4.2.2 La prime à l'investissement sur les navires de seconde main***

Une prime à l'investissement sur navires de seconde main est versée en France et en Irlande.

#### ***4.2.3 Les aides indirectement liées à l'investissement***

a) Certaines aides ont pour assiette la valeur des navires en exploitation, mais n'impliquent pas d'investissements nouveaux à réaliser par l'entreprise.

L'Espagne a instauré une prime d'activité qui est accordée en fonction de la valeur du navire en service.

En Italie, la loi du 5 décembre 1986 prévoit, au profit des armateurs exploitant des lignes régulières (marchandises et passagers), une aide directe en vue du rétablissement de l'équilibre de leurs comptes d'exploitation. Cette loi favorise le groupe Finmare. Elle accorde une contribution forfaitaire (40 000 à 15 000 liras/tonne selon l'âge des navires).

La RFA instaure en 1988 un mécanisme identique, consistant à verser à fonds perdus, chaque année de 1988 à 1991, une somme d'argent proportionnelle à la valeur nette des navires de moins de 14 ans, sous pavillon allemand .

b) D'autres mesures, de nature fiscale, ont en fait pour objectif la modernisation de la flotte et constituent une incitation à l'investissement.

\* La plupart des pays étudiés possèdent dans leur régime fiscal un mécanisme général d'exonération d'imposition des plus-values réalisées lors de la cession d'un bien sous la réserve de réemploi. Ces mécanismes sont le plus souvent applicables, avec ou sans adaptation, aux navires. Dans le détail des applications certaines différences apparaissent :

*- le délai de réemploi peut varier : 8 ans Norvège, 5 ans en Belgique, 4 ans aux Pays-Bas et en Espagne ;*

*- l'effet fiscal est différent selon les taux d'imposition sur les sociétés (I.S.) et sous réserve de certaines déductions d'impôt au titre des investissements. Le taux de l'I.S. est de 43 % aux Pays Bas et en Belgique, 50,8 % en Norvège, 35 % en Espagne.*

\* La France et la Grande-Bretagne sont deux exceptions notables.

*- En France les dispositions de l'article 40 du Code général des Impôts qui prévoient implicitement un tel mécanisme ont été, par un texte d'application, rendues inopérantes ;*

*- En Grande-Bretagne, il existe un projet de dispositif un peu analogue : le "roll over relief" ; il s'agirait d'un crédit d'impôt à due concurrence du montant de l'imposition de la plus-value sous réserve d'affectation à un investissement effectué l'année même de la cession de bien. Le taux d'imposition des bénéfices des sociétés est de 35 %.*

#### **4.2.4 Les aides à la restructuration de secteur**

Le développement récent des systèmes d'aide à la restructuration des compagnies maritimes ou de leur environnement est à relever.

La France a instauré dans le cadre du Plan Marine Marchande 1987/1988 une aide structurelle déterminée à partir d'un plan d'entreprise et dont les éléments d'assiette sont constitués par les investissements, éventuellement incorporels.

L'Espagne a institué une prime de restructuration destinée à la constitution d'un fonds de financement de projets de recherche et développement.

#### *4.2.5 Les politiques de crédits spécifiques*

Ces politiques sont souvent liées à la présence d'une industrie de la construction navale.

Le Groupe n'a pas dans son champ d'observation les aides directes à la construction navale. Mais, un certain nombre d'aides publiques accordées aux entreprises armatoriales sont, de fait, orientées vers le soutien aux chantiers navals nationaux.

C'est le plus souvent par une politique de crédits spécifiques que les Etats incitent les entreprises de transport maritime à commander leurs navires dans les chantiers de leur pays :

- soit à partir des règles de l'arrangement OCDE adopté par la CEE (quotité 80 %, taux résiduel 8 %, durée 8,5 ans),
- soit des systèmes de subvention plus élaborés.

Aux Pays-Bas, la règlementation du soutien générique 1987 prévoit des taux de subvention selon la valeur contractuelle du navire dans le cadre du soutien à la construction navale.

En Italie, les armateurs bénéficient d'une aide semestrielle échelonnée sur plusieurs années et calculée sur le montant des travaux (construction, transformation, réparations). Cette aide financière représente 2,75 % du montant de l'investissement versée semestriellement pendant 12 ans.

En Espagne, des primes au désarmement, avec substitution ou sans substitution, coexistent sont évaluées selon le type du navire.

En France, le régime des bonifications d'intérêt dont bénéficiaient les entreprises françaises d'armement au commerce a été abrogé en 1987. Seul demeure le système des crédits conforme à l'arrangement OCDE, au bénéfice des armements étrangers qui commandent dans un chantier français. (Voir Annexe n° 6)

## 5 CONCLUSION

La mission impartie au Groupe était de faire un constat de la situation présente des sources et des mécanismes du financement de l'investissement maritime dans les pays de la Communauté et en Norvège.

En conclusion de ce travail, certes incomplet en raison des difficultés rencontrées dans la collecte des informations mais qui s'est voulu aussi impartial que possible, il est tentant de souligner les distorsions qui affectent, d'un pays à l'autre, la décision d'investissement dans une entreprise maritime communautaire.

Ces distorsions sont liées à l'environnement, plus ou moins favorable à l'activité maritime mais aussi, plus concrètement, au coût du financement de l'investissement qui cumule, en une résultante complexe, l'impact de la fiscalité, du coût du crédit et des primes diverses versées par l'Etat.

Il n'est en rien étonnant dans ces conditions que, d'après les statistiques communautaires, les navires âgés de moins de 10 ans représentent, en République Fédérale d'Allemagne, 70 % du nombre des navires en exploitation, contre 34 % en Grande-Bretagne et 27 % en France ou en Grèce ; ni que pratiquement un tiers de la flotte communautaire de porte-conteneurs batte pavillon allemand.

Les instances compétentes de la CEE, préoccupées de la détérioration de la compétitivité de la flotte communautaire, devront impérativement appeler à l'harmonisation des systèmes d'aide : le dispositif français actuel est, à cet égard, très en deçà du niveau moyen communautaire.

Le vieillissement de la flotte française, amorcé depuis quelques années, est largement le reflet de cette situation, peu favorable à l'investissement maritime, qui se caractérise pour l'essentiel :

*- par l'absence d'un levier fiscal spécifique à l'intérieur du système fiscal général ;*

*- par l'absence de mesures visant à réduire le coût du crédit au bénéfice des entreprises nationales, tant par rapport aux normes OCDE que par rapport aux termes des emprunts commerciaux ;*

*- par un niveau d'aide directes à l'investissement et à la restructuration globalement plus faible que celui en vigueur dans les autres pays de la Communauté, Grande-Bretagne et Grèce exceptés.*

Les aides en place ou en projet dans la plupart des pays membres de la CEE ont une ampleur budgétaire qui peut surprendre, comparée à celle accordée en France et risquent d'accroître la divergence des situations.

Or, en France, les entreprises maritimes n'ont pas, comme en Grèce, et dans une certaine mesure en Grande-Bretagne, la possibilité de compenser, par des coûts d'exploitation plus faibles que la moyenne, un coût d'accès au capital supérieur à celui de leurs concurrents communautaires. Il en résulte un double handicap et un risque permanent d'étouffement de la flotte battant pavillon français.

Dans le sens d'une harmonisation européenne indispensable, le dispositif français devrait être complété d'urgence sur les points suivants.

- 1) Rétablissement des bonifications d'intérêts pour les nouveaux investissements, sans contrainte de chantier ni de caractéristiques, pour les navires neufs comme de seconde main.*
- 2) Instauration d'incitations fiscales permettant de développer le financement de l'investissement par l'épargne privées : financements quirataires, sociétés d'investissement maritime de type "SOFICA", etc.*
- 3) Exemption de la taxation des plus-values comptables dégagées par la vente des navires.*
- 4) Mise en place d'un nouveau plan structurel visant à restaurer la capacité d'endettement des entreprises maritimes grâce à une aide pluriannuelle liée aux investissements figurant à leur bilan.*

Ces mesures, tirées des exemples allemand et Italien, voire norvégien, n'ont aucun caractère exorbitant. Aussi, faute d'initiative prise en faveur des entreprises maritimes françaises, il serait à craindre que celles-ci, en raison de leur endettement, du niveau de leurs charges d'exploitation et de leur coût d'accès au capital, ne puissent réaliser sous pavillon national les investissements qui sont nécessaires à leur déploiement, voire à leur simple survie.

## ANNEXES

**Annexe 1** Liste des membres du groupe de travail  
du CSMM sur le financement des navires en Europe

**Annexe 2**  
Questionnaire transmis aux ambassades de France  
à l'étranger

**Annexe n°3**  
Apport des marchés financiers aux principales compagnies  
européennes de transport maritime

*Appendice a)*

*Examen du rapport de la Commission des Opérations  
de Bourse (COB) au Président de la République*

*Appendice b)*

*Tableaux récapitulatifs des recours  
aux marchés financiers*

**Annexe 4**  
Financement par crédit des armements maritimes  
dans les pays européens

**Annexe 5**  
L'endettement à terme des entreprises françaises  
de transport maritime

**Annexe 6**  
Les aides publiques dans les pays européens

## Annexe 1

### MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL DU CSMM SUR LE FINANCEMENT DES NAVIRES EN EUROPE

M. WILS	Société Nationale Chargeur Delmas-Vieljeux	<i>Président</i>
M. MASSE	Direction de la Flotte de Commerce	<i>Rapporteur</i>
M. BIGODT	Société Générale	
M. DADVISARD	Société Nationale Chargeur Delmas-Vieljeux	
Mme de FLEURIEU	Comité Central des Armateurs de France	
M. LAXAN	Crédit Naval	
M. LESAVRE	Chantiers de l'Atlantique	
M. LOUIS DREYFUS	Banque Louis Dreyfus	
M MARCANTETTI	Syndicat	
M MILLOUR	Société Sanara	
M. RAOUST	Barry Rogliano Salles	
M. STERN	Société Générale	
M. TOURRET	Conseil Supérieur de la Marine Marchande	
M. VALLAT	Soflumar Van Ommeren	
M. VEYRINES	Crédit National	

**Annexe 2**

**QUESTIONNAIRES TRANSMIS AUX AMBASSADES DE FRANCE  
A L'ETRANGER**

**PREMIER QUESTIONNAIRE :  
VOLET FISCAL**

**A/ QUESTIONS D'ORDRE GENERAL**

- 1 - Y a-t-il, dans les mesures fiscales en vigueur des dispositifs spécifiques aux entreprises de transport maritime ?
- 2 - Les plus-values de cession de navires sont-elles imposées et dans quelles conditions ?
- 3 - Les mécanismes d'amortissement encouragent-ils l'investissement ?
- 4 - Quel est le montant du taux de l'impôt sur les sociétés ?
- 5 - Y a-t-il des impositions locales qui affectent la Marine Marchande ?
- 6 - Y a-t-il un impôt local frappant l'investissement maritime ?
  - au niveau local ?
  - au niveau national ?
- 7 - Nous aimerions recevoir communication des documents les plus récents concernant le régime fiscal et les aides accordées par l'Etat à sa flotte de commerce et dans la mesure du possible, les documents concernant ces mêmes questions depuis le début des années 1980.
- 8 - Y a-t-il des dégrèvements fiscaux ou sociaux (cotisations sociales ; parafiscalité...).

## B/ FINANCEMENT DE NAVIRES PAR VOIE DE CREDIT-BAIL AU SEIN DE LA CEE

Préparation d'un questionnaire permettant d'apprécier pour chaque pays de la CEE "les leviers sur lesquels s'appuient les montages de crédit-bail" et les "rigidités pouvant générer la mise en oeuvre de ces montages".

A la différence d'un financement classique sur hypothèque maritime, le financement par voie de crédit-bail dissocie la propriété légale et la propriété économique du navire. Il importe au bailleur que cette dissociation n'affecte pas ses droits sur la sûreté que constitue le navire. Le locataire quant à lui, s'attachera à ce que le coût d'un montage juridique plus complexe trouve sa contrepartie dans un financement mieux adapté au flux des recettes attendues ou dans un loyer bonifié par la prise en compte d'avantages collectés par le bailleur et auxquels lui-même n'a pas accès, soit en raison des lois et règlements applicables, soit en raison de sa situation financière. Les questions sont donc regroupées sous quatre pôles :

- I La qualité du droit de propriété du bailleur.
- II L'évaluation des coûts structurels du crédit-bail
- III La comptabilité du montage en crédit-bail et du système des aides à la construction et à l'armement
- IV La possibilité pour le bailleur d'obtenir des avances sur différé fiscal

## I - LA QUALITE DU DROIT DE PROPRIETE DU BAILLEUR

### **A - Existe-t-il des entraves légales et réglementaires au droit de propriété**

A quelles conditions doit satisfaire une société pour que son droit de propriété puisse être enregistré sur le registre d'immatriculation des navires ?

Le propriétaire est-il libre de se refinancer et de percevoir des devises dans la devise de son choix ? De maintenir des comptes en devises ?

L'acquisition et la vente des navires sont-elles soumises à un régime d'autorisation préalable, de licence ou à une quelconque limitation ? Laquelle ?

### **B - Le bailleur peut-il avoir à répondre des créances résultant de la conception, de la construction et de l'exploitation du navire ?**

A l'égard du locataire, le bailleur peut-il éviter toute responsabilité pour vice caché, défaut..etc du bien loué, même s'il en résulte une réduction de la valeur d'usage ou une immobilisation du navire ?

Le bailleur peut-il éviter toute responsabilité au titre des dommages ou préjudices occasionnés à des tiers par le navire ? Ou au titre de créances détenues par des tiers sur l'armateur du fait de l'exploitation du navire ? L'immatriculation sous le pavillon de l'opérateur, distinct de celui de propriétaire, est-elle possible ? Le contrat de location est-il publié sur le registre d'immatriculation du navire ? Sur le titre de navigation ? Quid de l'opposabilité aux créanciers du capitaine ? De la douane ?

### **C - Le droit de propriété du bailleur est-il toujours opposable aux tiers**

L'opposabilité aux créanciers de l'armateur est-elle subordonnée à une publicité du contrat de location ? Laquelle ? Quel est son coût ? Situation du Bailleur au cas de procédure judiciaire d'apurement du passif ?

## II - LES COÛTS STRUCTURELS DU CREDIT-BAIL

### A - Les coûts juridiques et administratifs

Coût de la création et de la gestion d'une société ad hoc si la création d'une telle société écran est nécessaire pour éviter une remontée des responsabilités ? cf A supra, ou pour profiter d'un effet fiscal cf D infra ?

Honoraires d'avocat et conseiller (pour mémoire).

### B - Les coûts fiscaux

Des impôts sont-ils dus à raison du capital de la société ? De son existence ?

Le contrat de crédit-bail est-il soumis à un droit d'enregistrement ? A quel taux ?

Les loyers sont-ils soumis à une taxe (T.V.A.) ? A quel taux ? Est-elle récupérable ? Par qui ? Comment ? Et dans quel délai ?

Des impôts sont-ils dûs à raison de la valeur du navire ? Taux ? sont-ils récupérables ?

Le bailleur peut-il amortir le navire au même rythme que l'amortissement financier.

Le prix de l'option d'achat à régler par le locataire en fin de contrat est-il soumis à une imposition quelconque ?

Les loyers payés à un bailleur étranger sont-ils soumis à un prélèvement à la source ? Si oui de quelle nature ? A quel taux ? Ces prélèvements sont-ils applicables et dans quelles conditions ? :

Si le loyer est payé à un résident d'un pays membres de la CEE ?

Si le loyer est payé à une société panaméenne ? Libérienne ?

### III - LA COMPATIBILITE DU MONTAGE EN CREDIT-BAIL ET DU SYSTEME DES AIDES A LA CONSTRUCTION ET DU MONTAGE EN CREDIT-BAIL

Ces aides, recensées par un autre groupe, sont les crédits bonifiés à l'exportation ou consentis à des armements nationaux, les subventions, les primes à l'investissement, les contributions d'intérêt (Italie), etc.

Il s'agit de s'assurer que les conditions posées à l'octroi de ces aides n'ont pas pour effet d'exclure le bailleur et le locataire du bénéficiaire d'une aide qui aurait profité au propriétaire armateur en l'absence d'un montage de type crédit-bail.

