

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

Informal document WP.30 No. 9 (2008)

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

22 May 2008

Working Party on Customs Questions Affecting
Transport

ENGLISH/FRENCH
ENGLISH AND FRENCH ONLY

One-hundred-and-ninth session

Geneva, 2 - 5 June 2008

Item 8 (b) (iii) of the provisional agenda (WP.30)

**CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER
COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION, 1975)**

Revision of the Convention

Amendment proposals for the Convention

Transmitted by the International Road Transport Union (IRU)

**CONVENTION DOUANIERE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR
(CONVENTION TIR DE 1975)**

Révision de la Convention

Propositions d'amendements révisées à la Convention

Note transmise par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

By e-mail and by mail

Ms Eva Molnar
Director of the Transport Division
Transport Division of the United Nations
Economic Commission for Europe (UNECE)
Palais des Nations
8-14 Avenue de la Paix
Room 424

CH - 1211 GENEVE 10

AD/G58950/MMM

Geneva, 21 May 2008

**Document submitted by the IRU
for the 119th session of the WP.30 (2 – 5 June 2008)
Item 8 (b) (iii) of the provisional agenda**

Dear Mrs Molnar,

As requested in document ECE/TRANS/WP.30/236, para. 25, the IRU provides hereafter, in English and in French, its impact study of the increase in the level of the maximum guarantee to 60,000 Euros as well as its assessment of the proposal to accommodate multiple guarantee limits within the TIR system.

I thank you in advance for making this document available to the Contracting Parties for the forthcoming session of the WP.30.

Yours sincerely,



Martin Marmy
Secretary General

**Document soumis par l'IRU à l'occasion de la 119e session du WP.30 (2-5 juin 2008)
Point 8 (b) (iii) de l'ordre du jour provisoire**

Chère Madame Molnar,

Conformément à la demande faite dans le document ECE/TRANS/WP.30/236, paragraphe 25, l'IRU vous remet ci-après en anglais et en français l' Etude sur l' impact qu'aurait une augmentation du niveau de la garantie maximum à 60'000 Euros et une analyse sur la proposition d'introduire différents niveaux de garantie dans le système TIR.

D'avance, je vous remercie de bien vouloir mettre ce document à la disposition des parties contractantes lors de la prochaine session du WP.30.

Avec mes salutations,

Martin Marmy
Secrétaire général

As reported in document ECE/TRANS/WP.30/236, para. 25 the Working Party requested the IRU to provide its impact study of the increase in the level of the maximum guarantee to 60'000 Euros as well as its assessment of the proposal to accommodate multiple guarantee limits within the TIR system.

As the IRU cannot provide the TIR guarantee coverage alone but only through its insurers, the IRU has requested the insurers of the TIR international guarantee chain to undertake their feasibility assessment according to the requests of the WP.30.

This feasibility assessment together with its accompanying letter by Zurich Insurance is reproduced in Annex. This assessment has been considered and fully supported by all the IRU competent Bodies including by the General Assembly of 15th May 2008.

Annexe: ment.

Comme cela a été rapporté dans le document ECE/TRANS/WP.30/236, paragraphe 25, le WP.30 a demandé à l'IRU de lui fournir une étude de l'impact qu'aurait une augmentation du niveau de la garantie maximum à 60'000 Euros et une analyse sur la proposition d'introduire différents niveaux de garantie dans le système TIR.

Etant donné que l'IRU ne peut pas fournir la couverture de garantie TIR à elle seule, mais seulement par l'intermédiaire de ses assureurs, l'IRU a demandé aux assureurs de la chaîne internationale de garantie TIR d'entreprendre une analyse de faisabilité conformément aux demandes du WP.30.

L'analyse de faisabilité, avec sa lettre d'accompagnement rédigée par la Zurich Assurances, est transmise en annexe. Cette analyse a été discutée et a obtenu le plein soutien de tous les Organes compétents de l'IRU, y compris de son Assemblée Générale qui s'est tenue le 15 mai 2008.

Annexe: ment.



