

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 décembre 1966.

## PROJET DE LOI

*portant réforme du régime relatif  
aux droits de port et de navigation,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,  
Premier Ministre,

PAR M. MICHEL DEBRÉ,  
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. ROGER FREY,  
Ministre de l'Intérieur,

PAR M. EDGARD PISANI,  
Ministre de l'Équipement,

PAR M. RAYMOND MARCELLIN,  
Ministre de l'Industrie,

PAR M. FRANÇOIS MISSOFFE,  
Ministre de la Jeunesse et des Sports,

PAR M. PIERRE DUMAS,  
Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé des relations avec le Parlement,

ET PAR M. ANDRÉ BETTENCOURT,  
Secrétaire d'Etat aux Transports.

(Renvoyé à la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire  
et des Comptes économiques de la Nation.)

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi tend à unifier et à replacer dans un ensemble cohérent les multiples droits et taxes, d'origines diverses, qui frappent les navires et leurs cargaisons dans les ports français. Il traduit également le souci d'alléger les charges actuelles et de les maintenir, pour l'avenir, dans de saines limites. Ce projet s'inscrit ainsi dans le cadre général des efforts entrepris par les Pouvoirs publics en vue d'améliorer la situation de l'armement et des ports français, en face d'une concurrence étrangère que tendent à favoriser divers facteurs géographiques et économiques rendus encore plus déterminants par la réalisation du Marché commun. La réforme des droits de port et de navigation apparaît, dès lors, comme le complément logique et nécessaire des mesures relatives à l'autonomie des grands ports réalisée par la loi du 29 juin 1965.

\*

\* \*

Le présent projet de loi s'efforce tout d'abord de soumettre les droits et taxes qui pèsent sur les navires et leurs cargaisons à une exigence d'ordre, de clarté et de cohérence dont ils ne tiennent pas aujourd'hui suffisamment compte. Dans cette intention, il organise un dispositif de taxation qui permettra de mesurer l'incidence de ces charges, de les comparer d'un port à l'autre et notamment avec celles qui sont en vigueur dans les ports étrangers concurrents des nôtres.

A elle seule, l'énumération des différents droits et taxes actuellement perçus illustre la diversité du régime en vigueur :

- 1° Droit de francisation ;
- 2° Redevances perçues lors de la délivrance des titres de navigation (rôle d'équipage, permis ou carte de circulation) ;
- 3° Droit de permis de pêche des plaisanciers ;
- 4° Droit de visite de sécurité de la navigation ;

- 5° Taxe d'armement des navires de pêche ;
- 6° Droit de quai (identique pour tous les ports) comprenant :
  - une taxe sur la jauge du navire,
  - une taxe sur les marchandises,
  - une taxe sur les passagers ;
- 7° Taxes de péage (dont les taux varient suivant les ports) comportant :
  - une taxe sur la jauge des navires,
  - une taxe sur les marchandises,
  - une taxe sur les passagers,
  - une taxe de stationnement sur les navires,
  - une taxe de séjour sur les marchandises,
  - une taxe *ad valorem* sur le produit du poisson débarqué,
  - une taxe sur les carburants livrés à l'avitaillement des bateaux de pêche ;
- 8° Taxe spéciale sur les passagers ;
- 9° Droit de timbre de connaissance ;
- 10° Taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement des navires.

Une complexité identique caractérise les modalités d'application de ces droits et taxes. En outre, la perception de certains d'entre eux, dont le rendement est très faible, entraîne pour les usagers comme pour l'Administration des sujétions souvent hors de proportion avec la faible importance des intérêts en jeu. Enfin, des raisons particulières militent en faveur de la suppression de quelques-unes de ces impositions. C'est ainsi que la taxe de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement de certains navires présente l'inconvénient de frapper paradoxalement des produits qui font par ailleurs l'objet d'un dégrèvement fiscal pour être livrés à bas prix aux utilisateurs.