#### **A - Les aides à l'acquisition/investissement**

- . Peuvent-elles être accordées à des sociétés propriétaires qui n'ont pas la qualité d'armateur ? Si le bateau est acheté à l'étranger par un résident ? Si le bateau est acheté par un non résident qui le donne à bail à un armateur résident ?
- . Sont-elles subordonnées au respect dans le temps de certaines conditions ? Lesquelles ? Y-a-t-il une obligation de rembourser les aides déjà reçues si les conditions ne sont plus remplies ? L'administration qui gère ces aides disposent-elles d'une marge d'appréciation ? Principes suivis ou objectifs recherchés ?

#### **B - Les aides à l'exploitation des navires**

- . Sont-elles soumises à des conditions de pavillon ?
- . Peuvent-elles bénéficier au bailleur ? Si ce n'est le cas, peuvent-elles bénéficier à l'armateur non propriétaire ? Qu'en est-il si le bailleur est non résident ?

### IV - LA POSSIBILITE POUR LE BAILLEUR D'OBTENIR DES AVANCES SUR DIFFERE FISCAL

Le crédit-bail avec effet fiscal tire parti des décalages dans le temps entre l'amortissement financier et l'amortissement fiscal pour différer la charge fiscale d'un bailleur dont les bénéfices imposables excèdent les besoins en auto-financement et du service de son dividende. Le montant des impôts ainsi différé peut être

consacré au financement du crédit-bail. La structure de la fiscalité applicable étant étudiée par ailleurs, les questions SUIVANTES essaient simplement de déterminer la possibilité pour un financier d'amortir dans les mêmes conditions que le propriétaire ne recourant pas au leasing et de mobiliser d'autres capacités fiscales bénéficiaires que les siennes.

- Le bailleur peut-il amortir dans les mêmes conditions qu'un armateur-propriétaire ? Peut-il procéder à la même déduction fiscale pour investissement s'il en est ?

- Existe-t-il une structure juridique du type GIE qui offre :

. la personnalité juridique,

. la transparence fiscale,

pour un investissement en capital social inexistant ou nominal et qui puisse supporter des pertes importantes sans que les partenaires doivent en reconstituer le capital social.

La pratique des opérations de crédit-bail est-elle limitée légalement à des établissements financiers soumis à un régime spécial ?

Si ce n'est le cas, l'administration fiscale accepte-t-elle que des montages de crédit-bail associent des sociétés dont le seul objectif est de différer le paiement de l'impôt ?

Country :.....

**B/ PARTNERSHIP:LIMITED PARTNERSHIP**

Type of partnership :.....

Do you have specific laws for partnership or limited partnership ? yes - no

If yest references : .....

Such a partnership be :       - joint  
  - several  
  - limited

On which terms and conditions : .....

Can the partner be : a company - private person - banks -  
                                  both - others : .....

Typical depreciations : linear                   How many years :  
  accelerated           Percentage - years :

Can each partner depreciate on its own terms : yes - no  
Are there some limits for some typical partners :

	limits
Private person	.....
Company	.....
Banks	.....
Others	.....

Do you have some particular advantages, outside of depreciation, for the profits :

In case of taxlease or equivalent what are the conditions at the outcome of the venture :

Market value  
Predetermined value  
Others : .....

Other comments which may be relevant :

*N.B. : If you have different types partnerships, please fill up one page per type.*

**DEUXIEME QUESTIONNAIRE :**  
**VOLET FINANCIER**

**A/ QUESTIONS D'ORDRE GENERAL**

- 1 - Quelles sont les dispositions qui régissent les régimes d'aides aux entreprises de transport maritime ? Peut-on avoir disposition des textes législatifs et réglementaires ?
- 2 - Quelles sont les dotations budgétaires affectées à chacun de ces régimes depuis 1980 ?
- 3 - Certaines banques ont-elles des relations privilégiées avec le secteur des transports maritimes ? Accordent-elles des crédits à conditions privilégiées ?
- 4 - a) Quels sont les taux (et leur niveau) au 1er janvier 1988, correspondant à :
  - taux de base des banques pour les crédits à court terme ;
  - taux du marché monétaire à 3 mois ;
  - taux des obligations du Trésor à 5 ans ;
  - taux à l'émission des obligations du Trésor ;
  - taux à l'émission des obligations privées.
- b) Quels sont les taux offerts aux entreprises maritimes par rapport aux conditions normales du marché ?
- 5 - Y a-t-il des aides financières à l'action commerciale ou à la restructuration des sociétés maritimes ?
- 6 - Les achats de navires d'occasion sont-ils aidés ?
- 7 - Quelles sont les contreparties - si elles existent - qui sont demandées aux sociétés maritimes bénéficiaires des aides de l'Etat ?
- 8 - Y a-t-il un régime juridique particulier pour les entreprises de transport maritime ?
- 9 - Y a-t-il un système de cautionnement particulier garanti de l'Etat, des autres collectivités publiques ?

## B/ QUESTIONNAIRE ABOUT SHIPOWNERS FINANCING

The attached questionnaires are made for all type of loans, subordinated loans and or equity loans available to shipowners. In many cases several loans could be cumulated. In such a case please fill up one questionnaire for each type of loan. Different questionnaires will be done for new buildings and second hand investments. You will find enclosed a model of questionnaire.

Country : .....

## SHIPOWNERS FINANCING

Loan denomination :

Particular conditions of the loan :

Source of funds : Private company - State - Banks - yards -  
Financial - Institutions - Other source :

Financed amount (in percentage of the ship price) :.....

Basic currency : ..... Other currencies :.....

Amortization time (years) :.....

Rate of interest (360 days) :.....

On which reference :.....

If variable rate, spread :.....

On which reference :.....

Interest grant - final rate :.....

- if a spread :..... On which reference :.....

- minimal rate (if any):.....

Grace period (in years) :

- for the capital :.....

- for the interest :.....

Periodicity of terms (in months) :.....

Are they payable : in advance - in arrears

Reimbursements are the : Constant capital - mortgage basis

Is accelerated depreciation acceptable : yes - no penalties ? :

Exchange risk coverage : yes - no

By insurance - term sale - swap -

Guarantees For which amount Cost/eventual savings

.....

.....

Should the source of fund participate in the results :

(subordinated loans)

If yes, on which criterias :

- financed vessel - companies results such as :

Turnover :.....

Profit before tax :.....

Profit after tax :.....

Else :.....

Country : *France*

## SHIPOWNERS FINANCING

Loan denomination : Ship

Particular conditions of the loan : Export

Source of funds : ~~Private company~~ - ~~State~~ - Banks - ~~yards~~ -  
~~financial~~ institutions - Other source :

Financed amount (in percentage of the ship price) :.....80.....

Basic currency : ...FF..... Other currencies :...US \$,£.....

Amortization time (years) :.....8,5.....

Rate of interest (360 days) :.....7,5 fixed + COFACE .....

On which reference :.....

If variable rate, spread :.....

On which reference :.....

Interest grant - final rate :...7,5 % to the banks..

- if a spread :..... On which reference :.....

- minimal rate (if any):.8 % to the buyer

Grace period (in years) :

- for the capital :.....0.....

- for the interest :..... 0.....

Periodicity of terms (in months) :.....6.....

Are they payable : ~~in advance~~ - in arrears

Reimbursements are they :

Constant capital - ~~mortgage~~ basis som exceptions

Is accelerated depreciation acceptable : yes - ~~no~~ penalties ? :COFACE  
+ Interest swap

Exchange risk coverage : ~~yes~~ - no

By insurance - term sale - swap -

Guarantees For which amount Cost/eventual savings

CAFACE ....9,5 % of loan..... .fran 0,75 % up to 5 %..

.....  
.....

Should the source of fund participate in the results :

(subordinated loans)

If yes, on which criterias :

- financed vessel - companies results such as :

Turnover :.....

Profit before tax :.....

Profit after tax :.....

Else :.....

### TROISIEME QUESTIONNAIRE : AIDES

Afin de permettre une exploitation plus aisée des renseignements qui parviendront des représentations des divers pays concernés, on voudra bien répondre selon les rubriques de ce questionnaire.

On pourra partir du tableau faisant état de la situation connue à ce jour (mais probablement dépassée).

### ANNEXE 3

#### APPORT DES MARCHES FINANCIERS AUX PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPEENNES D'ARMEMENT MARITIME

Nous avons procédé par voie de questionnaire adressé à nos interlocuteurs sur ces sujets.

Ce questionnaire adressé à nos interlocuteurs sur ces sujets.

Ce questionnaire était le suivant :

*"Nous procédons à une étude financière pour le compte du Secrétariat d'Etat à la Mer du gouvernement français sur le recours des sociétés d'armement maritime de l'Europe de l'Ouest aux marchés financiers de leur pays respectifs pour recueillir des capitaux propres.*

*Les informations recherchées à ce sujet sont les suivantes :*

*1 - Quelles sont les principales sociétés d'armement maritime de votre pays cotées aux marchés financiers locaux ?*

*2 - Ces sociétés font-elles parties d'un groupe et, si oui, à quel titre ?*

*3 - L'armement maritime est-il pour ces sociétés ou ces groupes :*

*. leur activité exclusive ?*

*. leur activité principale ?*

*. une activité secondaire ?*

*4 - Quel a été l'apport des marchés financiers à ces sociétés ou à ces groupes depuis environ 1980, (Marché concerné ; nombre, montant et date des émissions d'actions et obligations convertibles, avec, pour ces dernières, leur durée et leurs conditions de conversion et quelle a été l'évolution de ces titres).*

*5 - Le champ d'investigation devant être l'armement maritime de l'Europe de l'Ouest, nous avons porté nos enquêtes sur les pays "maritimes" du marché commun, complétés, bien*

*évidemment, par la Norvège sans laquelle l'analyse serait non représentative".*

Pour les 12 pays du marché commun, nous avons limité l'étude en excluant le Luxembourg, l'Irlande et le Portugal ainsi que la Grèce pour des raisons particulières que nous indiquons dans le rapport.

Les questions ainsi posées étaient très détaillées et nous n'avons pu recueillir que des réponses relativement incomplètes.

Nous indiquons ci-après le résultat de nos investigations.

\*\*

\*\*

\*

## **I SOCIETES FRANCAISES**

### **1.1 Principales sociétés françaises cotées ayant une activité maritime significative**

#### ***Chargeurs SA***

(Règlement mensuel)

*Par le biais de sa filiale à 100 % Chargeurs Réunis.*

#### ***La Société Navale et Commerciale Delmas Vieljeux (SNCDV)***

(Second marché)

#### ***La Compagnie Nationale de Navigation (CNN)***

(Marché au comptant)

*Ancienne Compagnie Navale Worms, qui a absorbé, en 1986, ses deux filiales principales, la Compagnie Nationale de Navigation et la Société Française de Transports Maritimes.*

#### ***La Compagnie Générale Maritime (CGM)***

(Marché hors cote)

*Résulte de la fusion, en 1977, de la Compagnie des Messageries Maritimes et de la Compagnie Générale Transatlantique. Moins de 0,1 % des titres de la CGM sont actuellement négociables de Paris (vie boursière quasi-inexistante). Le capital est détenu à 99,94 % par un holding d'Etat, la CGMF.*

## 1.2 Poids de l'activité maritime pour chacune des sociétés

**Chargeurs SA** : activité devenant marginale.

*Désengagement du secteur poursuivi en 1987 avec la cession des droits entre l'Europe et l'Asie au groupe Maersk et la cession de la participation dans Cetramar au Groupe Louis Dreyfus et en 1988 avec la cession de 100 % de Chargeurs Réunis à SNCDV.*

**SNCDV** : activité dominante.

*La société mène néanmoins une diversification, avec la prise récente de 35 % dans le capital de "tous transports aériens" (TTA) et la reprise précitée de Chargeurs réunis.*

**CNN** : activité unique.

**CGM** : activité dominante.

*Egalement transport terrestre, manutention portuaire, entreposage.*

## 1.3 Capitalisation boursière et éventuels appels au marché depuis 1980

**Chargeurs SA**

Capitalisation boursière (au 26.11.87) : 1430 MF.

Appels au marché :

- Emission d'actions en numéraire pour un montant de 230 MFF en 1984.

- Emission d'OBSA pour un montant de 800 MFF en juin 1987 (vraisemblablement non destinée à l'activité maritime).

**SNCDV**

Capitalisation boursière (au 26.11.87) : 1 023 MF.

Appels au marché : néant

*mais émission de bons de souscription d'actions SNCDV par la Financière Delmas Vieljeux (maison mère) en 1986 ; augmentation potentielle de capital : 130 MF. Echéance : fin 1989.*

## **CNN**

Capitalisation boursière (au 26.11.87) : 107 MF

Appels au marché :

- *Navale Worms* : émission en numéraire pour 143 MFF en septembre 1986.

- *Nationale de Navigation* : emprunt obligataire en juillet 1987. Durée de 8 ans. Montant : 150 MF.

## **CGM**

Capitalisation boursière : non significative car flottant presque nul.

Appels au marché : néant.

## **2 SOCIETES BELGES**

### **2.1 Principale société :**

*Compagnie Maritime Belge*

Activité maritime : dominante

Capitalisation boursière : 6 228 MFB

Appels au marché : émission en numéraire pour un montant de 695 MFB en mai 1983.

## **3 SOCIETES ANGLAISES**

**3.1 Les principales sociétés anglaises "cotées"** ayant une activité maritime significative sont, comme en France, au nombre de quatre:

*The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company ("P&O")*

Ce groupe, quoique fortement diversifié, conserve une activité maritime importante mais non prédominante.

*Trafalgar House*

Ce groupe, diversifié comme le précédent, à une activité maritime de faible importance par rapport à l'ensemble.

*Ocean Transport and Trading (OTT)*

Ce groupe est beaucoup moins important que les deux précédents. Il opère actuellement à l'instar de groupes d'autres pays une compression de ses activités maritimes au profit d'un développement de ses autres activités. A signaler particulièrement la vente de OCL à P&O en mai 1986.

### *Powell Duffryn PLC*

*Ce groupe de moyenne importance par rapport aux deux grands précités, a une activité maritime qui n'est pas primordiale.*

### **3.2 Poids de l'activité maritime pour chacun de ces groupes**

#### ***P & O***

On y distingue cinq secteurs d'activités.

L'activité du secteur maritime est importante, à égalité, néanmoins, avec les activités de services et légèrement supérieure à celles du secteur immobilier, comme en témoigne le tableau ci-après.

#### *Ventilation par activité du chiffre d'aff. et des profits avant impôts*

	1986 (chiffres non définitifs)				1987* (1er semestre)			
	chiffres d'affaires		Profits avant impôts		chiffres d'affaires		Profits avant impôts	
	M£	%	M£	%	M£	%	M£	%
Activités de Service Divers	-	24	43	22,5			30	25
Constructions Immobilières	-	32	49	25,5			33	27
P and O Australian (Agences et Comptoirs)	-	6	6	3,5			2	1,5
Gestion Immobilière	-	4	33	17,5			27	22,5
Activités Maritimes :								
Transport Passagers et Ferryboats	-	21	26	13,5			8	7
Vraquiers et Navires Porte Conteneurs	-	13	34	17,5			21	17
Total		34	60	31			29	24
Total :			191	100			121	100
Pertes et Profits Divers			-15				-20	
TOTAL	1821	100	176		1197	100	101	

Somme toute, ce groupe a une activité tripartite, de répartition sensiblement équilibrée, tant au niveau des chiffres d'affaires que des profits.

D'après des renseignements récents, les activités maritimes se renforcent et représentent maintenant environ 38 % du chiffre d'affaires total.

### *Trafalgar House*

L'activité maritime de ce groupe est assez importante, mais nous n'avons pas pu obtenir de précisions sur place dans le chiffre d'affaires, par rapport aux autres activités.

Par contre, au niveau des profits avant impôts, la ventilation par secteur d'activité s'effectue comme suit :

#### *Ventilation des profits par secteur d'activité*

	1 9 8 6		1 9 8 7	
	M £	%	M £	%
Chiffre d'Affaires Global	2071		2369	
Profits Immobiliers	76,4	47	105,9	54,5
Profits Construction et Ingénierie	44,2	27	52,9	27
Profits Shipping Aviation et Hôtels	38,5	24	30,1	15,5
Profits Pétrole et Gaz	3,8	2	5,6	3
Total	162,9	100	194,5	100
A déduire Charges Financières :	-17,1		-31,3	
TOTAL Profits avant Impôts	145,8		163,2	

Les profits maritimes, qui constituent une part importante de la rubrique "Shipping, Aviation et Hôtels" du fait des croisières et

du "Queen Elisabeth II", sont peu importants par rapport à l'ensemble ; mais ils devraient s'accroître après la refonte des appareils propulsifs de ce grand paquebot et une reprise de l'activité de croisières en Méditerranée après les incidents politiques des années précédentes dans cette zone.

