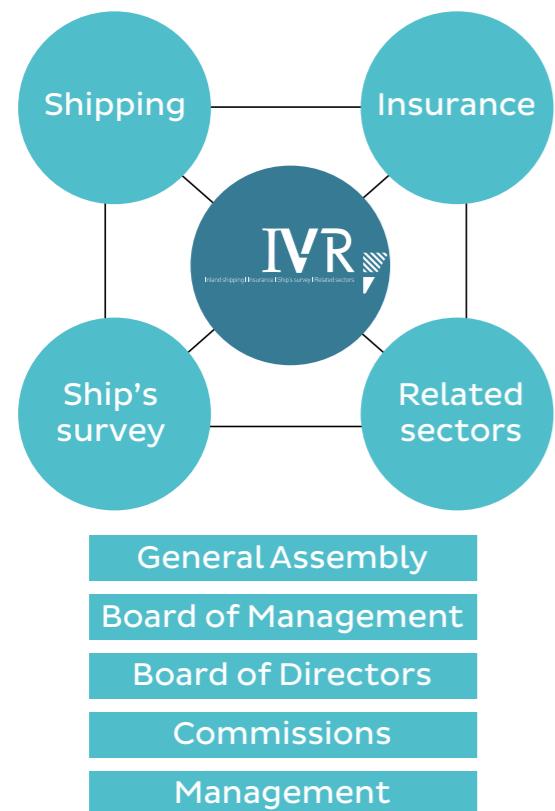


2019





Structure

The General Assembly is the highest body of the association, in which all members are represented. She approves of the association's policy and controls the realisation of the objectives. The Board of Management, consisting of the national representatives of shipping industry, insurance and ship's survey, determines the general policy as well as the objectives of the association. It is charged with the management of the association and can – under its responsibility – have certain tasks managed by the Executive Committee and the other Committees.

Institutional Aspects

- Promoting the general interests of inland shipping, insurance, ship's survey and related sectors
- Independent
- International (Pan-European)



Geschäftsbericht
Jaarverslag
Annual Report
Rapport Annuel

Index

Geschäftsbericht 2019	5
Jaarverslag 2019	15
Statistics 2019	24
Annual Report 2019	29
Rapport Annuel 2019	39
Balance Sheet as at 31 december 2019	48
Profit and loss account	50
Audits report	51
Members	54
Organs & IVR-Experts	57



Geschäftsbericht 2019

Vorwort

Das Jahr 2019 wurde durch den Rücktritt von Theresia Hacksteiner als Generalsekretärin der IVR gekennzeichnet. Während ihrer Laufbahn von 34 Jahren bei der IVR hat Frau Hacksteiner sich voll für die Interessen der Vereinigung und ihrer Mitglieder eingesetzt. Ihr Engagement, Professionalität, Wissen und ihre Persönlichkeit werden dem Verwaltungsrat, den Mitgliedern und dem Sekretariat dann auch sehr fehlen.

Die Nachfolge wurde in 2019 von Frouwke Klootwijk-de Vries angetreten, die per 31. Dezember 2019 die Führung der IVR offiziell übernahm.

Das Jahr kennzeichnete sich außerdem durch das Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI). Das Übereinkommen trat am 1. Juli 2019 in Kraft mit einer

Erweiterung des Geltungsbereiches der Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt. Das CLNI Übereinkommen stand auch im Mittelpunkt des 9. Kolloquiums, das im September 2019 in Belgrad organisiert wurde. Der Veranstaltungsort war eine strategische Wahl, da das CLNI Übereinkommen von Serbien als erstes Land ratifiziert wurde.

Im Rahmen der Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder hat das Sekretariat auch in 2019 eng an den Beratungen auf internationaler Ebene teilgenommen, unter anderem an den Sitzungen der ZKR, sowie des gemeinsam von der Europäischen Kommission und Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gegründeten Komitees für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“).



Die Kommissionen der IVR haben die Arbeiten und Beratungen in ihrem Fachbereich intensiv fortgesetzt, um somit die Zielsetzungen der Vereinigung gemeinsam mit dem Verwaltungsrat und dem Sekretariat weiter zu konkretisieren.

Mit dieser Weiterführung können wir der weiteren Umsetzung der IVR-Strategie und der Wahrung der Interessen der Mitglieder während der nächsten Jahren mit Zuversicht entgegensehen.



INTERNATIONALE INTERESSEN VERTRETUNG

Zentralkommission für die Rhein-schifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) organisierte am 5. September einen Workshop zur Cybersicherheit in der Binnenschifffahrt. Während dieses Workshops wurde deutlich, dass die Binnenschifffahrt sich den komplexen Herausforderungen der Cybersicherheit stellen muss, um eine Digitalisierung in der Binnenschifffahrt erfolgreich verwirklichen zu können. Das Thema der Digitalisierung steht auch prioritär auf der Tagesordnung der Schadenverhütungskommission der IVR.

Am 26. November 2019 organisierte die ZKR in Bonn den Workshop "Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt". Bei dieser Gelegenheit wurde eingehend über die Probleme des Niedrigwassers und die Herausforderungen für die Rhein- und Binnenschifffahrt diskutiert. Die IVR war bei beiden Workshops vertreten durch die Generalsekretärin, bzw. den Technischen Sekretär. Am 8. Oktober fand die Beratende Konferenz der ZKR mit den von ihr anerkannten Verbänden statt an der die

IVR die von ihr prioritär zu verfolgenden Tätigkeiten mit der ZKR und ihren Mitgliedstaaten besprach.

Europäischer Ausschuss zur Ausar-beitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“)

Die IVR nahm auch in 2019 als Beobachter an den Sitzungen der Arbeitsgruppen und des CESNI Komitees teil. Im Rahmen dieses von der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gegründeten Komitees wurden verschiedene Standards ausgearbeitet und in den jeweiligen Mitgliederstaaten umgesetzt. Diese Vorgehensweise leistet einen wichtigen Beitrag zur Vereinheitlichung der Regelwerke in Europa, insbesondere im technischen Bereich. Das Komitee arbeitet weiter auch an Standarden in Bezug auf Berufsqualifikationen und Digitalisierung in der Binnenschifffahrt.

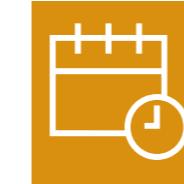
In 2018 wurde im Zusammenhang mit einer Zunahme von Steuerhauskollisionen eine Integrierung dieses Themas in das Arbeitsprogramm und die Gründung einer Arbeitsgruppe vorgeschla-

gen. Am 26. September 2019 wurde von CESNI ein Workshop zu diesem Thema organisiert. Die IVR, EBU/ESO (gemeinsam vertreten in der IWT Platform) und das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt haben Ende 2019 das Forschungsbüro Intergo mit einer Untersuchung des menschlichen Fehlverhaltens im Zusammenhang mit den Unfällen in der Binnenschifffahrt beauftragt.



Angeschlossene Schweister-organisationen

Im Rahmen der assoziierten Mitgliedschaften unterhält die IVR enge Kontakte mit IUMI und CMI.



PLATTFORM UND VERANSTALTUNGEN

IVR Kongress 2019 In Prag

Der Präsident der IVR, **Dr. Philippe Grulio**, begrüßte mehr als 235 Teilnehmer aus 12 verschiedenen Staaten am IVR Kongress, der vom 5. bis 7. Juni in Prag stattfand. Bei der offiziellen Eröffnung gedachte er der Opfer des tragischen Schiffsunfalls auf der Donau in Budapest und sprach im Namen der Kongressteilnehmer deren Hinterbliebenen sein Beileid aus.