Le droit de timbre de connaissance, dont l'incidence est particulièrement lourde sur les transports de marchandises diverses, bien que le taux en ait été diminué au 1<sup>er</sup> janvier 1966, est de nature à encourager des détournements de trafic vers les ports étrangers et à nuire, par conséquent, à l'activité des ports français et de nos armements maritimes.

Le droit de quai et les taxes de péage imposent deux fois les mêmes éléments : navires, marchandises et passagers. Du fait de l'autonomie des grands ports, le système du droit de quai, issu d'une

loi de 1928, est maintenant périmé et les tarifs des taxes de péage, fixés dans chacun des ports par des textes particuliers de formes diverses, constituent un ensemble très complexe et hétérogène.

Il est donc apparu nécessaire de faire table rase du système actuel et de lui substituer un régime entièrement nouveau portant en lui-même, par le choix approprié d'un cadre général d'imposition, d'une nomenclature unique et de règles uniformes de tarification, les éléments de clarté, de simplification et d'homogénéité qui font aujourd'hui par trop défaut aux autorités responsables de la politique portuaire ainsi qu'aux usagers.

Dans tous les cas, les taux des nouveaux droits et taxes seront fixés, pour les navires et les marchandises, dans le cadre de nomenclatures harmonisées à l'échelle nationale et désormais obligatoires dans lesquelles chaque catégorie de bateaux ou de produits sera nettement précisée.

Grâce à cette harmonisation — et au fait que sera constamment tenu à jour et publié un tableau des droits en vigueur dans les divers ports — les diverses parties intéressées pourront sans difficulté procéder aux comparaisons utiles tandis que, de leur côté, les Pouvoirs publics seront en mesure de mieux suivre l'évolution du coût des droits et taxes dans les ports français et de les rapprocher des perceptions analogues recouvrées dans les ports étrangers concurrents. Ils pourront également mieux apprécier la répartition des charges entre l'armement et la marchandise et veiller au maintien d'un équilibre convenable à cet égard.

La publication d'un tableau des droits locaux tenu constamment à jour permettra, par ailleurs, de percevoir ces droits au profit des ports, dans les bureaux de douane où les marchandises seront déclarées et d'éviter ainsi, lorsque celles-ci sont dédouanées dans les nombreux bureaux intérieurs existant désormais, d'imposer, dans les ports de chargement ou de déchargement, des formalités et retards inhérents à la seule perception des droits de port.

\*

\* \*

La réforme des droits de port et de navigation se propose en second lieu d'alléger les charges actuelles et de les contenir à l'avenir dans des limites raisonnables. Pour être atteint, cet objectif suppose un double effort de la part de l'Etat et des autorités portuaires.

Afin de s'associer à la politique tendant à améliorer, à qualité égale des équipements, la compétitivité des ports français par rapport à leurs concurrents étrangers, l'Etat consent immédiatement un nouveau et important sacrifice financier en abandonnant un ensemble de ressources budgétaires de l'ordre de 35 millions de francs. La mesure sera réalisée par la suppression du droit de timbre de connaissement et de la taxe sur les carburants livrés à l'avitaillement de certains navires ainsi que par l'abandon de ce qui est encore la part de l'Etat sur les droits de quai perçus dans les ports non autonomes. Ces perceptions représentent environ 16 % du total actuel des impositions ; toutes choses demeurant égales par ailleurs, la suppression de cette partie des charges doit se traduire par un allègement déjà sensible pour les usagers.