### *Ocean Transport and Trading, "OTT"*

L'activité maritime est de faible importance et en voie de régression, comme l'indique le tableau suivant.

#### *Ventilation par secteur d'activité du chiffre d'affaires et des profits avant impôts*

	1985				1986				1987			
	Chiffre d'affaires		Profits avant impôts		Chiffre d'affaires		Profits avant impôts		Chiffre d'affaires		Profits avant impôts	
	M £	%	M £	%	M £	%	M £	%	M £	%	M £	%
Activités Maritimes	44	12,5	2,8	24	42	14	1,5	12	40	12,5	1,9	13,5
Distributions de Combustibles	189	53	2,5	21,5	169	56,5	5,8	47	162	52	3,4	24,5
Stockages d'Hydrocarbures	11	3	1,9	16,5	13	4,5	1,9	15,5	13	4	1,6	11,5
Ingénierie	75	21	2,3	20	67	22	2,7	22	86	27,5	4,8	35
Matériaux	37	10,5	2,1	18	9	3	1,4	11	12	4	1,7	12,5
Pertes et Profits Divers							-0,9	-7,5			0,4	3
TOTAL	356	100	11,6	100	300	100	12,4	100	313	100	13,8	100

On note la part relativement importante des services maritimes (offshore, portuaires, terminaux et ingénierie) par rapport à l'armement proprement dit, surtout au niveau des profits du secteur.

Les opérations dites terrestres concernent des services aériens, de l'immobilier, des comptoirs de ventes et des services de gestion.

Dans l'ensemble, le "maritime" qui ne représentait déjà plus qu'un sixième environ de l'activité en 1986, régressera encore ; ceci tout en constituant, grâce aux services maritimes, , une partie non négligeable des profits (un tiers environ). D'après des renseignements récents, cette activité maritime ne représenterait plus maintenant que 8,3 % du chiffre d'affaires total.

### *Powell Duffryn PLC*

On distingue cinq secteurs d'activités indiqués dans le tableau ci-après. Le "maritime" n'intervient que pour une faible part.

#### *Ventilation par secteur d'activité du chiffre d'affaires et des profits avant impôts*

	1985				1986				1987			
	Chiffre d'affaires		Profits avant impôts		Chiffre d'affaires		Profits avant impôts		Chiffre d'affaires		Profits avant impôts	
	M £	%	M £	%	M £	%	M £	%	M £	%	M £	%
Activités Maritimes	44	12,5	2,8	24	42	14	1,5	12	40	12,5	1,9	13,5
Distributions de Combustibles	189	53	2,5	21,5	169	56,5	5,8	47	162	52	3,4	24,5
Stockages d'Hydrocarbures	11	3	1,9	16,5	13	4,5	1,9	15,5	13	4	1,6	11,5
Ingénierie	75	21	2,3	20	67	22	2,7	22	86	27,5	4,8	35
Matériaux	37	10,5	2,1	18	9	3	1,4	11	12	4	1,7	12,5
Pertes et Profits Divers							-0,9	-7,5			0,4	3
TOTAL	356	100	11,6	100	300	100	12,4	100	313	100	13,8	100

L'activité maritime de ce groupe est secondaire puisqu'elle ne représente qu'entre 10 et 15 % du chiffre d'affaires. Elle est aussi désormais secondaire au niveau de la génération des profits (1/4 en 1985 ramené à 12/13,5 % en 1980 et 1937).

La distribution de combustibles et l'ingénierie sont les activités principales et les plus rémunératrices.

D'après des renseignements récents, cette activité représenterait maintenant 13,1 % du chiffre d'affaires.

### 3.3 Capitalisation boursière et éventuels appels au marché depuis 1980.

#### *P&O*

Capitalisation boursière : 1 722 M£ (23/9/86).  
2.188 M£ (14/3/88).

Appels au marché :

<i>Emissions d'actions</i>	<i>Prix d'émission</i>
1980 :	163 000 £
1981	436 000 £
1982	218 000 £
1983	261 000 £
1984	271 000 £
1985	101 M£ et 345 000 £ plus 56 M£ d'obligations convertibles
1986	1,2 M£ en conversion d'obligations convertibles plus 456 000 £ d'actions et 323 M£ d'actions différées
1987	498 M£ d'obligations sur 9 et 10 ans

*Face à un capital de 377 M£ (entièrement libéré), le recours au marché a été chaque année ponctuel depuis 1980, sauf en 1985, 1986 et 1987 où d'importantes opérations ont été mises en place.*

*A noter aussi que l'inscription de "P&O" sur les marchés japonais et australien était prévue pour fin 1987.*

## TRAFALGAR HOUSE

- Capitalisation boursière : 1 490 M£ (2/12/87).  
1 581 M£ (14/3/88)

- Appels au marché

<i>Emissions d'actions</i>	<i>Prix d'émission</i>
1980	10 000 £
1981	10 000 £
1982	400 000 £
1984	plus 1,2 M£ plus 100 000£
1986	4.M£ plus 100 M£ d'obligations sur 20 ans

*Face à un capital de 100 M£ (30/9/86), le recours au marché a été important.*

## OTT

- Capitalisation boursière : 248 M£ (9/09/86)  
333,5 M£ (14/3/88)

- Appels au marché

<i>Emissions d'actions</i>	<i>Prix d'émission</i>
1980 :	68 000 £
1981	194 000 £
1982	28 000 £
1983	13 000 £
1984	54 000 £
1985	109 000 £ plus 25 000£ et 233 000 £
1986	22 000 plus 18 M£

*De 1980 à 1985, il y a donc eu recours régulier au marché pour des montants de faible importance. En 1986, l'appel a été, nettement plus appréciable.*

## **POWELL DUFFRYN PLC**

- Capitalisation boursière : 184 M£ (15/12/86)  
214 M£ (14/3/88)

- Appels au marché

*Emissions d'actions*                      *Prix d'émission*

---

1980/81 :	91 000 £
1981/82 :	14 000 £
1982/83 :	15 M£
1984/85 :	9 000 £ et 10 M£ (souscription 1 pour 2)
1985/86	38 000
1986/87	51 000

*Recours assez important au cours des années 1983 et 1985.  
Pas d'opérations récentes à notre connaissance.*

## **4 SOCIETES ITALIENNES**

A notre connaissance, aucune société Italienne d'armement maritime ne fait l'objet d'une cotation auprès de la bourse de Milan, ou encore des autres bourses moins importantes telles que Gênes, Trieste, Venise, Turin ou Rome.

De fait, en Italie, les principales compagnies de navigation sont contrôlées soit par l'Etat, soit encore par des actionnaires privés détenant des actions non cotées.

## **5 SOCIETES ESPAGNOLES**

Les plus importantes sociétés espagnoles d'armement maritime cotées en bourse sont, à notre connaissance, les quatre suivantes :

### ***Compania Transatlantica Espagnole S.A.***

L'organisme d'Etat détient 97,5 % des actions INI (Instituto Nacional de Industria). Il a pour activité principale et quasiment exclusive la desserte de lignes régulières.

Son capital a récemment évolué comme suit.

1981	770 millions de pesetas
1982	1.155 millions de pesetas
1983	2.035 millions de pesetas
1984	2.255 millions de pesetas
1985	2.727 millions de pesetas

*Pas d'opérations boursières au cours des dernières années.*

#### ***T.A.C. (Transportes, Aduanos y Consignaciones)***

Cette société de Barcelone a aussi des implantations à Palma de Mallorca, Tarragona, San Claros de la Rapita, Valencia, Cartagena, Almeria, Malaga, Sevilla, Huelva, La Coruna, Santander et Madrid.

Le groupe CROSS détient 70 % du capital dont l'activité principale s'exerce dans le domaine des engrais et des produits chimiques. Le solde est entre les mains d'environ un millier d'actionnaires

Le capital est de 220 M de pesetas sans changement au cours des dernières années.

*Pas d'opérations boursières au cours de la période.*

#### ***Naviera Bilbaina SA***

Environ 65 % du capital est entre des mains familiales.

Le solde est en général détenu par un grand nombre d'actionnaires, parmi lesquels la Banco Espanol de Credit

Pas d'émission d'actions ou d'obligations ni de distribution de dividendes.

Valeur du titre : *valeur nominale 500 pesetas*  
*valeur courante 160 pesetas*  
*valeur récente 145 pesetas*

## *Compania Naviera Vascongada*

Mêmes considérations que pour la compagnie précédente.

Valeur du titre :	<i>valeur nominale</i>	500 pesetas
	<i>valeur courante</i>	140 pesetas
	<i>valeur récente</i>	85 pesetas

## 6 SOCIETES NEERLANDAISES

### 6.1 Principales sociétés cotées

On ne peut retenir parmi les grandes sociétés hollandaises cotées en bourse que les deux suivantes:

*Koninklijke Nedlloyd Groep NV et Van Ommeren devenue Van Ommeren/Seteco fin 1987*

### 6.2 Poids de l'activité maritime pour chacune des sociétés

Ces deux sociétés forment un tout en elles mêmes et n'appartiennent pas à des groupes industriels et ou financiers.

Le poids relatif de leurs activités maritimes est résumé dans les tableaux suivants.

#### *Nedlloyd*

en M. de Florins	1985				1986			
	Chiffre d'affaires		Résultat		Chiffres d'affaires		Résultat	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Activité maritime	2 537	54	49	21	1 895	48	59	44
Autres transports	1 288	27	44	19	1 333	34	39	29
Energie	373	8	129	54	203	5	35	26
Divers	491	11	15	6	506	13	1	1
TOTAL	4 689	100	237	100	3 937	100	134	100

Le maritime reste prépondérant tant au niveau du chiffre d'affaires que des profits. D'après des renseignements récents,

l'activité maritime ne représenterait plus maintenant qu'environ 38% du chiffre d'affaires total.

### *Van Ommeren*

en M. de Florins	1985		1986	
	Montants	%	Montants	%
Activité maritime	421	38	314	27
Navigation intérieure pétrolière	86	8	89	8
Agences et consignation	140	12	135	12
Sous-total transports	647	58	538	47
Stockages	222	20	256	22
Trading	245	22	363	31
<b>TOTAL</b>	<b>1 114</b>	<b>100</b>	<b>1 157</b>	<b>100</b>

Le maritime, avec ses activités satellites, demeure prépondérant. D'après des renseignements récents, il se maintiendrait à 46 % du total.

### **6.3 Capitalisation boursière**

*Nedlloyd* 682 M Florins (14/388)

*Van Ommeren/Seteco* 353 M Florins (14/388)

## **7 SOCIETES NORVEGIENNES**

Bien qu'il nous ait été indiqué qu'une trentaine de sociétés d'armement maritime seraient en principe "cotées" en Norvège, nous n'avons retenu que les trois plus importantes.

### *Bergesen*

- Les activités maritimes représentent 93 % de l'activité
- La capitalisation boursière était de 2.900 M NoK au 14/3/88

A signaler l'importante opération de réduction du nombre d'actions (de 84 984 000 à 71 028 140) réalisée lors de l'Assemblée Générale des actionnaires du 29/4/88.

### ***Kosmos***

- L'activité maritime est désormais moins importante (34 % du total) dans ce groupe du fait d'un accroissement de diversification.

- La capitalisation boursière était de  
1 736 M NoK au 14/3/88
- KOSMOS a eu recours au marché financier :  
en 1985 pour 106,26 M NoK d'actions  
en 1986 pour 40, M NoK d'actions

### ***Laboremus***

- L'activité maritime ne représente qu'un quart du total.

- La capitalisation boursière était de  
362 M NoK au 14/3/88
- Laboremus a eu recours au marché financier  
en 1986 pour 61,64 M NoK d'actions  
en 1987 pour 34 M NoK "  
en 1988 pour 1,32 M NoK "

## **8 SOCIETES ALLEMANDES**

Deux grandes sociétés allemandes seulement sont cotées en bourse : *Hapag-Lloyd AG* et *Stoman Neptune Schiffahrts AG*

### ***Hapag-Lloyd AG (Hambourg)***

- L'activité maritime est prépondérante (73 %)
- La capitalisation boursière était de  
523 M DeM au 14/3/88
- Deux opérations boursières importantes ont été récemment effectuées et ont porté sur :
  - une réduction du capital de 60 M DeM en 1983
  - une augmentation de même montant en 1984.

### *Sloman Neptun Schiffahrt AG (Bremen)*

- Capitalisation boursière au 16 mars 1988 :  
820 millions DeM

- Deux modifications récentes du capital :  
augmentation de 721.000 DeM puis de  
722.150 DeM en 1978

## 9 SOCIETES GRECQUES

Nous avons exclu ces sociétés de notre analyse car :

- d'une part, les armateurs grecs basés dans leur pays n'ont pas recours aux marchés financiers grecs ;
- d'autre part, les armateurs grecs "offshore" basés essentiellement à Londres et à New York sortent du champ de notre étude.

\*\*\*\*

\*\*

## CONCLUSION

Cet examen rapide de la façon dont les grandes sociétés d'armement maritime européennes ont eu recours au marché financier de leur pays au cours des dernières années nous conduit à formuler les principales observations suivantes :

*1 D'une manière générale, le recours des entreprises industrielles et commerciales aux marchés financiers s'est considérablement accru au cours de la dernière décennie.*

En France par exemple, ce recours a triplé en 10 ans. Il représentait pour 1986 plus de la moitié de la formation brute de capital fixe des entreprises françaises. Il s'agit là de données françaises qu'en l'absence de données internationales il nous a semblé intéressant de mentionner, et ce d'autant que la croissance dans les autres nations occidentales a vraisemblablement été comparable.

*2 Nous avons fait porter notre examen sur les 12 pays du Marché Commun, auxquels nous avons ajouté la Norvège, pays hautement représentatif de l'activité maritime européenne.*

Néanmoins, nous ne nous sommes pas arrêtés sur l'Irlande, le Luxembourg et même le Portugal non concernés par notre sujet, ni sur la Grèce dont les armateurs assurent hors de leurs pays leurs relations avec les marchés financiers. Il nous est aussi apparu, lors de notre étude, qu'en Belgique, en Italie et en Espagne, les armateurs n'ont pas de relation significatives avec leurs marchés financiers. Nous avons aussi exclu le Danemark par manque de documentation. Malgré l'importance de l'activité maritime de ce pays, cette carence ne devrait pas fausser notre examen.

Ce sont donc essentiellement cinq pays européens qui sont valablement concernés par notre sujet : l'Angleterre, l'Allemagne, puis la France, la Norvège et la Hollande.

*3 Notre enquête nous a révélé que dans chacun des pays à forte vocation maritime de l'Europe occidentale, il n'y avait que deux à cinq grandes sociétés cotées.*

Nous avons constaté des différences considérables quant à l'importance de ces sociétés ou groupes. Il y a en quelque sorte deux niveaux :

*Le niveau des très grandes entités constitué de deux sociétés anglaises (P & O, et Trafalgar House) dont la capitalisation boursière est au dessus de 10 milliards de FRF équivalents. Cependant, la part du "maritime" dans l'ensemble de l'activité de ces entreprises représente moins de 50 %.*

*Le deuxième niveau est celui des entités dont la capitalisation boursière ne représente que de 1 à 4 milliards de FRF équivalents. Pour ces sociétés, l'activité maritime ne représente qu'un assez faible pourcentage du total. Ceci à l'exception de Bergesen en Norvège (93 %) et, à un moindre titre de Nedlloyd (38 %), de Van Ommeren/Seteco (46 %) en Hollande, Kosmos (34 %), Laboremus (25 %) en Norvège et, bien entendu, du groupe français SNCDV.*

*4 Pour les relations de ces Armements avec leurs marchés financiers, ce n'est qu'en Angleterre et en Hollande que l'on constate des recours très significatifs.*

C'est donc la Hollande, par Nedlloyd et Van Ommeren/Seteco, avec des recours de l'ordre d'un demi milliard de FRF équivalents chacun en quelques années, et surtout l'Angleterre par P & O, pour près de 10 milliards de FRF équivalents, qui ont été très présentes sur leurs marchés boursiers.

