

# Droits de port Tarifs 1<sup>er</sup> janvier 2026

## Port de commerce de Caen-Ouistreham



# **DROITS DE PORT**

## **dans le Port de Commerce de CAEN-OUISTREHAM**

Institués en application du livre II du Code des Transports

## **TARIF N° 53**

Applicable à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2026

### **TARIFS EN EUROS - HORS TAXES**

#### **SOMMAIRE :**

Préambule	Affectation des droits de port et redevance
Section I	Redevance sur le navire
Section II	Redevance sur la marchandise
Section III	Redevance sur les passagers
Section IV	Redevance de stationnement des navires
Section V	Redevance sur les déchets d'exploitation des navires

## AFFECTATION DES DROITS DE PORT ET REDEVANCES

Les différentes zones de port seront définies comme suit :

**Zone A :** Pour cette zone, les droits de ports navires et marchandises perçus le sont au profit de Ports de Normandie. Les droits de ports passagers, la redevance de stationnement ainsi que la redevance déchet perçues le sont au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen Normandie, concessionnaire du port de commerce.

**Zone B :** L'ensemble des droits de ports perçus en cette zone, l'est au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen Normandie, concessionnaire du port de commerce et de pêche.

**Zone C :** Pour cette zone les droits de ports navires et marchandises perçus le sont au profit de Ports de Normandie. Les droits de ports passagers, la redevance de stationnement ainsi que la redevance déchets perçues le sont au profit de la SPL NCO, concessionnaire du port de plaisance-nautisme

---

---

---

## SECTION I

### REDEVANCE SUR LE NAVIRE

#### **Au profit du Syndicat Mixte Régional Ports de Normandie**

##### **ARTICLE 1<sup>er</sup> – Conditions d'application de la redevance**

**1.1** Il est perçu sur tout navire de commerce escalant dans les zones A, B, C, du Port de Caen-Ouistreham une redevance en euro/m<sup>3</sup> déterminée en fonction du volume géométrique du navire calculé comme indiqué à l'article R.5321-20 du Code des transports, selon les dispositions suivantes, indiquées au tableau ci-après :

TYPE ET CATEGORIE DE NAVIRES	ENTREE **	SORTIE **
1. PAQUEBOTS	0,0801 €	0,0801 €
2. NAVIRES TRANSBORDEURS		
- Monocoques	0,0376	0,0376
- Multicoques	0,0305	0,0305
3. NAVIRES TRANSPORTANT DES HYDROCARBURES LIQUIDES		
- Navires souteurs	0,0000	0,0000
- Autres	0,2769	0,2333
4. NAVIRES TRANSPORTANT DES GAZ LIQUEFIES	0,2769	0,2333
5. NAVIRES TRANSPORTANT PRINCIPALEMENT DES MARCHANDISES LIQUIDES EN VRAC AUTRES QU'HYDROCARBURES	0,2021	0,1460
6. NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SOLIDES EN VRAC	0,3594	0,3594
7. NAVIRES REFRIGERES OU POLYTERMES	0,2607	0,1662
8. NAVIRES DE CHARGE A MANUTENTION HORIZONTALE		
- Navires transportant principalement des véhicules neufs ou d'occasions, remorques accompagnées ou non, mafis	0,0879	0,0879
- Autres	0,1775	0,1775
9. NAVIRES PORTE-CONTENEURS	0,0989	0,0989
10. NAVIRES PORTE-BARGES	0,2608	0,2608
11. AEROGLISSEURS ET HYDROGLISSEURS	0,0550	0,0550
12. NAVIRES AUTRES QUE CEUX DESIGNES CI- DESSUS	0,3371	0,2608
• <i>Navires de lignes régulières*</i>	0,2608	0,2608
• <i>Autres</i>	0,3371	0,2608

\* voir définition en fin de document

\*\* en application des dispositions fixées à l'alinéa 1 de l'article R. 5321-23 du Code des transports

**1.2** Les différentes zones de port distinguées au 1<sup>er</sup> du présent article sont définies comme suit : Zone A : postes T1, T2 quai Charcot, K1, K2, F1, F2, F3, E1, E2, E3, E4, E5, E6, D1, D2, D3, C1, C2, C3, C4, C6, C7      Zone B : Ponton Ouest avant-port, ponton P3, ponton P4      Zone C : C5, B1, B2, B3, B4, Bassin Saint Pierre

##### **1.3**

Lorsqu'un même navire est amené à débarquer ou à transborder des passagers ou des marchandises successivement dans différentes zones du port, il est soumis une seule fois à la redevance sur le navire, dans celle des zones où il a accosté pour laquelle le taux est le plus élevé. Le type du navire et les modulations et abattements dont il fait l'objet sont déterminés en considérant l'ensemble des opérations de débarquement ou de transbordement effectuées par ce navire dans le port.

Des dispositions identiques sont applicables lorsqu'un même navire est amené à embarquer ou à transborder des passagers ou des marchandises, successivement dans différentes zones du port.

##### **1.4**

Lorsqu'un navire ne débarque ou ne transborde ni passagers, ni marchandises, n'embarque ni passagers, ni marchandises, la redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois.

**1.5** La redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois à la sortie :

- lorsque le navire n'effectue aucune opération commerciale,
- lorsque le navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

Dans ce cas, elle est fixée par mètre cube à :

**0,0100 €**

**1.6** En application des dispositions de l'article R.5321-22 du Code des Transports, la redevance sur le navire n'est pas applicable aux navires suivants :

- navires affectés à l'assistance aux navires, notamment aux missions de pilotage, de remorquage, de lamanage et de sauvetage dans le port de Caen-Ouistreham ;
- navires affectés à la récupération des déchets et à la lutte contre la pollution dans le port de Caen-Ouistreham ;
- navires affectés aux dragages d'entretien, à la signalisation maritime, à la lutte contre l'incendie et aux services administratifs ;
- navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale ;
- navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, sont contraints d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement en dehors du port ;
- navires affectés à des missions culturelles ou humanitaires ou présentant un intérêt général pour le patrimoine maritime.

