



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2004/5  
11 août 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-huitième session, 27-29 octobre 2004,  
point 6 b) de l'ordre du jour)

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS  
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION  
DE CES OPÉRATIONS**

Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage  
des frontières et des postes frontière dans le transport routier  
entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale

**Délivrance de visas aux conducteurs professionnels**

Transmis par l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Géorgie, le Kazakhstan,  
le Kirghizistan, la Moldova, la Fédération de Russie, et l'Ukraine

Introduction

À sa quatre-vingt-dix-septième session, le SC.1 a examiné les résultats d'une enquête portant sur la délivrance de visas aux conducteurs professionnels et a été informé de l'avancement des travaux entrepris par le WP.30 en la matière. Devant les divergences d'opinions sur les suites à donner sur ce sujet au sein du SC.1, ce dernier a estimé qu'il était prématuré pour l'instant d'entreprendre des travaux parallèles en créant un groupe ad hoc sur le problème des visas. Il s'en remet néanmoins à la décision que prendra le CTI sur ce point.

À sa soixante-sixième session (Genève, 17-19 février 2004, ECE/TRANS/156, par. 58 à 61), le Comité des transports intérieurs a eu un débat approfondi sur la suite possible à donner à l'enquête menée par le secrétariat en 2002 et 2003 sur la question de la délivrance de visas aux conducteurs professionnels et, en particulier, sur la proposition faite par la Fédération de Russie, et appuyée par le Bélarus et l'Ukraine, concernant la création d'un groupe de travail chargé d'examiner cette question. Ces pays ont une nouvelle fois fait part de leurs préoccupations quant aux difficultés rencontrées par leurs conducteurs professionnels et ont souligné qu'aucune amélioration n'avait été constatée dans ce domaine.

Les arguments pour et contre la création d'un groupe de travail ont été échangés, mais le Comité a estimé, dans un premier temps, que les pays concernés devaient transmettre au secrétariat une note technique présentant en détail les problèmes techniques rencontrés par leurs transporteurs. Le Comité indiquerait ultérieurement la suite à donner à cette question, sur la base de la note technique et des faits nouveaux intervenus dans d'autres organes.

Au vu des discussions qui ont eu lieu au sein du CTI, les trois gouvernements susmentionnés ont été invités à soumettre, avant la réunion du Bureau du Comité prévue le 7 juin 2004, une note technique relative aux problèmes rencontrés par leurs transporteurs concernant la délivrance de visas à leurs conducteurs professionnels.

À sa réunion du 7 juin 2004, le Bureau a pris acte des lettres et d'une note technique reçues de neuf pays et décrivant en détail les problèmes couramment rencontrés par leurs conducteurs professionnels pour obtenir les visas nécessaires aux opérations de transport international (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldova, Fédération de Russie et Ukraine).

Le Bureau a estimé qu'en raison de leur arrivée tardive les lettres et la note technique n'avaient pas pu être envoyées aux services de traduction de l'ONU à temps pour la réunion du Bureau, et a décidé, en conséquence, de reporter l'examen de ces documents à la réunion du Bureau du mois de décembre et à la soixante-septième session du CTI en février 2005.

Il a prié le secrétariat de préparer un document d'ensemble réunissant les lettres et la note technique, en vue de le soumettre au CTI à sa prochaine session et au Bureau à sa prochaine réunion.

Ce document d'ensemble, qui est reproduit ci-après, sera examiné par le Bureau du CTI à sa réunion du mois de décembre et par le CTI à sa soixante-septième session en février 2005. Il est soumis au SC.1 à titre d'information uniquement.

### **Arménie**

Lors de la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, qui s'est déroulée à Genève du 17 au 19 février 2004, la Fédération de Russie a fait des propositions portant sur les problèmes d'obtention de visas rencontrés par les conducteurs professionnels engagés dans des activités de transport routier international. Ces propositions ont reçu l'appui de l'Ukraine et du Bélarus.

À cet égard, le Ministère des transports et des communications de la République d'Arménie a fait savoir qu'il appuyait également les initiatives de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et du Bélarus, et assure qu'il favorisera le développement du transport international.