*5 On retiendra pour conclure que P&O est un exemple marquant et le cas d'école type pour le sujet qui nous intéresse.*

D'une part son importance, et donc le montant élevé de sa capitalisation boursière, lui ont permis d'apparaître en force sur le marché boursier anglais. D'autre part et par voie de conséquence, son activité sur ce marché financier a été très importante. C'est ainsi que le recours de P&O à ce marché a représenté près de la moitié de la valeur de la capitalisation boursière de la société.

Ce ratio est bien de l'ordre de grandeur de celui de la moyenne générale française, toutes entreprises confondues, indiqué au § 1 ci-dessus. On retrouve d'ailleurs ce ratio pour les deux grands groupes hollandais indiqués plus haut, mais pour des montants beaucoup moins élevés .

Il semble que le leadership de l'Angleterre en la matière soit dû à sa double notoriété historique : d'une part, dans le domaine des activités maritimes commerciales et, d'autre part, dans le domaine boursier du fait du rôle majeur de la Cité de Londres. Dans le sillage, il est donc plausible que l'importante source de capitaux propres que constituent les marchés financiers soit davantage utilisée par les Armements européens. Néanmoins, pour ce faire, trois handicaps devraient, semble-t-il, être surmontés.

*Celui de l'importance relativement faible en matière de capitalisation boursière desdits Armements européens par rapport aux autres groupes industriels qui sollicitent les marchés boursiers,*

*Celui de l'image de marque de l'activité maritime dont l'amélioration est encore insuffisante,*

*Celui, enfin, plus général de l'assainissement du climat sur les marchés boursiers mondiaux après les événements de 1987.*

**SOCIETES BRITANNIQUES**

	P&O	TRAFALGAR HOUSE	OTT	POWELL DUFFRYN
capitalisation boursière	1722 M£ EN 1986 2188 M£ EN 1988	1490 M£ en 1987 1581 M£ en 1988	248 M£ en 1986 333 M£ en 1988	184 M£ en 1986 214 M£ en 1988
appels au marché depuis 1980	émissions d'actions tous les ans : 1980 : 164 000 £ 1981 : 436 000 £ 1982 : 218 000 £ 1983 : 261 000 £ 1984 : 271 000 £ 1985 : 101 345 000 £ 1986 : 456 000 £*	émissions d'actions : 1980 : 10 000 £ 1981 : 10 000 £ 1982 : 400 000 £ 1984 : 8 500 000 £ 1986 : 4 000 000 £ 100 M£ d'obligations en 20 ans	émission d'actions : 1980 : 68 000 £ 1981 : 194 000 £ 1982 : 28 000 £ 1983 : 13 000 £ 1984 : 54 000 £ 1985 : 357 000 £ 1986 : 18 022 000 £	Emission d'actions : 1981 : 91 000 £ 1982 : 14 000 £ 1983 : 15 010 000 £ 1985 : 10 009 000 £ 1986 : 38 000 £ 1987 : 51 660 £
activité maritime	se renforçant	assez importants	faible et en régression	Secondaire, faible part de
C.A. au 31/12/86	1 821 M £	source de profit 2 071 M £	850 M £	l'activité totale 300 M £
part maritime du C.A.	619 M £	414 M £	125 M £	42 M £
résultats	176 M £	145 M £	31 M £	

**SOCIETES ESPAGNOLES**

	TRANSATLANTICA	TAC	NAV.BILBAINA SA
capitalisation boursière	97,5 % des actions détenues par l'Etat. Cap. de 2727 Mill. de Pstas en 85	70 % capital détenu par le groupe CROSS (chimie) Capital 220 Mil. Pstas	65 % dans des mains familiales
appels au marché depuis 1980	pas d'opérations boursières ces dernières années	pas d'opérations boursières ces dernières années	pas d'opérations boursières ces dernières années
activité maritime	principale (lignes régulières)		
C.A. au 31/12/86			
part maritime du C.A.			
résultats			

### SOCIETES NORVEGIENNES

	BERGESEN	KOSMOS	LABOREMUS
capitalisation boursière	2.900 M Norv.	1.736 M Norv.	362 M Norv.
appels au marché depuis 1980	réduction du nombre d'actions de 84.984.000 à 71.028.140 sera proposé en 1988	émissions d'actions : 1985 : 106,26 M Norv. 1986 : 40 M Norv.	émission d'actions : 1986 : 61,6 M Norv. 1987 : 34 M Norv. 1988 : 1,32 M Norv.
activité maritime	shipping : 95 % de l'activité	34%	25%
C.A. au 31/12/86			
part maritime du C.A.			
résultats			

### SOCIETES ALLEMANDES

	HAPAGLLOYD	SLOMAN NEPTUN
capitalisation boursière	523 M DM	820 M DM
appels au marché depuis 1980	. réduction capital de 60 M DM en 1983 . augmentation capital de 60 M DM en 1984	augmentations capital 721.000 M DM à 722.000 M DM
activité maritime	73%	
C.A. au 31/12/86		
part maritime du C.A.		
résultats		

Annexe 4  
FINANCEMENT DES ARMEMENTS MARITIMES EUROPEENS

<i>PAYS</i>	<i>DESIGNATION DU CREDIT</i>	<i>BENEFICIAIRES</i>	<i>OBJET DU CREDIT</i>
NORVEGE	Shipbuilding buyers credit	Acheteurs étrangers	Exportation de navires construits ou modifiés en NORVEGE
BELGIQUE	Crédits maritimes	Priorité aux armateurs belges achetant des navires construits en BELGIQUE	
	Crédits ou Fonds de l'Armement Maritime	Armateurs belges achetant des navires en BELGIQUE	
R.F.A.	Schiffhypotheken darlehen	Acquéreurs allemands	
	Crédits export	Acquéreurs O.C.D.E.	
	Crédits export	Acquéreurs O.C.D.E. dont pays en développement	
ROYAUME-UNI	Shipbuilding buyers credit  Les crédits aux chantiers n'existent pas	Acquéreurs nationaux et étrangers	Construction de bateaux ou modifications majeures
DANEMARK	Shipbuilding suppliers credit  Index loan	Acquéreurs nationaux	
ITALIE	Export credit	Acquéreurs étrangers	Exportation des navires construits en ITALIE
ESPAGNE			Construction de navires

**FINANCEMENT DES ARMEMENTS MARITIMES EUROPEENS**

<b>PRETEUR</b>	<b>QUOTITE FINANCEE</b>	<b>DEWISE</b>	<b>PAYS</b>
Banques Exporfinner	Max 80 %	US \$ No K	<b>NORVEGE</b>
Banques Institutions financières S.N.C.I.	70 à 90 %	Fr belge	<b>BELGIQUE</b>
Fonds de l'Armement Maritime + S.N.C.I.	70%	Fr belge	
3 Schiffhypotheken- banken du Nord de la R.F.A. 4 Landesbanken du Nord de la R.F.A. Deutsche Bank.	60%	DM US \$ Fr F	<b>R.F.A.</b>
	80%		
KFW/Hermes	90%	DM	
Banques	80%	£ (éventuellement)	<b>ROYAUME-UNI</b>
Danish Ship credit fund	80%	US \$ No K	<b>DANEMARK</b>
	80%	Da K	
Banques Institutions financières	80%	US \$ et autres devises	<b>ITALIE</b>
Banques	85%	Pesetas	<b>ESPAGNE</b>

**FINANCEMENT**

<b>PAYS</b>	<b>TAUX NORMAL</b>	<b>TAUX BONIFIE</b>	<b>DUREE DU CREDIT</b>	<b>AMORTISSEMENT DIFFERE</b>	<b>MODE</b>
<b>NORVEGE</b>	8,00%	6,00%	8,5 ans	0	Semestrialités échués constantes en capital
<b>BELGIQUE</b>	11,50%	8,50%	15 ans	1 ou 2 ans	Annuités constantes échués pour le capital Semestrialités échués pour les intérêts
<b>R.F.A.</b>	7,50% variable (marge 3/4 à 1 3/4 %)		12 ans	0	Trimestrialités constantes en capital Trimestrialités d'intérêts
	8,00%		8,5 ans		Trimestriel ou semestriel
	Procédure non spécifique au financement de navir				
		2 à 4,2 %	10/15 ans	0 à 3 ans	Semestrialités échués : constantes en capital + intérêts
<b>ROYAUME-UNI</b>	7,50%		8,5 ans	0	Semestrialités échués : constantes
<b>DANEMARK</b>	8,50%		8,5 ans	0	Semestrialités
	5,50%		14 ans	4	Semestrialités échués
<b>ITALIE</b>	8,00%				Semestrialités échués constantes en capital
<b>ESPAGNE</b>	8%		12 ans	2 ans	Semestriels (P + I ct)

**FINANCEMENT DES ARMEMENTS MARITIMES EUROPEENS**

<b>POSSIBILITE REMBOURSEMENT</b>	<b>COUVERTURE DU RISQUE</b>	<b>GARANTIES</b>	<b>PAYS</b>
NON		Prime de risque sur 100 % du financement	<b>NORVEGE</b>
OUI	NON	Hypothèque mari- time + autres éventuelles  Hypothèque et autres éventuelles	<b>BELGIQUE</b>
	NON	Hypothèque mari- time + éven- tuellement caution d'un Land	<b>R.F.A.</b>
OUI	NON	Hypothèque Garantie bancaire	
OUI	OUI	Prime de risque	<b>ROYAUME-UNI</b>
NON	NON		<b>DANEMARK</b>
OUI	NON	Couverture à 80/95 % du prêt par SACE (coût 0,9 % à 6 %)	<b>ITALIE</b>
		Hypothèques ou autres	<b>ESPAGNE</b>

## Annexe 5

### L'ENDETTEMENT A TERME DES ENTREPRISES FRANCAISES DE TRANSPORT MARITIME

#### 1 LA MESURE DE L'EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT TOTAL.

Au cours de la période 1981-1986, l'endettement total de l'armement au commerce a été réduit de 5 milliards de francs.

Cette diminution d'environ 36 % est d'abord le fait de l'armement pétrolier qui a pratiquement mené à terme son désendettement alors que l'armement sec n'a réduit que moins du quart sa dette à terme.

ENDETTEMENT AU 31 DECEMBRE DE CHAQUE ANNEE (en Millions de F). (Source CCAF)  
% d'évolution d'une année sur l'autre

	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%
<b>Armement sec</b>												
- <i>emprunts français</i>												
.crédits à moyen terme	1243	26	1430	15	1086	- 24	1922	-15	501	-45	870	73
.crédits à long terme	6364		5472	-14	5016	-8	5023	-	4247	-15	3646	-14
.emprunts obligataires	2590	20	3816	47	3510	-8	3358	-4	2806	-16	2369	-15
.prêts participatifs					262	-	261	-	255	-2	156	-38
.divers					1817	-	1986	9	50	-	33	-34
- <i>emprunts étrangers</i>									1822	-8	843	-53
<b>TOTAL</b>	<b>10197</b>	<b>20</b>	<b>10718</b>	<b>5</b>	<b>11691</b>	<b>9</b>	<b>11550</b>	<b>-16</b>	<b>9681</b>	<b>-16</b>	<b>7917</b>	<b>-18</b>
<b>Armement pétrolier</b>												
- <i>emprunts français</i>												
.crédits à moyen terme	860	-6	1027	19	372	-63	370	-7	233	-37	114	-51
.crédits à long terme	1137		1031	-9	378	-63	460	21	171	-62	62	-63
.emprunts obligataires	980	31	410	-58	273	-33	281	3	210	-25	112	-46
.prêts participatifs					2		8		11		12	
- <i>emprunts étrangers</i>					154		131	-15	125	-5	128	
<b>TOTAL</b>	<b>2997</b>	<b>17</b>	<b>2468</b>	<b>-17</b>	<b>1179</b>	<b>-52</b>	<b>1250</b>	<b>6</b>	<b>750</b>	<b>-40</b>	<b>428</b>	<b>-42</b>
<b>Total de l'Armement</b>												
- <i>emprunts français</i>												
.crédits à moyen terme	2103	10	2457	16	1458	-40	1292	-11	734	-43	984	34
.crédits à long terme	7501		6503	-13	5394	-17	5483	2	4418	-20	3708	-16
.emprunts obligataires	3570	21	4226	18	3783	-10	3639	-3	3016	-17	2481	-17
.prêts participatifs					264		2117	7	50		33	
- <i>emprunts étrangers</i>									1947	-8	971	-50
<b>TOTAL</b>	<b>13174</b>	<b>20</b>	<b>13186</b>		<b>12870</b>	<b>2</b>	<b>12800</b>	<b>-1</b>	<b>10431</b>	<b>-18</b>	<b>8345</b>	
Crédit-bail											1840	-2

Le tableau ci-dessus donne les éléments détaillés de cette évolution qui correspond à l'assainissement de la situation des entreprises françaises. D'après les enquêtes de la Centrale des Bilans de la Banque de France le taux d'endettement (endettement/fonds propres a été ramené à 57,3 % en 1986. Mais la comparaison ne vaut que pour le mouvement de désendettement. L'amélioration du taux d'endettement pour l'ensemble des

entreprises est dû également à un recours plus important aux marchés financiers et à l'accroissement des fonds propres. L'armement, à quelques exceptions près, ne connaît pas une telle situation.

## 2 L'EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT PAR CATEGORIE D'EMPRUNTS

En se reportant au tableau suivant on constate que l'endettement à moyen terme (moins de 5 ans) diminue de moitié au cours de la période et que l'endettement à long terme (emprunts à plus de 5 ans et emprunts obligataires) baisse de plus de 40 %.

Catégorie d'emprunt	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
EO emprunts obligataires	3130	2806	2341	1946	1533	1237	738	475	321	208
PLT emprunts bancaires à long terme	4701	4258	3672	3136	2563	1800	1405	999	496	217
CMT crédits à moyen terme	2716	2239	1707	1227	798	455	219	106	49	11
<b>Totaux</b>	<b>10547</b>	<b>9301</b>	<b>7720</b>	<b>6309</b>	<b>4894</b>	<b>3492</b>	<b>2362</b>	<b>1580</b>	<b>866</b>	<b>434</b>

( Unité : MFF- Source: Ministère de la Mer)

Ce tableau permet de constater qu'au cours des 6 années à venir, l'endettement à long terme représentera une part prépondérante ( soit les 3/4 de l'encours de 1986). Les crédits à moyen terme , théoriquement d'une durée maximale de 7 ans continuent d'exister au de la de ce terme : en effet, il subsiste des crédits en devises à moyen terme, renouvelables à chaque échéance et dits crédits "revolving".

La répartition par secteur confirme la constatation précédente relative au désendettement plus important du secteur pétrolier dans les deux catégories d'emprunt. Toutefois, la prise en compte des emprunts étrangers montre au contraire une sensible augmentation de l'endettement à moyen terme de l'armement sec.

## 3 CONCLUSION : LE POIDS IMPORTANT DE L'ENDETTEMENT

L'analyse qui précède ne tient pas compte des nouveaux emprunts. Or, si on se reporte à l'enquête du CCAF on constate qu'en 1986 l'armement français pour 2,4 milliards d'amortissement de sa dette a levé 1 milliard de nouveaux emprunts pour financer 1,3 milliards d'investissements.

Il en résulte, si cette tendance se poursuit ou s'accroît -et ce serait logique compte tenu du besoin de renouvellement des investissements maritimes- que le taux d'endettement restera élevé si le recours aux marchés financiers et l'accroissement des fonds propres ne viennent modifier les procédures de financement des sociétés maritimes.