In der Generalversammlung blickte die am Jahresende zurückgetretene **Generalsekretärin Theresia Hacksteiner** auf die Aktivitäten der IVR im vergangenen Jahr zurück. Im Rahmen der allgemeinen Binnenschifffahrtspolitik

und aktueller Entwicklungen auf dem Gebiet der Innovation und Nachhaltigkeit wies sie auf die zukünftigen Herausforderungen für sowohl den Schifffahrts- als auch den Versicherungssektor hin. Neue Gesetzgebung im Bereich der Emissionsnormen in der Binnenschifffahrt und die damit zusammenhängende Problematik geeigneter Motoren, die diese Anforderungen erfüllen und hoher Investitionskosten werden den Sektor mit großen Herausforderungen konfrontieren. In Kombination mit der Problematik zunehmender Perioden niedriger Wasserstände und des möglichen Einflusses des Klimawandels auf die Wasserführung in europäischen Flüssen wird sich der Sektor mit zahlreichen auf ihn zukommenden Fragen auseinandersetzen müssen, um diesen Entwicklungen gewachsen zu sein. Traditionsgerecht informierten der Vorsitzende der Schadenverhütungskommission, **Ronald Koops**, sowie der Vorsitzende der Juristischen Kommission, **Dr. Martin Fischer**, über die letzten Entwicklungen auf ihrem Fachgebiet. Die Generalversammlung wurde mit einer Präsentation über die Rolle der Binnenschifffahrt in der

Tschechischen Republik abgeschlossen. Der verhinderte tschechische Verkehrsminister wurde dabei von **Vojtech Dabrowski**, Mitarbeiter in seinem Ministerium und **Lubomir Fojtu**, Direktor der tschechischen Wasserstrassenverwaltung vertreten. Der Kongress, der auch zahlreiche Netzwerkelementen bot, wurde mit einer Schifffahrt auf der Moldau abgeschlossen.



Workshop "Unfälle in der Binnenschifffahrt"

Im Workshop des vergangenen Jahres wurde auf die seit kurzem verzeichnete zunehmende Anzahl von Unfällen in der Binnenschifffahrt eingegangen. Laut Erläuterung des Vorsitzenden der

Schadenverhütungskommission der IVR, Ronald Koops, geht aus aktuellen Statistiken der Versicherer hervor, dass 75% der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind. Dies veranlasst zu eingehenderen Untersuchungen, Grund warum die IVR für harmonisierte Unfalldatenbanken plädiert, um tiefgreifendere Analysen vornehmen zu können. Die Moderatorin des Workshops, **Stéphanie Peigney-Couderc**, Leiterin der Abteilung Binnenschifffahrt des französischen Verkehrsministerium in Paris und gleichzeitig Rheinfahrtkommissarin, zog aus dem Workshop die Schlussfolgerung, dass in enger Zusammenarbeit zwischen den verantwortlichen Behörden und dem Gewerbe an einer Analyse der Ursachen der jüngsten Unfälle gearbeitet werden muss, um daraus die richtigen Schlüsse ziehen und adäquaten Maßnahmen ergreifen zu können. Noch abgesehen von den tragischen Folgen des schweren Schiffsunfalls auf der Donau, können Schiffsunfälle zu massiven wirtschaftlichen Schäden als Folge einer tagelangen Sperrung führen und dem Imago der Binnenschifffahrt als verlässlicher Verkehrsträger schaden.

Sämtliche Vorträge, Präsentationen und Eindrücke des Kongresses wurden auf der IVR Internetseite veröffentlicht: www.ivr-eu.com.



9. IVR-Kolloquium in Belgrad

Der Vorsitzende der IVR, **Dr. Philippe Grulois**, begrüßte anlässlich des 9. IVR-Kolloquiums, das am 5. September 2019 in Hotel Moskva in Belgrade stattfand die Teilnehmer aus zahlreichen europäischen Staaten.

Er eröffnete das Kolloquium mit Verweis auf das Inkrafttreten des CLNI 2012 Übereinkommens am 1. Juli 2019, das den direkten Anlass für die Organisation des Kolloquiums bildete.

Da Serbien die CLNI 2012 als erstes Land ratifizierte, wurde Belgrad als Kongressstadt gewählt.

Eine der Hauptaufgaben der IVR liegt in der Förderung der Rechtsvereinheitlichung in der Binnenschifffahrt. Mit der Organisation von verschiedenen Kolloquien kann dieses Ziel erreicht werden. Abgesehen von der Förderung des Zustandekommens und der Ratifikation von CLNI 2012 unterstützt die IVR mit der Sammlung der europäischen Rechtsprechung zu CMNI und CLNI die betroffenen Parteien bei einer uniformen Interpretation der internationalen Übereinkommen.

Rechtsvereinheitlichung trägt zur Rechtsklarheit und Rechtssicherheit bei, was für die Mitglieder der IVR von wesentlicher Bedeutung ist.

Im Kolloquium, das unter der Moderation von **Dr. Peter Csoklich** stand, wurden zahlreiche Themen im Zusammenhang mit den internationalen Übereinkommen für Gütertransport, beschränkte Haftung in der Binnenschifffahrt, Registrierung von Binnenschiffen und Havarie Grosse von hochqualifizierten Sprechern aus

verschiedenen europäischen Staaten erörtert. Das Kolloquium, das zahlreiche Netzwerkmomente bot, wurde mit einer Schifffahrt (einschließlich Abendessen) auf Donau und Sava abgeschlossen.

Eine Zusammenfassung des Kolloquiums mit sämtlichen Vorträgen und Präsentationen in englischer Sprache können Sie unter dem Link "Präsentationen" auf www.ivr-eu.com herunterladen.

Kernaktivitäten

Die jeweiligen Kommissionen arbeiteten zusammen mit dem Sekretariat an der weiteren Entwicklung und Umsetzung der Kernaktivitäten der Vereinigung.



SCHADEN-VERHÜTUNG

Die Schadenverhütungskommission hat sich im Berichtszeitraum mit diversen Herausforderungen im Bereich der Schadenverhütung befasst. Zu ihren Aufgaben zählen die Teilnahme an den Beratungen des CESNI Ausschusses, die Begleitung der Schadensverhütungsinitiativen der IVR, sowie die Erarbeitung und Veröffentlichung von Empfehlungen an die Schifffahrtstreibenden. Mit Hilfe der neuen Benutzung der Infographik hofft die Schadenverhütungskommission ein breiteres Publikum anzusprechen.

Die Kommissionsmitglieder trafen sich im Berichtszeitraum zu 3 Sitzungen und begrüßten in 2019 Herrn Arnaud Gibrais, Allianz Global Corporate & Specialty, Paris und Anfang 2020 Herrn Peter Verlinden, BMT Belgium NV, Brasschaat als neue Mitglieder.

Empfehlungen an die Schifffahrtstreibenden

Die Schadenverhütungskommission hat im Berichtszeitraum drei neue technische Faltblätter erarbeitet und ihren Mitgliedern, sowie Dritten kostenlos über Internet zur Verfügung gestellt.

WHAT IS A CONFINED SPACE?

Every year a number of seafarers, shore-side workers, surveyors and stewards are killed or seriously injured in enclosed spaces on board. No enclosed space should be entered without proper procedures and this means that training and continuous monitoring is required.

Investigations into enclosed space incidents have identified that in most cases the crew have insufficient knowledge of, or disregard for, the right precautions to take. Furthermore, approximately 50% of enclosed space casualties are a result of crew members attempting to measure distances without understanding the risk.

WHAT ARE THE DANGERS OF CONFINED SPACES?

Major causes of entering confined spaces on inland vessels are:

- Failure to recognise an enclosed space
- Complacent attitudes
- Risk of entering the wrong space
- Arranging to enter a confined space
- Failure to use the appropriate protective equipment
- Inadequate or incomplete protective equipment or the use of faulty equipment
- Seawater left in tanks or remaining on deck after use of gas or vapour

COMMON DANGERS WITHIN A CONFINED SPACE.

The majority of deadly accidents in confined spaces occur when oxygen levels fall below 19.5%. The oxygen level values before 19.5% is not safe enough to sustain life. Oxygen levels below 10% oxygen can cause a person to become unconscious, lose control of their body, suffer brain damage and ultimately death. If on your vessel you are working in areas where oxygen levels drop below 19.5% then other gases might be present.

OTHER CONDITIONS THAT CAN BE DANGEROUS INSIDE A CONFINED SPACE

- Potentially explosive gas, vapour, dust and/or solids which can suddenly fill the space
- Flame and explosion (flammable vapours, dust and/or solids)
- Seawater left in tanks or remaining on deck after use of gas or vapour

Es handelt sich dabei um Empfehlungen im Bereich der

- Closed cooling water system with box-cooler (EN)
- Entering confined spaces on inland navigation vessels (EN)(neuer Stil)
- Led Technology (EN) (neuer Stil)

Die Schadenverhütungskommission hat sich im Berichtszeitraum wiederum eingehend mit dem Thema „Menschlicher Faktor“ befasst. Auch in 2020 plant die Kommission (technische)



Faltblätter zum Thema Schadenverhütung im neuen Stil zu veröffentlichen.