International Road Transport Union
Secretariat General
Mr. Martin Marmy
3, rue de Varembe
1211 Geneva 20

Your reference

Our reference

Date

Christian Straube

29.4.2008

Insurance Contract no. 3.186.842 in respect of Carnet TIR Guarantee

Zurich Insurance Company
Zurich Life Insurance Company

Zurich Switzerland
P.O. Box
CH-8085 Zurich

Visitors:
Austrasse 44/46
8045 Zurich

Phone +41 44 628 28 28
www.zurich.ch

Direct Phone +41 (0)44 628 84 40
Direct Fax +41 (0)44 623 84 40
christian.straube@zurich.com

Dear Secretary General,

Following your request to conduct a feasibility assessment to implement the decision taken by the WP.30 at its 118th session regarding the amendment to Explanatory Note 0.8.3 of the TIR Convention to increase the guarantee limit to €60,000 and to accommodate a regular review of fluctuations in exchange rates, by applying a value based on a basket of various main currencies, such as the Special Drawing Right (SDR), as well as to accommodate multiple guarantee limits within the TIR System and their consequences for the IRU and its members, we have undertaken the appropriate research work and analysis with the insurers and reinsurers involved in our contractual relations.

Please find the document containing the results of our feasibility study in Annexe.

As is clearly mentioned in this document, the insurers and reinsurers have duly taken note of the objectives of the WP.30 in the framework of the numerous amendment proposals to the Convention and the current status of the application of the Convention which all lead to a major increase in risk.

Despite this critical situation, the analysis of the insurers and reinsurers concludes that the objectives of the WP.30 to increase the Guarantee limit by 100% and to change the currency to be used are both feasible. However, the risk management measures requested by the insurers and reinsurers since 1995, as established since 2006 in Annexe 10 of the TIR Convention, should effectively be implemented country by country to ensure the proper functioning of real-time SafeTIR data transmission with the electronic pre-declarations, in order to achieve the required risk reduction to the full satisfaction of the insurers and reinsurers, prior to increasing the guarantee limit.

Zurich Insurance Company is
authorized to carry out all
transactions on behalf and for
the account of Zurich Life
Insurance Company.

page 2



For the insurers and reinsurers to be in a position to make any quotations on the costs of the new coverage, the wording of the Explanatory Note to 0.8.3 of the TIR Convention needs to ensure that the risk management requested by the insurers and reinsurers will be duly approved by the appropriate UN bodies and effectively implemented.

Finally, taking into account the magnitude of the proposed changes as well as the fact that there has been no adaptation of our current contract since 2002, you must understand that there will subsequently be the need for an adaptation of our contractual relations.

As far as the introduction of multiple guarantee limits within the TIR System is concerned, the assessment made by the insurers and reinsurers, based on previous experience, demonstrates that there is no possibility to diminish the prime risk and therefore the costs, hence the suppression of the mutualisation of the risk, which is one of the basic principles of the TIR Convention, without threaten the entire guarantee chain.

We remain at your disposal for any further information.

Best regards,
Zurich Insurance Company
Global Corporate Switzerland

Two handwritten signatures in blue ink are shown. The signature on the left is for Patrick Amschwand, and the signature on the right is for Christian Straube. Both signatures are fluid and cursive.

Patrick Amschwand

Christian Straube

Annexe mentioned



INSURERS AND REINSURERS OF THE ZURICH CONTRACT PROVIDING THE COVERAGE OF THE TIR INTERNATIONAL GUARANTEE CHAIN

FEASIBILITY ASSESSEMENT ACCORDING TO THE REQUEST OF WP.30 AS PER ECE/TRANS/WP.30/236 of 7 FEBRUARY 2008

After analysing the report of the Working Party on Customs Questions affecting Transport on its one-hundred-and-eighteenth Session (29 January – 1 February 2008), the amendments proposed in the Secretariat's Note ECE/TRANS/WP.30/2008/9 and their implications, as well as the additional information provided by the IRU, the insurers and reinsurers of the TIR guarantee chain, confirm that they are ready to do all within their capacity to achieve the objectives fixed by the WP.30.

The insurers and reinsurers, also taking note of the WP.30 request to assess the possibility to accommodate multiple guarantee limits within the TIR System, have carried out an analysis based on the understanding that this request should provide a reduction of costs for the use of the TIR System at regional level by reducing the cost of the guarantee.

I. WP.30 request to increase the TIR guarantee limit to 60,000 EUROS

The insurers and reinsurers have taken note of the objectives of the WP.30 in the framework of the current amendment proposals for the TIR Convention and the current status of the application of this Convention, which all lead to a huge increase in risk, and confirm that the objectives pursued by the WP.30 cannot be attained in the way proposed in the Secretariat's Note ECE/TRANS/WP.30/2008/9 without appropriate accompanying measures, as they cannot be fulfilled by the insurance and reinsurance market. Nonetheless, the request to increase the TIR guarantee limit to €60,000 is feasible.