**ANNEXE 6/1a - LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

**BELGIQUE**

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p><b>- Crédits accordés par le fonds de l'armement et des constructions maritimes aux armateurs :</b></p> <p>. pour la construction de nouveaux navires ;                      . pour l'achat d'occasion (commerce ou pêche) et pour la modernisation d'unités existantes</p> <p>Les crédits consentis à l'armement représentent entre 70 et 80 % du montant de l'investissement. La loi interdit d'accorder une bonification &gt; 3 % par rapport aux taux du jour lors de la mise en place du crédit. En réalité la moyenne du loyer de l'argent, compte tenu des bonifications d'intérêts, s'élèverait dans certains cas à moins de 6 % l'an pour un crédit sur 15 ans, représentant 80 % de l'investissement.</p> <p>- CONDITIONS :</p> <p>. battre pavillon belge ;                      port d'attache en Belgique                      . s'équiper au maximum en Belgique ;                      . recruter l'équipage auprès du pool belge des marins.</p>	<p>La loi du 23 août 1948 a créé un fonds de l'armement qui a pour objet d'assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche et des constructions navales (voir ci-contre)</p> <p>Il a été constitué un fonds de l'armement maritime dont le montant a été porté en 1987 à 50 Mds de Fb. Il sert à attribuer, cas par cas après examen de chaque dossier, par le comité ministériel de développement économique et social des crédits à long terme aux armateurs belges.</p> <p>L'armateur qui envisage de faire construire un navire soumet un dossier à la Sté Nale de Crédit à l'Industrie qui prend l'avis du fonds de l'armement et transmet le dossier au ministre des Communications</p> <p>S'il est admis que pour un investissement de "x", le crédit accordé à l'armateur bénéficiera d'un taux d'intérêt de 4% alors que le taux de base est de "y", la différence de taux sera prise en compte par le fonds de l'armement en ajustant le montant du crédit alloué par la Sté Nale de crédit à l'Industrie.                      Ex: Crédit"x"80% à15 ans Taux 4%</p> <p>A-Fonds de l'armement, crédit de "x" de 1 à 4% d'intérêt ;                      B-Sté Nale de Crédit à l'Industrie, taux normal bancaire moins 3% de subsides de l'Etat.</p> <p>Ajustement des montants provenant de A et B en fonction des taux autorisés pour obtenir un taux de 4%</p>

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>-plus-values            .taxées suivant le régime normal des impôts ;            .réalisées dans un délai de 5 ans sont ajoutées au bénéfice ;            .de plus de 5 ans, jouissent d'une taxation distincte ;            .le délai de emploi est de 2 ans porté à 4, si le quart de la plus-value est réinvesti dans les deux ans dans le cadre d'un plan de réinvestissement agréé</p> <p>Après 5 ans, taux d'imposition pour un navire réduit à 21,5% au lieu de 43%</p> <p>Les plus values de vente d'un bien acquis depuis plus de 5 ans sont exonérées si le montant de la vente est réinvesti dans l'achat d'un bien neuf.</p> <p><b>-Impôt sur les Stés (IS)</b>            .Taux: 43% mais ramené à 30% si revenu imposable &lt;1 000 000 Fb            .30 à 43 de 1 à 16 MFb selon un barème dégressif.</p>	<p>- Navires et bateaux utilisés pour la navigation maritime ou intérieure, les taux d'amortissement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. 20 % la première année</li> <li>. 15 % la deuxième année</li> <li>. 10 % par an jusqu'à l'amortissement complet (soit 5 ans au maximum).</li> </ul> <p>. Durée : 8 ans.</p> <p>. Navires et bateaux amortis suivant ces % ne peuvent faire l'objet d'amortissements dégressifs.            Ces taux d'amortissement sont applicables à la valeur d'investissement ou de revient Cette valeur peut comprendre les frais de grande réparation et d'aménagement exposés à l'occasion d'un achat de seconde main.</p>	<p>- Pas d'imposition fiscale au niveau local en dehors des taxes locales applicables aux sociétés en général (taxes commerciales, taxes provinciales...)</p> <p>- Pas d'impôt spécifique frappant l'investissement maritime au plan local comme au plan national.</p> <p>- Pas d'aide financière à l'action commerciale ou à la restructuration des sociétés maritimes.</p> <p>- Pas d'aide à l'achat des navires d'occasion.</p>
<p>Sources :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Ambassade de France en Belgique 24 mai 85</i>  <i>19 déc 85</i>  <i>25 nov 86</i>  <i>25 nov 87</i></li> <li>- <i>Comité Central des Armateurs de France</i></li> <li>- <i>Enquête CSMM</i></li> </ul>		

**Annexe 6/2 - LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

**DANEMARK**

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>Les armateurs peuvent obtenir pour la construction de navires des prêts à long terme dont :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Montant : 80 % du prix</li><li>. taux : 8 %</li><li>. Durée : 12 ans</li></ul> <p>navires commandés avant la fin 1984 pour livraison avant la fin 1987</p>	

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>Les sociétés peuvent constituer des réserves à concurrence de 25 % du revenu imposable en vue d'investissements nouveaux.  Délai : 6 ans</p> <p>- Impôt sur les sociétés : (I.S.)  . taux : 40 %</p>	<p>- Amortissement dégressif :  . taux : 30 %</p> <p>- Amortissement anticipé :  30 % au total (le maximum d'amortissement annuel est de 15 % et le coût de construction doit être d'au moins 200 000 couronnes danoises.</p> <p>- Réduction de l'amortissement normal :  . l'amortissement anticipé sera réduit du prix d'achat et l'amortissement annuel normal sera calculé sur la base du prix d'achat minoré.</p>	
<p>Sources : - Etude O.C.D.E. 1985  - Ambassade de France au Danemark 8 janvier 1980</p>		

**Annexe 6/3 - LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

**ESPAGNE**

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>Les entreprises d'armement bénéficient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour construction de navires et engins flottants et pour grosse réparation                             <ul style="list-style-type: none"> <li>. de crédit couvrant 85 % de la valeur de la construction après déduction de la prime d'activité;</li> <li>. durée : 12 ans, exceptionnellement 14 ans avec 2 ans de différé</li> <li>. taux : 8 %</li> <li>. garantie : hypothèque prise sur l'objet du crédit.</li> </ul> </li> <li>- pour transformation :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>. de crédit couvrant 75 % de l'investissement.</li> <li>. durée : maximum 8 ans</li> <li>. taux et garantie identiques au paragraphe précédent</li> </ul> </li> </ul> <p>Remarque : ces dispositions sont valables pour les prêts octroyés pendant les années 1987, 1988, 1989 et 1990.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prime d'activité : fonction de la valeur en ECUS du navire. . Taux entre 14 % et 13 %</li> <li>- Prime spécifique : . taux entre 0 et 5 %</li> <li>- Prime de compensation sur tarifs douaniers : initialement : 4,25 % Elle évoluera en fonction des tarifs douaniers CEE.</li> </ul>

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>- Plus-values : Exonération d'impôt si réinvesties dans les 2 ans suivant leur réalisation, 4 ans dans le cadre d'un plan d'investissement agréé (régime général)</p> <p>- Impôt sur les sociétés : taux : 35 %</p>	<p>Amortissement en principe linéaire sur 25 ans</p>	<p>- Prime de restructuration destinée à la constitution d'un fonds de financement de projets de recherche et de développement : . taux : 5 %</p> <p>- Prime au désarmement sans substitution : pour les navires construits avant janvier 1982, exceptionnellement après cette date, et sous certaines conditions : . avant 1978 de 400 pesetas à 1200 pesetas/Tjb suivant le type du bâtiment ;  .entre janvier 1978 et déc.81 500 pesetasTjb</p> <p>- Prime au désarmement avec substitution : pour les navires construits avant 1978, exceptionnellement après cette date et sous certaines conditions : de 2 000 pesetas à 16 000 pesetas/TJB Primes à réévaluation en fonction du pourcentage de substitution et du type de bâtiment.</p> <p>Remarque : ces primes au désarmement sont valables jusqu'en décembre 1988.</p>

**Annexe 6/4 LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

**GRANDE-BRETAGNE**

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>Pour la construction d'un navire dans un chantier anglais, les armateurs peuvent obtenir un crédit garanti par le Gouvernement à concurrence de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. 80 % du prix contractuel</li><li>. au taux nominal : 7,5 %</li><li>. durée : 8,5 ans</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aucune subvention accordée pour l'achat ou l'exploitation d'un navire.</li> <li>- Aucune subvention d'équipement, de démolition, de modernisation</li></ul>

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>- Plus-values : Crédit d'impôt à due concurrence du montant de l'imposition roll over relief (projet) à réinvestir dans l'année de la cession du bien.</p> <p>Déduction de l'impôt sur les dividendes (ACT ("Advance Corporation Tax)).</p> <p>- I.S. : MCT ("Mainstream Corporation Tax") sur tous les bénéfices taxables : taux : 35 %</p>	<p>Amortissement dégressif au taux maximal de 25%</p>	<p>Dans le cadre du Business Expansion Scheme (BES), les investisseurs privés bénéficient de réductions d'impôts lorsqu'ils investissent dans des compagnies privées dont les entreprises maritimes. L'objectif de ce système est d'encourager l'activité économique et les placements à haut risque. (50 000 £ (personne) et 50 000 £ au total/an)</p>
<p>Sources :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comité Central des Armateurs de France <span style="float: right;">26 novembre 1987</span></li> <li>- Ambassade de France en Grande-Bretagne <span style="float: right;">22 janvier 1986</span></li> <li>- Rapport UWISTR relatif aux aides fiscales et à l'investissement en faveur de l'armement naval <span style="float: right;">février 1981</span></li> <li>- Documentation GCBS <span style="float: right;">1988</span></li> </ul>		

**Annexe 6/5 - LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

GRECE

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
Aucune politique d'aide financière à l'armement	

RÉGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>Le système fiscal, assis sur le tonnage du navire, ne prévoit pas l'imposition des plus-values.</p> <p>-Impôt sociétés :</p> <p>. taux : 49 %</p> <p>- Incitations financières et fiscales au rapatriement des navires sous pavillon grec.</p>		
<p>Sources : - Comité Central des Armateurs de France 26 novembre 1987  - Ambassade de France en Grèce 24 décembre 1985  Aides des Etats à leur flotte de commerce (aucun renseignement concret)  La GRECE n'a jamais répondu au questionnaire de l'O.C.D.E. &lt;---&gt; peu de renseignements)</p>		

## Annexe 6/6 LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE

PAYS :

IRLANDE

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS	REGIME FISCAL
<p>- Au cours des 3 derniers budgets aucun crédit n'a été affecté aux différents régimes d'aide aux armateurs au commerce.</p> <p>- Depuis janvier 1987, les armateurs pourront obtenir des prêts à l'investissement pouvant atteindre 25 % du prix d'un navire neuf ou d'occasion &lt; 5 ans.</p>		<p>- Plus-values :  . de cession de navires imposées à un :  ---&gt; taux 80 % quand durée de propriété &lt; 1 an  ---&gt; taux 50 % si durée &gt; 1 et &lt; 3 ans  ---&gt; taux 30 % si durée &gt; 3 ans  ---&gt; taux 10 % si durée &gt; 5 ans</p> <p>- Impôt.Sociétés. :  . taux : 45 %  . taux 35 % si profits peu importants</p> <p>- Impôt sur le bénéfice réalisé sur le fret maritime réduit de 50 à 10 %.</p> <p>- Depuis le 1er janvier 1981, les bénéfices des sociétés irlandaises qui exercent une activité de production de biens et de services financiers en Irlande, sont imposés au taux réduit de 10 % (taux normaux de 40 à 50 %).</p> <p>- La loi de Finances 1987-1988 étend ce régime de faveur aux activités de transport maritime d'au moins 100 Tjb, battant pavillon irlandais et appartenant pour 51 % au moins à des résidents d'Irlande. Ce régime est accordé aux transports maritimes de 1/1/87 au 31/12/2000.</p>
<p>Source : - Ambassade de France en Irlande 28 fév.1986  - Comité Central des Armateurs de France 5 fév.1987</p>		

AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>L'Etat permet aux armateurs de choisir entre un amortissement dégressif à taux libres ou à taux réglementés.</p> <p>- La législation fiscale offre aux armateurs le choix entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. un amortissement accéléré de 100 % applicable au titre de l'année d'acquisition des navires neufs ou d'occasion.</li> <li>. un amortissement dégressif à taux libre (qui peut s'appliquer à 100 %) applicable uniquement aux navires neufs.</li> <li>. un amortissement dégressif à taux réglementés variant entre 10 et 25 % uniquement pour les navires d'occasion.</li> </ul>	<p>Le fret maritime, en tant qu'activité taxée à 10 %, entre dans la catégorie pouvant bénéficier du "Business Expansion Scheme" (ainsi, les salariés des entreprises de ce secteur pourront participer au capital).</p>

**Annexe 6/7 - LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

ITALIE

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>Les armateurs bénéficient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une aide financière semestrielle échelonnée sur plusieurs années et calculée sur le montant des travaux à effectuer (construction, transformation, réparation) ;</li> <li>- 2,75 % du montant de l'investissement par semestre pendant 12 ans pour construction, transformations importantes (3,2 % pour navires (10 000 Tjb);</li> <li>- 2,25 % par semestre pendant 6 ans pour réparations</li> <li>- 1,88 % par semestre pendant 10 ans pour l'achat de navires (10.000 Tjb battant pavillon étranger et dont l'âge est &gt;à 3 ans.</li> <li>- La loi du 5 décembre 1986 prévoit au profit des armateurs de lignes régulières (fret et passages) une aide directe en vue du rétablissement de leur comptes d'exploitation.</li> <li>- Cette loi favorise le groupe FINMARE qui pourra bénéficier pendant 5 ans de la prise en charge par l'Etat du service de la dette (en intérêt et en capital) contractée en vue de financer les investissements nécessaires à l'exploitation de ses lignes. Elle accorde une contribution forfaitaire (40.000 à 15 000 liras par tonne suivant l'âge des bateaux) pour 1986-1988 aux armateurs privés qui exploitent de façon régulière des lignes maritimes ou organisent des croisières</li> </ul>	<p>Les chantiers navals peuvent bénéficier :</p> <p>d'une subvention pour nouvelles constructions ou transformations :</p> <p>Trois taux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. 25 % pour les grands chantiers ;</li> <li>. 15 % pour les chantiers moyens ;</li> <li>. 11 % pour les petits chantiers ;</li> <li>. 10 % pour les travaux de réparation.</li> </ul> <p>- Pour les chantiers du Mezzogiorno :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. au taux de 25 % s'ajoutent 5 points ;</li> <li>. au taux de 15 % s'ajoutent 3 points ;</li> <li>. au taux de 11 % s'ajoute 1 point.</li> </ul> <p>15 % pour travaux de réparation.</p> <p>d'une contribution à fonds perdus égale à 20 % du montant des investissements, visant à accroître la productivité des installations.</p>

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>- Plus-values de cession de navires exonérées si réinvesties dans les 2 ans.</p> <p>. A compter du 1er janvier 1988, l'entreprise pourra soit affecter la plus-value au premier exercice, soit la répartir en parts égales pendant une période allant jusqu'à 10 ans.</p> <p>-Exonération I.S. : 36 %</p> <p>- Exonération impôt local sur le revenu de la fortune 16,2 %</p> <p>- Exonération impôt sur les bénéfices réinvestis ou incorporés au capital.</p> <p>Cette exonération ne concerne que les chantiers installés dans le Mezzogiorno.</p>	<p>- Amortissement linéaire</p> <p>- Pour les travaux effectués sur les navires, le régime d'amortissement de droit commun prévoit une déduction de 5 % à l'ouverture de l'année fiscale, le reste des déductions étant réparti sur 5 ans.</p>	<p>Les chantiers peuvent bénéficier d'une :</p> <p>- Prime à la démolition correspondant à 12,5 % du prix d'acquisition des navires (destinés à la démolition).</p> <p>Les armateurs peuvent bénéficier au titre du renouvellement de leur flotte, d'une prime par Tjb démolie et reconstruite de 50 000 à 100 000 liras suivant l'âge du bateau en démolition ; 50 000 ou 25 000 liras par tonne, s'agissant de travaux de transformation.</p>
<p>Sources : - <i>Ambassade de France en Italie</i> - <i>Comité Central des Armateurs de France</i></p>		<p>23 juin 1987 16 novembre 1976</p>

**Annexe 6/8 LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

R.F.A

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>- Aides aux investissements accordées sous conditions jusqu'à concurrence de 30 % des dépenses effectuées pendant la période du 1/9/1988 au 31/12/1988 pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. rationalisation, modernisation de chantiers navals ;</li> <li>. reconversion vers des activités étrangères à la construction navale (majoration d'un supplément maximal de 5 points).</li> </ul> <p>- Aides à la fermeture des sites accordées du 1/9/1986 au 31/12/1988 pour la prise en charge d'un maximum de 50 % de certaines dépenses sociales et dépenses sociales et de l'amortissement extraordinaire de la valeur comptable résiduelle des installations.</p> <p>- Aides à la construction taux : 12,5 % mais 8 ans sous pavillon allemand.</p> <p>-Crédits à l'exportation . montant : 80 % . durée : 8,5 ans . taux : 8 %</p>	<p>Aux chantiers navals allemands pour la construction ou la transformation de navires de haut niveau technique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. taux : 20 %</li> </ul> <p>(2/3 pris en charge par le gouvernement fédéral ; 1/3 par le Land d'établissement du chantier).</p>