Schadenverhütungsuntersuchungen und Inspektion von Ruderanlagen.

Des Weiteren befasste die Kommission sich mit der Weiterführung der Schadenverhütungsuntersuchungen und Inspektionen von Ruderanlagen. Diese Instrumente sollen zur Förderung der Schadenverhütung und der einheitlichen Durchführung von Untersuchungen auf Basis von einheitlichen Kriterien beitragen.

Die erteilten Ruderanlagenzertifikate lagen in 2019 mit einer Höchstanzahl von 939 höher als in den vorangegangenen Jahren. Die Anzahl der Schadenverhütungsuntersuchungen war im Vergleich zum vorangegangenen Jahr rückläufig und liegt mit insgesamt 31 Schadenverhütungsnachweisen unter der Anzahl von 2018.



RECHTSVEREINHEITLICHUNG UND JURISTISCHE INTERESSENGBIETE

Die Juristische Kommission widmete sich im Berichtszeitraum ihrem Hauptaufgabenbereich, der Förderung der internationalen Rechtsvereinheitlichung im Binnenschiffahrts- und Haftungsrecht. Ihre Zusammensetzung mit Experten aus allen relevanten Binnenschiffahrtsstaaten in Europa ermöglicht den Austausch in Rechtsthemen auf pan-europäischer Ebene.



Ratifizierung CLNI

Die Kommission befasste sich vor allem mit der Ratifizierung internationaler Übereinkommen in der Binnenschifffahrt, insbesondere mit dem in 2012 zustande gekommenen und in 2019 ratifizierten CLNI Übereinkommen zur

Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt.

Die CLNI 2012, das neue Straßburger Übereinkommen zur Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt, trat am 1. Juli 2019 in Kraft. Gleichzeitig trat das bestehende Straßburger Übereinkommen von 1988, das von Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz ratifiziert wurde, außer Kraft, nachdem es fristgerecht zum 1.7.2018 gekündigt wurde.

Die CLNI 2012 trat am 1. Juli in Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Serbien und Ungarn in Kraft. Belgien und Frankreich befinden sich im Ratifikationsverfahren und beabsichtigen damit, das Übereinkommen in Kürze anwendbar zu erklären. In der Schweiz konsultiert das zuständige Ministerium zur Zeit die interessierten Kreise zur Frage, ob ein Beitritt der Schweiz zur CLNI 2012 jetzt opportun ist.

Die CLNI 2012 unterscheidet sich vom bisherigen Übereinkommen aus 1988 insbesondere durch einen erweiterten

Anwendungsbereich. Es steht der Ratifikation aller Staaten offen, während der Anwendungsbereich der CLNI 1988 auf den Rhein und die Mosel beschränkt war. Mit der Realisierung der Verbindung zwischen Rhein und Donau im Jahr 1992 wurde die Diskussion im Hinblick auf die Erweiterung des Anwendungsbereiches eröffnet, um das System der Haftungsbeschränkung insbesondere auch in Donaustaaten einzuführen. Dies führte nach intensiven Verhandlungen zu Beginn dieses Jahrhunderts zum Zustandekommen des neuen Übereinkommens. An den Beratungen waren insgesamt 13 Staaten, sowie nicht staatliche Organisationen beteiligt. Die IVR hat sich intensiv in die Beratungen eingebrengt und sich erfolgreich für die Beibehaltung des Systems der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, die insbesondere im Personenbeförderungsbereich unter Druck stand, eingesetzt.

Erhöhte Haftungshöchstsummen

Im neuen Übereinkommen wurden die allgemeinen Haftungshöchstsummen um 50% erhöht, um damit u.a. die Inflation der letzten Jahrzehnte



IVR SCHIFFSDATENBANK

auszugleichen, zusätzlich wurde ein spezifischer Artikel mit höheren Haftungshöchstsummen für Schäden, verursacht durch Gefahrgut, eingeführt. Die Haftung für Schäden bei der Personenbeförderung wurde gleichzeitig beträchtlich erhöht.

Aktualisierung der Sammlung der Rechtsprechung zu CLNI und CMNI

Die Kommission aktualisierte die Übersicht der Rechtsprechung zu den internationalen Übereinkommen CMNI und CLNI. Diese sammelt sämtliche bekannten Urteile zu diesen Übereinkommen aus den verschiedenen Staaten, in denen sie Anwendung finden. Damit wird den Praktikern mittels einer kurzen Zusammenfassung Einblick in die verschiedenen Urteile geboten und soll eine übereinkommensautonome Auslegung in der Rechtsprechung gefördert werden.

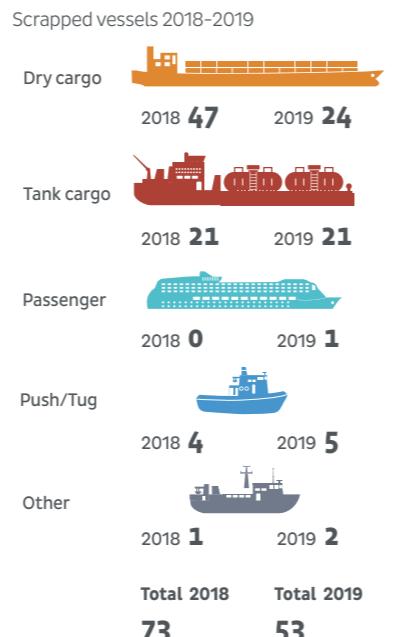
Mit der Schiffsdatenbank verfügt die IVR über ein einzigartiges Datenpotenzial der internationalen Binnenflotte. Mittels eines online Zugangs kann Interessenten Einsicht in die einzelnen Schiffsdaten gewährt werden. Darüber hinaus bietet die Datenbank Einblick in die Zusammensetzung und Entwicklung der Flotte. Mit aktuellen Statistiken werden die Mitglieder regelmäßig darüber informiert.

Die Datenbank wird täglich aktualisiert, um die Aktualität der Schiffsdatenbank so gut wie möglich zu gewährleisten.

Aktuelle Statistiken in der Binnenschifffahrt

Im vergangenen Jahr wurde die west-europäische Flotte um 75 neue Schiffe erweitert. In den letzten 5 Jahren wurden insgesamt 394 neuen Schiffe im Markt aufgenommen. Der höchste Anteil davon entfällt auf die Tankschifffahrt mit insgesamt 150 neuen Tankschiffen. Die höchste Zunahme fand bei der niederländischen Flotte statt.

Einen näheren Einblick vermitteln die einzelnen Flottenstatistiken auf Seite 24.



Personalia

Nachfolge Generalsekretärin

Frouwke Klootwijk-de Vries hat am 1. September 2019 die Funktion der Generalsekretärin bei der IVR angetreten und sich den Mitgliedern in einer speziellen Ausgabe des IVReports wie folgt vorgestellt:



Ich habe am 1. September meine Stelle als Generalsekretärin der IVR angetreten und möchte diese Gelegenheit nutzen, mich kurz vorzustellen. Mein Name ist Frouwke Klootwijk-de Vries und ich arbeite und wohne in Rotterdam mit meinem Mann und 2 Söhnen. Nach Abschluss meiner Studien in sowohl Betriebswirtschaftslehre (Spezialisierung Marketing) als auch Jura (Spezialisierung Gesellschaftsrecht), habe ich acht Jahre an der Erasmus Universität Rotterdam

gearbeitet, unter anderem als Unterrichtskoordinatorin des englischsprachigen Fachgebiets "Maritime & Transport Law". Aufgrund meiner Position an der Erasmus School of Law hatte ich das Vorrecht, Einsicht in den Transportsektor zu erlangen und ein großes Netzwerk innerhalb dieses Sektors aufzubauen. Ich freue mich darauf, meine Leidenschaft für Transportrecht (insbesondere auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt) innerhalb der IVR ausbauen zu können und Sie alle in der Zukunft persönlich kennenzulernen. Seien Sie dazu auch immer willkommen in Rotterdam!

Angekündigte Verabschiedung Büroleiterin

Die Büroleiterin Josée Kamphuis hat den Direktionsausschuss davon in Kenntnis gesetzt, ihre Tätigkeit bei der IVR Mitte 2020 beenden zu wollen.