Cet effort immédiat des Pouvoirs publics doit s'inscrire dans une politique à long terme menée par les ports eux-mêmes et par leurs autorités de tutelle de façon à éviter toute action désordonnée en matière de taxation du trafic. Il est évidemment difficile de réaliser un compromis satisfaisant entre, d'une part, des besoins d'équipement que les ports français ressentent d'autant plus vivement que les conditions du transport maritime évoluent plus rapidement et que la concurrence des ports étrangers se fait plus sévère et, d'autre part, les aspirations des usagers, armateurs ou chargeurs, particulièrement sensibles à toute mesure qui, pour porter les recettes d'exploitation au niveau assurant la couverture des dépenses indispensables, aboutit à majorer le coût du transit portuaire pour la marchandise ou le navire. Les ports sont conscients de la nécessité de respecter cet équilibre : ils savent que la désertion du trafic sanctionne automatiquement tout accroissement anormal des charges pesant sur les usagers. Il importe donc de les mettre en mesure de prendre leurs responsabilités dans la bonne gestion de leurs équipements, sous la surveillance générale des autorités de tutelle.

Dans cette intention, le projet maintient à chaque port, comme dans l'actuel régime des taxes de péage, la possibilité de faire varier ses tarifs, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, en fonction de ses besoins propres en matière d'investissement ou de développement du trafic. Cette latitude satisfait les impératifs de la politique commerciale de chacun d'entre eux, qui varient suivant leur position géographique et leur situation concurrentielle. Elle tient également compte de la nécessité de laisser aux ports auto-

nomes une initiative en rapport avec l'étendue des responsabilités que la loi leur a confiées.

Mais la diversité d'intérêts en jeu et l'incidence du coût des prestations portuaires sur des secteurs essentiels de l'économie nationale largement tributaires de nos échanges maritimes avec l'extérieur, conduisent à maintenir dans le projet de loi le principe, déjà admis, suivant lequel les droits de ports sont soumis à l'approbation ministérielle. Les tarifs applicables dans chaque port seront donc fixés, sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, par arrêté du Ministre de l'Équipement pris après consultation du Ministre de l'Économie et des Finances et, dans les ports non autonomes, du ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public, dans des conditions qui seront déterminées par le décret d'application du présent projet de loi. Les départements intéressés examineront les tarifs qui leur seront proposés en veillant, d'une part, à adapter les ressources des ports à leurs obligations financières et, d'autre part, à respecter les intérêts en cause, qu'il s'agisse des impératifs qui inspirent la politique économique et financière générale (équipement portuaire, montant des charges budgétaires, équilibre du commerce extérieur, niveau des prix) ou des préoccupations propres à chacun des secteurs de l'activité économique intéressés (réceptionnaires, expéditeurs et transporteurs maritimes).

Pour guider l'exercice de leur faculté d'appréciation, les autorités de tutelle utiliseront des bases de référence qui tiendront compte, entre autres éléments de calcul, des moyennes nationales des taxes de péage actuellement en vigueur. Il va de soi que, pour encourager notamment les exportations et les opérations de transit, les ports demeureront libres, sous réserve de l'approbation des autorités de tutelle, d'abaisser leurs tarifs en dessous des bases de référence, mais des relèvements trop sensibles ne seront autorisés qu'après un examen plus poussé remplaçant le coût du service portuaire dans son environnement économique général. Ainsi seront respectées les limites au-delà desquelles l'intérêt de certains investissements dans les ports ne paraît pas susceptible d'atténuer les effets d'une taxation trop lourde.

\*

\* \*

Le régime proposé marque un progrès sensible par rapport au régime actuel en ce qui concerne les droits qu'il comporte et l'affectation qu'il leur donne.

Deux droits seulement seront désormais perçus :

- un droit annuel sur le navire (droit de francisation et de navigation) se substituant à l'ensemble des taxes perçues pour formalités administratives ;
- un droit de port perçu à l'occasion des opérations commerciales ou des séjours que les navires font dans les ports.

Les navires français supportent actuellement un droit de francisation d'un taux très peu élevé, perçu une fois pour toutes lors de la délivrance de l'acte de francisation.

Ces navires acquittent également des droits, soit lors de la délivrance ou du renouvellement annuel du titre de navigation (rôle d'équipage, permis et carte de circulation), soit lors de leur armement pour la pêche, soit enfin chaque fois qu'ils sont soumis à une visite de sécurité.