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>- Plus-values :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. exonérées si investies dans l'année ;</li> <li>. en réserve pour achat dans les 4 ans (jusqu'à 80 % des bénéfices comptables de la vente d'un navire</li> <li>. Si le navire de remplacement n'est pas acquis dans l'année qui suit, une réserve en franchise d'impôt peut être constituée à hauteur de 100 %.</li> </ul> <p>Elle doit être utilisée dans un délai de 4 ans.</p> <p>Les plus-values réinvesties sont imposables à concurrence de 80 %.</p> <p>- Impôt Sociétés. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. taux : 36 % sur les bénéfices distribués ;</li> <li>. taux : 56 % sur les bénéfices non distribués.</li> </ul> <p>- Imposition spécifique au transport maritime :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. 80 % du montant des bénéfices tirés par des sociétés allemandes</li> </ul> <p>de l'exploitation de navires battant pavillon allemand sur des lignes internationales, sont soumis à I.S. à un taux réduit de moitié.</p>	<p>- Amortissement linéaire ou dégressif au choix de l'armateur (déductions spéciales d'amortissement ne sont autorisées qu'avec la méthode linéaire).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Durée : 12 ans</li> <li>16 ans (transports de passagers).</li> </ul> <p>-Possible de procéder à l'amortissement à concurrence de 40 % - paiements anticipés.</p> <p>- Amortissement spécial ou exceptionnel : 40 % ne peut être pratiqué que pendant l'année de livraison du navire et pendant les 4 ans suivants, à condition que le navire reste immatriculé sur le registre de la R.F.A pendant au moins 8 ans après son achat ou sa construction, selon le cas, et que la méthode utilisée soit celle de l'amortissement linéaire.</p>	
<p>Sources : - Ambassade de France en R.F.A. 10 novembre 1987  - Commission des Communautés Européennes 30 juillet 1987  - Etude OCDE 1985</p>		

**Annexe 6/9 AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS	PAYS-BAS																
CREDITS SPEC. & BON. D'INTERETS	SUBVENTIONS		REGIME FISCAL														
	<p>soutien à la construction navale</p> <p>Création d'une "réglementation soutien générique 1987" applicable avec effet rétroactif à compter du 1er janvier 1987 selon le principe 1er arrivé - 1er servi</p> <p>Ce soutien prendra la forme d'une subvention dont le montant sera fixé en fonction de la valeur contractuelle du navire :</p> <table border="1" data-bbox="379 761 714 1151"> <thead> <tr> <th>valeur du contrat (x 1M de florins)</th> <th>% de subvention</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>5 - 10</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>10 - 28</td> <td>Augmentant de façon linéaire de 3 à 12 %</td> </tr> <tr> <td>28 - 50</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>50 - 60</td> <td>Augmentant de façon linéaire de 12 à 14 %</td> </tr> <tr> <td>&gt; 60</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ces pourcentages d'aides sont cumulables avec ceux de l'IPZ dans les limites prévues par la VI<sup>ème</sup> directive CEE</p>		valeur du contrat (x 1M de florins)	% de subvention	0-5	0	5 - 10	3	10 - 28	Augmentant de façon linéaire de 3 à 12 %	28 - 50	12	50 - 60	Augmentant de façon linéaire de 12 à 14 %	> 60	14	<p>- Plus-values :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. exonérées si réinvesties dans l'année qui suit la date de cession du bien</li> <li>ou</li> <li>. en réserve pour achat d'un navire dans les 4 ans après cession du précédent.</li> </ul> <p>- I.S. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. taux : 43 %</li> </ul> <p>pour presque tous les investissements commerciaux réalisés aux Pays-Bas, il est prévu dans certaines conditions une déduction spéciale de l'impôt au titre des investissements égale à 12 % du prix d'achat net.</p> <p>Lorsque l'impôt qui doit être versé est &lt; à la déduction fiscale de 12 % au titre des investissements, la différence nette est remboursée</p>
valeur du contrat (x 1M de florins)	% de subvention																
0-5	0																
5 - 10	3																
10 - 28	Augmentant de façon linéaire de 3 à 12 %																
28 - 50	12																
50 - 60	Augmentant de façon linéaire de 12 à 14 %																
> 60	14																
<p>Source :</p> <p><i>Amb.de Fce aux PB</i> 14/5/87</p> <p><i>Etude OCDE</i> 17/9/85</p> <p><i>Enquête CSMM</i> 85/88</p>	<p>La politique de soutien à la marine est conduite avec le souci de coordonner l'IPZ et le "soutien générique" et d'améliorer les possibilités du pays d'exporter des navires</p>																

AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>- Choix entre méthode linéaire et dégressive</p> <p>. amortissement dégressif taux 12 à 18 % durée 12 à 20 ans</p> <p>. amortissement linéaire taux 5 à 8 % durée 20 à 16 ans</p>	<p>- Prime à l'investissement IPZ reprise en 1986 et applicable jusqu'au 1/1/90</p> <p>. accordée aux navires d'une longueur &gt; 25 m destinés à la navigation maritime ou à des travaux en mer.</p> <p>. montant : 5 % de l'investissement pendant 5 ans.</p> <p>L'aide nette apportée dans le cadre de l'IPZ est en fait inférieure aux 5 x 5 % en raison de la soumission à l'impôt de cette aide et du rythme réel des paiements.</p> <p>. Conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'armateur doit exercer sa profession aux Pays-Bas depuis le 1/1/81</li> <li>- les compagnies étrangères peuvent bénéficier de cette aide</li> </ul> <p>. s'il s'agit de la construction de navires technologiquement très avancés dans un secteur où les Pays-Bas sont non représentés ;</p> <p>. s'il s'agit d'un investissement ayant une influence structurelle sur l'activité de la flotte néerlandaise.</p> <p>Le navire devra être enregistré aux Pays-Bas pendant 6 ans au moins et porter le pavillon néerlandais ;</p> <p>. si achat du navire : montant de l'investissement au moins 3.500.000 florins et âge &lt; 5 ans ;</p> <p>. si pas achat : tonnage &gt; 4.000 Tjb ; montant d'au moins 900.000 florins tonnage &lt; 4.000 Tjb ; montant d'au moins 350.000 florins Age &lt; 6 ans</p> <p>. A titre temporaire : IPZ a été portée en 1987 de 5 x 4 % à 5 x 5 %.</p>

## Annexe 6/9 (suite)

### L'I.Z. "Investeringspremieregeling Zeescheepvaart 1987"

#### I - LA REGLEMENTATION

Suivant l'article 79 du budget du Ministère des Transports pour 1988 le soutien au pavillon néerlandais est essentiellement constitué par l'I.Z. Le texte de base est le règlement du 30 décembre 1986 "Investeringspremieregeling Zeescheepvaart 1987" Staats-courant 252 du 31 décembre 1986 page 16) complété le 3 juin 1987 : (Staatscourant 107 du 8 juin 1987 page 4).

L'I.Z. est accordée en cas d'investissement sous forme de navires pour la navigation maritime d'une longueur d'au moins 25 m, battant pavillon néerlandais, et qui au cours d'une période de 2 ans sont effectivement employés pour la navigation maritime pendant au moins 12 mois. L'I.Z. est également accordée pour les investissements offshore, le dragage, le remorquage et le sauvetage.

Le règlement est applicable jusqu'au 1er janvier 1990.

L'aide est égale à 25 % de l'investissement. Elle est versée par cinquième (5 % chaque année) La première étant payable dans les deux mois suivant l'intervention de la décision définitive d'accorder ladite aide. L'investissement doit correspondre aux conditions ci-après :

- amélioration de la flotte néerlandaise ;
- coût de l'investissement : 4 000 000 florins minimum ;
- ce montant est réduit à 2,5 millions florins pour les navires de 4.000 t non-destinés à la navigation maritime ;
- l'investissement doit exercer la profession d'armateur néerlandais depuis le 1/1/1981 ;
- l'investissement ne doit pas entraîner de surcapacité ;
- l'investisseur doit être en bonne situation financière et l'investissement présenter des chances réelles de rentabilité ;

En revanche, l'aide est notamment refusée si :

- le navire acheté a plus de 3 ans ;
- le navire non-destiné à la navigation maritime a plus de 6 ans au moment de la demande de remise en état ;

- l'investissement consiste en du matériel de secours embarqué ;
- si, et sous réserve des directives européennes en la matière, la commande est attribuée à un chantier naval étranger alors qu'une offre néerlandaise était satisfaisante ou si cette dernière n'a pas été sollicitée à temps ;
- l'investissement a déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre d'une réglementation antérieure de l'I.Z..

L'aide se cumule avec celle prévue à l'article 61 a 2<sup>e</sup> de la loi sur l'impôt sur les revenus de 1964.

Le navire ouvrant droit au bénéfice de l'aide doit naviguer au moins 3 ans sous pavillon national. Il doit être au service d'un armement néerlandais et, sous réserve des règles communautaires, avoir un équipage néerlandais.

Les sommes versées sous forme d'aide sont remboursables en cas de violation de ces dispositions. Divers coûts et frais peuvent s'y ajouter.

Le Directeur Général de la Navigation et des Affaires Maritimes est chargé d'instruire les demandes qui sont soumises à l'appréciation d'une commission d'experts.

Si l'investissement envisagé n'est pas exprimé en florins, le ministre des Transports peut fixer un cours de conversion.

Le Ministre peut modifier la réglementation ci-dessus si, au cours d'une année civile, le total des investissements susceptibles de bénéficier de cette aide dépasse 800 millions de florins.

## II - LES ASPECTS BUDGETAIRES

Les fonds prévus par le budget des transports sont les suivants

1983	77 452 milliers de florins
1984	148 450 milliers de florins
1985	130 118 milliers de florins
1986	124 467 milliers de florins
1987	182 250 milliers de florins
1988	148 800 + 54 000

Il résulte des explications du budget 1988 que 54 millions de florins ont été transférés du budget des postes (qui relève du même ministre) en budget des affaires maritimes et plus précisément sur l'article consacré à l'I.Z.

A titre de comparaison sont indiqués les montants de crédits accordés à l'ensemble du secteur intitulé : "Navigation et affaires maritimes".

1983	373 701 millions de florins
1984	448 493 millions de florins
1985	419 789 millions de florins
1986	413 880 millions de florins
1987	481 947 millions de florins
1988	231 723 millions de florins

Dans un train de mesures budgétaires le gouvernement propose de modifier sur deux points essentiels le système de l'I.Z. :

- réduction de 50 millions de florins du montant de l'aide budgétaire
- suppression de la WIR (Wet op Investeringspremieregeling) qui suivant le directeur de l'association néerlandaise des armateurs représente 9 % des 25 % totaux de l'I.Z.

Par ailleurs, suivant des informations publiées le 23 mars dans la presse économique, le montant des commandes de 800 millions de florins, prévu comme plafond pour l'application de l'I.Z., serait déjà dépassé.

Les discussions vont donc se poursuivre sur ces points entre le gouvernement et les armateurs.

Suivant la même source, 54 bateaux de la classe 6.000 Tx de jauge brute auraient renoncé au pavillon néerlandais, réduisant ainsi le nombre des immatriculations à 383.

**Annexe 6/10 LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS :

**PORTUGAL**

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>Les aides financières publiques consenties aux armateurs sont uniquement constituées de bonifications d'intérêts sur les emprunts à long terme contractés pour l'achat de bâtiments neufs :</p> <p>. montant : variable selon les types de navires et entreprises ; mais le montant ne peut ramener le coût du crédit en dessous de celui prévu par l'arrangement OCDE</p> <p>. sur un taux de base des crédits à plus de 5 ans (actuellement 18 %) la bonification peut atteindre de 10 à 15 points, le coût de crédit étant ramené à 15 ou 20 %.</p> <p>REMARQUE : jamais utilisé</p>	<p>- possibilité d'obtenir un contrat, même si le prix proposé est supérieur à ceux du marché international dans la limite de 15 % ;</p> <p>- disposition légale de subvention dans le cas d'exercice déficitaire pour le cabotage Assores-Madeira</p> <p>REMARQUE : jamais utilisé</p>
<p><b>SOURCES :</b></p> <p>- Ambassade de France au Portugal      23-Oct-85</p> <p>- Etude O.C.D.E.                              1985</p>	

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- pas d'avantages fiscaux particuliers ;</li> <li>- pas d'imposition directe du patrimoine ;</li> <li>- Impôts Sociétés :   . taux : 45 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortissement linéaire</li> <li>- Provisions spéciales pour amortissement.</li> </ul> <p style="text-align: center;">Dans le cas d'une usure plus rapide que la normale, un accroissement de 50 % au plus du taux fixe applicable peut être autorisé.</p>	

**Annexe 6/11 - LES AIDES PUBLIQUES DANS LA CEE**

PAYS : **NORVEGE (référence extérieure)**

CREDITS SPECIAUX ET BONIFICATIONS D'INTERETS	SUBVENTIONS
<p>- Pour la construction de navires, possibilité d'obtenir des crédits :</p> <p>. Quotité : 80 %</p> <p>. durée : 8,5 ans mais s'appliquent à des crédits de 12 ans avec 3 ans de différé</p> <p>. taux : 8 %</p>	<p>Pas de subvention.</p> <p>Excepté les prêts accordés au dessous du taux du marché (de 3 à 6 %) pour la construction dans des chantiers norvégiens de bâtiments neufs destinés aux lignes intérieures</p> <p>L'organisme chargé de mettre en place ces crédits est le Laneinstitutet for skipsbuggerierne (Oslo)</p>
<p>Sources : - Etude OCDE</p> <p>- Enquête CSMM</p>	<p>1985</p> <p>1988</p>

REGIME FISCAL	AMORTISSEMENTS	AUTRES
<p>- Plus-Values : Exonération plus-values de cession sous réserve de ré-investissement dans les 8 ans.</p> <p>- Impôts Sociétés. : . taux : 50,8 % sur les bénéfices non distribués (27,8 % sont pour l'Etat et 23 % des taxes locales pour les communes et les départements).</p> <p>- Pas de taxation locale spécifique à la Marine Marchande.</p>	<p>La Norvège a institué un régime spécifique aux navires autorisant un amortissement dégressif de la valeur du navire au taux spécifique de 25 %.</p> <p>- Amortissement anticipé autorisé dans la limite de 25 % du prix d'achat ramené à 15 % pour une seule année.</p> <p>- Réduction de l'amortissement normal : L'amortissement anticipé sera réduit du prix d'achat et l'amortissement annuel normal sera calculé sur la base du prix d'achat minoré.</p>	

**LA FISCALITE MARITIME DANS  
L'EUROPE COMMUNAUTAIRE**

par

**Jacques RIBIERE**

Vice-Président-Directeur-Général  
de la Compagnie Générale Maritime

et

**Marie-Thérèse THOMAS et Raymond ALRIC**

Chargés de missions à la Compagnie Générale Maritime

**RESUME**

Conformément au mandat qui lui a été donné, le groupe de travail a examiné les législations fiscales applicables aux entreprises de transport maritime et aux personnels navigants dans les Etats Membres de la CEE. Il a étendu son champ d'investigation à la Norvège, en raison de l'importance de ce pays dans le secteur des transports maritimes et de l'existence de régimes particuliers, notamment dans le cadre du NIS (Norwegian International Ship Register). Ce rapport a été établi en fonction des informations disponibles. L'absence d'un pays dans certains chapitres ne signifie donc pas nécessairement qu'aucune disposition n'existe dans ce pays mais que l'information n'est pas connue. Cela sera signalé dans chaque rubrique.