Qualitätsstandard und Datenschutzpolitik

Zur Gewährleistung ihres eigenen Qualitätsstandards ist die IVR auf Basis der ISO 9001 Norm zertifiziert.





Jaarverslag 2019

Voorwoord

Het jaar 2019 werd gemarkerd door het vertrek van Theresia Hacksteiner als Algemeen Secretaris van de IVR. In de 34 jaar dat zij verbonden was aan de IVR heeft zij zich volledig ingezet voor de belangen van IVR en haar leden. Haar betrokkenheid, professionaliteit, kennis en persoonlijkheid zullen dan ook ontzettend gemist worden door het bestuur, de leden en het secretariaat.

Zij is in 2019 opgevolgd door Frouwke Klootwijk-de Vries die op 31 december 2019 formeel het stokje heeft overgenomen.

Het jaar 2019 werd tevens gekenmerkt door de inwerkingtreding van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI). Het verdrag trad op 1 juli 2019 in werking en introduceert een uitbreiding van het toepassingsgebied van de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart. Het CLNI-verdrag stond dan ook centraal tijdens het 9de IVR colloquium dat in september 2019 in Belgrado werd georganiseerd. De locatie was strategisch uitgekozen gezien het feit dat Servië het CLNI-verdrag als eerste geratificeerd heeft.

Ter behartiging van de belangen van haar leden was het secretariaat ook in 2019 actief betrokken bij de onderhandelingen op internationaal niveau. Zo was het secretariaat actief betrokken bij de vergaderingen van de CCR en het door de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) opgerichte standaardiseringscomité CESNI.

De commissies van de IVR hebben de werkzaamheden en het overleg op hun terrein intensief voortgezet om samen met het bestuur en het secretariaat de doelstelling van de vereniging verder te realiseren.

Met de opvolging zien wij met vertrouwen de verdere implementatie van de strategie van IVR en de behartiging van de belangen van haar leden in de komende jaren tegemoet.





INTERNATIONALE BELANGENBEHARTIGING

Centrale Commissie voor de Rijn-vaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) organiseerde op 5 september 2019 een workshop over cyber security in de binnenvaart. Tijdens de workshop werd duidelijk gemaakt dat alle binnenvaartactoren zich met de complexe uitdagingen van de cyber security moeten bezighouden om de digitalisering in de binnenvaart succesvol tot stand te brengen. Het onderwerp van cyber security staat dan ook hoog op de agenda van de schadepreventiecommissie van de IVR.

Op 26 november 2019 organiseerde de CCR in Bonn de workshop “Laagwater en de gevolgen voor de Rijnvaart”. Daarin werd uitvoerig stilgestaan bij de laagwaterproblematiek en de uitdagingen voor de Rijn- en Europese binnenvaart. De IVR was tijdens beide workshops vertegenwoordigd door de algemeen en wel technisch secretaris.

Op 8 oktober 2019 vond de Raadgevende Conferentie tussen CCR en de door haar erkende organisaties plaats waarbij de IVR de voor haar prioritaire onder-

werpen op dit niveau met de CCR en haar lidstaten kon bespreken.

Europes Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

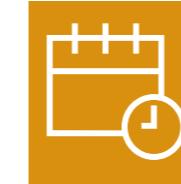
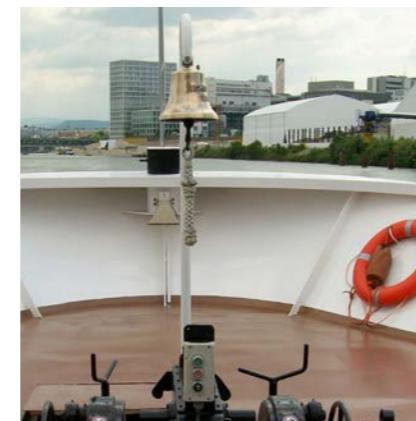
De IVR nam ook in 2019 als waarnemer deel aan diverse bijeenkomsten van zowel de werkgroepen als het comité van CESNI. In het kader van dit door de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) geïnstalleerde comité werden diverse standaarden uitgewerkt en in de betreffende lidstaten geïmplementeerd. Deze werkwijze draagt in grote mate bij tot de unificatie van regelgeving in Europa met name op het technisch gebied. Het comité houdt zich daarnaast ook bezig met standaarden betreffende de beroepskwalificatie en de digitalisering in de binnenvaart.

In 2018 werd in verband met de toename van aanvaringen met stuurhuizen voorgesteld dit onderwerp op te nemen in het werkprogramma en daarvoor een werkgroep in het leven te roepen. Op 26 september 2019 heeft CESNI een workshop georganiseerd

over dit onderwerp. De IVR, EBU/ESO (samenwerkend in het IWT Platform) en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben eind 2019 opdracht verstrekt aan het onderzoeksbedrijf Intergo voor een onderzoek naar de human factor in relatie tot ongevallen in de binnenvaart.

Geassocieerde leden

In het kader van de geassocieerde lidmaatschappen onderhoudt de IVR nauwe contacten met IUMI en CMI.



PLATFORM EN BIJEEENKOMSTEN

IVR Congres 2019 in Praag

De voorzitter van de IVR, **Dr. Philippe Grulois**, verwelkomde ruim 235 deelnemers uit 12 verschillende landen aan het IVR congres, dat van 5 tot 7 juni 2019 in Praag plaats vond. Hij opende het congres met een herdenking van de slachtoffers van het tragische ongeval, dat in het weekend voorafgaande plaats vond op de Donau bij Boedapest en sprak mede namens de congresgangers zijn medeleven uit met de slachtoffers en hun nabestaanden.

In de Algemene Ledenvergadering blikte vertrekend **Algemeen Secretaris Theresia Hacksteiner** terug op de activiteiten van de IVR in het afgelopen jaar. In de context van het algemene binnenvaartbeleid en recente ontwikkelingen op het gebied van innovatie en duurzaamheid wees zij op de uitdagingen voor zowel de scheepvaart- als ook de verzekerssector. Nieuwe wetgeving ten aanzien van emissienormen in de binnenvaart en de daarmee verband houdende problematiek zoals gebrek aan voldoende geschikte motoren en hoge investeringskosten, zullen de sector voor grote uitdagingen plaatsen.

In combinatie met de problematiek van toenemende lage waterstanden en mogelijk effect van de klimaatverandering op de vaarwegen binnen Europa zal de sector zich in de toekomst geconfronteerd zien met tal van vragen hieromtrent en opgewassen moeten zijn tegen deze ontwikkeling.

Traditiegetrouw informeerden de voorzitter van de Schadepreventiecommissie, **Ronald Koops**, en de voorzitter van de Juridische Commissie,

Dr. Martin Fischer, de leden over de omvangrijke activiteiten op hun vakgebied. De Algemene Vergadering werd afgesloten met een presentatie over de rol van de Binnenvaart in Tsjechië. In afwezigheid van de Minister van Transport werd diens voordracht overgenomen door **Vojtech Dabrowski**, medewerker op het Ministerie, en **Lubomir Fojtu**, Directeur van de Tsjechische vaarwegbeheerder. Het congres dat aan de talrijke leden en gasten tevens uitgebreide netwerk mogelijkheden bood, werd afgesloten met een vaartocht op de rivier de Moldau.



Workshop “Ongevallen in de binnenvaart”

In de workshop van het congres werd ingegaan op de recente toename van ongevallen in de binnenvaart. De voorzitter van de Schadepreventiecommissie van de IVR, Ronald Koops, wees erop dat uit actuele statistieken van verzekeraars blijkt dat 75% van de ongevallen terug zijn te voeren op menselijk falen. Dit noopt tot een nader onderzoek naar de oorzaken, reden waarom door de IVR wordt gepleit voor geharmoniseerde databanken om diepere analyses te laten verrichten. De moderator van de Workshop, **Stéphanie Peigney-Coudert**, hoofd



SCHADEPREVENTIE

afdeling Binnenvaart van het Franse Ministerie van Transport in Parijs en tevens Rijnvaartcommissaris, concludeerde dat in nauwe samenwerking tussen de betrokken overheden en de sector gewerkt moet worden aan een diepteanalyse van de recente ongevallen in de diverse databanken op grond waarvan gezamenlijk preventieve maatregelen kunnen worden vastgesteld. Nog afgezien van de tragische gevolgen van het ernstige ongeval op de Donau kunnen ongevallen van schepen enorme economische schades en blokkades van vaarwegen tot gevolg hebben en leiden tot imago-schade van de binnenvaart als betrouwbare partner.