**1.7** En application des dispositions de l'article R.5321-51 du Code des Transports :

- le minimum de perception des droits de port est fixé à : **29,06 €**
- le seuil de perception des droits de port est fixé à : **14,53 €**

**ARTICLE 2 – Dispositions relatives aux modulations en fonction du rapport transport effectif par rapport à la capacité du navire dans son activité dominante, par type et catégorie de navires, en application des dispositions des alinéas I, II, III de l'article R.5321-24 du code des transports.**

**2.1** Les modulations applicables à tous les types de navires transportant des passagers sont déterminées en fonction du rapport existant entre le nombre de passagers débarqués, embarqués ou transbordés et la capacité d'accueil du navire en passagers dans les conditions suivantes :

Rapport inférieur ou égal à 2/3	Modulation - 10 %
Rapport inférieur ou égal à 1/2	Modulation - 30 %
Rapport inférieur ou égal à 1/4	Modulation - 50 %
Rapport inférieur ou égal à 1/8	Modulation - 60 %
Rapport inférieur ou égal à 1/20	Modulation - 70 %
Rapport inférieur ou égal à 1/50	Modulation - 80 %
Rapport inférieur ou égal à 1/100	Modulation - 95 %

**2.2** Les modulations applicables aux navires transportant des marchandises sont déterminées en fonction du rapport existant entre le tonnage de marchandises débarquées, embarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article R.5321-20 du code des transports.

Pour les navires de type 2 – Navires transbordeurs qui transportent des marchandises, lorsque le nombre de tonnes de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article R.5321-20 précité, est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est modulé dans les proportions ci-après :

Rapport inférieur ou égal à 2/15	Modulation - 10 %
Rapport inférieur ou égal à 1/10	Modulation - 30 %
Rapport inférieur ou égal à 1/20	Modulation - 50 %
Rapport inférieur ou égal à 1/40	Modulation - 60 %
Rapport inférieur ou égal à 1/100	Modulation - 70 %
Rapport inférieur ou égal à 1/250	Modulation - 80 %
Rapport inférieur ou égal à 1/500	Modulation - 95 %

Pour les navires des autres types qui transportent des marchandises, lorsque le nombre de tonnes de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article R.5321-20 précité, est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est modulé dans les proportions ci-après :

Rapport inférieur ou égal à 1/5	Modulation - 10 %
Rapport inférieur ou égal à 2/15	Modulation - 20 %
Rapport inférieur ou égal à 1/10	Modulation - 40 %
Rapport inférieur ou égal à 1/20	Modulation - 60 %
Rapport inférieur ou égal à 1/40	Modulation - 70 %
Rapport inférieur ou égal à 1/100	Modulation - 80 %

**2.3** Sur la base de l'article R.5321-24 du Code des transports, sont exclus du bénéfice des modulations les navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

### **ARTICLE 3 : Dispositions relatives aux modulations en fonction de la fréquence des touchées en application du V de l'article R.5321-24 du code des transports.**

**3.1** Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance par type de navire font l'objet des abattements suivants, calculés en fonction du nombre des départs de la ligne d'une même compagnie maritime au cours de l'année civile :

Ligne régulière effectuant :	% d'abattement sur tous les mouvements
de 1 à 5 escales par an :	pas d'abattement
de 6 à 10 escales par an :	abattement de 7,5 %
de 11 à 16 escales par an :	abattement de 15 %
de 17 à 140 escales par an :	abattement de 22,5 %
de 141 à 200 escales par an :	abattement de 40 %
plus de 200 escales par an :	abattement de 68 %

Pour les lignes ayant répondu aux critères de réduction en année N-1, les abattements sont automatiquement reconduits en début d'année N.

**3.2** Pour les navires qui, sans appartenir à des lignes régulières, fréquentent habituellement le même port, les taux de la redevance par type de navire font l'objet des abattements suivants en fonction du type de navire et du nombre des départs au cours de l'année civile :

**3.2.1** – Pour les paquebots et navires de croisières (navires de type 1), les taux Entrée et sortie :

Pour le 1 <sup>er</sup> départ	Pas d'abattement
Du 2 <sup>ème</sup> au 3 <sup>ème</sup> départ inclus	Abattement de 25 %
4 <sup>ème</sup> départ et au-delà	Abattement de 30%

Lorsqu'un même armateur ou opérateur de croisières fait escaler plusieurs de ses navires au port de Caen- Ouistreham au cours de la même année civile, les abattements sont calculés sur l'ensemble des navires de cet armateur ou opérateur.

**3.2.2** – Pour tous les autres types de navires :

Du 1 <sup>er</sup> départ au 24 <sup>ème</sup> départ inclus	Pas d'abattement
25 <sup>ème</sup> départ et au-delà	Abattement de 20 %

**3.3** Les abattements prévus au présent article ne peuvent se cumuler avec ceux mentionnés à l'article 2. Lorsque le redevable satisfait également aux conditions dudit article 2, il bénéficie du traitement le plus favorable.

### **ARTICLE 4 : Dispositions relatives à l'abattement supplémentaire prévu à l'article R.5321-25 du code des transports**

Les abattements prévus aux articles 2 et 3 peuvent être assortis d'un abattement supplémentaire en faveur des trafics nouveaux ou de lignes nouvelles intracommunautaires de passagers, de marchandises sur remorques (dites RO-RO) ou de conteneurs, sans toutefois pouvoir excéder ni 50 % de la base sur laquelle il s'applique ni une durée de deux ans. Les modalités d'application du présent article sont les suivantes :

Toute liaison commerciale nouvelle, à vocation régulière, avec un port situé hors de l'Union Européenne et du Royaume-Uni ouvre droit pour l'année de son démarrage à un abattement supplémentaire de 15%. Cet abattement supplémentaire pourra être prolongée l'année suivant le démarrage sur décision de l'Autorité Portuaire.