However, to render feasible such an increase, the risk management measures requested by the insurers and reinsurers since 1995, as established since 2006 in Annexe 10 of the TIR Convention, should effectively be implemented country by country to ensure the proper functioning of real-time SafeTIR data transmission with the electronic pre-declarations, in order to achieve the required risk reduction to the full satisfaction of the insurers and reinsurers, prior to increasing the guarantee limit.

Indeed, after assessing fully the situation, the insurers and reinsurers can now inform you as follows:

1. The current text of Explanatory Note 0.8.3 of the TIR Convention is well known and understood by the insurers and the reinsurers. It is precisely due to the recommendation contained in this Note, that since the introduction of the ECU in 1993 in the European Union, we have been able, in the annual renewal of the insurance and reinsurance contracts, to integrate the gradual exchange rate fluctuations, with the resulting increase in the financial coverage, reserves, risk management and costs.
2. The request by the WP.30 to introduce an increase of the guarantee limit to €60,000 and the introduction of a basket of currencies to prevent compensation or fluctuation, by an amendment to Explanatory Note 0.8.3, is in no way comparable to the gradual increases realised since 1994, as mentioned under point 1.



In fact, the request by the WP.30 and the Secretariat's Note to amend Explanatory Note 0.8.3 would have huge financial consequences on the functioning of the international guarantee chain, by increasing the guarantee limit by 100% and hence the exposure of the TIR Guarantee chain, all at once, where the risk is highest. Not only are 75% of the carnets issued and terminated in these countries, but the trade in these countries is still currently realised mainly in US dollars, where the weakness of the dollar is automatically and regularly compensated by a corresponding increase in the price of goods and hence by an increase in the amount of the customs and excise duties.

Unfortunately, such an increase in the guarantee limit, in conjunction with the proposal of the European Community at the last WP.30 meeting which clearly requests "the practice of excluding products from the TIR guarantee on Community territory to stop as soon as possible" does not at all take into account the previous dramatic experience with sensitive goods, nor the major effort of the insurers and reinsurers to increase the risk coverage, as from 1 January 2008, to cover additional sensitive goods.

Nor does such an increase in the guarantee limit take account of the major additional increase in risk, which will result from the recent new WP.30 proposals to extend the timeframe for customs to notify claims to the guarantee chain, as expressed notably in document ECE/TRANS/WP.30/2008/11.

3. Despite the above, according to our contractual relations, the insurers and reinsurers have always done all within their capacity to provide the required financial coverage permitting the IRU to fulfil its obligations and responsibilities for the effective organisation and functioning of the international guarantee system, which is implemented through its guaranteeing associations in 56 TIR Contracting Parties. However, in such a higher risk situation, the 100% increase of the guarantee limit requested by the WP.30 cannot be met only by an adaptation of the premium, but more importantly, will require an adaptation of our contractual relations as well as of the Explanatory Note 0.8.3 to ensure, prior to any increase, the significant reduction of risk through the effective implementation of appropriate risk management measures.
4. Since 1994, the insurers, in order to assume their contractual obligations, have on several occasions clearly requested a reduction of risk through the effective implementation of the appropriate risk management measures.

These clear requests have led to the adoption of the UNECE recommendation of October 1995 concerning the implementation, country by country, of an effective control of the TIR carnet usage.

Subsequently, these requests by the insurers led to the introduction by the AC.2 in August 2006 of the Annex 10 of the TIR Convention requiring "the information to be provided by contracting parties to the guaranteeing associations and to the IRU" in order to allow the latter to fulfil its responsibilities.

5. However, as mentioned in the statistics cited in the last WP.30 meeting, and despite the above, as highlighted repeatedly and at every renewal of our contractual relation, the TIR control system (SafeTIR) is still far from providing the risk reduction required by the insurers and reinsurers since 1995.

Indeed, despite the adoption of an AC.2 recommendation in 1995 and the entry into force of Annex 10 in August 2006, numerous countries where this increase limit needs to be implemented still do not transmit the SafeTIR information data at all. In fact, the statistics show that only 9 countries out of 56 transmit the required information data daily, within 24 hours, while 11 countries are still not connected nor transmitting any information data at all to the SafeTIR system.

We also note from the same statistics that the average transmission period is 5 days with a most worrying high missing rate of information data. Even worse, out of the 9245 reconciliation requests in 2007, 40% were never replied and the remaining 60% had an average delay of 42 days.