Les transporteurs arméniens sont confrontés à ce problème de visa. L'Arménie est un pays enclavé, bloqué par ses voisins à l'Est et à l'Ouest; la facilitation des procédures d'obtention des visas pour les transporteurs arméniens engagés dans des opérations internationales sera donc un instrument de développement précieux pour le transport international arménien. Qui plus est, les ambassades des autres pays sont, dans leur majorité, situées à l'étranger (c'est-à-dire à Moscou), ce qui entraîne également des complications.

Il est à espérer que cette initiative sera appliquée avec succès et qu'elle facilitera considérablement les activités des transporteurs internationaux.

### **Azerbaïdjan**

Le Ministère des transports de la République d'Azerbaïdjan a fait savoir qu'il appuyait la proposition faite par la délégation russe lors de la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, tenue du 17 au 19 février 2004 à Genève.

Le problème de la délivrance des visas aux conducteurs professionnels qui doivent franchir des frontières est considéré comme un des problèmes majeurs et est fréquemment abordé lors des réunions et rencontres consacrées au transport routier international. À cet égard, l'Azerbaïdjan approuve l'idée de créer un groupe de travail chargé d'étudier la question.

### **Bélarus**

Le Ministère des transports et des communications de la République du Bélarus a fourni des informations concernant le problème de la délivrance des visas aux conducteurs professionnels (citoyens bélarussiens) auprès des services consulaires de certains pays d'Europe à Minsk. Un des principaux facteurs qui freinent le développement du transport réside dans la grande complexité de la procédure de délivrance des visas. Cette année, ces procédures ont été encore compliquées, entraînant des pertes de production liées à la non-utilisation des véhicules.

En dépit de la volonté affichée d'harmoniser et de libéraliser les procédures de délivrance des visas, il ne fait aucun doute que les services consulaires de nombreux États imposent des conditions de plus en plus draconiennes, notamment aux conducteurs bélarussiens. Ces conditions sont les suivantes:

1. Allongement considérable de la liste des pièces à fournir pour un visa (Italie);
2. Nécessité pour les conducteurs de déposer leur dossier de demande de visa en personne (Italie);
3. Délais de traitement des dossiers excessivement longs (en Italie, trois mois et plus à compter de la date de dépôt du dossier);

4. Durée de validité des visas pour entrées multiples trop brève (six mois pour l'Italie, la Grèce et l'Estonie et trois mois pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Croatie, la Suisse et la Roumanie);
5. La nécessité pour les conducteurs de prouver leur solvabilité financière en produisant des chèques de voyage pour un montant de 1 500 euros (Italie);
6. Le refus de délivrer des visas aux conducteurs lorsque ceux-ci ont utilisé un permis de transport délivré par les autorités italiennes pour effectuer un transport vers un pays tiers (la Fédération de Russie ou l'Ukraine). Selon l'ambassade d'Italie, il s'agit là d'une violation des dispositions régissant les visas (Italie).

La complexité croissante des formalités d'obtention de visas et les contraintes de plus en plus lourdes auxquelles les services consulaires soumettent les opérations de transport international freinent sensiblement le développement du transport routier – le moyen le plus souple et le plus efficace de déplacer des marchandises et des voyageurs d'un pays à un autre – et nuisent au développement du commerce international et de l'espace économique européen.

Les problèmes de visa auxquels se heurtent les conducteurs professionnels, acteurs du commerce international, sont néfastes pour le processus d'intégration européenne et contraires au principe de la libre circulation transfrontière des biens, des services et de la main-d'œuvre, au principe d'égalité des conditions commerciales et économiques et à d'autres principes fondamentaux de la Communauté économique européenne.

Le Bélarus considère que des mesures doivent être prises en vue de définir un statut particulier pour les conducteurs professionnels engagés dans le transport routier international de marchandises et de voyageurs, dans le cadre de l'Accord de Schengen, et que l'obligation de demander un visa devrait être supprimée pour cette catégorie professionnelle. Un document spécial prouvant l'identité du conducteur, établi en vertu d'une convention internationale spéciale, pourrait servir de base au franchissement des frontières sans visa.