Alle voordrachten, presentaties en impressies van het congres zijn gepubliceerd op de website van de IVR www.ivr-eu.com.

9de IVR-Colloquium in Belgrado

De president van de IVR, **Dr. Philippe Grulois**, verwelkomde de deelnemers uit verschillende Europese landen tijdens het 9de IVR-colloquium dat plaatsvond op 5 september 2019 in hotel Moskva in Belgrado.

Hij opende het colloquium met de mededeling dat op 1 juli jongstleden het CLNI 2012 verdrag in werking is getreden. Aangezien Servië het eerste land was dat dit verdrag heeft geratificeerd (reeds in 2012) was de plek van het colloquium strategisch gekozen.

Een van de doelen van IVR is de promotie van uniform recht op het gebied van de binnenvaart. Door diverse colloquia te organiseren kan dit doel worden bereikt. Naast het promoten van de ratificatie van CLNI 2012, helpt de IVR ook om betrokkenen uit de markt internationale conventies op een uniforme manier te interpreteren door een overzicht van samenvattingen van diverse Europese uitspraken te verstrekken.

Unificatie van de wet biedt juridische duidelijkheid en zekerheid, hetgeen van groot belang is voor de leden van IVR.

In het colloquium werden onder leiding van moderator **Dr. Peter Csoklich** onderwerpen zoals de internationale conventies over goederenvervoer, beperking van aansprakelijkheid in de

binnenvaart, registratie van binnenvaartschepen en aanvaringen in de binnenvaart en tot slot avery grote werden gepresenteerd door prominente sprekers uit verschillende Europese landen.

Het colloquium dat, wat ook gelegenheid gaf tot verschillende netwerk-momenten, werd afgesloten met een boottocht (inclusief diner) op de Donau en Sava.

De presentaties zijn gepubliceerd op de website van IVR (www.ivr-eu.com).



Kerntaken

De betreffende commissies werkten samen met het secretariaat aan de verdere ontwikkeling en implementatie van de kerntaken van de vereniging.

De Schadepreventiecommissie heeft zich in het verslagjaar beziggehouden met diverse uitdagingen op het gebied van de technische regelgeving en preventie. Tot haar taken behoort deelname aan bijeenkomsten van CESNI, de begeleiding en bewaking van schadepreventie initiatieven van de IVR alsmede het uitwerken en publiceren van aanbevelingen aan de scheeps-eigenaren. Door het nieuwe gebruik van Infographics hoopt de Schadepreventiecommissie een breder publiek aan te spreken.

De commissie vergaderde in het verslagjaar 3 keer en nam in 2019 Arnaud Gibrais, Allianz Global Corporate & Specialty, Parijs en begin 2020 Peter Verlinden, BMT Belgium NV, Brasschaat op als nieuwe leden.

Aanbevelingen aan de scheeps-eigenaren

De Schadepreventiecommissie heeft in het verslagjaar 3 nieuwe technische leaflets uitgebracht en aan haar leden alsmede derden gratis via internet ter beschikking gesteld. Het betreft aanbevelingen ten aanzien van:

- Closed cooling water system with box-cooler
- Betreden van besloten ruimtes op binnenvaartschepen (nieuwe stijl)
- Led technologie (nieuwe stijl)

Het aspect van "Human factor" stond ook dit verslagjaar wederom hoog op de agenda van de schadepreventie-commissie. Ook in 2020 zullen door de Schadepreventiecommissie diverse (technische) schade preventieve leaflets nieuwe stijl worden uitgebracht.

**IVR TECHNICAL LEAFLET
ENTERING OF CONFINED SPACES ON INLAND VESSELS** 

Every year a number of seafarers, shorebased workers, surveyors and stewards are killed or seriously injured in enclosed spaces. Enclosed or confined space should be entered without proper protection and this means that training and continuous awareness is essential.

Investigations into enclosed space incidents have identified that in most cases the vessel's crew have insufficient knowledge of, or disregard for, the right precautions to take. Furthermore, approximately 90% of enclosed space casualties are a result of new members failing to receive proper training.

WHAT IS A CONFINED SPACE?

A confined space can be any space of an enclosed nature where there is a risk of death or serious injury from hazardous substances or dangerous environmental conditions. Confined spaces are often spaces which are isolated from the outside world and which are fairly easy to identify, for example, enclosures with limited openings.



Cargo holds and fuel oil storage tanks are the primary examples of enclosed spaces.

WHAT ARE THE DANGERS OF CONFINED SPACES?

Major risks of entering confined spaces on inland vessels are:

- Failure to recognise an enclosed space
- Complaint attitude
- Not understanding the risks
- Attempting to enter a space without protection
- Failure to use the appropriate equipment
- Insufficient or incorrect use of respiratory protection
- Respirator left in static or remaining on the site after use

OTHER CONDITIONS THAT CAN LEAD TO A DANGEROUS SITUATION ARE:

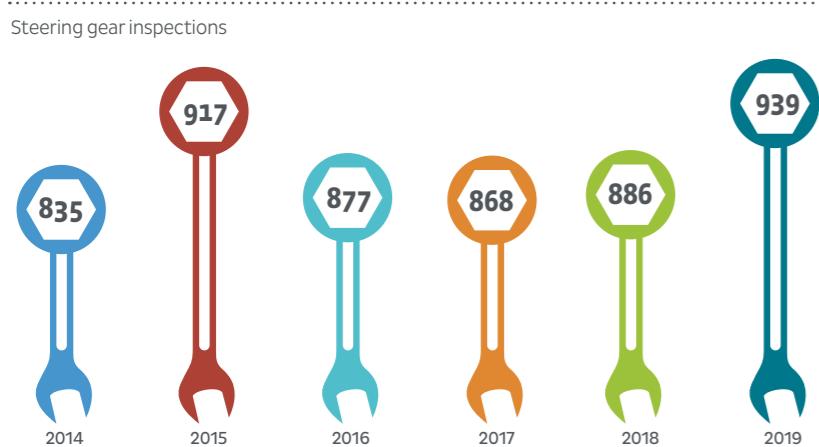
- Potential gas, dust or vapour
- High temperatures and/or humidity
- Filling up or emptying a tank
- Release gases into it
- Using oxygen generating equipment
- Using oxygen cylinders
- Using oxygen cylinders in areas where there are gas fires or vapour

COMMON DANGERS WITHIN A CONFINED SPACE

The following are the major risks of entering enclosed spaces on the deck of an inland vessel. Air containing oxygen levels below 19.5% or above 23.5% can cause a person to become unconscious or die. Oxygen levels below 19.5% or above 23.5% can cause a person to become unconscious or die. Inland vessel enclosed spaces are often very hot or cold due to the heat or cold of the environment or the heat or cold of the cargo.



JURIDISCHE UNIFICATIE EN JURIDISCHE AANDACHTSGEBIEDEN



Schadepreventie Onderzoek en Inspectie van Stuurmachines

Verder hield de commissie zich bezig met de bewaking van het schade-preventie onderzoek en de inspectie van stuurmachines. Deze instrumenten dragen bij tot de bevordering van de schadepreventie en de uniforme uitvoering van de inspecties op basis van vaststaande criteria.

Het aantal verstrekte stuurmachine certificaten lag in 2019 een stuk hoger dan het niveau van de afgelopen jaren met een totaal recordaantal van 939. Het aantal schadepreventie onderzoeken was met een totaal van 31 stuks gedaald in vergelijking met vorige jaren.

De Juridische Commissie heeft zich in het verslagjaar gewijd aan haar hoofdtaak, de bevordering van de internationale unificatie van het vracht- en aansprakelijkheidsrecht in de binnenvaart. Haar samenstelling uit experts uit alle relevante binnenvaartlanden in Europa bevordert de behandeling van juridische onderwerpen op pan-Europees niveau.

Ratificatie CLNI

De commissie hield zich met name bezig met de ratificatie van deze internationale verdragen in de binnenvaart, vooral met het in 2012 tot stand gekomen en in 2019 geratificeerde CLNI verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart.