### **ARTICLE 5 : Dispositions relatives aux possibilités de modulation prévues à l'article R.5321-27 du code des transports**

La redevance sur le navire est assortie de modulations, dans la limite de 30 % du taux de base, en fonction du nombre de touchées durant la période ou les périodes définies par l'autorité portuaire dans les conditions suivantes : **(sans objet)**

### **ARTICLE 6 : Dispositions relatives aux forfaits prévus à l'article R.5321-28 du code des transports**

**6.1** Les navires effectuant, au titre d'une relation nouvelle, un transport maritime de passagers, de marchandises sur remorques (dites Ro-Ro) ou de conteneurs entre les Etats membres de l'Union Européenne ou des Etats Parties à l'accord sur l'Espace économique européen sont soumis, pendant une durée n'excédant pas 3 ans :

- Soit à un forfait de redevance sur le navire fixé pour l'ensemble de leur activité pour une période déterminée et liquidé au prorata temporis par échéances au plus de 3 mois ;
- Soit à un forfait de redevance sur le navire fixé à l'unité par passager, remorque, tonne ou multiple de tonnes, ou conteneur, et applicable conformément aux dispositions des articles R.5321-18 et R.5321-23 du code des transports.

**6.2** Les modalités d'application du présent article sont les suivantes :

**(sans objet)**

## SECTION II

Année 2026

### REDEVANCE SUR LES MARCHANDISES

*Au profit du Syndicat Mixte Régional Ports de Normandie*

#### **ARTICLE 7 : Conditions d'application de la redevance sur les marchandises prévues aux R.5321-30 à R .5321-33 du code des transports.**

Il est perçu sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans le(s) port(s) de Caen-Ouistreham, zones A, B, C du port, une redevance soit au poids soit à l'unité déterminée en application du code NST 2007 selon les modalités suivantes :

#### **I - REDEVANCE AU POIDS BRUT** (En euro par tonne)

Code nomenclature NST 2007	Désignation des marchandises pour les colis inférieurs à 50 tonnes et les vracs	Débarquement et transbordement	Embarquement
01.1	Céréales	0,5959	0,5959
01.2	Pommes de terre	0,4869	0,4869
01.3	Betteraves à sucre	0,4869	0,4869
01.4	Autres légumes et fruits frais	0,4869	0,4869
01.5	Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière	0,6062	0,6062
01.6	Plantes et fleurs vivantes	0,4869	0,4869
01.71	Matières d'origine végétale - Piments et poivrons ( <i>Capsicum spp.</i> ) séchés, bruts	0,4869	0,4869
01.72	Coton, égrené ou en masse	0,4869	0,4869
01.73	Lin, jute, chanvre bruts ou rous et plantes textiles brutes n.c.a	0,4869	0,4869
01.74	Caoutchouc naturel brut	0,4869	0,4869
01.75	Café, Cacao, Thé, maté, épices non broyés ni pulvérisés	0,4869	0,4869
01.76	Tabac brut	0,4869	0,4869
01.77	Houblon	0,4869	0,4869
01.78	Paille, foin, balles de céréales - Plantes fourragères	0,4869	0,4869
01.79	Graines et fruits oléagineux	0,6963	0,6963
01.7A	Autres substances d'origines végétales n.c.a.	0,6963	0,6963
01.9	Lait brut de vache, brebis et chèvre	0,4869	0,4869
01.A	Autres matières premières d'origine animale	0,4869	0,4869
01.B	Produits de la pêche et de l'aquaculture	0,4869	0,4869
02.1	Houille et lignite	0,3490	0,3490
02.2	Pétrole brut	0,3567	0,3597
02.3	Gaz naturel	0,5475	0,2670
03.1	Minéraux de fer	0,3490	0,1646
03.2	Minéraux de métaux non ferreux (hors uranium et thorium)	0,3490	0,1646
03.31	Pyrites de fer non grillées; soufre brut ou non raffiné	0,3490	0,1646
03.32	Phosphates naturels bruts	0,3490	0,1646
03.33	Sylvinite	0,3490	0,1646
03.34	Autres minéraux, bruts - industrie chimique et engrais naturels	0,3490	0,1646
03.4	Sel	0,3490	0,1646