Dans le cas où il serait pour le moment impossible de lever l'obligation de visa, il est proposé de mettre en place une procédure simplifiée de traitement des demandes de visa émanant des conducteurs professionnels, qui comporterait les éléments suivants:

- Délivrance de visas pour entrées multiples valables un an ou plus, autorisant un nombre illimité d'entrées et de sorties;
- Reconnaissance des associations nationales de transporteurs routiers comme intermédiaires lors de l'examen des demandes de visa, mais aussi comme garantes du statut professionnel des conducteurs;
- Procédure simplifiée d'obtention des visas, y compris la possibilité de délivrer des visas à un groupe de conducteurs par l'intermédiaire des associations nationales de transporteurs routiers, supprimant ainsi la nécessité pour le conducteur d'être personnellement présent;
- Liste réduite et uniforme des pièces à fournir pour obtenir un visa;

- Procédure accélérée de délivrance des visas aux conducteurs professionnels;
- Frais consulaires uniformes et raisonnables.

## **Géorgie**

Le Ministère géorgien de l'infrastructure et du développement s'est déclaré intéressé par l'examen des problèmes auxquels se heurtent les conducteurs géorgiens de véhicules de marchandises qui entrent et travaillent sur le territoire de l'Union européenne, notamment en ce qui concerne l'examen des demandes de visa requis à cette fin.

Malgré la libéralisation générale du commerce des biens et des services proclamée par les pays de l'Union européenne, et malgré l'Accord de Schengen expressément adopté à cette fin, les procédures appliquées aux conducteurs professionnels et aux transporteurs des autres pays ne contribuent pas à la promotion du transport routier de marchandises en Europe et freinent ainsi le développement des relations commerciales internationales sur le continent.

Pour remédier aussi rapidement que possible à cette situation, la Géorgie prie les organes compétents de l'ONU et de l'Union européenne, l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation mondiale du tourisme, la Conférence européenne des ministres des transports et les gouvernements des pays européens (notamment des États parties à l'Accord de Schengen), de prendre des mesures décisives pour résoudre le problème de l'octroi de visas aux conducteurs professionnels. Au vu de ce qui précède, la Géorgie a hâte de coopérer avec la CEE et toutes les autres parties intéressées.

## **Kazakhstan**

Le Ministère des transports et des communications de la République du Kazakhstan est préoccupé par le problème de la délivrance des visas aux conducteurs professionnels (citoyens kazakhs) auprès des services consulaires de certaines ambassades européennes au Kazakhstan, et estime qu'il y a lieu d'affirmer ce qui suit.

Le processus d'intégration européenne porte sur pratiquement tous les aspects de l'activité humaine: la politique, l'économie, le social, la culture, le droit, etc. Or, récemment, des tendances indésirables sont apparues sur le marché européen du travail au sujet des conducteurs professionnels, à savoir les mesures prises par certains États européens, qui freinent le développement de relations commerciales libres dans le domaine du transport routier international.

En dépit du principe d'harmonisation et d'assouplissement des procédures de délivrance des visas proclamé par les États parties à l'Accord de Schengen, on peut constater que les services consulaires de l'Allemagne, de l'Italie, de la Belgique, de l'Autriche et de certains autres pays imposent des conditions de plus en plus draconiennes pour délivrer des visas, notamment aux conducteurs professionnels kazakhs.

La complexité croissante des formalités dont les conducteurs professionnels doivent s'acquitter pour obtenir un visa et les conditions de plus en plus strictes auxquelles les services consulaires soumettent les transporteurs internationaux freinent de façon significative

le développement du transport routier – le moyen le plus souple et le plus efficace de déplacer des marchandises et des voyageurs d'un pays à un autre – et sont néfastes pour le développement du commerce international et de l'espace économique européen.

Les problèmes que rencontrent les conducteurs professionnels qui contribuent au commerce international nuisent au processus d'intégration européenne et sont contraires au principe de la libre circulation transfrontière des biens, des services et de la main-d'œuvre, au principe de l'égalité des conditions commerciales et économiques et aux autres principes fondamentaux de la Communauté européenne.

Les problèmes posés par la diversité des systèmes de traitement des demandes de visas dans les pays européens ont également été abordés dans les décisions de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), qui a fait part de son désir de voir naître un marché européen unique des services de transport fondé sur la libéralisation de l'accès aux marchés nationaux et sur l'instauration de conditions de concurrence équitables. Ainsi, à sa réunion du 30 mai 2002, le Conseil des ministres des transports de la CEMT a adopté une résolution sur la simplification des procédures de délivrance des visas aux conducteurs professionnels.