Of even greater concern to the insurers and reinsurers is the fact that despite noting these severe dysfunctions in the requirements of the TIR Convention, no corrective actions have been undertaken by WP.30. This clearly demonstrates that the risk management required by the insurers and reinsurers since the signature of our contract in 1994 is still not a preoccupation of WP.30 and as such, despite the huge investments made, still does not provide the required reduction in risk permitting us to fulfil our obligations.

It is precisely this continued dysfunction which has prompted the insurers and reinsurers to impose, on several occasions, notably after the major Vyborg cases, in addition to the requested improvement of SafeTIR, an increase of the financial risk to be covered directly by the IRU.

It is also this continued dysfunction, in conjunction with a total lack of progress in reducing risk through the implementation of the other requested risk management measures, in particular the proposed electronic pre-declaration system (EPD), which has led to an out-of-control increase in EU pre-notifications, according to Article 455.2 EU Reg. 2454/93, which remain a serious outstanding concern for the insurers and reinsurers.

Taking into consideration the critical remarks on the application of the TIR Convention mentioned in the last WP.30 meetings along with the long list of outstanding amendment proposals using most of the proposals made, while systematically modifying or rejecting those of the IRU, we must confirm that the situation so created has a dramatic impact on the risk to be covered and thus on the financial obligations of the insurers and reinsurers party to the contract. In light of the above, to render feasible the WP.30's objectives regarding the increase in the guarantee limit, and in order to allow the insurers and reinsurers to maintain the contract providing the coverage pursuant to Article 6.2 bis, as well as to minimise the risk, liability and costs, the following requirements need to be met:

- a) Effective risk management measures must be introduced in a given country, to the satisfaction of the insurers and reinsurers, to reduce the risks covered by the guarantee chain, namely the real-time SafeTIR with the electronic pre-declaration, prior to the implementation of any increased guarantee on its territory.
- b) This will require the written consent of the insurers, country by country, prior to any increase of the guarantee in a given country, once the proper functioning of all the required accompanying measures, as per a) above, has been duly confirmed to the full satisfaction of the insurers and reinsurers.



page 4

- c) Taking into account the important increase of the coverage requested from the insurers, the insurers also request the IRU to increase its part in the financial risk coverage.
- d) Finally, once the above requirements are met, the insurers and reinsurers would agree to provide the new guarantee coverage in Special Drawing Rights (SDR).

To conclude, the insurers and reinsurers confirm that the objectives of the WP.30 to increase by 100% the guarantee limit as well as to change to SDR the currency of the financial guarantee to be provided are feasible, if the above requirements are met.

However, for the insurers and reinsurers to be in a position to make any quotations on the costs of the new coverage, the wording of the Explanatory Note to 0.8.3 of the TIR Convention needs to ensure that the risk management requested by the insurers and reinsurers will be duly approved by the appropriate UN bodies and effectively implemented.

II. WP.30 request to accommodate multiple guarantee limits within the TIR System

The insurers and reinsurers have always aimed to provide the required financial coverage of the guarantee, permitting the IRU and its guaranteeing associations to fulfil all their obligations. By doing so, the insurers and reinsurers have also followed carefully the market demand for such requests, while not penalising the universality and mutual recognition of any regional coverage provided by the TIR carnets and the mutualisation of the risk to be covered as foreseen by the TIR Convention.

Statistics and practice prove that when a TIR carnet is used, irrespective of the number of countries transited, the risk of fraud is predominant in the country of destination of the TIR transport, that is, where the customs taxes and duties are due.

Therefore, the cost of the guarantee to be provided by the insurers and reinsurers is not dependent on its regional usage, but rather on the duration of the financial coverage and, more importantly, on the effectiveness of the risk management measures such as real-time SafeTIR and electronic pre-declaration, which allow the insurers and reinsurers to diminish the risk exposure and the number of claims.

Moreover, the basic principle of the TIR Convention is the mutualisation of the risks amongst all the participants in the TIR guarantee chain.

In this framework, several attempts have been made over the years to accommodate the use of the TIR System at regional level, in particular by reducing under certain conditions the price of the TIR carnets for a specific region.

The mutualisation of the costs, of the risk, and of the requested risk management measures permitted a significant reduction in the cost of such carnets to be used only in specific regions. However all these attempts failed, due to the lack of market demand because of their lack of universality for their usage by the TIR holders.

page 5



To conclude on this point, the insurers and reinsurers, on the basis of the past attempts and experiences, and on a pure risk assessment, cannot introduce various limits of guarantee other than the 50,000 USD and 60,000 EUROS or their equivalent in SDRs.