**ABSTRACT**

*According with mandate given; the working group has examined EEC member states taxation laws enforcable to shipping companies and sea-farers. Norway has been also studied; given its leading role in shipping and the existence of a particular regime: the NIS (Norwegian International Ship Register).*

*This report has been built in regard with the available informations. The fact that one country or an other may not be mentioned in some chapters does not necessarily mean the absence of any legal provisions in this country; but only that information is not available. This will be noticed in each subpart.*

## **SOMMAIRE**

### **1 COMPARAISON DES STRUCTURES DE LA FISCALITE DANS LES 12 ETATS MEMBRES ET LA NORVEGE.**

1.1 Total des prélèvements obligatoires par  
rapport au I.B.

1.2 Prélèvements obligatoires supportés par les entreprises

### **2 REGIME FISCAL APPLICABLE AUX ENTREPRISES.**

2.1 Amortissement des navires

2.2 Provisions pour reclassification et répartitions  
-Réserves

2.3 Plus-values de remploi

2.4 Aides fiscales à l'investissement maritime

2.5 Imposition des compagnies maritimes

2.6 Fiscalité locale des entreprises.

### **3 REGIME FISCAL DES PERSONNELS NAVIGANTS (IMPOT SUR LE REVENU).**

### **4 REGISTRES "BIS", OFFRANT DES AVANTAGES FISCAUX**

4.1 Danemark (DIS)

4.2 Ile de Man

4.3 Norvège (NIS)

### **CONCLUSION**

# 1 COMPARAISON DES STRUCTURES DE LA FISCALITE DANS LES 12 ETATS MEMBRES DE LA CEE ET LA NORVEGE

## 1.1 TOTAL DES PRELEVEMENTS OBLIGATOIRES PAR RAPPORT AU P.I.B.

*Les pays dont les prélèvements fiscaux sont supérieurs à 30 % du PIB.*

Ce sont des pays du Nord de l'Europe : Belgique, Danemark, Luxembourg, Norvège et Royaume-Uni. A l'exception de l'Irlande, les cinq autres pays ont une structure fiscale basée en priorité sur les impôts directs.

*Les pays dont les prélèvements fiscaux sont inférieurs à 30% du PIB.*

Il s'agit de la France, des Pays-Bas, de la RFA et des quatre pays méridionaux l'Espagne, la Grèce, l'Italie et le Portugal.

Le classement global fait apparaître de grandes disparités dans le poids des prélèvements obligatoires supportés par les entreprises, tous secteurs d'activité confondus; par ailleurs, il recouvre des réalités très différentes dans la structure de ces charges.

La France, première au classement général en 1986 avant la Norvège qui la précédait antérieurement, est très largement en tête pour les charges sociales, avec un taux presque deux fois supérieur à celui de ses principaux partenaires. En revanche, l'impôt sur les sociétés en France apparaît très faible et comparable à celui des pays les moins développés de la CEE. Ce faible poids apparent n'est pas la conséquence du taux de cet impôt, comparable à celui des autres pays du nord de l'Europe (45% en 1987, 42% en 1988), mais à son assiette, de nombreuses entreprises n'acquittant pas cet impôt du fait de leurs résultats déficitaires.

Conformément à la structure de la fiscalité, on retrouve un rendement élevé de l'impôt sur les sociétés en Norvège, au Luxembourg et au Royaume-Uni.

En ce qui concerne les charges sociales payées par l'employeur, entre les deux extrêmes (France : 12,10 % et Danemark : 0,60 %), on trouve deux groupes de pays , l'un avec des taux situés

entre 7 et 9 % constitué par la Belgique, l'Espagne, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas et la RFA, l'autre avec des taux inférieurs à 6 % comprenant la Grèce, Danemark, le Luxembourg et le Royaume-Uni. Pour ce dernier , il faut noter que les cotisations sociales sont fiscalisées.

Globalement, Ces prélèvements obligatoires s'échelonnent de 14,40 % pour la France à 3,70 % pour le Danemark. Dans 7 pays , le total des prélèvements obligatoires supportés par les entreprises est supérieur à 10 % . Sont en dessous du taux moyen qui se situe à 9,68 %, la RFA, le Royaume-Uni, la Grèce, l'Irlande et le Danemark. Le faible poids de ces prélèvements obligatoires au Danemark constitue sans doute un facteur important de la situation favorable des armements danois au sein de la CEE.

Il est intéressant de noter que le Luxembourg arrive en 3ème position (avec une répartition assez équilibrée entre impôt sur les sociétés et charges sociales) alors que la création d'un pavillon Luxembourgeois est envisagée pour améliorer la compétitivité des flottes européennes.

**PRELEVEMENTS OBLIGATOIRES SUPPORTES  
PAR LES ENTREPRISES  
ANNEE 1986  
(% PIB)**

Pays	Prélèvements obligatoires fiscaux (hors Sécurité Sociale)	Prélèvements obligatoires fiscaux et sociaux
Belgique	30,1	45,4
Danemark	49,0	50,6
Espagne	18,5	30,4
France	25,3	44,2
Grèce	24,7	36,7
Irlande	34,5	40,2
Italie	23,8	35,9
Luxembourg	31,6	42,4
Pays-Bas	26,2	45,5
Portugal	23,3	32,4
R.F.A.	23,6	37,5
Royaume-Uni	32,0	39,0

Source : Statistiques OCDE (1965-1987)

**PRELEVEMENTS OBLIGATOIRES SUPPORTES PAR LES ENTREPRISES**  
**ANNEE 1986**  
 (% PIB)

	I.S.	Charges sociales payées par employeur	TOTAL
France	2,30	12,10	14,40
Norvège	6,60	7,40	14,00
Luxembourg	7,10	5,90	13,00
Italie	NC (3,2 en 1986)	8,90	- - -
Pays-Bas	3,30	7,90	11,20
Belgique	3,00	7,80	10,80
Espagne	1,80	8,90	10,70
RFA	2,20	7,20	9,40
Royaume Uni	4,00	3,60	7,60
Grèce	1,40	5,20	6,60
Irlande	1,40	3,70	5,10
Danemark	3,10	0,60	3,70
Portugal	NC	6,00	- - -

NC : Chiffres 1986 non communiqués à l'OCDE

## 2 REGIME FISCAL APPLICABLE AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT MARITIME

### 2.1 L'AMORTISSEMENT DES NAVIRES

#### 2.1.1 *Amortissement anticipé des navires avant leur livraison.*

Cinq pays autorisent l'amortissement des navires pendant leur construction, trois d'entre eux prennent en compte les acomptes versés (Belgique, France, RFA), les deux autres le coût total de la construction (Danemark et Norvège).

##### 2.1.1.1 Amortissement anticipé sur la base des acomptes versés.

**Belgique** Dès la signature du contrat et à la condition que les acomptes soient inscrits en comptabilité, leur montant peut être amorti au titre de l'exercice de versement.

**France** Les entreprises sont autorisées à pratiquer un amortissement dès la clôture de l'exercice précédant celui de la livraison, à la condition que le navire ait été mis sur cale, cet amortissement ne devant être calculé que sur le montant des dépenses engagées et payées.

**R.F.A.** Un amortissement égal à 40 % du montant des acomptes versés avant la livraison est autorisé. Toutefois, cet amortissement ne peut créer un déficit excédant 15 % du prix d'achat du navire. En cas de dépassement, l'amortissement est réduit afin que le déficit ne dépasse pas 15 %.

##### 2.1.1.2 Amortissement anticipé sur le prix total d'acquisition

Le Danemark et la Norvège ont institué un amortissement anticipé du coût d'acquisition des navires, sans référence au montant des acomptes versés. Dans ces deux pays, à partir de la date de signature du contrat d'acquisition du navire, les armateurs ont la possibilité de procéder à l'amortissement par anticipation de 30 % du prix d'achat, dans la limite de 15 % par an.

## *2.1.2 Amortissement après livraison*

### **2.1.2.1 Calcul de la base**

2.1.2.1.1 En règle générale, il est permis d'amortir la totalité du prix d'origine inscrit à l'actif du bilan. Toutefois en RFA et en Espagne, le coût d'origine est minoré d'un montant égal à une valeur à la ferraille forfaitaire ; par contre, au Royaume-Uni, le maximum de l'amortissement autorisé ne peut dépasser le coût d'origine diminué de la valeur réelle à la ferraille, les annuités étant calculées sur le coût d'origine, à l'exception de la dernière.

2.1.2.1.2 Dans cinq pays (RFA, Belgique, France, Pays-Bas, Royaume-Uni), toute aide fiscale à la construction doit être déduite du prix d'achat pour la détermination des annuités d'amortissement. En Espagne et au Portugal, cette déduction n'est pas obligatoire. Au Danemark, les subventions à la construction doivent être prises en compte dans le revenu imposable.

### **2.1.2.2 Durée de l'amortissement**

La durée d'amortissement diffère selon les pays et dans certains cas selon le type de navires et se situe entre 8 ans (Belgique, France) et 25 ans (Espagne). (Voir tableau récapitulatif).

### **2.1.2.3 Taux**

Les taux d'amortissement varient aussi d'un pays à l'autre, se situant pour la plupart entre 10 et 30 %. (Voir tableau récapitulatif).

### **2.1.2.4 Régime d'amortissement**

Les régimes d'amortissement des navires, en vigueur en Europe, sont d'une grande diversité.

#### ***2.1.2.4.1 Quatre Etats offrent le choix entre les systèmes dégressif et linéaire :***

France

Le régime linéaire constitue le mode normal d'amortissement. Chaque annuité est égale au chiffre obtenu en divisant la valeur d'inscription à l'actif par le nombre d'années d'utilisation du bien. L'amortissement dégressif est d'usage facultatif pour les navires

neufs et d'occasion. Cette méthode permet de déduire les annuités importantes lors des premières années, celles-ci se réduisant en fin d'utilisation. Pour ce faire, on applique à une base, dont la valeur décroît d'année en année, un taux constant d'amortissement. La législation autorise un taux maximum de 31,25 % pour une durée de 8 ans. Les entreprises ont la possibilité de passer de l'amortissement linéaire à l'amortissement dégressif et inversement. Par exception à la règle générale, les navires achetés d'occasion peuvent donc être amortis selon le mode dégressif.

#### Luxembourg

Les navires inscrits à l'actif du bilan d'une entreprise résidente du Luxembourg peuvent être amortis :

- selon la méthode linéaire, en tenant compte de la durée prévisible d'utilisation ;

ou

selon la méthode dégressive ; le taux ne pouvant dépasser 20% ou le double du taux linéaire.

Il s'agit de règles de droit commun.

#### Pays-Bas

L'amortissement des navires s'effectue selon les règles de droit commun. Le calcul des amortissements peut-être effectué selon la méthode linéaire ou selon la méthode dégressive. En règle générale, les taux d'amortissement linéaire des navires varient entre 5 et 8 % (20 et 16 ans). Les taux du régime dégressif vont de 12 à 16 %.

#### R.F.A.

La RFA accorde deux types d'amortissement cumulatifs :

- un amortissement exceptionnel égal à 40 % du coût d'acquisition, pratiqué sur l'année d'acquisition et les quatre années suivantes sur la valeur résiduelle ;

ou

- un amortissement de droit commun qui peut-être linéaire ou dégressif, au choix de l'armateur.

Les durées d'amortissement sont les suivantes :

	linéaire	Dégressif
Transports de passagers	16 ans (6%)	18,75%
Autres navires	12 ans (8%)	25%

*2.1.2.4.2 Deux Etats, l'Irlande et le Royaume-Uni, permettaient aux armateurs de choisir entre un amortissement dégressif à taux libres ou à taux réglementés.*

Les législations fiscales irlandaise et britannique offraient aux armateurs le choix entre :

un amortissement accéléré de 100 % applicable au titre de l'année d'acquisition des navires neufs ou d'occasion.

-Au Royaume-Uni, cette déduction initiale qui pouvait également porter sur les acomptes, s'est appliquée pour la dernière fois aux navires acquis au cours de l'année fiscale 1984-1985 ;

un amortissement dégressif à taux réglementés, seul régime actuellement en vigueur :

-25 % au Royaume-Uni (régime de droit commun applicable à tous les navires) ;

-variant entre 10 et 25 % en Irlande uniquement pour les navires d'occasion.

Le choix de l'entreprise entre ces différents régime dépendait des possibilités d'imputation des amortissements sur les résultats d'exploitation d'un ou plusieurs exercices.

*2.1.2.4.3 Deux Etats, le Danemark et la Norvège, ont institué un régime spécifique aux navires, autorisant un amortissement dégressif de la valeur des navires au taux de 30 %.*

*2.1.2.4.4 Deux Etats, l'Espagne et la Belgique, retiennent l'amortissement linéaire ou semi-linéaire des navires :*

En Espagne, les navires sont amortissables uniquement selon le régime linéaire sur une période maximum de 25 ans (régime de droit commun). Toutefois, les armateurs ont la possibilité d'amortir les navires au taux de 6 %, ce qui ramène la durée à environ 17 ans.

La Belgique, en revanche, limite à huit ans la durée de l'amortissement linéaire. Mais seule la base d'amortissement (le coût d'acquisition initial) est constante. Les taux sont décroissants : 20 % la première année, 15 % les 2ème et 3ème années et 10 % de la 4ème année à la huitième année.

## 2.2 PROVISIONS POUR RECLASSIFICATION, REPARATIONS ET RESERVES

### 2.2.1 Provisions pour reclassification et réparations

#### 2.2.1.1 Objet

Des provisions pour reclassification et réparations, dont le montant est déterminé, soit par les dépenses réellement engagées, soit par estimation préalable, peuvent être constituées en exonération d'impôt par les armateurs.

#### 2.2.1.2 Condition d'application

##### Belgique et Pays-Bas

La provision est constituée par fractions annuelles égales au nombre d'années compris entre deux révisions importantes du navire (dix ans maximum en Belgique). Cette méthode répartit de manière sensiblement linéaire la déduction fiscale de la provision.

##### France

Les provisions, dont l'objet est limité aux opérations de reclassification, peuvent être constituées sur 4 ans.

##### Italie

Les dépenses prévisibles d'entretien périodique et de grandes révisions peuvent être provisionnées en franchise d'impôt à hauteur de 5 % de la valeur du navire inscrite au bilan.

##### Espagne

Pas de conditions particulières.

*Dans les cinq Etats, lorsque le montant des dépenses engagées excède le montant de la provision initiale, une dotation complémentaire peut être effectuée.*

*A l'inverse, la fraction de la provision excédant le montant des dépenses effectives est réintégrée dans le résultat imposable.*

Les informations concernant les autres pays ne sont pas disponibles.

### 2.2.2 Réserves

Les réserves pour risques non couverts par l'assurance aux tiers sont autorisées en Norvège où elles peuvent correspondre au montant des primes économisées.

## 2.3 PLUS-VALUES DE REMPLOI

La plupart des pays européens exonèrent ou reportent l'imposition des plus-values tirées de la cession des navires. Ces régimes de faveur sont subordonnés au emploi du gain dans l'acquisition d'un nouveau navire, généralement dans des délais assez courts. La plus-value de emploi vient généralement en déduction de la valeur amortissable du bien acquis en emploi.

### 2.3.1 Cinq Etats exonèrent la plus-value de emploi

#### Belgique

La plus-value de cession est exonérée si elle est réinvestie dans un délai de trois ans.

#### Espagne

Le délai de emploi est de deux ans, porté à quatre ans si le quart de la plus-value est réinvesti dans les deux ans dans le cadre d'un plan d'investissement agréé.

#### Norvège

La plus-value de cession des navires est exonérée à la condition qu'elle soit réemployée dans un délai de 6 ans.

#### Pays-Bas

Le emploi doit être effectué dans l'année qui suit la date de cession du bien. A défaut, la plus-value est portée à un compte de réserve qui devra être employé pour l'acquisition d'un nouveau navire dans le délai de quatre ans après la cession du précédent.

#### R.F.A.

L'exonération de la plus-value ne porte que sur 80 % du bénéfice comptable de la vente d'un navire. Si le navire de remplacement n'est pas acquis dans l'année qui suit, une réserve en franchise d'impôt peut être constituée à hauteur de 100 %. Elle doit être utilisée dans un délai de 4 ans.

### 2.3.2 *Trois Etats reportent l'imposition de la plus-value à la date de cession du bien acquis en remploi.*

#### Italie

Le réinvestissement de la plus-value doit être effectué dans les 2 ans qui suivent la date de cession.

#### Danemark et Royaume-Uni

Le nouveau navire doit avoir été acquis :

- dans l'année qui précède la cession de l'ancien navire
- ou dans les 3 ans qui suivent cette cession.

#### Irlande

L'imposition de la plus-value est reportée à la cession d'un nouveau navire non remplacé, ce qui équivaut à maintenir l'exonération tant que l'armateur renouvelle sa flotte en partie par réinvestissement des gains de cession.

## 2.4 AIDE FISCALE A L'INVESTISSEMENT MARITIME

Depuis 1978, les Pays-Bas ont mis en place un système d'incitation à l'investissement en certains domaines, dont l'armement naval.

Les investissements réalisés postérieurement au 1er Janvier 1984 qui portent sur des navires battant pavillon néerlandais ouvrent droit à une aide fiscale égale à 12,5 % du coût de l'investissement (antérieurement à cette date le taux de l'aide a varié de 12 à 15 % selon les périodes).