Au vu de ce qui précède, le Ministère kazakh des transports et des communications propose les mesures suivantes:

1. Rédaction d'un accord spécial définissant le statut des conducteurs professionnels engagés dans des opérations de transport routier international de marchandises et de voyageurs, suivant les termes de l'Accord de Schengen;
2. S'il se révèle pour le moment impossible d'élaborer et d'adopter un tel accord, il est proposé de mettre en place un système d'accords bilatéraux prévoyant une simplification des procédures d'examen des demandes de visa émanant des conducteurs professionnels, qui comporterait les éléments suivants:
  - a) Délivrance de visas de travail pour entrées multiples valables un an ou plus, autorisant un nombre illimité d'entrées et de sorties;
  - b) Reconnaissance des associations nationales de transporteurs routiers comme intermédiaires lors de l'examen des demandes de visa, mais aussi comme garantes du statut professionnel des conducteurs;
  - c) Procédure simplifiée d'obtention des visas, y compris la possibilité de délivrer des visas à un groupe de conducteurs par l'intermédiaire des associations nationales de transporteurs routiers, supprimant ainsi la nécessité pour le conducteur d'être personnellement présent;
  - d) Liste réduite et uniforme des pièces à fournir pour obtenir un visa;
  - e) Procédure accélérée de délivrance des visas aux conducteurs professionnels;
  - f) Frais consulaires uniformes et raisonnables.

3. Le Kazakhstan prie les instances intergouvernementales de l'ONU et de l'Union européenne, l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'Organisation mondiale du tourisme, la CEMT et les gouvernements des pays européens (notamment des États parties à l'Accord de Schengen) de prendre des mesures décisives pour résoudre le problème de l'octroi de visas aux conducteurs professionnels et faciliter le développement du commerce et du tourisme en Europe, et d'entamer un processus de négociations constructif sur ce sujet.

### **Kirghizistan**

Le Ministère du transport et des communications de la République kirghize souhaite appeler l'attention sur les problèmes auxquels se heurtent les conducteurs professionnels de véhicules kirghizes de transport de marchandises qui entrent en Allemagne pour y travailler et sur les procédures d'examen des demandes de visa.

En règle générale, les conducteurs kirghizes déposent leur demande de visa à l'ambassade d'Allemagne, de sorte que les problèmes qu'ils rencontrent sont directement liés aux formalités à remplir à l'ambassade même.

En dépit de la libéralisation générale du commerce des biens et services proclamée par les pays de l'Union européenne et de l'Accord de Schengen sur le visa unique adopté spécialement à cet effet, les procédures appliquées aux camionneurs par le Ministère allemand des affaires étrangères ne facilitent pas l'acheminement de marchandises par la route, freinant ainsi le développement du commerce international en Europe.

Le Kirghizistan est conscient du fait que, de par sa situation géographique, l'Allemagne doit faire face à un trafic important de véhicules divers qui parcourent ou traversent son territoire dans toutes les directions. Cette situation occasionne de nombreux départs et arrivées de conducteurs de nationalités diverses, ce qui impose un volume de travail considérable aux services consulaires allemands. Sans déroger au respect de la législation allemande et des instructions communiquées par les autorités allemandes, il convient de souligner que la pratique récemment instaurée en Allemagne concernant l'examen des demandes de visa émanant des conducteurs de véhicules de marchandises et, en particulier, des conducteurs originaires de la Communauté d'États indépendants (CEI), entraîne une prolongation et une complication significatives de la procédure de délivrance des visas. Cette situation n'est pas sans conséquences sur les délais de livraison des marchandises et empêche la bonne exécution des contrats d'importation et d'exportation, entrave la libre circulation des biens sur les marchés européens et freine le processus d'intégration européenne.

Le problème auquel les conducteurs kirghizes se heurtent le plus fréquemment lorsqu'ils déposent leur demande de visa est celui du refus, qui se produit une fois sur deux, y compris lorsqu'il s'agit de demandes déposées par des conducteurs qui se sont déjà rendus en Allemagne à de nombreuses reprises. Un tel refus entraîne généralement le licenciement du conducteur, ce qui équivaut, dans bien des cas, à une violation d'un droit de l'homme fondamental, le droit au travail. Les activités de transport s'en trouvent par ailleurs perturbées.