Le nouveau droit de francisation et de navigation, qui sera annuel, remplacera l'ensemble de ces droits et taxes perçus à l'occasion de formalités administratives, en sorte qu'un même navire ne sera soumis qu'à une seule taxation par an, ce qui constituera une sensible simplification aussi bien pour les usagers que pour les administrations intéressées.

Il a paru légitime de ne pas soustraire à ce régime général les navires de plaisance qui font d'ailleurs déjà l'objet d'une taxation annuelle dans le régime actuel. Ces embarcations exigent, en effet, dans l'intérêt de leurs propriétaires, des interventions administratives et contrôles de sécurité appropriés, ainsi qu'un contrôle fiscal justifié par les exonérations dont elles bénéficient. Associé dans son principe au maintien de la détaxe-mer — qui représente près du quart de la valeur d'achat — le droit de francisation et de navigation sera contenu dans des taux annuels très modérés, surtout en faveur des petits bateaux d'usage populaire. D'autre part, à l'occasion de l'étude du projet, les administrations intéressées se sont attachées à simplifier au maximum les formalités imposées à la plaisance. Le présent projet a donc tenu le plus grand compte des intérêts économiques et sociaux de cette nouvelle activité en plein essor que constitue la navigation de plaisance.

Les navires de plaisance appartenant à des étrangers résidant en France et qui, en raison de la nationalité de leurs propriétaires, ne peuvent être francisés, acquitteront un droit de passeport équivalent au droit de francisation et de navigation.

Enfin, les navires étrangers de toutes catégories non soumis au droit de passeport qui seront jaugés en France ou y subiront des visites de sécurité seront assujettis, en contrepartie de ces prestations de services, à des droits particuliers qui seront fixés par arrêtés du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Equipement.

Le droit de port sera perçu sur les navires de commerce, les navires de pêche et facultativement sur les navires de plaisance.

Pour les navires de commerce français et étrangers et leurs cargaisons, il remplacera à la fois les droits de quai et les taxes de péage. La nouvelle législation pose ainsi le principe d'un droit de port unique se rapprochant de celui qui est généralement perçu dans les ports étrangers. Mais, afin d'en assouplir l'application en fonction des particularités des ports français, ce droit se décompose en fait en trois taxes : une taxe sur la jauge, une taxe sur les marchandises et une taxe sur les passagers.

La taxe sur la jauge sera à la charge de l'armateur, tandis que la taxe sur les marchandises sera supportée par l'expéditeur ou le destinataire, selon le cas. Les taux applicables dans chaque port pour l'une et l'autre de ces deux taxes seront fixés par arrêtés ministériels.

Calquée, pour les besoins des comparaisons économiques, sur le régime en vigueur dans les aéroports internationaux, la taxe sur les passagers sera uniforme pour tous les ports. Elle sera acquittée par l'armateur, mais il sera loisible à ce dernier de la récupérer sur le prix du billet délivré au voyageur.

Dans ses dispositions relatives au droit de port, le projet de loi devait, dans certains cas, réserver l'avenir et tenir compte des perspectives d'évolution du trafic maritime. Il prend donc en considération la possibilité, actuellement étudiée, d'aménager prochainement en France un ou plusieurs ports-relais pétroliers capables d'accueillir des navires géants et qui, contribuant à l'approvisionnement du raffinage non seulement français mais aussi européen, seraient largement ouverts au trafic international à la condition d'être largement compétitifs. Dans cette intention,



un article du projet de loi prévoit un décret spécifique pour définir les conditions dans lesquelles sera fixé le droit de port dans les ports de cette catégorie qui pourraient être créés.

Pour d'autres perspectives d'avenir, telles que le développement des transports par gros containers, il n'a pas paru indispensable de prévoir une disposition particulière, le projet contenant en lui-même à cet égard toutes les possibilités d'adaptation nécessaires.