Zurich, 29.4.2008

Annexe

International Road Transport Union

Secretariat General

Mr. Martin Marmy

3, rue de Varembe

1211 Geneva 20

Christian Straube

29.4.2008

Contrat d'assurance no. 3.186.842 concernant la garantie pour les carnets TIR

Monsieur le Secrétaire Général,

Suite à votre demande d'effectuer une analyse de faisabilité pour la mise en œuvre de la décision prise par le WP.30 lors de sa 118e session, concernant l'amendement à la Note Explicative 0.8.3 de la Convention TIR visant à augmenter la limite de garantie à €60'000 et à procéder à un examen régulier des fluctuations des taux de change en appliquant une valeur fondée sur un panier de diverses monnaies courantes, tel que le Droit de Tirages Spéciaux (DTS), et à examiner également l'introduction de différents niveaux de garantie dans le système TIR et leurs conséquences pour l'IRU et ses membres, nous avons entrepris le travail de recherche approprié ainsi que l'analyse avec les assureurs et réassureurs engagés dans nos relations contractuelles.

Vous trouverez en annexe le document contenant les résultats de notre étude de faisabilité.

Comme il est mentionné clairement dans ce document, les assureurs et réassureurs ont dûment pris note des objectifs du WP.30 dans le cadre des nombreuses propositions d'amendements à la Convention TIR et de l'état actuel de l'application de la Convention qui conduit dans son ensemble à une augmentation majeure du risque.

Malgré cette situation critique, l'analyse des assureurs et réassureurs mène à la conclusion que les objectifs du WP.30 visant à augmenter la limite de garantie de 100 % et à changer la monnaie à utiliser sont réalisables tous les deux. Cependant, les mesures de Risk Management demandées par les assureurs et réassureurs depuis 1995, telles qu'introduites depuis 2006 dans l'Annexe 10 à la Convention TIR, devraient être mises en œuvre de manière efficace, pays par pays, afin d'assurer le fonctionnement correct de la transmission des données SafeTIR en temps réel et des pré-déclarations électroniques, pour obtenir la réduction du risque demandée à l'entière satisfaction des assureurs et réassureurs avant d'augmenter la limite de garantie.

Pour que les assureurs et réassureurs soient en mesure d'établir des cotations sur les coûts de la nouvelle couverture, l'énoncé de la Note Explicative 0.8.3 de la Convention TIR doit veiller à ce que les procédures de Risk Management demandées par les assureurs et réassureurs soient

dûment approuvées par les Organes compétents de l'ONU et qu'elles soient mises en œuvre de manière efficace.

Finalement, si l'on prend en compte l'importance des changements proposés ainsi que le fait qu'il n'y a eu aucune adaptation de notre contrat actuel depuis 2002, vous comprendrez qu'il est nécessaire que nos relations contractuelles soient adaptées en conséquence.

Pour ce qui concerne l'introduction de différents niveaux de garantie dans le système TIR, l'analyse effectuée par les assureurs et réassureurs, fondée sur les expériences antérieures, démontre qu'il n'y a aucune possibilité de diminuer le risque principal et donc les coûts, par conséquent, la suppression de la mutualisation du risque, qui est l'un des principes de base de la Convention TIR, mettrait en danger la chaîne de garantie toute entière.

Je reste à votre disposition au cas où vous désireriez de plus amples informations.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Zurich Insurance Company
Global Corporate Switzerland

Patrick Amschwand Christian Straube

Annexe ment.

ASSUREURS ET REASSUREURS DU CONTRAT ZURICH FOURNISSANT LA COUVERTURE DE LA CHAÎNE INTERNATIONALE DE GARANTIE

ANALYSE DE FAISABILITE CONFORMEMENT A LA DEMANDE DU WP.30 (DOCUMENT ECE/TRANS/WP.30/236 du 7 FEVRIER 2008)

Après avoir analysé le rapport de la cent-dix-huitième session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, (29 janvier – 1er février 2008), les amendements proposés par la Note du Secrétariat de l'ONU (ECE/TRANS/WP.30/2008/9) et leurs implications, ainsi que les informations supplémentaires fournies par l'IRU, les assureurs et réassureurs de la chaîne de garantie TIR confirment qu'ils sont prêts à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour atteindre les objectifs fixés par le WP.30.