Le Kirghizistan appuie les initiatives présentées par la Fédération de Russie, le Bélarus et l'Ukraine lors de la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs de la CEE

concernant la délivrance des visas aux conducteurs professionnels engagés dans des activités de transport routier international, et souhaite qu'une réflexion soit menée quant à la possibilité de mettre en place un système d'arrangements entre États simplifiant la procédure d'examen des demandes de visa émanant de cette catégorie de conducteurs. Ces accords comporteraient les éléments suivants:

- Délivrance de visas multiples valables un an ou plus, autorisant un nombre illimité d'entrées et de sorties;
- Liste réduite et uniforme des pièces à fournir pour obtenir un visa;
- Procédure accélérée de délivrance des visas aux conducteurs professionnels.

Pour remédier le plus rapidement possible à cette situation, le Kirghizistan, conjointement avec les organes compétents de l'ONU et de l'Union européenne, l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation mondiale du tourisme, la Conférence européenne des ministres des transports et les gouvernements des pays européens (notamment des États parties à l'Accord de Schengen), demande instamment que des mesures décisives soient prises pour résoudre le problème de l'octroi de visas aux conducteurs professionnels et faciliter le développement du commerce et du tourisme en Europe, et que soit engagé un processus de négociations constructif sur ce sujet.

## **Moldova**

Le Ministère des transports et des communications de la République de Moldova souhaite appeler l'attention sur les problèmes que rencontrent les transporteurs routiers moldoves lorsqu'ils effectuent des opérations de transport international vers les pays européens.

En dépit de la volonté affichée par les États membres de l'Union européenne de libéraliser totalement les échanges de biens et des services et de l'Accord de Schengen spécialement adopté à cette fin, les procédures actuellement appliquées aux conducteurs professionnels par les ministères des affaires étrangères des pays européens ne favorisent pas les échanges de biens et de services entre l'Est et l'Ouest et entravent le développement du commerce international.

Les nouveaux membres de l'UE ont dénoncé les accords précédemment conclus en matière d'exemption de visa, conformément aux prescriptions de l'UE. L'étape suivante a consisté à compliquer les démarches en exigeant un nombre absurde de pièces et d'exemplaires (passeports antérieurs, certificats confirmant que le candidat n'a jamais changé de nom, etc.), en allongeant les délais d'examen des demandes (d'une semaine à 40 jours), en réduisant la durée de validité des visas (à un mois au maximum) et en augmentant les frais de visa et les frais indirects (pour préparer et collecter les différents documents).

Le fait que les ambassades refusent les demandes passant par les associations nationales oblige chaque conducteur professionnel à se présenter personnellement à l'ambassade et à faire la queue pendant de longues périodes, aussi bien pour déposer sa demande que pour retirer son visa. Les refus de visa non motivés sont monnaie courante. Un refus opposé par une ambassade conduit automatiquement au refus des ambassades des autres États membres de l'UE, ce qui, de fait, condamne le conducteur à perdre son emploi.

Pour remédier à cette situation et conformément aux recommandations adoptées sur ce point par la Conférence européenne des Ministres des transports (CMTE), la Moldova souhaiterait que soit examinée la possibilité de mettre en place un système d'accords internationaux prévoyant une procédure simplifiée de demande de visa pour les conducteurs professionnels engagés dans des activités de transport international, comportant spécifiquement les éléments suivants:

- Délivrance de visas pour entrées multiples valables un an ou plus, autorisant un nombre illimité d'entrées et de sorties;
- Liste réduite et uniforme des pièces à fournir pour obtenir un visa;
- Procédure accélérée de délivrance des visas aux conducteurs professionnels, les associations nationales se portant garantes.

Il est à espérer que les problèmes susmentionnés sont temporaires et qu'ils pourront être résolus rapidement et efficacement.

### **Fédération de Russie**

Le Ministère russe des transports a exposé les difficultés rencontrées par les transporteurs internationaux russes qui déposent des demandes de visa, dans une note technique reproduite ci-après. Il demande également que le groupe spécial d'experts du Comité des transports intérieurs de la CEE chargé de la question de la facilitation du passage des frontières se penche, en matière de délivrance de visas aux conducteurs professionnels, sur les points suivants:

- Analyse des propositions faites à ce sujet par les pays membres de la CEE;
- Examen de l'application des solutions apportées à ce problème par d'autres organisations internationales, en particulier l'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (CEMN) et la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT);
- Examen de l'application des solutions apportées à ce problème pour d'autres modes de transport (il existe des précédents en matière de facilitation du passage des frontières en ce qui concerne les transports aériens – la Convention de Chicago –, les transports ferroviaires et les transports maritimes);
- Élaboration d'un accord multilatéral distinct sur la facilitation des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs routiers professionnels effectuant des transports internationaux.