Code nomenclature NST 2007	Désignation des marchandises pour les colis inférieurs à 50 tonnes et les vracs	Débarquement et transbordement	Embarquement
03.51	Tourbe	0,3490	0,1646
03.52	Sables naturels - Pierre ponce, cailloux, graviers, silex et galets	0,1922	0,1646
03.53	Argiles et terres argileuses	0,3490	0,1646
03.54	Scories non destinées à la refonte, cendres, laitiers - Autres minéraux	0,3490	0,1646
03.55	Dolomies, pierres à chaux concassées pour bétonnage - Granulés, éclats, poudre de pierres	0,3490	0,1646
03.56	Craie	0,3490	0,1646
03.57	Terres et pierres - Bitumes et asphalte naturels - Pierres précieuses et diamants bruts	0,3490	0,1646
04.1	Viandes, peaux et produits à base de viandes	0,6963	0,2983
04.2	Poissons et produits de la pêche, Poissons et produits de la pêche, préparés	0,6963	0,2983
04.3	Produits à base de fruits et de légumes préparés	0,6963	0,2983
04.4	Huiles, tourteaux et corps gras	0,6036	0,2983
04.5	Produits laitiers et glaces	0,6963	0,2983
04.6	Farines, céréales transformées produits amylacés et aliments pour animaux	0,6963	0,2983
04.7	Boissons	0,6963	0,2983
04.8	Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé	0,6963	0,2983
04.9	Produits alimentaires divers	0,6963	0,2975
05.1	Produits de l'industrie textile	1,7428	0,8652
05.2	Articles d'habillement et fourrures	1,7428	0,8652
05.3	Cuir, articles de voyages, chaussures	1,7428	0,8652
06.1	Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	0,6963	0,2983
06.2	Pâte à papier, papiers et cartons	0,6963	0,2983
06.3	Produits de l'édition, produits imprimés ou reproduits	1,7428	0,8652
07.1	Cokes et goudrons; agglomérés et combustibles solides similaires	0,4600	0,1646
07.2	Produits pétroliers raffinés liquides	0,4600	0,1646
07.3	Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés	0,4600	0,1646
07.4	Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	0,4600	0,1646
08.1	Produits chimiques minéraux de base	0,4867	0,1646
08.2	Produits chimiques organiques de base	0,4867	0,1646
08.3	Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	0,4867	0,1646
08.4	Matières plastiques de base et caoutchouc synthétique primaire	1,2423	0,6061
08.5	Produits pharmaceutiques et parachimiques, y inclus les pesticides	1,2423	0,6061
08.6	Produits en caoutchouc ou en plastique	1,2423	0,6061
08.7	Produits des industries nucléaires	1,7435	1,7435

Code nomenclature NST 2007	Désignation des marchandises pour les colis inférieurs à 50 tonnes et les vracs	Débarquement et transbordement	Embarquement
09.1	Verre, verrerie, produits céramiques	1,7435	0,8645
09.2	Ciments, chaux et plâtre	0,4600	0,1646
09.3	Autres matériaux de construction, manufacturés	0,4600	0,1646
10.1	Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier (hors tubes et tuyaux)	0,3490	0,1646
10.2	Métaux non ferreux et produits dérivés	0,6036	0,3490
10.3	Tubes et tuyaux	0,6036	0,3490
10.4	Éléments en métal pour la construction	1,9717	1,9717
10.5	Chaudières, quincaillerie, armes et munitions et autres articles manufacturés en métal	1,9717	1,9717
11.1	Machines agricoles	0,0000	0,0000
11.2	Appareils domestiques n.c.a. (électroménager blanc)	1,9717	1,9717
11.3	Machines de bureau et matériel informatique	1,9717	1,9717
11.4	Machines et appareils électriques n.c.a.	1,9717	1,9717
11.5	Composants électroniques et appareils d'émission et de transmission	1,9717	1,9717
11.6	Appareils de réception, enregistrement ou reproduction du son et de l'image	1,9717	1,9717
11.7	Instruments médicaux, de précision, d'optique et d'horlogerie	1,9717	1,9717
11.8	Autres machines, machines outils et pièces	2,0654	2,0654
12.1	Produits de l'industrie automobile	1,9717	1,9717
12.2	Autres matériels de transport	1,9717	1,9717
13.1	Meubles	1,9717	1,9717
13.2	Autres articles manufacturés	1,9717	1,9717
14.1	Ordure ménagère et déchet de voirie	0,3490	0,1646
14.2	Autres déchets et matières premières secondaires	0,3490	0,1646
16.2	Palettes et autres emballages en service, vides	0,3490	0,1646
17.1	Mobilier de déménagement	1,9717	1,9717
17.4	Échafaudages	1,9717	1,9717
17.5	Autres biens non-marchands, n.c.a.	1,9717	1,9717
19.1	Marchandises de nature indéterminée en conteneurs et caisses mobiles	0,0000	0,0000
19.2	Autres marchandises de nature indéterminée	1,9717	1,9717
20.	Autres marchandises	1,9717	1,9717

**Pour les colis supérieurs ou égaux à 50 tonnes<sup>1</sup>**

Code NST de 01 à 20 – Colis entre 50 et 149.999 tonnes	2,3858	2,3858
Code NST de 01 à 20 – Colis entre 150 et 299.999 tonnes	2,9823	2,9823
Code NST de 01 à 20 – Colis supérieurs ou égaux à 300 000 tonnes	5,9645	5,9645

<sup>1</sup> Est visé, tout objet indivisible pesant 50 tonnes ou plus et ne pouvant être manutentionné que comme un tout, c'est-à-dire en une seule fois. La redevance marchandise pour un colis unitaire supérieur ou égale à 50 T est égale à son poids multiplié par le taux (en euros par tonne) de la tranche où il figure.

Ainsi, la redevance marchandise pour un colis pesant 75 tonnes vaudra 75 x 2,3858 = 178,93 €

**- REDEVANCE A L'UNITE (\*\*)**  
(en euro par unité ou multiple d'unités)

<b>Animaux vivants (Code 1.8) :</b>	<b>Montant</b>	
- d'un poids inférieur à 10 kg	0,0000	
- d'un poids supérieur ou égal à 10 kg et inférieur à 100 kg	0,0000	
- d'un poids supérieur ou égal à 100 kg	0,0000	
<b>Véhicules ne faisant pas l'objet de transaction commerciale :</b>		
- Véhicules à 2 roues	0,0000	0,0000
- Voitures de tourisme	0,0000	0,0000
- Autocars	0,0000	0,0000
- Camions d'un poids total à vide inférieur à 5 tonnes <sup>(1)</sup>	0,0000	0,0000
- Camions d'un poids total à vide supérieur ou égal à 5 tonnes <sup>(1)</sup>	0,0000	0,0000
<b>Camions, remorques ou semi-remorques pleins, conteneurs ou caisses mobiles manutentionnées en RO-RO sur MAFI ou chassis routiers<sup>(1)</sup></b>		
- d'une longueur inférieure à 8 mètres	0,0000	0,0000
- d'une longueur supérieure ou égale à 8 m et inférieure à 13 m	0,0000	0,0000
- d'une longueur supérieure ou égale à 13 m et inférieure à 16 m	0,0000	0,0000
- d'une longueur supérieure ou égale à 16 m	0,0000	0,0000
<b>Conteneurs pleins(1) :</b>		
- d'une longueur supérieure ou égale à 3 m et inférieure à 6 m	6,9477	0,0000
- d'une longueur supérieure ou égale à 6 m et inférieure à 8 m	8,1056	0,0000
- d'une longueur supérieure ou égale à 8 m et inférieure à 10 m	13,8952	0,0000
- d'une longueur supérieure à 10 m	14,1732	0,0000