L'aide fiscale prend la forme d'un crédit d'impôt ou d'une allocation en espèces, si l'imputation n'est pas possible.

En l'absence d'informations, il ne semble pas que des systèmes similaires existent dans les autres pays.

## 2.5 IMPOSITION DES COMPAGNIES MARITIMES

### 2.5.1 *Taux général de l'impôt sur les bénéfices*

D'une manière générale, les bénéfices des compagnies maritimes sont taxés comme tous bénéfices et donc assujettis à l'impôt sur les sociétés.

Le système de déduction des reports déficitaires s'applique aux compagnies maritimes comme aux autres entreprises et leur fluctuation d'activité lui font prendre une grande importance.

Les taux de l'impôt sur les sociétés s'échelonnent entre 35 % et 56 % selon les pays (voir tableau récapitulatif).

### *2.5.2. Imposition spécifique au transport maritime*

Quatre Etats européens, l'Irlande, la Grèce, la Norvège et la R.F.A., ont institué des régimes d'imposition à taux réduit ou d'exonération des bénéficiaires tirés des activités du transport maritime.

**Irlande** - Depuis le 1er Janvier 1981, les bénéficiaires des sociétés irlandaises qui exercent une activité de production de biens et de services financiers en Irlande, sont imposés au taux réduit de 10 % (au lieu des taux normaux de 40 ou 50 %). La loi de finances 1987-1988 étend ce régime de faveur aux activités de transport maritime de marchandises ou de passagers, assurées par des navires d'au moins cent tonneaux de jauge brute, battant pavillon irlandais et appartenant pour 51 % au moins à des résidents irlandais. Ce régime est accordé aux transports maritimes du 1er janvier 1987 au 31 décembre 2000.

**Grèce** - La loi actuelle datant de 1975 a mis en oeuvre un impôt calculé suivant un barème correspondant au tonnage et à l'âge du navire qui exonère les armateurs de toute obligation fiscale au regard de l'impôt sur les bénéficiaires.

#### *Navires battant pavillon grec*

Pour l'application de cet impôt, les navires sont classés en deux catégories. La première comprend les navires de commerce jaugeant plus de 100 tonneaux, la deuxième les bateaux de pêche et embarcations de moins de 100 tonneaux. L'impôt est payable en dollars ou en livres sterling.

En outre, certaines exonérations ou réductions sont prévues :

- les navires de 1ère catégorie construits en Grèce et battant pavillon grec sont exonérés de cet impôt pendant les six premières années ;
- l'impôt est réduit de 50 % lorsque les navires assurent des liaisons régulières en trafic international ;
- les navires âgés de moins de 20 ans qui ont été réparés ou transformés en Grèce, ouvrent droit à une réduction de l'impôt forfaitaire égale à 50 % du montant des dépenses, dans la limite de

100 dollars par an, pendant 6 ans, à la condition que ces dépenses aient été réglées en devises étrangères.

Navires battant pavillon étranger

Les sociétés maritimes étrangères, établies en Grèce par l'intermédiaire de succursales, bénéficient d'un régime d'exonération des bénéfices qu'elles tirent de leur flotte sous pavillon étranger exerçant hors de Grèce.

En revanche, les bénéfices tirés de l'activité exercée en Grèce par une société maritime étrangère sont imposables dans les conditions de droit commun.

**Norvège** - La Norvège a créé un régime d'exonération des bénéfices tirés de l'exploitation des navires enregistrés au NIS (Norwegian International Ship Register) et appartenant à des sociétés dont la direction effective est située hors Norvège.

Les sociétés, dont la direction effective se trouve en Norvège, sont, quant à elles, imposées aux conditions du droit commun.

**R.F.A.** - Sur le montant des bénéfices tirés par des sociétés allemandes de l'exploitation de navires battant pavillon allemand sur des lignes internationales 80 %, sont soumis à l'impôt sur les sociétés à un taux réduit de moitié.

## 2.6 FISCALITE LOCALE DES ENTREPRISES

Dans trois Etats-membres de la CEE, les sociétés sont assujetties à des taxes locales (taxe professionnelle en France et au Luxembourg, *Gewerbesteuer* en RFA), qui, en totalité ou partiellement, ne sont pas assises sur les bénéfices.

**France** - La base de la taxe professionnelle est constituée de deux éléments, à savoir la valeur locative des immobilisations corporelles utilisées pour les besoins de la profession et 18 % des salaires versés au personnel de l'entreprise.

Pour les compagnies maritimes, la taxe est établie à partir de la valeur locative des navires et des salaires des équipages. Pour tenir compte du fait que ces compagnies opèrent principalement à l'étranger, il est prévu qu'elles soient imposées forfaitairement sur un minimum de 10 % de la base d'imposition, même si la valeur ajoutée de la compagnie n'est générée qu'à hauteur de 2 % sur le territoire national, ce qui est le cas général pour les compagnies au long cours. Dans le cadre du plan pour la Marine Marchande, les Pouvoirs Publics ont décidé de rembourser 66 % de la taxe professionnelle maritime acquittée par les entreprises en 1987 et

1988. Ce remboursement intervient sous forme de subvention d'exploitation taxable à l'IS au taux de droit commun.

**Luxembourg** - La taxe professionnelle est assise sur 0,2 % de l'actif net.

**R.F.A.** - La *Gewerbesteuer* est assise sur 5 % du bénéfice et 0,2 % du capital de l'entreprise.

### 3 REGIME FISCAL DES PERSONNELS NAVIGANTS

Seuls quatre pays ont un système de taxation spécifique pour les personnels navigants. En GRECE et au Royaume-Uni, ce régime est également applicable à d'autres catégories de salariés non-marins mais se trouvant dans des conditions similaires.

**Danemark** - Les navigants embarqués sur des navires battant pavillon danois et opérant sur des trafics internationaux ou nationaux bénéficient d'une taxation particulière remplaçant les différents impôts sur le revenu.

Un montant forfaitaire mensuel est déductible du revenu (environ 2500 couronnes danoises pour le transport international).

Avec un revenu comparable, un navigant paie environ 2/3 de l'impôt sur le revenu supporté par un salarié travaillant à terre.

**Grèce** - Les marins grecs sont imposés au taux de 5,5 % sur leurs revenus, contre des taux s'échelonnant (au-delà d'une franchise de 100 000 Dr) de 12 % à 63 % pour les autres salariés. Ils bénéficient en outre de l'exonération des taxes de mutation sur les biens fonciers et immobiliers achetés avec des devises étrangères.

Sont exonérés d'impôt sur le revenu les salaires versés aux équipages de nationalité étrangère employés sur des navires battant pavillon étranger par des sociétés étrangères implantées en Grèce ( succursales ) qui n'y réalisent aucune activité.

**Norvège** - Les salaires versés aux navigants sur les navires exploités ou propriété de Norvégiens sont taxés selon des dispositions particulières.

Tous les navigants peuvent déduire certains frais professionnels notamment les cotisations de retraite. Les navigants employés dans les trafics internationaux bénéficient d'une réduction d'impôt.

**Pays-Bas** - A compter du 1er janvier 1989, un abattement de 35 % sera appliqué sur les salaires des marins navigants au service d'un armateur établi aux Pays-Bas qui exploite en majorité des navires sous pavillon néerlandais. Cette disposition est au bénéfice de l'armateur.

#### **4 REGISTRE "BIS"** **(offrant des avantages fiscaux)**

##### **4.1 DANISH INTERNATIONAL SHIP REGISTER (DIS)**

A compter du 23 août 1988, tous les marins danois sont exonérés d'impôts s'ils naviguent sur des navires enregistrés au DIS, qu'ils soient propriété d'une compagnie ou d'un citoyens danois, ou d'une société étrangère dans laquelle les intérêts danois représentent au moins 20 % du capital.

##### **4.2 ILE DE MAN**

L'île de Man relève de la souveraineté Britannique, n'appartient pas au Royaume-Uni. Elle est notamment exclue du champ des conventions fiscales conclues par celui-ci et dispose donc d'une fiscalité autonome.

Depuis le 1er juin 1984, les armements enregistrés de l'île de Man bénéficient d'une exonération de l'impôt sur les sociétés pour les bénéfices tirés des activités exercées hors de l'île. Les navires ne doivent pas opérer à partir des ports de l'île ou ne les utiliser qu'occasionnellement. Les entreprises, qui doivent appartenir à des non-résidents de l'île, ne doivent pas exercer d'activité commerciale dans l'île.

Pour les personnels navigants, le taux de l'impôt sur le revenu est de 20 %, contre 29 % au Royaume-Uni.

##### **Norwegian International Ship Register (NIS)**

La Norvège a créé dans le NIS un régime d'exonération des bénéfices pour la compagnie maritime dont la direction effective est située hors de Norvège (voir 2ème partie).

Les personnels navigants non-norvégiens domiciliés hors des pays scandinaves et employés sur des navires enregistrés au NIS, sont imposés sur la fraction de leurs revenus supérieure à

6 000 couronnes norvégiennes par mois. Le taux de l'impôt sur le revenu se situe entre 16 % et 19 % (jusqu'à 15 000 couronnes par mois). L'impôt est prélevé à la source.

## CONCLUSION

C'est à partir d'un examen attentif des systèmes fiscaux actuels que l'on découvre la complexité qui rend techniquement difficiles les travaux d'harmonisation fiscale.

Certes, il ne règne actuellement aucune incertitude sur le degré final d'intégration économique qu'il conviendra d'atteindre en 1993 dans la Communauté. Sur le plan fiscal tout dépend en définitive du partage des pouvoirs qui sera réalisés entre les Etats-membres de la Communauté et donc des transferts de souveraineté qui seront consentis au profit de celle-ci.

En dépit de cette incertitude et dès lors que l'on parle de marché unique, c'est-à-dire de marché commun ayant des caractéristiques analogues à celles d'un marché intérieur, le problème de la suppression des frontières fiscales, et donc de l'harmonisation des charges fiscales, se trouve posé.

En effet, les impôts sont un des éléments importants de la vie économique et sociale du pays. Ils agissent par leur poids sur de nombreux facteurs, dont la structure de la consommation et par conséquent celle de la production, la rentabilité des entreprises, la localisation des investissements et, d'une manière générale, les conditions du commerce.

Tableaux récapitulatifs du régime fiscal applicable aux transports maritimes dans les pays de la Communauté Economique Européenne.

**AMORTISSEMENT DES NAVIRES**

**Amortissement anticipé**

FRANCE	amortissement sur cale sur acomptes payés à la clôture de l'exercice précédent celui de la livraison
BELGIQUE	sur acomptes
DANEMARK	15% par an du prix d'achat (maximum de 2 ans soit 30%)
ESPAGNE	
GRECE	
IRLANDE	
ITALIE	
LUXEMBOURG	
NORVEGE	<i>amortissement dégressif anticipé au taux de 30%/an</i>
PAYS BAS	
PORTUGAL	
RFA	40% des acomptes
ROYAUME-UNI	100% des acomptes payés avant le 1/04/87 sur contrats signés avant le 14/03/84

## AMORTISSEMENT DES NAVIRES

### Amortissement à la livraison

	régime	durée	taux	possibilité de ch. de régime
FRANCE	linéaire ou dégressif	huit ans minimum		oui dans les 2 sens
BELGIQUE	semi linéaire	huit ans : 20, et 15,15	5 x 10%	
DANEMARK	dégressif		30%	
ESPAGNE	linéaire	25 ans (droit commun) ou 17 ans		
GRECE				
IRLANDE	accélééré : 100%/l'année d'achat dégressif : jusqu'à 100% pour les navires neufs entre 10 et 25% pour les nav. d'occasion			
ITALIE	linéaire	durée prév. d'utilisation		
LUXEMBOURG	linéaire ou dégressif	durée prév. d'utilisation	double du tx linéaire ou 20%	
NORVEGE	dégressif		30%	
PAYS BAS	linéaire ou dégressif	entre 16 et 20 ans	entre 12 et 16%	
PORTUGAL	linéaire	durée prév. d'utilisation		
RFA	linéaire ou dégressif	12 à 16 ans	25 ou 18,79%	oui trans de pass.
ROYAUME-UNI	dégressif		taux libres jusqu'à 100% ou 25%	

**PROVISIONS & RESERVES**

FRANCE	pour reclassification sur 4 ans
BELGIQUE	pour révision importantes sur 10 ans avec un maximum de 1/10e/an du coût prévisible
DANEMARK	
ESPAGNE	oui et sans conditions particulières
GRECE	
IRLANDE	
ITALIE	pour entretien et grandes révisions : 5% de la valeur du navire au bilan
LUXEMBOURG	
NORVEGE	<i>réserves pour risques non couverts par assurance aux tiers</i>
PAYS BAS	12% du coût des investissements réalisés à compter du 21/01/84 en crédit d'impôts ou allocations d'espèces Pour révisions importantes sur 10 ans avec un maximum de 1/10e/an du coût prévisible
PORTUGAL	
RFA	
ROYAUME-UNI	

**PLUS-VALUES DE REMPLOI  
ET AIDES FISCALES A L'INVESTISSEMENT SPECIFIQUES AUX NAVIRES**

FRANCE	
BELGIQUE	Exonérées si réinvesties dans un délai de 3 ans
DANEMARK	
ESPAGNE	Exonérées si réinvesties dans un délai de 2 ans ou de 4 ans si du gain est réinvesti dans les deux ans
GRECE	
IRLANDE	Report d'imposition à la cession du nouveau navire acquis entre n-1 à n+3 si non remplacement
ITALIE	Report d'imposition à la cession du nouveau navire acquis dans les 2 ans de la cession du précédent
LUXEMBOURG	
NORVEGE	<i>Exonéré si réemployée dans un délai de 6 ans</i>
PAYS BAS	Exonérée si réinvestie dans l'année de cession, ou mise en réserve des plus values pour un rachat dans les 4 ans
PORTUGAL	
RFA	Exonérée si réinvestie dans la limite de 80% si réinvestissement dans l'année de la cession, ou mise en réserve des plus values pour un rachat dans les 4 ans
ROYAUME-UNI	Report d'imposition à la cession du nouveau navire acquis entre n-1 à n+3

### TAUX GENERAL D'IMPOSITION DES BENEFICES DE SOCIETES

FRANCE	49% jusqu'à 1985, 42% depuis 1985
BELGIQUE	43%
DANEMARK	50%
ESPAGNE	37%
GRECE	49%
IRLANDE	50%
ITALIE	46,3%
LUXEMBOURG	43%
NORVEGE	50,8%
PAYS BAS	42%
PORTUGAL	45%
RFA	Bénéfices distribués 38% Bénéfices non distribués 58%
ROYAUME-UNI	39%

### IMPOSITION SPECIFIQUE DES NAVIRES

FRANCE	
BELGIQUE	
DANEMARK	
ESPAGNE	
GRECE	Exonération pour les navires battant pavillon étranger impôt forfaitaire pour les navires battant pavillon grec selon l'âge et le tonnage du navire
IRLANDE	Taux réduit de 10% jusqu'au 31/12.2000
ITALIE	
LUXEMBOURG	
NORVEGE	<i>Exonération pour les navires enregistrés au NIS et dont la direction effective est située à l'étranger</i>
PAYS BAS	
PORTUGAL	
RFA	Pavillon allemand, taux respectifs de 21 et 33,6%
ROYAUME-UNI	

## FISCALITE LOCALE DES ENTREPRISES

FRANCE	Base taxe professionnelle : valeur locative des navires +18% des salaires des équipages en % du CA global (avec plancher de 10%) Effacement de la charge par remboursement de 68% de la "taxe professionnelle maritime" payée en 87 et 88
BELGIQUE	
DANEMARK	
ESPAGNE	
GRECE	
IRLANDE	
ITALIE	
LUXEMBOURG	taxe professionnelle assise sur 0,2% de l'actif net
NORVEGE	
PAYS BAS	
PORTUGAL	
RFA	taxe professionnelle assise sur 5% du bénéfice et 0,2% du capital (ajusté) de l'entreprise -bénéfice : 88% recette taxe professionnelle -capital : 14% recette taxe professionnelle
ROYAUME-UNI	

**IFREMER-SDP**  
 Centre de BREST  
 Bibliothèque

P 70 - 29263 PLOUZANÉ

Reproduit par INSTAPRINT S.A.  
1-2-3, levée de la Loire - LA RICHE - B.P. 5927 - 37059 TOURS Cedex  
Tél. 47 38 16 04

Dépôt légal 2<sup>ème</sup> trimestre 1990