Il est d'avis qu'il faudrait assurer la coordination des travaux du groupe spécial de la CEE avec ceux des mécanismes analogues de la CEMN et de la CEMT. Il serait bon que des représentants de ces mécanismes de la CEMN et de la CEMT participent aux travaux du groupe spécial de la CEE.

Note technique sur les difficultés rencontrées aujourd'hui par les conducteurs  
professionnels russes effectuant des transports internationaux par route  
pour obtenir des visas

Les difficultés rencontrées par les routiers pour obtenir des visas sont liées à la trop grande complexité des formalités et procédures de demande de visa, à la longueur des délais exigés pour l'examen des pièces présentées, à l'absence d'un système de visas valables une année ou pour entrées multiples, au fait que les demandeurs doivent se présenter en personne, au coût élevé des visas, ainsi qu'au refus de laisser les associations nationales des transporteurs routiers se porter garantes des entreprises qui en sont membres.

### **Allemagne**

Les services consulaires de ce pays, comparés à ceux d'autres pays, exigent la présentation du plus grand nombre de pièces (soit l'original de l'invitation, un extrait d'inscription au registre de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Allemagne, une copie de la page du passeport du signataire de l'invitation, des copies et l'original du livret de service [du demandeur], une copie du permis de conduire, une copie du certificat d'assurance maladie, une copie du passeport extérieur, la liste des conducteurs susceptibles de demander un visa allemand dans le courant de l'année, la liste des points de passage des frontières avec, en annexe, la preuve de précédents visas Schengen actuellement utilisés ainsi qu'un avertissement au sujet du bon usage des visas).

En règle générale, les visas sont valables trois mois et il n'est pas délivré de visa pour entrées multiples. Cela entraîne des temps morts et une perte de temps de travail pour les routiers effectuant des transports internationaux par route.

Il arrive que les autorités refusent de délivrer un visa lorsqu'il est précisé dans la demande que le conducteur prévoit de passer plus de 10 jours dans l'espace Schengen pendant un seul voyage.

L'obligation de présenter l'original du livret de service pour l'obtention du visa fait que cette pièce risque d'être perdue, alors qu'elle est indispensable aux ressortissants russes pour justifier de leurs années de travail aux fins de pension.

Le fait que les restrictions mises à la délivrance de visas après un refus ne sont pas limitées dans le temps met les routiers dans une situation difficile, dès lors qu'ils perdent la possibilité d'exercer leur métier.

L'utilisation d'un visa Schengen délivré par les services consulaires allemands pour des voyages dans d'autres pays de l'espace Schengen (attestés par les tampons dans le passeport extérieur ou le formulaire annexe de la CMR [carnet TIR]) entraîne systématiquement aujourd'hui un nouveau refus.

### **Italie**

Un grand nombre de pièces doivent être présentées aux services consulaires italiens pour l'obtention du visa (l'original de l'invitation, l'extrait d'inscription au registre de la Chambre de commerce et d'industrie italienne, une copie du permis de conduire, une copie de l'autorisation d'effectuer des transports internationaux donnée à l'entreprise pour laquelle travaille

le conducteur, une attestation de salaire établie par l'employeur, un relevé du compte personnel en devises du conducteur, avec indication du solde, ainsi qu'une copie de toutes les pages du passeport russe, afin qu'il soit possible d'établir l'absence d'un deuxième passeport – ce que permet la loi russe –, et l'original de la procuration donnée à un tiers présentant les pièces aux services consulaires par le demandeur pour le retrait du visa).

La durée de validité du visa délivré au conducteur est établie compte tenu de la date à laquelle prend fin l'autorisation d'effectuer des transports internationaux qui lui a été donnée par son entreprise.

Tout conducteur ayant deux passeports extérieurs (ce que permet la loi russe) se voit refuser le visa.

En règle générale, la durée de validité des visas est de trois mois, ce qui est très peu pour pouvoir organiser sans difficulté les livraisons et déplacements internationaux.