<sup>(1)</sup> Cette redevance forfaitaire se substitue à la taxation des marchandises transportées selon la catégorie à laquelle elles appartiennent.

(\*\*) en application des dispositions fixées par l'article R.5321-31 du code des transports

**ARTICLE 8 : Conditions de liquidation des redevances du tableau figurant à l'article 7**

**8.1** Sur chaque déclaration, les redevances prévues au tableau 1 figurant à l'article 7 du présent tarif sont perçues sur le poids global des marchandises appartenant à une même catégorie.

a) Elles sont liquidées :

- à la tonne, lorsque le poids est supérieur à 900 kg ;
- au quintal, lorsque ce poids est égal ou inférieur à 900 kg.

Toute fraction de tonne ou de quintal est comptée pour une unité.

La liquidation de la redevance au quintal est égale au dixième de la liquidation de la redevance à la tonne.

b) Sous réserve des exemptions applicables aux cadres, conteneurs, palettes et caisses palettes, les emballages sont en principe soumis au même taux que les marchandises qu'ils contiennent. Toutefois, lorsqu'une déclaration se rapporte à des marchandises de plusieurs catégories, la totalité des emballages est classée d'office dans la catégorie dominant en poids.

**8.2** Les déclarations doivent mentionner le poids brut total et le poids imposable par catégorie pour les marchandises faisant l'objet d'une redevance au poids brut et le nombre pour les animaux, véhicules ou conteneurs faisant l'objet d'une redevance à l'unité.

A l'appui de chaque déclaration relative à des marchandises relevant de plusieurs catégories, le déclarant doit joindre un bordereau récapitulatif faisant apparaître le poids ou le nombre par article de déclaration et par catégorie. Ce bordereau doit être daté et signé par le déclarant.

**8.3** Si toutes les marchandises font l'objet d'une même déclaration au poids, le redevable a la faculté de demander que leur ensemble soit soumis au taux applicable à la partie la plus élevée. Aucun bordereau récapitulatif n'est alors exigé, la déclaration doit simplement mentionner le poids global des marchandises déclarées.

L'absence de bordereau récapitulatif équivaut à l'acceptation par le déclarant de la liquidation simplifiée et il ne sera donné suite à aucune demande ultérieure tendant à obtenir la révision sur la base de la perception par catégorie.

**8.4** En application des dispositions de l'article R.5321-51 du Code des Transports :

8.4.1 - le minimum de perception par déclaration est fixé à **5,84 €**

8.4.2 - le seuil de perception par déclaration est fixé à **5,84 €**

**8.5** La redevance sur les marchandises n'est pas due dans les cas énumérés à l'article R.5321-33 du code des transports. Sont notamment concernés les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des navires et les marchandises de pacotille appartenant aux équipages.

## SECTION III

### REDEVANCE SUR LES PASSAGERS

au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen Normandie ou de la SPL NCO, en fonction des zones portuaires définies en préambule

**ARTICLE 9 : Conditions d'application de la redevance sur les passagers prévue aux articles R.5321-34 à R.5321-36 du code des transports.**

**9.1** Les passagers débarqués, embarqués, transbordés sont soumis à une redevance par passager de : **2,41 €**

**9.2** Ne sont pas soumis à la redevance sur les passagers :

- les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- les militaires voyageant en formations constituées ;
- le personnel de bord ;
- les agents de l'armateur voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- les agents publics dans l'exercice de leurs missions à bord.

**9.3** Sont soumis à une redevance sur les passagers dont l'abattement est fixé à **50 %** :

- les passagers ne débarquant que temporairement au cours de l'escale ;
- les excursionnistes munis d'un billet aller et retour utilisés dans un délai inférieur à soixante-douze heures ;
- les passagers transbordés

## SECTION IV

### REDEVANCE DE STATIONNEMENT DES NAVIRES

*Au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen Normandie ou de la SPL NCO, en fonction des zones portuaires définies en préambule*

#### **ARTICLE 10 : Conditions d'application de la redevance de stationnement prévue à l'article R.5321-29 du code des transports.**

**10.1** Les navires ou engins flottants assimilés, y compris les navires en activité de pêche en l'absence de redevance spécifique prévue au chapitre 11 du barème des redevances d'outillage, sont soumis à une redevance de stationnement.

Les navires ou engins flottants assimilés, à l'exception des navires en activité de pêche relevant de l'annexe II, dont le séjour dans le port de Caen-Ouistreham, soit en l'absence d'opérations commerciales, soit à l'exclusion du temps nécessaire aux opérations commerciales dans le port, sont soumis à une redevance par application des taux indiqués au tableau ci-dessous, en euros, par mètre cube et par jour au-delà de la période de franchise :

Fraction de volume	Taux en euros
- Les 3000 premiers mètres cubes	<b>0,01928</b>
- De 3001 à 15 000 mètres cubes	<b>0,01743</b>
- De 15001 à 45 000 mètres cubes	<b>0,01503</b>
- Au-delà de 45 000 mètres cubes	<b>0,01097</b>

La redevance n'est pas perçue pendant les opérations de débarquement, embarquement, transbordement. Les navires bénéficient d'une période de franchise de un jour avant ou après ces opérations commerciales en zone A. La durée du séjour est calculée sur la base de jours calendaires. Les navires ne bénéficient d'aucune période de franchise en zone B et C.