Le droit de port perçu sur les navires de pêche et dénommé « redevance d'équipement des ports de pêche », est conçu, comme l'actuelle taxe sur le poisson débarqué, sous la forme d'une taxe perçue sur les produits de la pêche maritime lors de leur débarquement dans un port. Les modalités d'application de la taxe dans chaque port seront fixées dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de port sur les navires de commerce et leur cargaison.

La perception de la redevance d'équipement des ports de pêche dans un port donné exclura l'institution dans ce même port d'un droit de port spécifique sur les mêmes produits, afin d'éviter une double taxation du poisson débarqué. Mais, en vue de donner au système toute la souplesse voulue, la redevance pourra être remplacée par un droit de port spécifique sur la marchandise. Des dispositions particulières sont en outre prévues pour assurer les ressources des « ports dorts », pratiquement écartés des circuits de commercialisation du poisson.

Il a paru, par ailleurs, équitable et conforme à une saine politique de développement de la plaisance de fixer un cadre aux contributions que les navires de plaisance séjournant dans les ports français pourront être appelés à apporter au financement des aménagements mis à leur disposition dans ces ports. Ils pourront donc être soumis à une redevance d'équipement des ports de plaisance fixée en fonction du tonnage du navire et de la durée du séjour dans le port maritime. L'institution de cette redevance n'est pas obligatoire. Elle pourra dès lors être établie ou non en fonction des charges financières résultant des installations offertes à la plaisance. Les conditions de fixation de la redevance dans chaque port sont, ici encore, les mêmes que pour le droit de port sur les navires de commerce, les départements ministériels spécialement intéressés devant être également consultés.

\*

\* \*

L'affectation des recettes appelle trois sortes de commentaires suivant qu'il s'agit de leurs bénéficiaires, des dépenses qu'elles doivent couvrir et des contrôles dont leur emploi fera l'objet.

La réforme se traduit tout d'abord par une modification de l'affectation des droits et taxes aux différents bénéficiaires.

Dans le système actuel :

- les ports autonomes reçoivent en totalité le produit du droit de quai et des taxes de péage perçus dans ces ports ;
- les collectivités et établissements publics participant au financement des travaux dans les ports non autonomes reçoivent en totalité le produit des taxes de péage, y compris la taxe sur le poisson débarqué perçue dans ces ports ;
- l'Etat reçoit le produit du droit de francisation, des redevances perçues lors de la délivrance des titres de circulation, des taxes d'armement des navires de pêche, du droit de visite de sécurité, du droit de quai dans les ports non autonomes, de la taxe spéciale sur les passagers, du droit de timbre de connaissement et de la taxe sur les carburants.

Le produit des redevances perçues lors de la délivrance des titres de circulation et de la taxe spéciale sur les passagers est affecté directement sous forme de subvention à l'Etablissement national des invalides de la marine.

Dans le système proposé :

- les collectivités et établissements publics appelés à participer au financement des dépenses portuaires recevront :
  - la totalité du produit de la taxe sur la jauge et la taxe sur les marchandises constitutives du droit de port,
  - 75 % du produit de la taxe sur les passagers,
  - la totalité du produit de la redevance d'équipement des ports de pêche,
  - la totalité du produit de la redevance d'équipement des ports de plaisance ;
- le budget de l'Etat recevra la totalité du produit du droit annuel sur le navire et 25 % du produit de la taxe sur les passagers. Les questions relatives à l'Etablissement national des invalides de la marine sont réglées à part entre les ministères intéressés.

L'affectation de certaines des recettes fait, en second lieu, l'objet de règles spéciales. Les recettes réalisées dans un port donné au titre du droit de port par la collectivité ou l'établissement public intéressé pourront être affectées à l'ensemble des dépenses de ce port. Le présent projet de loi définit, en revanche, les dépenses particulières auxquelles les redevances d'équipement des ports de pêche ou de plaisance pourront être affectées.