Les assureurs et réassureurs, prenant également en compte la demande du WP.30 d'évaluer la possibilité d'introduire différents niveaux de garantie à l'intérieur du système TIR, ont mené une analyse fondée sur la compréhension que cette demande vise à obtenir une réduction des coûts pour l'utilisation du système TIR au niveau régional en réduisant le coût de la garantie.

I. La demande du WP.30 d'augmenter la limite de la garantie TIR à 60'000 EUROS

Les assureurs et réassureurs ont pris note des objectifs du WP.30 dans le cadre des propositions actuelles d'amendements à la Convention TIR et de l'état actuel de l'application de cette Convention, qui conduit dans son ensemble à une énorme augmentation du risque, et ils confirment que les objectifs poursuivis par le WP.30 ne peuvent pas être atteints de la manière proposée dans la Note du Secrétariat de l'ONU (ECE/TRANS/WP.30/2008/9) sans qu'il y ait des mesures d'accompagnement appropriées, étant donné que ces objectifs ne peuvent pas être réalisés par le marché de l'assurance et de la réassurance. Toutefois, la demande d'augmenter la limite de la garantie TIR à 60'000 EUROS est faisable.

Cependant, pour qu'une telle augmentation soit réalisable, les mesures de Risk Management demandées par les assureurs et réassureurs depuis 1995, telles qu'introduites depuis 2006 dans l'Annexe 10 à la Convention TIR, devraient être mises en œuvre de manière efficace, pays par pays, afin de veiller au fonctionnement correct de la transmission des données SafeTIR en temps réel avec les pré-déclarations électroniques, pour parvenir à la réduction du risque demandée à la pleine satisfaction des assureurs et réassureurs, avant d'augmenter la limite de la garantie.

En effet, après avoir parfaitement évalué la situation, les assureurs et réassureurs peuvent maintenant vous informer de ce qui suit:

1. Le texte actuel de la Note Explicative 0.8.3 de la Convention TIR est bien connu et bien compris par les assureurs et réassureurs. C'est précisément grâce à la recommandation contenue dans cette Note, que depuis l'introduction de l'ECU in 1993 dans l'Union Européenne, nous avons été en mesure, lors du renouvellement annuel des contrats d'assurance et de réassurance, d'intégrer les fluctuations graduelles du taux de change avec l'augmentation qui en résulte pour la couverture financière, les réserves, le Risk

Management et les coûts.

2. La demande du WP.30 d'introduire une augmentation de la limite de la garantie à €60'000 et l'introduction d'un panier de monnaies pour prévenir la compensation ou les fluctuations, au moyen d'un amendement à la Note Explicative 0.8.3, n'est en aucune manière comparable aux augmentations graduelles réalisées depuis 1994, tel que mentionné sous point 1.

En fait, la demande faite par le WP.30 et la Note du Secrétariat de l'ONU d'amender la Note Explicative 0.8.3 aurait d'énormes conséquences financières sur le fonctionnement de la chaîne de garantie internationale, en augmentant la limite de garantie de 100 % et, par conséquent, en augmentant l'exposition de la chaîne de garantie TIR en une seule fois, là où le risque est le plus élevé. Non seulement 75% des carnets sont émis et déchargés dans ces pays, mais le commerce dans ces pays est encore actuellement effectué principalement en USD, là où la faiblesse du dollar est compensée automatiquement et régulièrement par une augmentation correspondante du prix des marchandises et, en conséquence, par une augmentation du montant des taxes et accises douanières.

Malheureusement, une telle augmentation de la limite de la garantie, conjointement avec la proposition de la Communauté Européenne lors de la dernière session du WP.30, qui demande clairement que "*la pratique d'exclure certains produits de la garantie TIR sur le territoire de la Communauté doit stopper dès que possible*" ne prend pas du tout en compte les expériences dramatiques que nous avons vécues dans le passé avec les marchandises sensibles, ni l'effort important des assureurs et réassureurs pour augmenter la couverture du risque, à compter du 1er janvier 2008, afin de couvrir des marchandises sensibles supplémentaires.

Une telle augmentation de la limite de la garantie ne prend pas en compte non plus l'augmentation supplémentaire majeure du risque qui va résulter des nouvelles propositions récentes du WP.30 consistant à étendre la période de temps nécessaire aux douanes pour notifier les litiges à la chaîne de garantie, comme cela a été exprimé en particulier dans le document ECE/TRANS/WP.30/2008/11.