La redevance n'est pas applicable aux navires désarmés, en hivernage et/ou non exploités commercialement ; ceux-ci étant alors soumis à la taxe de stationnement du tarif outillage du Port de Caen-Ouistreham.

**10.2** La redevance de stationnement est à la charge de l'armateur :

le minimum de perception par navire est de : **9,26 €**  
le seuil de perception par navire est de : **4,63 €**

**10.3** Sont exonérés de la redevance de stationnement :

- les navires de guerre,
- les bâtiments de service des administrations de l'Etat,
- les navires affectés au pilotage et au remorquage qui ont le port de Caen-Ouistreham comme port d'attache.

**10.4** Au-delà de la période de franchise, la redevance de stationnement est exigible au départ du navire

## SECTION V

### REDEVANCE SUR LES DECHETS DES NAVIRES

*Au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen Normandie ou de la SPL NCO en fonction des zones définies en préambule*

#### **ARTICLE 11 :**

**11.1** Il est perçu, dans le port de Caen-Ouistreham, sur tout navire de commerce et tout navire de plaisance, une redevance sur les déchets des navires relevant de l'article L. 5334-7 du code des transports.

Pour les navires de plaisance et de sport, la redevance sur les déchets, prévue à l'article R. 5321-1 du code des transports, est perçue uniquement lorsque les coûts de réception et de traitement des déchets de ces navires s'ils ne sont pas déjà couverts par une taxe ou une redevance.

Cette redevance est à la charge de l'armateur ou à défaut, pour les navires de plaisance, du propriétaire du navire ou du chef de bord.

Elle est calculée soit sur le volume V du navire, exprimé comme indiqué à l'article R. 5321-20 du code des transports, soit sur une base forfaitaire calculée selon les modalités suivantes :

Le prix au m<sup>3</sup> est de : **0,0166 €**

**11.2** Lorsqu'il est procédé au dépôt des déchets des navires suivant les dispositions prévues par le plan de traitement et de réception des déchets du port de Caen-Ouistreham, le ou les prestataires de services ayant procédé à la collecte des déchets, mentionnée à l'article R. 5334-5 du code des transports, délivrent au capitaine du navire ou à son représentant un reçu de dépôt des déchets. Les capitaines des navires ou leur représentant transmettent avant que le navire quitte le port ou dès réception du reçu par voie électronique à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les informations figurant dans le reçu. Une redevance est perçue à chaque escale que le navire dépose ou non ses déchets. Cette redevance, dite indirecte, couvre les coûts administratifs indirects, et tout ou partie des coûts d'exploitation directs pour au moins 30 % du total des coûts directs annuels correspondant au dépôt effectif des déchets de l'année précédente avec la possibilité de prendre en compte les coûts liés au volume de trafic prévu pour l'année à venir. La redevance doit au moins être égale au minimum de perception prévu au VI du présent article.

Pour les déchets de l'annexe V de la convention MARPOL (déchets solides) ainsi que les déchets pêchés passivement, 100 % des coûts d'utilisation des installations de réception portuaires sont couverts par la redevance indirecte de manière à garantir un droit de dépôt sans frais supplémentaires fondés sur le volume des déchets excepté lorsque le volume des déchets excède la capacité de stockage dédiée maximale indiquée dans la notification préalable de dépôt des déchets. Lorsque le volume de déchets excède la capacité de stockage dédiée maximale, la facturation se fait aux frais réels pour la part dépassant la capacité de stockage. Le cas échéant, une facturation complémentaire peut être prévue pour couvrir la part des coûts d'exploitation directs non inclus dans la redevance. Elle repose sur la base des types et des quantités de déchets déposés par le navire. Cela concerne également le dépôt des résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, pour lesquels les coûts sont couverts sur la base des types et des quantités de déchets déposés. Si cette prestation n'est pas assurée par le port, le ou les prestataires extérieurs peuvent facturer directement leur prestation au navire. Afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient supportés exclusivement par les utilisateurs des ports, le montant de la redevance peut tenir compte de recettes provenant de financements européens, nationaux ou régionaux, tels que précisés au VIII du présent article. La décomposition des coûts directs et indirects, ainsi que les recettes nettes provenant de financements publics disponibles en matière de gestion des déchets et de pêche sont précisées au VIII du présent article.

En fonction des reçus de dépôts transmis, le cas **a** ou **b** est applicable au navire, le cas échéant, l'autorité portuaire en informe le service des douanes :

**a)** Cas où le navire n'a pas transmis de reçu de dépôt de ses déchets Lorsque l'armateur ou son représentant n'a pas fourni de reçu de dépôt de ses déchets, la redevance sur les déchets est perçue conformément à l'article L. 5321-3 du code des transports.

**b)** Cas où le navire a transmis un reçu de dépôt de ses déchets Lorsque l'armateur ou son représentant a fourni un reçu de dépôt de ses déchets, et que la prestation a été réalisée par le port, la redevance sur les déchets est perçue au profit des organismes relevant de l'article R. 5321-16 du code des transports. Ceux-ci remboursent au collecteur les coûts afférents à la collecte et au traitement des déchets dont les coûts sont couverts par la redevance. Les coûts d'exploitation directs non inclus dans la redevance, qui auraient été facturés directement par le collecteur au navire, ne sont pas concernés. Lorsque l'armateur ou son représentant a fourni un reçu de dépôt de ses déchets, et que la prestation de collecte a été réalisée par un prestataire extérieur, ayant facturé directement la prestation au navire, la redevance peut être reversée au navire à la sortie du port, pour éviter une double facturation. Selon les cas, un montant correspondant aux coûts administratifs supportés par le port peut être prélevé. Ces modalités peuvent être précisées par le plan de réception et de traitement des déchets du port concerné, et sont décidées par l'autorité portuaire en accord avec le service des douanes.