Het CLNI verdrag 2012 is op 1 juli 2019 in Duitsland, Hongarije, Luxemburg, Nederland en Servië in werking getreden. België en Frankrijk hebben de ratificatie aangekondigd en zullen het verdrag naar verwachting eveneens binnenkort toepassen. In Zwitserland loopt een consultatie inzake de vraag of ratificatie tot het verdrag nu opportuun is.

Het CLNI verdrag 2012 onderscheidt zich van het bestaande verdrag uit 1988 met name door een uitgebreid toepassingsgebied. Waar het huidige verdrag alleen van toepassing was op de Rijn en de Moezel staat het CLNI verdrag 2012 open voor ratificatie door alle landen. Na de realisatie van de verbinding tussen Rijn en Donau in het jaar 1992 werd de discussie met betrekking tot de uitbreiding van het toepassingsgebied geopend om daarmee het systeem van de beperking van de aansprakelijkheid met name ook in Donaulanden te introduceren.

Dit leidde na intensieve onderhandelingen aan het begin van deze eeuw tot de ondertekening van het nieuwe verdrag in 2012. Aan de onderhandelingen hebben in totaal 13 landen deelgenomen. Daarnaast waren ook internationale organisaties betrokken. De IVR heeft intensief aan de onderhandelingen deelgenomen en zich met succes ingezet voor het behoud van de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart, met name op het gebied van het personenvervoer, dat in toenemende mate onder druk staat.



Verhoogde limieten

In het nieuwe verdrag werden de algemene beperkingslimieten verhoogd met 50 procent o.a. voor de inflatiecorrectie van de afgelopen decennia. Tevens is een nieuw artikel met verhoogde limieten voor schades veroorzaakt door gevaarlijke goederen ingevoerd en zijn de limieten voor claims bij letsel in het personenvervoer aanzienlijk verhoogd.

Actualisering verzameling rechtspraak CLNI en CMNI

De Commissie heeft de overzichten van rechtspraak over de internationale verdragen CMNI en CLNI verder



IVR SCHEPEN-DATABANK

geactualiseerd. Daarin worden uitspraken van gerechten uit diverse landen met betrekking tot deze verdragen verzameld en met een korte samenvatting van de essentie van de betreffende uitspraak en verwijzing naar de plaats van publicatie aan de leden ter beschikking gesteld. Daarmee wordt tevens een verdrag autonome uitleg in de rechtspraak nagestreefd.



Met de schependatabank beschikt de IVR over een uniek potentieel aan gegevens over de Europese binnenvaartvloot. Door middel van een online toegang wordt aan belangstellenden inzage geboden in de betreffende gegevens van schepen. Bovendien biedt de databank inzage in de samenstelling en ontwikkeling van de vloot waarover de leden regelmatig met actuele statistieken worden geïnformeerd. Elke werkdag worden mutaties aangebracht om de actualiteit van de schependatabank zo veel mogelijk te kunnen waarborgen.

Actuele statistieken in de binnenvaart

In het afgelopen jaar zijn in West-Europa 75 nieuwe schepen gebouwd. In de afgelopen 5 jaar zijn in totaal 394 nieuwe schepen aan de markt toegevoegd. Het grootste aantal daarvan in de tankvaart met in totaal 150 nieuwe schepen. De grootste toename vond plaats bij de Nederlandse vloot. Meer inzage in de vloot bieden de statistieken op pagina 24.



Personalia

Opvolging Algemeen Secretaris

Frouwke Klootwijk-de Vries is sinds 1 september 2019 in dienst bij IVR als Algemeen Secretaris. Zij heeft zich in de IVR nieuwsbrief als volgt voorgesteld aan de leden:



Ik ben op 1 september 2019 aan de slag gegaan bij de IVR en maak graag van de gelegenheid gebruik om mijzelf kort voor te stellen. Mijn naam is Frouwke Klootwijk-de Vries en ik werk en woon in Rotterdam met mijn man en 2 zonen. Na mijn afstuderen in zowel bedrijfseconomie (specialisatie Marketing) als Nederlands Recht (specialisatie ondernemingsrecht), heb ik acht jaar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam gewerkt als onder andere onderwijscoördinator van de Engelstalige master

Maritime & Transport Law. Mijn positie aan de Erasmus School of Law gaf mij het voorrecht om inzicht te krijgen in de transportsector en om een groot netwerk binnen deze sector op te bouwen. Ik kijk ernaar uit om mijn passie voor transportrecht (in het bijzonder op het gebied van de binnenvaart) voort te zetten binnen de IVR en om iedereen van jullie in de nabije toekomst persoonlijk te ontmoeten. Weet dat jullie altijd welkom zijn in Rotterdam, waar een vers kopje koffie klaarstaat om nader kennis te maken.

Aangekondigd afscheid Chef de Bureau

Chef de Bureau mevrouw Josée Kamphuis heeft aan het Dagelijks Bestuur laten weten medio 2020 haar werkzaamheden voor IVR te willen beëindigen.