L'absence de tampon attestant le passage de la frontière italienne lors de voyages effectués avec un visa délivré par les services consulaires italiens entraîne le refus d'un nouveau visa par la suite. Les contrôles aux frontières entre l'Italie et les autres pays de l'espace Schengen ayant été supprimés, il n'est plus possible d'obtenir le tampon.

### **Lettonie**

L'obligation de présenter une copie du contrat conclu avec un partenaire letton (le propriétaire des marchandises ou le transitaire) pour obtenir le visa ne peut pas toujours être remplie, puisque la plupart des entreprises de transport travaillent sur la base de demandes émanant de transitaires étrangers.

La durée de validité des visas de transit est de six mois au maximum.

### **Estonie**

Les visas ne sont délivrés que sur présentation de l'original de l'invitation, dont l'obtention prend beaucoup de temps; cette obligation vaut pour toutes les personnes, y compris les conducteurs.

Le délai de sept jours pour la délivrance du visa est trop long en transport routier international.

Il n'est pas possible d'obtenir des visas valables une année (la durée de validité des visas est de six mois au maximum).

L'absence de procédure accélérée de délivrance des visas complique notablement la tâche des transporteurs routiers lorsqu'ils doivent faire des livraisons urgentes.

### **Slovaquie**

La durée de validité des visas est de six mois au maximum.

L'obligation de présenter une copie du contrat conclu avec un partenaire slovaque complique la tâche des transporteurs routiers qui travaillent sur demande émanant de transitaires étrangers et, dans bien des cas, ne passent pas de contrat avec des partenaires slovaques.

Le visa coûte cher (96 dollars des États-Unis).

Il n'y a pas de procédure accélérée de délivrance des visas.

### **Hongrie**

Le visa coûte plus cher (180 dollars des États-Unis) que partout ailleurs.

L'absence de règles précises relatives à la délivrance des visas d'entrée et de transit fait qu'il est impossible d'expliquer clairement ces exigences aux transporteurs routiers.

### **Bulgarie**

Le visa est sensiblement plus cher (4 000 roubles, soit environ 143 dollars des États-Unis) que pour les autres pays européens.

Le nombre de pièces à présenter pour obtenir le visa a sensiblement augmenté dernièrement, alors que la tendance est à la simplification des formalités en la matière.

L'exigence d'une invitation ou d'un contrat conclu avec un partenaire bulgare complique la procédure d'obtention du visa.

### **Turquie**

Il faut deux à trois mois pour obtenir un visa pour entrées multiples, les pièces étant envoyées au Ministère turc des affaires étrangères pour examen et approbation.

### **Roumanie**

Il n'y a pas de procédure précise pour la délivrance des visas.

La durée de validité des visas varie entre 3 et 12 mois (au gré des autorités qui les délivrent).

Il faut sept jours pour obtenir un visa.

### **Serbie-et-Monténégro**

Il n'est pas délivré de visa pour 12 mois.

Il n'est possible d'obtenir que des visas pour deux entrées, ce qui interrompt plusieurs fois par année les transports.

## **Croatie**

Comme pour d'autres pays, l'obligation de présenter un contrat conclu directement avec un partenaire local ne peut pas toujours être remplie, puisque les transporteurs routiers travaillent souvent sur demande émanant de transitaires étrangers.

L'attestation d'emploi du demandeur comme conducteur, à présenter pour le visa, fait double emploi avec la copie du permis de conduire [du demandeur].

### Difficultés que pose dans l'ensemble l'obtention des visas

L'obligation de présenter une invitation alourdit et complique la procédure de demande de visa.

Il faut présenter un grand nombre de pièces, dont beaucoup font double emploi.

La durée de validité des visas est trop courte (entre trois et six mois en règle générale).

L'absence d'harmonisation des exigences, des formulaires et des tarifs complique l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels.

Pour plusieurs pays, il n'existe pas de procédure accélérée de délivrance des visas par les services consulaires.

## **Ukraine**

L'Ukraine prend des mesures systématiques pour développer le marché du transport routier international. Elle s'attache en particulier à poursuivre l'intégration du système ukrainien de transports au réseau international, à créer des conditions propices à la circulation des véhicules à travers son territoire et à développer le trafic.