Enfin, pour permettre de s'assurer que les fonds versés aux collectivités ou établissements publics bénéficiaires sont utilisés comme il est prévu, les dispositions du décret d'application du présent projet, en ce qui concerne les ports non autonomes, préciseront, comme cela a été fait précédemment pour les ports autonomes, que ces collectivités et établissements devront tenir une comptabilité appropriée et présenter annuellement un bilan financier faisant ressortir les recettes et les dépenses réalisées au cours de l'exercice écoulé.

Dans le même ordre d'idées, le présent projet précise les conditions d'affectation des excédents de recettes, soit au remboursement anticipé des emprunts, soit à la réduction des taux des droits.

\*

\* \*

Tenant largement compte de tous les intérêts en jeu, la réforme proposée tend à concilier dans une même perspective de progrès économique, la nécessité de permettre à nos ports de s'équiper en installations adaptées au trafic moderne et l'obligation, non moins essentielle, de ne pas alourdir les charges imposées aux marchandises et aux navires au-delà des limites qu'autorise une saine appréciation de la concurrence internationale. Dans ce domaine particulier des droits de port et de navigation, l'Etat aura ainsi tracé le cadre général d'une politique cohérente devant conduire à la mise en vigueur de tarifs modérés qui refléteront les préoccupations des principaux partenaires du transport maritime. On peut compter que, à la faveur de leur expérience et de la large marge d'initiative qui leur est laissée désormais, les ports pourront prendre, en collaboration étroite avec les usagers, les dispositions pratiques propres à donner tout son sens et toute son ampleur à une réforme unanimement souhaitée.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement, du Ministre de l'Industrie, du Ministre de la Jeunesse et des Sports, du Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé des relations avec le Parlement, et du Secrétaire d'Etat aux Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi délibéré en Conseil des Ministres, après avis du Conseil d'Etat (Commission permanente), sera présenté au Sénat par le Ministre de l'Economie et des Finances qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### CHAPITRE PREMIER

#### **Classification des droits de port et de navigation.**

##### Article premier.

Les droits qui peuvent être perçus dans les ports maritimes français sont les suivants :

1° *Un droit annuel sur les navires dénommé :*

- droit de francisation et de navigation en ce qui concerne les navires français ;
- droit de passeport en ce qui concerne les navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers résidant en France.

2° *Un droit de port*, à raison des opérations commerciales ou des séjours effectués dans les ports, et comprenant :

- pour les navires de commerce :
  - une taxe sur la jauge, et, le cas échéant, une taxe de stationnement,
  - une taxe sur les marchandises,
  - une taxe sur les passagers ;
- pour les navires de pêche :
  - une redevance d'équipement des ports de pêche établie sur les produits de la pêche maritime ;
- pour les navires de plaisance ou de sport :
  - une redevance d'équipement des ports de plaisance perçue en fonction de la durée des séjours de ces navires dans les ports maritimes.

## CHAPITRE II

### **Droit annuel sur le navire.**

#### SECTION I

*Navires français. — Droit de francisation et de navigation.*

#### Art. 2.

Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation délivré par le service des douanes et soumis à un visa annuel.

#### Art. 3.

Les taux et modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont fixés par décret.

Le droit de francisation et de navigation est à la charge du propriétaire du navire.

## SECTION II

### *Navires étrangers. — Droit de passeport.*

#### Art. 4.

Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service des douanes.

Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers ayant leur résidence principale en France est soumis à un visa annuel.

#### Art. 5.

Les taux et modalités d'application du droit de passeport prévu à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont fixés par décret.

Le droit de passeport est à la charge du propriétaire du navire.

Pour les navires étrangers non soumis au droit de passeport, les droits de jaugeage et de visites de sécurité sont fixés par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Équipement.