3. Malgré ce qui précède, les assureurs et réassureurs ont toujours mis en œuvre tout ce qui était en leur pouvoir, conformément à nos relations contractuelles, pour fournir la couverture financière requise permettant à l'IRU de remplir ses obligations et ses responsabilités pour l'organisation et le fonctionnement efficaces du système de garantie international qui est opérationnel dans 56 Parties Contractantes TIR au travers de leurs associations garantes. Cependant, dans une telle situation à haut risque, l'augmentation de 100 % de la limite de garantie telle que demandée par le WP.30 ne peut pas être obtenue seulement par une adaptation de la prime, mais, ce qui est bien plus important, elle va nécessiter une adaptation de nos relations contractuelles ainsi que de la Note Explicative 0.8.3 afin de s'assurer, avant toute augmentation, de la réduction significative du risque par la mise en œuvre efficace de mesures de Risk Management appropriées.
4. Depuis 1994, les assureurs, afin de pouvoir assumer leurs obligations contractuelles, ont

demandé clairement, à de nombreuses occasions, une réduction du risque par la mise en œuvre efficace des mesures de Risk Management appropriées.

Ces demandes explicites ont conduit à l'adoption, au mois d'octobre 1995, de la Recommandation de la CEE-ONU concernant la mise en œuvre, pays par pays, d'un contrôle efficace de l'utilisation du carnet TIR.

Par la suite, ces demandes des assureurs ont conduit à l'introduction par l'AC.2, en août 2006, de l'Annexe 10 à la Convention TIR, demandant que "les informations soient fournies par les Parties Contractantes aux Associations garantes et à l'IRU" pour permettre à cette dernière d'honorer ses responsabilités.

5. Pourtant, comme cela est mentionné dans les statistiques citées lors de la dernière session du WP.30, et malgré ce qui précède, et comme cela a été souligné de manière répétée et lors de chaque renouvellement de nos relations contractuelles, le système de contrôle TIR (SafeTIR) est toujours loin de pourvoir à la réduction du risque demandée par les assureurs et réassureurs depuis 1995.

En effet, en dépit de l'adoption d'une Recommandation de l'AC.2 en 1995 et de l'entrée en vigueur de l'Annexe 10 en août 2006, de nombreux pays où cette augmentation de la limite de garantie doit être mise en œuvre ne transmettent toujours aucune donnée d'informations SafeTIR. En fait, les statistiques montrent que seulement 9 pays parmi 56 transmettent quotidiennement les données requises en 24 heures, tandis que 11 pays ne sont toujours pas connectés et ne transmettent toujours aucune information au système SafeTIR.

Les mêmes statistiques font apparaître également que la durée moyenne de transmission est de 5 jours, avec un taux d'informations manquantes extrêmement élevé et préoccupant pour ce qui concerne les données transmises. Pire encore, parmi les 9245 requêtes de réconciliation émises en 2007, 40% n'ont jamais reçu de réponse et les 60% restantes avaient en moyenne 42 jours de retard.

Ce qui est encore plus préoccupant pour les assureurs et réassureurs, c'est le fait que le WP.30, bien qu'il ait pris note de ces sérieux dysfonctionnements par rapport aux exigences de la Convention TIR, n'a entrepris aucune action correctrice. Cela démontre clairement que le Risk Management demandé par les assureurs et réassureurs depuis la signature de notre contrat en 1994 n'est toujours pas une préoccupation du WP.30 et que, en tant que tel, malgré les énormes investissements faits, il ne fournit toujours pas la réduction du risque demandée pour nous permettre de remplir nos obligations.

C'est précisément ce dysfonctionnement continu qui a poussé les assureurs et réassureurs à imposer à diverses occasions, notamment après les importants cas Vyborg, qu'une augmentation du risque financier soit couverte directement par l'IRU en plus de l'amélioration demandée du SafeTIR.

C'est aussi ce dysfonctionnement continu, conjointement avec un manque total de

progrès dans la réduction du risque par la mise en œuvre des autres mesures de Risk Management demandées, en particulier le système proposé des pré-déclarations électroniques (EPD), qui a conduit à une augmentation hors de contrôle des pré-notifications dans l'Union Européenne, conformément à l'Article 455.2 EU Reg. 2454/93, ce qui demeure un problème crucial pour les assureurs et réassureurs.