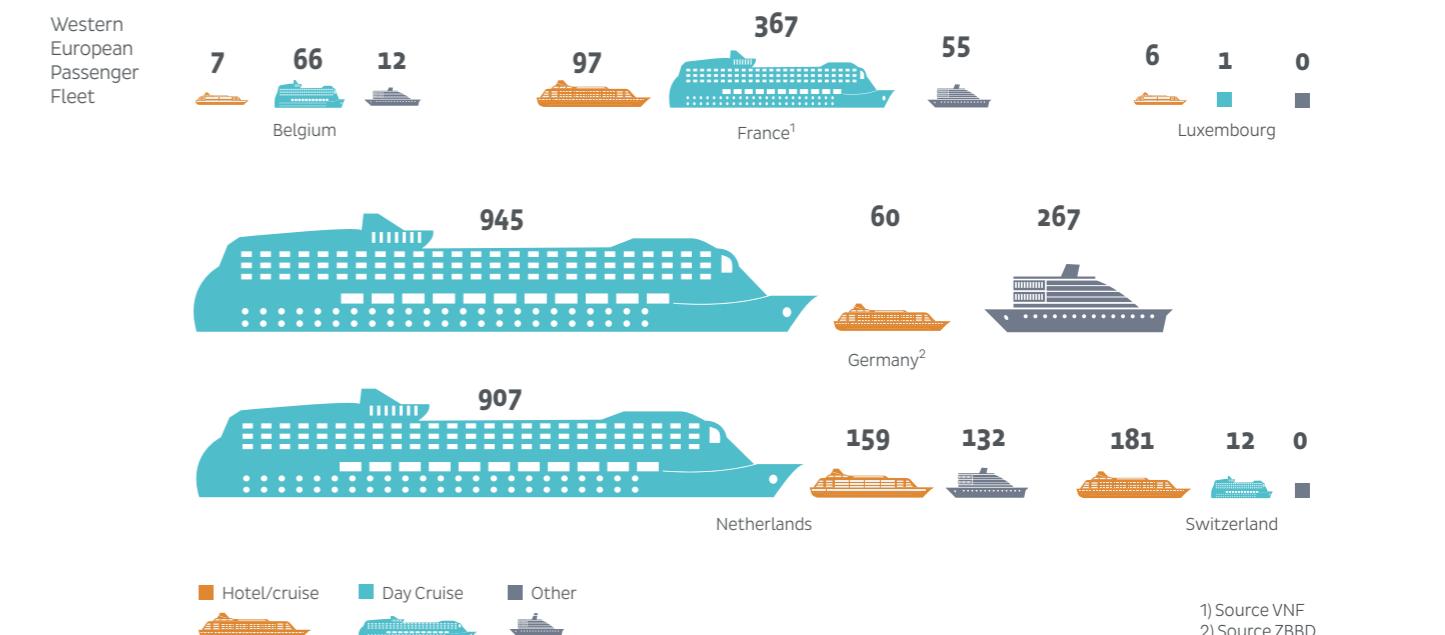
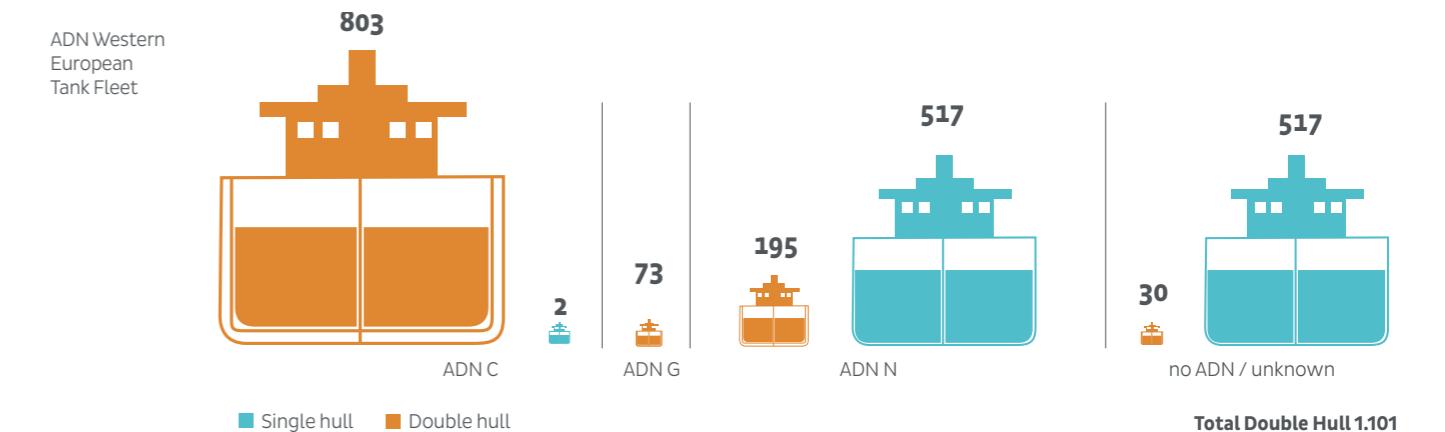
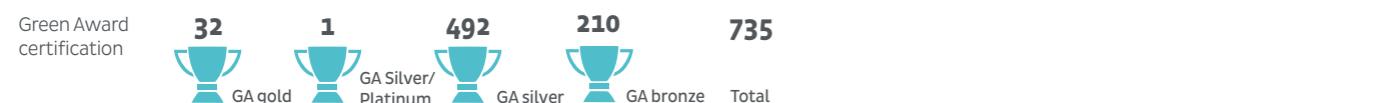
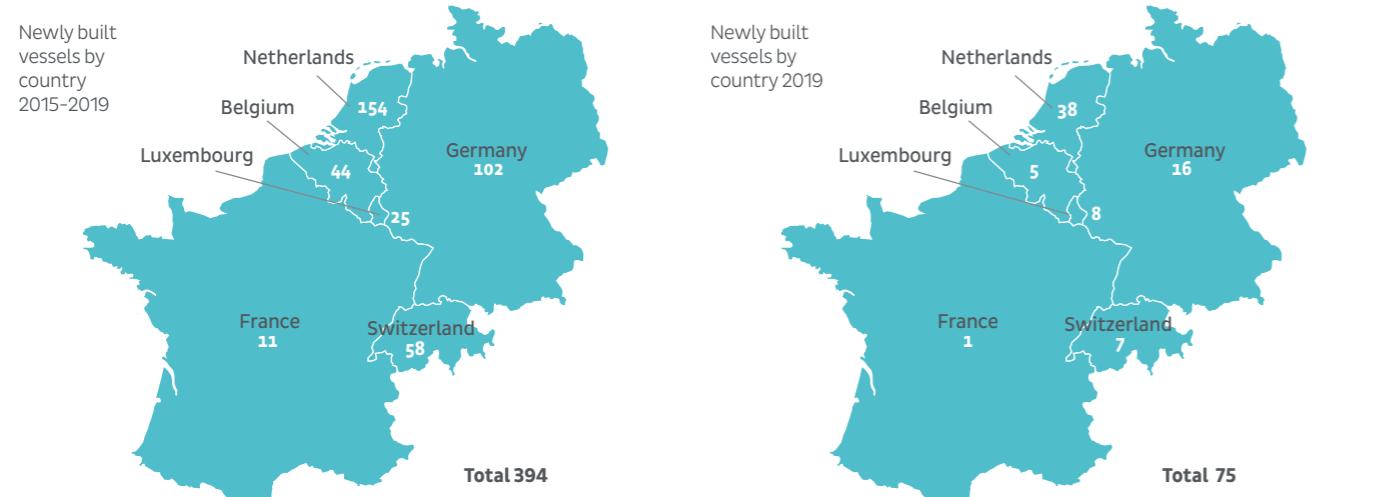


Kwaliteitsstandaard en privacy-beleid

Om de eigen kwaliteit te waarborgen is de IVR gecertificeerd op basis van de ISO 9001 norm.



Statistics 2019



1) Source VNF
2) Source ZBBD
31.12.2018

IVR is not responsible for errors and/or inadequacies

Total Western European Fleet per 31.03.2020

	Belgium	France	Germany ³	Luxembourg	Netherlands	Switzerland	Total
Dry Cargo	941 ¹	1.405	1.550	17	4.275	13	8.201
Tank Cargo	133 ¹	80	512	68	1.086	51	1.930
Push/Tug	76 ¹	143	418	12	1.192	12	1.853
Passenger	88	519 ²	1.272	7	1.198	193	3.277
Other	376	8	748	7	2.103	13	3.255
Total	1.614	2.155	4.500	111	9.854	282	18.516

1) Source ITB 31.12.2018

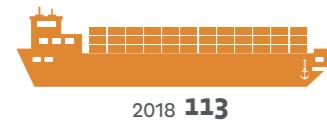
2) Source VNF 31.12.2018

3) Source ZBBD 31.12.2018

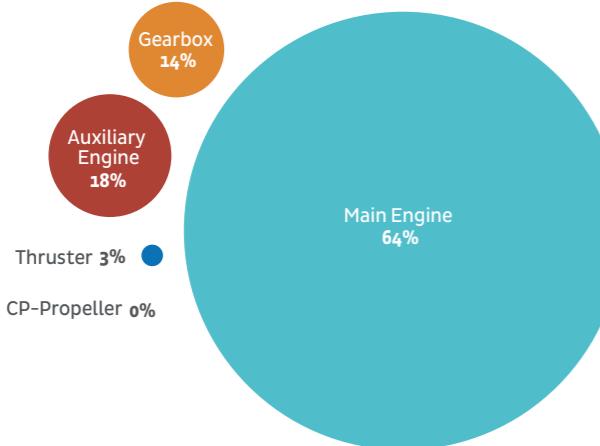
IVR is not responsible for errors and/or inadequacies