## CHAPITRE III

### **Droit de port et redevances d'équipement.**

#### SECTION I

##### *Navires de commerce.*

#### Art. 6.

Le droit de port applicable aux navires de commerce comprend :

- une taxe à taux variables, suivant les ports, sur la jauge nette du navire, et, le cas échéant, une taxe de stationnement à la charge de l'armateur ;
- une taxe à taux variables, suivant les ports, sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées, à la charge, selon les cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
- une taxe à taux uniformes pour tous les ports, sur les passagers débarqués, embarqués ou transbordés, à la charge de l'armateur.

Art. 7.

1° Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel ;

2° L'assiette et les taux de la taxe sur les passagers sont fixés par décret ;

3° Des arrêtés ministériels peuvent sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, soumettre à une taxe de stationnement les navires dont le séjour au port dépasse un délai déterminé en fonction des conditions d'exploitation et du trafic qui sont propres à ce port.

SECTION II.

*Navires de pêche.*

Art. 8.

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés — y compris les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture — débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports.

Cette redevance est à la charge soit du vendeur, soit de l'acheteur de ces produits, soit de l'un et de l'autre dans les conditions fixées par l'arrêté prévu à l'article 9 ci-dessous.

A l'importation, elle est à la charge de l'importateur.

Art. 9.

Le taux applicable dans chaque port est fixé sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel.

Art. 10.

L'institution sur les produits de la pêche de cette redevance exclut l'application sur ces mêmes produits du droit de port sur les marchandises tel qu'il est prévu à l'article 6 ci-dessus.

Toutefois, les arrêtés pris pour chaque port peuvent prévoir le remplacement de la redevance soit par le droit de port sur les marchandises, soit par une taxe perçue en fonction de la jauge brute du navire et de la durée de son séjour dans le port.

### SECTION III

#### *Navires de plaisance ou de sport.*

##### Art. 11.

A l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports.

Cette redevance est à la charge du propriétaire du navire.

##### Art. 12.

Les taux applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel.

### CHAPITRE IV

#### **Affectation du produit des droits et taxes.**

##### Art. 13.

Le droit annuel sur le navire prévu au chapitre II de la présente loi est perçu au profit de l'Etat.

##### Art. 14.

La taxe sur la jauge et la taxe sur les marchandises prévues à l'article 6 de la présente loi sont perçues au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port.

La taxe sur les passagers prévue à l'article 6 de la présente loi est perçue à concurrence de 75 % au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port, et à concurrence de 25 % au profit de l'Etat.



Art. 15.

Le produit des taxes revenant à un port autonome ou à un port non autonome constitue une recette ordinaire du port et est affecté à l'ensemble des dépenses de ce port.

Art. 16.

La redevance d'équipement des ports de pêche et la redevance d'équipement des ports de plaisance sont perçues au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port.

Toutefois, si un navire débarque le produit de sa pêche dans un port autre que son port d'attache, une partie de la redevance d'équipement des ports de pêche perçue au port de débarquement peut être affectée au port d'attache.

L'arrêté pris pour chaque port intéressé fixe les modalités de cette répartition.

Art. 17.

Le produit des redevances d'équipement des ports de pêche et des ports de plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance et relatives à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement et à l'entretien de tous les équipements du port et à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins.

Art. 18.

Les collectivités, établissements publics et autres organismes gérant des ports non autonomes sont tenus d'affecter aux activités spécifiquement portuaires le produit du droit de port qu'ils sont autorisés à percevoir.

L'excédent de ce produit par rapport aux dépenses portuaires est versé chaque année à un fonds spécial de réserve ouvert dans la comptabilité de ces collectivités, établissements publics ou organismes.

Lorsque ce fonds spécial de réserve atteint le maximum fixé par arrêté conjoint du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement et du Ministre chargé de la tutelle des collectivités, établissements publics ou organismes considérés, il

peut être décidé, dans la même forme, de l'affecter soit au remboursement anticipé d'emprunts contractés à des fins d'investissements portuaires, soit à la réduction des taux du droit de port.