**11.3** Réduction et différenciation des redevances

Sans objet

**11.4** Majoration de la redevance

La redevance fixée au point I est majorée de 10 % en cas de non-respect par les navires de la procédure relative aux dépôts des déchets conformément aux dispositions de l'article L. 5336-1-4 du code des transports

**11.5** La redevance sur les déchets des navires, définie au I du présent article, n'est pas applicable aux navires suivants :

- navires affectés à l'assistance aux navires, notamment aux missions de pilotage, de remorquage, de lamanage et de sauvetage ;
- navires affectés à la récupération des déchets et à la lutte contre la pollution ;
- navires affectés aux dragages d'entretien, à la signalisation maritime, à la lutte contre l'incendie et aux services administratifs ;
- navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale ;
- navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, sont contraints d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement en dehors du port ;

- navires de guerre et navires exploités par l'Etat à des fins non commerciales ;
- navires en réparation navale.

#### 11.6 En application des dispositions de l'article R. 5321-51 du code des transports

le minimum de perception est de :	<b>10,88 €</b>
le seuil de perception est de :	<b>5,44 €</b>

**11.7** Exemption de la redevance prévue à l'article R.5321-39-II du code des transports (disposition facultative) : Sont exemptés de la redevance, les navires effectuant des escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, ne déposant pas leurs déchets d'exploitation dans le port, si le capitaine du navire justifie qu'il est titulaire, soit d'un certificat de dépôt, soit d'un contrat de dépôt des déchets d'exploitation de son navire et du paiement de la redevance y afférante, passé dans un port d'un Etat membre de l'Union Européenne situé sur l'itinéraire effectif du navire. Cette attestation doit être validée par les autorités portuaires de ce port. La liste des navires bénéficiant de cette exemption est portée à la connaissance de l'administration des douanes par l'organisme bénéficiaire des droits de port.

#### 11.8 Les catégories de coûts et de recettes nettes liés à l'exploitation et la gestion des installations de réception portuaires :

Coûts directs	Coûts indirects	Recettes nettes Produits nets provenant des systèmes de gestion de déchets et du financement national/régional disponible, y compris les éléments de recettes énumérés ci-dessous.
<p>Coûts d'exploitation directs découlant du dépôt effectif de déchets des navires, y compris les éléments de coût énumérés ci-dessous.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Fourniture d'infrastructures des installations de réception portuaires, y compris les conteneurs, citernes, outils de traitement, barges, camions, installations de réception des déchets, installations de traitement ;</li> <li>-Concessions de location du site, le cas échéant, ou de location des équipements nécessaires pour l'exploitation des installations de réception portuaires ;</li> <li>-Exploitation proprement dite des installations de réception portuaires : collecte des déchets des navires, transport des déchets depuis les installations de réception portuaires pour le traitement final, entretien et nettoyage des installations de réception portuaires, coûts de personnel, y compris les heures supplémentaires, approvisionnement en électricité, analyse des déchets et assurance ;</li> <li>-Préparation au réemploi, au recyclage ou à l'élimination des déchets des navires, y compris la collecte sélective des déchets ;</li> <li>-Administration : facturation, délivrance des reçus de dépôt des déchets aux navires, déclarations.</li> </ul>	<p>Coûts administratifs indirects découlant de la gestion du système dans le port, y compris les éléments de coût énumérés ci-dessous.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Elaboration et approbation du plan de réception et de traitement des déchets, y compris les éventuels audits du plan et de sa mise en œuvre ;</li> <li>-Mise à jour du plan de réception et de traitement des déchets, y compris les coûts de main-d'œuvre et les coûts de services de conseil, le cas échéant ;</li> <li>-Organisation des procédures de consultation pour l'évaluation (ou réévaluation) du plan de réception et de traitement des déchets ;</li> <li>-Gestion des systèmes de notification et de recouvrement des coûts, y compris la demande de réduction des redevances pour les « navires verts », la fourniture de systèmes informatiques au niveau des ports, analyse statistique et les coûts de main-d'œuvre connexes ;</li> <li>-Organisation de procédures de passation de marchés publics pour la fourniture d'installations de réception portuaires, et délivrance des autorisations nécessaires pour la fourniture d'installations de réception portuaires dans les ports ;</li> <li>-Gestion des systèmes de gestion de déchets : régimes de responsabilité élargie des producteurs, recyclage, demande d'utilisation et mise en œuvre de fonds nationaux/régionaux ;</li> <li>-Autres coûts administratifs : coûts de suivi et de communication électronique des exemptions requises à l'article 9.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Bénéfices financiers nets provenant des régimes de responsabilité élargie des producteurs ;</li> <li>-Autres recettes nettes provenant de la gestion de déchets, notamment des systèmes de recyclage ;</li> <li>-Financement au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) ;</li> <li>-Autres financements ou subventions à la disposition des ports en matière de gestion de déchets et de pêche.</li> </ul>

**11.9** Afin d'appliquer aux navires la réduction de la redevance prévue par l'article R. 5321-39 du code des transports, les autorités de l'installation de réception portuaire ou les autorités du port tiennent compte des critères figurant dans les tableaux des sections 1 et 2 ci-après, permettant d'établir qu'un navire produit des quantités réduites de déchets.