Toutefois, le Ministère ukrainien des transports a fait part de sa préoccupation quant à la situation actuelle dans le domaine de la délivrance des visas permettant aux conducteurs professionnels (ukrainiens) de participer à des opérations de transport international en direction des États parties à l'Accord de Schengen. Il ne fait aucun doute que la situation présente freine considérablement le développement des relations commerciales et du transport routier – le moyen le plus souple et le plus efficace de transporter les marchandises et les voyageurs d'un pays à un autre – et exerce un effet néfaste sur le développement des relations commerciales entre l'Ukraine et les autres pays européens.

L'obtention de visas pour entrées multiples par les conducteurs professionnels engagés dans des opérations de transport international pose des problèmes auprès des services consulaires de l'Allemagne, de l'Italie, de la France, de l'Autriche et d'autres pays. Un de ces problèmes réside dans le fait que les conducteurs sont tenus de participer à des opérations de transport international vers le pays dont l'ambassade leur délivre les visas.

Le service consulaire de l'ambassade d'Allemagne a imposé des exigences strictes concernant les documents que les conducteurs qui font une demande de visa doivent fournir.

1. Des exemplaires supplémentaires des lettres de voiture ou des autres documents de transport visés par les services douaniers et confirmant que le transport doit bien avoir lieu;
2. L'intéressé doit être personnellement présent pour la première demande et pour toutes les demandes ultérieures, quels que soient son domicile et son ancienneté;
3. Lors de la première demande, les conducteurs reçoivent un visa d'un mois les autorisant à séjourner au maximum 10 jours dans le pays; pour leur deuxième demande, ils reçoivent un visa valable trois mois; pour toute demande ultérieure, un visa de six mois est accordé;
4. Si le transporteur change de partenaire allemand, les conducteurs titulaires d'un visa pour entrées multiples valable un an et ne comportant aucune annotation de la part d'une instance allemande ou européenne se voient accorder un visa d'un mois;
5. Un conducteur titulaire d'un visa délivré par le service consulaire de l'ambassade d'Allemagne et qui a effectué un transport de marchandises vers d'autres pays européens pour des raisons propres au transporteur (par exemple si aucune expédition n'était destinée à l'Allemagne) se voit refuser un visa lors d'une demande ultérieure;
6. Certaines demandes de visa émanant de conducteurs professionnels ont été refusées sans motif, indépendamment du nombre de visas précédemment obtenus par les intéressés.

Pour délivrer un visa italien, le service consulaire exige la traduction en italien d'un ensemble de documents et leur certification par un notaire. Le conducteur doit en outre soumettre l'original de son permis de conduire, ce qui l'empêche de travailler pendant que sa demande est examinée. Chaque conducteur doit en outre apporter la preuve qu'il dispose d'un montant au moins égal à 1 000 dollars des États-Unis sur un compte personnel. Des visas de six mois autorisant une durée totale de séjour de 15 jours ont été délivrés à titre exceptionnel.

Le système des visas mis en place par le service consulaire français est tel que les premiers visas délivrés ne sont valables que 15 jours, si bien qu'ils ne peuvent pas être utilisés pour des transports internationaux vers la France compte tenu de leur brièveté.

Le système de réception des documents de l'ambassade d'Autriche n'est pas organisé: accéder au service consulaire nécessite environ une semaine de queue, parfois plus.

Au vu de ce qui précède, l'Ukraine demande que des négociations plus actives soient engagées dans le but de simplifier les formalités de demande de visa applicables aux conducteurs professionnels, et propose les mesures suivantes:

- Accorder aux conducteurs professionnels un statut spécial au regard de l'Accord de Schengen;
- Délivrer des visas pour entrées multiples valables au moins un an et autorisant un nombre illimité d'entrées et de sorties;

- Raccourcir la liste des documents exigibles pour obtenir un visa;
- Réduire le temps d'attente pour un visa;
- Réviser la tarification des visas;
- Autoriser qu'à partir de la deuxième demande, les demandes de visa puissent être déposées sans que la présence physique de l'intéressé soit nécessaire;
- Autoriser l'emploi d'un visa Schengen dans tous les pays visés par l'Accord, quelle que soit l'ambassade qui a émis le visa.

L'Ukraine est persuadée qu'une approche concertée de la question de la délivrance des visas aux conducteurs professionnels contribuera à relancer le processus d'intégration européenne, dans le respect intégral des principes de libre circulation transfrontière des marchandises, des services et de la main-d'œuvre, d'égalité des conditions commerciales et autres principes fondamentaux de la Communauté économique européenne.

-----