## CHAPITRE V

### Dispositions diverses.

#### Art. 19.

Les droits, taxes et redevances institués par la présente loi sont perçus par le service des douanes comme en matière de douane ; les infractions sont constatées et punies, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

Le frais de perception et de procédure incombant à l'Administration sont prélevés sur le produit des droits, taxes et redevances dans les conditions fixées par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances.

#### Art. 20.

Sont abrogés dès la date de publication de la présente loi au *Journal officiel* :

1° Les articles 933 à 935 et 940 du Code général des impôts, relatifs au droit de timbre de connaissance ;

2° L'article 190 *bis* du Code des douanes, relatif à la taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement de certains navires.

#### Art. 21.

Cesseront de s'appliquer à la date de mise en vigueur du droit de francisation et de navigation et de la taxe sur les passagers institués par la présente loi :

1° L'article 11 modifié de la loi du 1<sup>er</sup> avril 1942 (à l'exception de son alinéa 1<sup>er</sup>), les articles 4, 5 et 6 de la loi n° 53-1329 du 31 décembre 1953 et l'article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954, relatifs au prix de vente des feuilles de rôle d'équipage et des feuilles de couverture, au droit pour la délivrance des permis de circulation et de la carte de circulation et au droit de permis de pêche pour les plaisanciers ;

2° L'article 31 de la loi n° 54-11 du 6 janvier 1954 relatif au droit de visite de sécurité de la navigation maritime ;

3° L'article 2 de la loi du 7 janvier 1920 et l'article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954, relatifs à la taxe d'armement des navires de pêche ;

4° L'article 225 du Code des douanes relatif au droit de francisation, qui sera remplacé par les dispositions correspondantes de la présente loi ;

5° L'article 5 modifié de la loi n° 47-1683 du 3 septembre 1947 relatif à la taxe spéciale sur les passagers.

#### Art. 22.

Les dispositions des articles 270 à 283 du Code des douanes et des articles 26 à 30 et 33 du Code des ports maritimes et celles des arrêtés pris pour leur application cesseront de s'appliquer, en tant qu'elles visent la taxe sur les passagers, à la date d'entrée en vigueur de ladite taxe, fixée dans les conditions prévues par l'article 7-2° de la présente loi.

En tant qu'elles visent d'autres taxes, les dispositions mentionnées à l'alinéa 1° du présent article cesseront de s'appliquer, dans chaque port, au moment de la mise en application, dans ledit port, des arrêtés particuliers prévus aux articles 7, 9 et 12 de la présente loi.

Ces arrêtés devront intervenir dans le délai d'une année à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 26 de la présente loi.

#### Art. 23.

Les dispositions du Code des douanes et du Code des ports maritimes mentionnées ci-dessus seront remplacées par les dispositions correspondantes de la présente loi à compter de la date de leur entrée en vigueur.

#### Art. 24.

Les conditions d'application, dans les ports de la Corse et dans ceux des départements d'outre-mer, du droit de port sur les navires de commerce prévu à l'article 6 de la présente loi et des redevances d'équipement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions de la présente loi pourront être appliquées, en ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement, dans les ports français du Rhin et de la Moselle ainsi que dans les ports fluviaux du bassin de la Seine ouverts au trafic par bâtiments de mer dans des conditions qui seront déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 25.

Les conditions d'application des droits de port dans les ports relais pétroliers qui seraient créés pour recevoir des navires géants, seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 26.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application de la présente loi.

Fait à Paris, le 21 décembre 1966.

*Signé* : GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre de l'Intérieur,

*Signé* : Roger FREY.

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

*Signé* : Michel DEBRÉ.

Le Ministre de l'Equipement,

*Signé* : Edgard PISANI.

Le Ministre de l'Industrie,

*Signé* : Raymond MARCELLIN.

Le Ministre de la Jeunesse et des Sports,

*Signé* : François MISSOFFE.

Le Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre,  
chargé des relations avec le Parlement,

*Signé* : Pierre DUMAS.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports,

*Signé* : André BETTENCOURT.