1. Le tarif prévu à l'article R. 5321-39 du code des transports tient compte des critères énoncés à la section 1 lors du calcul de la réduction des redevances.

2. Il peut également tenir compte des critères énoncés à la section 2 lors du calcul de la réduction des redevances.

##### Section 1 : Liste des critères obligatoires visés au 1 du IX du présent article

Critères	Éléments liés	Annexe correspondante de la convention MARPOL	Moyens de vérification possibles (1)
<b>Séparation à bord conformément à la résolution MEPC.295 (71) et garantie de dépôt dans des installations de réception portuaires adéquates qui respectent l'article 4, paragraphe 2, point d), de la directive (UE) 2019/883.</b>	Exploitation et gestion	Annexe V	Green Award, ISO 21070, Ange bleu, Alliance verte, reçu de dépôt des déchets, plan de gestion des déchets du navire approuvé par la société de classification des navires, ISO 14001 Systèmes de management environnemental.
<b>Politiques d'achats durables du point de vue environnemental (réduction des matériaux d'emballage tels que le conditionnement en vrac et évitement des plastiques à usage unique)</b>	Gestion	Annexe V	Green Award, ISO 21070, Ange bleu, Alliance verte, plan de gestion des déchets du navire approuvé par la société de classification des navires, ISO 14001 Systèmes de management environnemental.

(1) D'autres systèmes permettant de démontrer que les navires satisfont aux critères peuvent être acceptés.

Section 2 : Liste des critères facultatifs visés au 2 du IX du présent article

Critères	Éléments liés	Annexe correspondante de la convention MARPOL	Moyens de vérification possibles (2)
Utilisation de carburants alternatifs (3) et d'autres sources d'énergie pendant le trajet jusqu'au port d'escale ou au poste de mouillage (par exemple, électricité à quai, énergie éolienne, énergie solaire)	Conception, technologie et exploitation du navire	Annexe I	Green Award, notes de livraison de sources, registre des hydrocarbures, certificat de classification ou certification réglementaire, plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP).
Utilisation d'un système de boîte blanche < 5 ppm (pour contrôler et suivre les rejets des eaux de cale du navire)	Technologie et exploitation	Annexe I	Certificat de classification, documentation de réception par type
Séparateur d'eau et d'hydrocarbures < 5 ppm	Technologie et exploitation	Annexe I	Certificat de classification, documentation de réception par type, Green Award, classement Clean Shipping (Clean Shipping Index - CSI), Alliance verte, Ange bleu
Séparateur d'eau et d'hydrocarbures < 5 ppm + système d'alarme et arrêt automatique pour navires < 10 000 GT	Technologie et exploitation	Annexe I	Certificat de classification, documentation de réception par type, Green Award, CSI, Alliance verte, Ange bleu
Le navire n'utilise pas de système de filtrage des hydrocarbures pour les rejets mais sépare toutes les eaux de cale et les boues et les dépose ensuite dans des installations de réception portuaires	Exploitation	Annexe I	Registre des hydrocarbures, reçus de dépôt des déchets
Système d'épuration des eaux usées conforme à la résolution MEPC.227 (64) de l'Organisation maritime internationale pour tous les navires, à l'exception des navires à passagers exploités dans les zones spéciales couvertes par l'annexe IV de la convention MARPOL	Technologie, exploitation et gestion	Annexe IV	Déclaration UE de conformité conformément à la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil (4) ou certificat de classification, En outre, vérification régulière en cours d'utilisation par un vérificateur indépendant.
Le navire ne rejette pas d'eaux usées dans la mer et dépose toutes ses eaux usées non traitées et/ou traitées et/ou ses boues d'épuration dans des installations de réception portuaires	Exploitation	Annexe IV	Reçus de dépôt des déchets
Réutilisation et recyclage à bord	Exploitation et gestion	Annexe V	ISO 21070, Alliance verte, ISO 14001 Systèmes de management environnemental.

(2) D'autres systèmes permettant de démontrer que les navires satisfont aux critères peuvent être acceptés.

(3) Tels que définis dans la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

(4) Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).

ARTICLE 12 : Le présent tarif entre en vigueur dans les conditions fixées à l'article R.5321-14 du Code des transports.

### **Définition ligne régulière :**

Une ligne de navigation est réputée régulière lorsqu'elle est constituée par un service maritime effectuant au minimum 4 escales par semestre ouvert au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance.

### **Fixation et respect de l'itinéraire**

La régularité de la ligne implique un trajet bien déterminé qui peut représenter :

- soit un voyage "circulaire" ne comportant qu'une escale dans chaque port au cours d'un même trajet ;
- soit un voyage "aller et retour" avec un double passage dans chaque port non situé aux extrémités de l'itinéraire ;
- soit un voyage "aller et retour" ayant un parcours commun important par rapport au parcours total et un ou plusieurs parcours supplémentaires.

Une ligne régulière doit desservir l'ensemble des ports indiqués par l'itinéraire. Cependant, si faute de fret à embarquer ou à débarquer, les navires ne touchent pas l'un ou quelques-uns des ports compris dans ledit itinéraire, ou si, pour le motif inverse, ils accomplissent des escales supplémentaires, les navires bénéficient néanmoins de la réduction dans les ports de l'itinéraire, s'ils ont desservi la ligne sur la majeure partie.

### **Ouverture au public**

La ligne régulière ne peut être considérée comme ouverte au public que si elle est effectivement utilisée par au moins trois chargeurs à chaque escale. L'armement doit en apporter la preuve en fournissant à Ports de Normandie le manifeste du navire pour chaque escale.

### **Communication de l'horaire**

Les dates d'arrivée et de départ des navires dans les différents ports de la ligne, ainsi que les noms des navires doivent être connus suffisamment à l'avance suivant les besoins du trafic, par voie d'annonces.