Si l'on prend en considération les critiques formulées au cours des réunions du dernier WP.30 au sujet de l'application de la Convention TIR, parallèlement à la longue liste des propositions d'amendements en cours qui utilisent la plupart des propositions faites en modifiant systématiquement ou en rejetant celles de l'IRU, nous devons confirmer que la situation ainsi créée a un impact dramatique sur le risque à couvrir et, par conséquent, sur les obligations financières des assureurs et réassureurs parties au contrat. A la lumière de ce qui précède, afin de rendre réalisables les objectifs du WP.30 relatifs à l'augmentation de la limite de garantie, et dans le but de permettre aux assureurs et réassureurs de maintenir le contrat fournissant la couverture conformément à l'Article 6.2 bis, et de minimiser le risque, la responsabilité et les coûts, il est nécessaire de satisfaire aux conditions suivantes:

- a) Des mesures de Risk Management efficaces doivent être introduites dans un pays donné, à la satisfaction des assureurs et réassureurs, afin de réduire les risques couverts par la chaîne de garantie, à savoir le SafeTIR en temps réel avec les pré-déclarations électroniques, avant la mise en œuvre d'une augmentation de la garantie sur son territoire.
- b) Cela demandera l'accord écrit des assureurs, pays par pays, avant toute augmentation de la garantie dans un pays donné, une fois que le fonctionnement correct de toutes les mesures d'accompagnement demandées, telles que décrites ci-dessus au point a), aura été dûment confirmé à l'entière satisfaction des assureurs et réassureurs.
- c) Prenant en compte l'augmentation importante de la couverture demandée par les assureurs, les assureurs demandent aussi à l'IRU d'augmenter sa part dans la couverture financière du risque.
- d) Finalement, une fois que les exigences sus-mentionnées seront remplies, les assureurs et réassureurs pourraient accepter de fournir la nouvelle couverture de garantie en Droit de Tirages Spéciaux (DTS).

Pour conclure, les assureurs et réassureurs confirment que les objectifs du WP.30 d'augmenter de 100% la limite de garantie et de changer en DTS la monnaie de la garantie financière à fournir sont réalisables si les conditions ci-dessus sont remplies.

Cependant, pour que les assureurs et réassureurs soient en mesure de faire des cotations sur les coûts de la nouvelle couverture, il faut veiller, dans l'énoncé à la Note Explicative 0.8.3 de la Convention TIR, à ce que le Risk Management demandé par les assureurs et réassureurs soit dûment approuvé par les Organes compétents de l'ONU et mis en œuvre de manière efficace.

II. La demande du WP.30 d'introduire différents niveaux de garantie dans le système TIR

Les assureurs et réassureurs se sont toujours efforcés de fournir la couverture financière requise par la garantie, permettant à l'IRU et à ses Associations garantes de remplir toutes leurs obligations. En procédant ainsi, les assureurs et réassureurs ont également suivi scrupuleusement la demande du marché pour ce genre de requêtes, ne pénalisant pas l'universalité et la reconnaissance mutuelle de chaque couverture régionale fournie par les carnets TIR, ni la mutualisation du risque à couvrir tel que prévu par la Convention TIR.

Les statistiques et la pratique prouvent que, lorsqu'un carnet TIR est utilisé, indépendamment du nombre de pays transités, le risque de fraude est prédominant dans le pays de destination du transport TIR, c'est-à-dire là où les droits et taxes douaniers sont dus.

Par conséquent, le coût de la garantie à fournir par les assureurs et réassureurs ne dépend pas de son usage régional, mais plutôt de la durée de la couverture financière et, ce qui est plus important, de l'efficacité des mesures de Risk Management telles que SafeTIR en temps réel et les pré-déclarations électroniques, ce qui permet aux assureurs et réassureurs de diminuer l'exposition au risque et le nombre de litiges.

De plus, les principes fondamentaux de la Convention TIR sont la mutualisation des risques parmi les participants à la chaîne de garantie TIR.

Dans ce contexte, plusieurs tentatives ont été faites au cours des dernières années pour adapter l'utilisation du système TIR au niveau régional, notamment en réduisant, sous certaines conditions, le prix des carnets TIR pour une région spécifique.

La mutualisation des coûts, du risque et des mesures de Risk Management requises ont permis une réduction significative du coût pour certains carnets devant être utilisés seulement dans des régions spécifiques. Pourtant, toutes ces tentatives ont échoué à cause du manque de demande sur le marché en raison de leur manque d'universalité pour leur utilisation par les titulaires de carnets TIR.

Pour conclure sur ce point, les assureurs et réassureurs, sur la base de leurs tentatives et expériences passées, et en se fondant sur une pure évaluation du risque, ne peuvent pas introduire différents niveaux de garantie autres que les 50'000 USD et les 60'000 EUROS ou leur équivalent en DTS.

Zurich, 29.4.2008

- - - - -