

Transport de personnes à titre professionnel**1 Bases légales**

- LNI** Loi fédérale sur la navigation intérieure du 3 octobre 1975 – RS 747.201
Art. 7
- ONI** Ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses du 8 novembre 1978 – RS 747.201.1
Art. 2, al. 1, litt. b et d, chiffre 2
Art. 79
Art. 148
- LTV** Loi sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 – RS 745.1
Art. 2, al. 1, litt. a et b
- OTV** Ordonnance sur le transport de voyageurs du 4 novembre 2009 – RS 745.11
Art. 3, 6, 7, 8
- OCEB** Ordonnance sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation du 14 mars 1994 – RS 747.201.7
Art. 1, al. 2
Art. 45
- DE-OCEB** Dispositions d'exécution du DETEC de l'ordonnance sur la construction des bateaux – RS 747.201.71
- OMBat** Ordonnance sur les exigences applicables aux moteurs de bateaux dans les eaux suisses du 14 octobre 2015 – RS 747.201.3
- DE-OMBat** Dispositions d'exécution du DETEC de l'ordonnance sur les exigences applicables aux moteurs de bateaux dans les eaux suisses du 28 août 2017 – RS 747.201.31

2 Transport à titre professionnel ou non ?

Pour déterminer si un transport est fourni à titre professionnel ou non, la LTV se base sur le critère de la rémunération :

Dans la présente loi, un transport de voyageurs est considéré comme :

b. professionnel, lorsqu'une personne

- 1. transporte des voyageurs contre rémunération, que celle-ci soit payée par des voyageurs ou par des tiers,*
- 2. transporte gratuitement des voyageurs pour obtenir un avantage commercial.*

A cet égard, l'article 3 de l'OTV précise ce qui suit :

¹Toute contre-prestation, notamment en espèces ou en nature, est considérée comme une rémunération.

²Les courses sont considérées comme effectuées à titre professionnel même si elles ne sont pas publiques.

Dans la pratique il peut s'avérer difficile de déterminer clairement s'il y eu ou non rémunération. Par principe, une course sur le lac est souvent rémunérée par le passager d'une manière ou d'une autre (cadeau d'un repas, d'une bouteille de vin ou remboursement des frais d'essence par le passager, etc.).

Par conséquent, il s'avère utile de prendre en considération d'autres critères, confirmant ou infirmant celui de la rémunération, pour déterminer avec davantage de pertinence et de certitude si on a bien affaire ou non à du transport « professionnel ».

Ces situations mettent toujours en présence, d'une part une personne ou une entreprise qui offre une prestation de navigation (par exemple le pilote), d'autre part une ou plusieurs personnes qui en bénéficient.

N'est par exemple pas du transport professionnel de voyageurs le transport offert par une personne physique (individu), au profit de ses proches ou familiers.

Ne l'est pas non plus, le transport offert par une personne morale (association, club ou société), qui dispose de sa propre embarcation (y compris le conducteur du bateau), au profit de ses membres ou ses employés. En revanche, ces transports sont soumis aux dispositions sur le transport professionnel dès qu'ils sont défrayés ou rémunérés, sous quelque forme que ce soit.

Les courses effectuées par les bateaux de police, de sauvetage, des pêcheurs professionnels etc. ne sont pas considérées comme du transport professionnel.

Est considéré comme transport professionnel de voyageurs celui qui est en principe offert à un cercle indéterminé de bénéficiaires. Est toutefois aussi considéré comme transport professionnel un contrat exclusif entre un pilote et un client unique ou un groupe de clients déterminé. Le critère central, outre la rémunération déjà citée, est l'existence d'un contrat, qu'il soit écrit ou oral.

Un tel contrat existe de toute manière, même s'il n'est qu'oral, pour régler les rapports de droit entre le transporteur et le transporté, car il exprime les intentions respectives de ces personnes, formulées ou non mais toujours présentes.

Un transport professionnel, même s'il n'est pas régulier, comporte déjà l'obligation de se conformer aux exigences de l'article 148 de l'ONI en ce qui concerne la construction du bateau.

3 Transport régulier ou non

La seconde condition à remplir pour qu'un transport soit soumis à la LTV est qu'il soit régulier, selon l'art. 2, al. 1, litt. a, LTV :

Dans la présente loi, un transport de voyageurs est considéré comme régulier lorsqu'il est effectué plus de deux fois entre les mêmes lieux à des intervalles de quinze jours ou plus ; dans le trafic international de voyageurs, les courses sont considérées comme régulières lorsqu'elles ont lieu selon une fréquence reconnaissable.

4 Régale du transport

Lorsqu'un transport est **professionnel et régulier**, il est soumis à la régale du transport. Ceci implique notamment que les transporteurs doivent être titulaires, selon les cas, d'une concession ou d'une autorisation cantonale selon les articles 6 et 7 de l'OTV.

5 Dérogation à la régale du transport

L'article 8 de l'OTV définit les dérogations à la régale du transport de voyageurs. Dans les cas suivants, aucune concession ou autorisation cantonale n'est nécessaire :

a. *courses avec des véhicules non guidés, construits et équipés pour transporter neuf personnes au maximum, conducteur compris.*

e. transport de groupes de passagers préalablement constitués d'un point de départ commun à une destination commune, dans la mesure où le transport a lieu dans le cadre d'une offre de voyage forfaitaire ;

f. transport de groupes de passagers préalablement constitués, chaque groupe étant ramené à son point de départ avec le même véhicule (circuits) ;

6 Règles pour la construction du bateau

Dès qu'un bateau est utilisé pour du transport professionnel, même si ce n'est pas son affectation principale, il est soumis aux prescriptions de l'article 148 de l'ONI. Cet article distingue « les bateaux à passagers » (plus de 12 passagers) à l'alinéa 1 et les « petits bateaux à passagers » (jusqu'à 12 passagers) à l'alinéa 2.

Dans le 1^{er} cas (bateau de plus de 12 passagers), l'OCEB et les DE-OCEB s'appliquent à la construction des bateaux. Si le bateau n'est pas soumis à une concession fédérale, seuls les articles mentionnés à l'art. 1, al. 2, OCEB sont applicables.

Dans le 2^e cas (bateau jusqu'à 12 passagers), les articles de l'ONI, de l'OCEB et des DE-OCEB mentionnés à l'art. 148, al. 2, ONI s'appliquent.

En complément, les dispositions de l'OMBat et des DE-OMBat sont applicables pour tous les bateaux motorisés.

7 Immatriculation des bateaux servant au transport professionnel (directive 106 vks)

7.1 Les bateaux servant au transport de 12 passagers au plus seront immatriculés selon leur genre respectif (par ex. : 130 : bateau motorisé) et auront un usage spécial « 02 : transport de passagers à titre professionnel ».

7.2 Les bateaux servant au transport professionnel de plus de 12 passagers seront immatriculés avec le genre « 150 : bateau à passager ».

Dans les 2 cas, une attestation d'assurance avec les codes requis est nécessaire.

8 Permis de conduire exigé

8.1 Pour les bateaux jusqu'à 12 passagers, les permis A, D ou E sont suffisants (ONI art. 79)

8.2 Pour les bateaux de plus de 12 passagers, un permis selon les catégories de l'article 45 des DE-OCEB est nécessaire

9 Entrée en vigueur

Cet aide-mémoire vks n° 11 a été adopté par le comité de la vks le 30 novembre 2017. Il entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.