ERS Database statistics

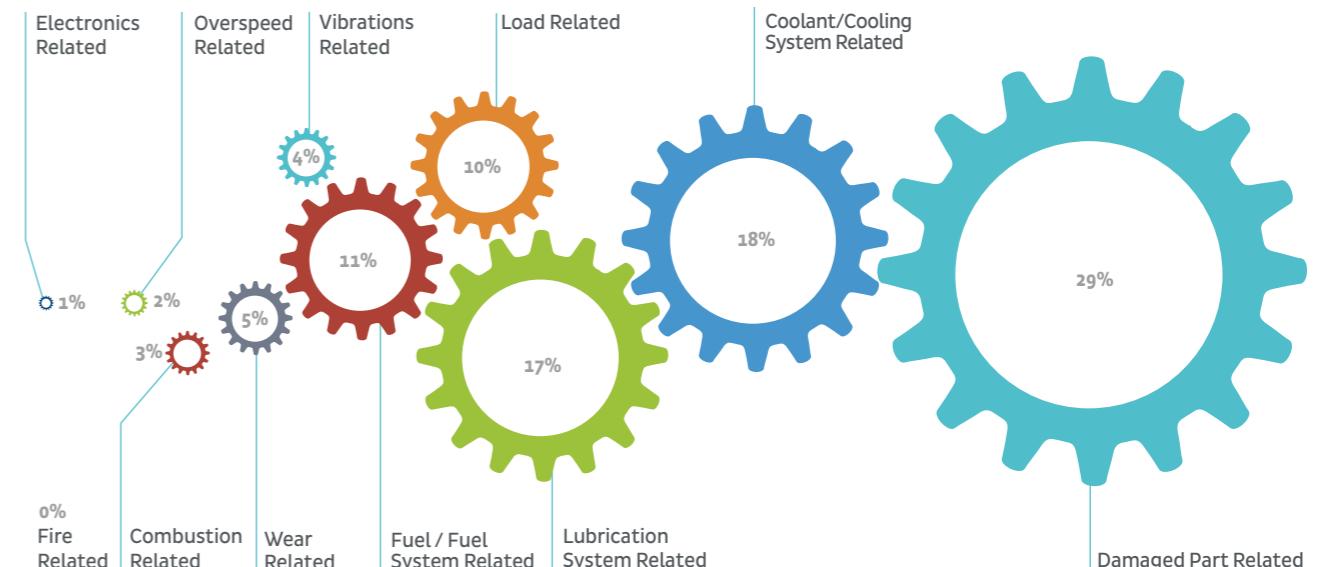
sea-going



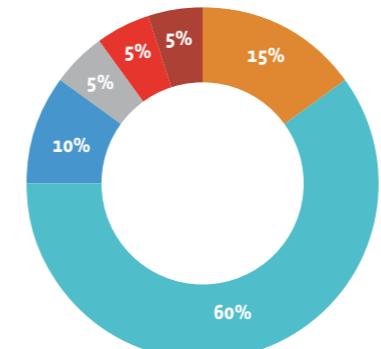
Kind of damages in ERS



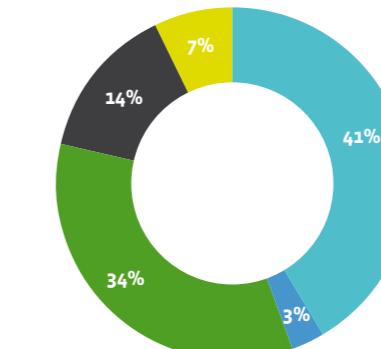
Technical cause of damage



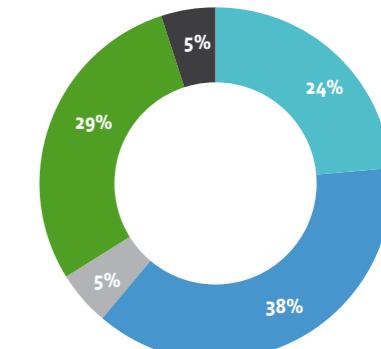
Related technical causes of coolant/cooling system



Related technical causes of damaged part



Related technical causes of lubrication system





Annual Report 2019

Foreword

The year 2019 was marked by the resignation of Theresia Hacksteiner as General Secretary of the IVR. In the 34 years that she was associated with the IVR, she has fully committed to the interests of IVR and its members. Her commitment, professionalism, knowledge and personality will therefore be deeply missed by the Executive Committee, the members and the secretariat.

She was succeeded in 2019 by Frouwke Klootwijk-de Vries who formally took over on 31 December 2019.

The year under review was also marked by the ratification of the 2012 Strasbourg Convention on the limitation of liability in inland navigation (CLNI 2012). The CLNI Convention entered into force on 1 July 2019 and introduces an enlarged scope of application of the limitation of liability in inland navigation. It cannot come as a surprise that the CLNI 2012 Convention was a central topic during the 9th IVR colloquium organized in Belgrade in September 2019. The location of the colloquium was strategically selected given the fact that Serbia had been the first to

ratify the CLNI Convention. To represent the interests of her members the secretariat was actively involved in international discussions in the year under review. IVR was actively involved in the meetings of the CCNR and the CESNI Committee for Standardization that had been set up by the European Commission and the Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR).

The IVR committees have intensely continued the work and consultations in their respective fields in order together with the board and the secretariat to achieve the objectives of the association.

With the succession of the new Secretary General, the IVR looks ahead to the further implementation of the strategy and representation of the interests of her members in the coming years with confidence!





INTERNATIONAL REPRESENTATION OF INTERESTS

Central Commission for the Navigation of the Rhine

On 5 September 2019 the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) organised a workshop on cybersecurity in inland navigation.

During the workshop it became clear that there is a need for all players in the waterway sector to address the complexity of challenges on the topic of cybersecurity in order to succeed in the digital transition of inland navigation. The topic of cyber security is therefore high on the agenda of the IVR Loss Prevention Committee.

On 26 November 2019 the CCNR organised a workshop in Bonn on "Low water and its impact on Rhine navigation". The low water phenomenon and the challenges facing Rhine navigation were deeply discussed during the workshop. The IVR was represented during both workshops of CCNR either by the General Secretary or by our Technical Secretary.

On 8 October 2019, the Consultative Conference between CCNR and its

recognized organizations took place at which the IVR was able to discuss some of her priority topics with the CCNR and its Member States.

European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI)

Also in 2019 IVR attended as an observer various meetings of the working groups as well as the CESNI Committee.

Within the framework of this committee appointed by both the European Commission and the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) various standards were developed and implemented in the Member States concerned. This working method contributes considerably to the unification of Regulations in Europe, in particular in the technical field. The committee is also engaged in standards concerning the professional qualification and digitisation in inland navigation.

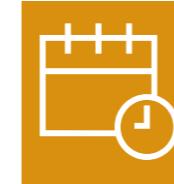
In 2018, given the increase in collisions with wheelhouses, it was suggested to include this subject in the work

programme and to set up a working group for this purpose. On 26 September 2019, CESNI organized a workshop on this topic. End of 2019 the IVR, EBU/ESO (cooperating in the Inland Waterway Transport Platform) and the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management commissioned the research company Intergo to investigate the human factor in relation to accidents in inland shipping.



Associated members

Within the framework of associated memberships IVR liaises closely with IUMI and CMI.



PLATFORM AND EVENTS

IVR Congress 2019 in Prague

The president of the IVR, **Dr Philippe Grulois**, welcomed more than 235 participants from 12 different countries at the IVR congress that took place in Prague from 5 to 7 June. He opened the congress by expressing respect and sympathy to the victims of the tragic accident on the Danube in Budapest a few days earlier.



In the General Assembly **Secretary General Theresia Hacksteiner**, having announced to step down at the end of 2019, reviewed the activities of IVR in the past year. Within the context of the overall inland navigation policy and recent developments in the field of

innovation and sustainability she drew the attention to the challenges for both the inland navigation and the insurance sector. New legislation regarding e.g. emissions of vessels and related problems such as lack of existing engines that fulfil these criteria and high costs of investment will challenge the sector. In combination with the problems towards increasing low tides and possible effects of climate change on European waterways the sector will be confronted with many questions which need to be clarified and has to deal with such new situations. Traditionally the chairs of the Loss Prevention Committee, **Ronald Koops**, and the Legal Committee, **Dr Martin Fischer**, informed the members about the activities in their very fields. The General Assembly ended with a presentation on the role of inland navigation in the Czech Republic. In the absence of the Minister of Transport, the presentations were delivered by **Vojtech Dabrowski** from the Ministry of Transport and **Lubomir Fojtu**, Director of the Czech Waterway Authority. The congress, which also offered numerous networking possibilities, ended with a boat trip on the beautiful river Moldau.



Workshop 'Accidents in Inland Navigation'

The Workshop at the congress dealt with the increasing number of accidents in inland navigation. The chair of the Loss Prevention Committee, Ronald Koops, pointed to the latest statistics of insurance companies proving that 75% of the accidents are caused by human failure. This calls for further investigations into the causes of such failure, reason why IVR pleads for harmonised accident databases, to be able to carry out further analyses and investigations. The moderator of the Workshop, **Stéphanie Peigney-Coudre**, head of the Inland Navigation Department at

the French Ministry of Transport in Paris and Commissioner at the Central Commission for the Navigation on the Rhine, drew the conclusion that such harmonised databases would enable the necessary analyses followed up by joint recommendation of preventive measures by the public authorities and the private sector. Apart from the serious accident on the Danube such incidents can lead to enormous economic damages and even blockades of waterways and may lead to reputational damage of the sector.

All presentations can be retrieved from the IVR website.



9th IVR-Colloquium in Belgrade

The president of the IVR, **Dr Philippe Grulois**, welcomed the participants from various European countries at the 9th Colloquium that took place on the

premises of hotel Moskva in Belgrade on 5 September 2019. He opened the colloquium by pointing out that on 1 July this year the CLNI 2012 Convention had entered into force. As Serbia was the first country that ratified the Convention already in 2012, the location of the colloquium was strategically chosen.

One of IVR's main goals is the promotion of the unification of law regarding inland navigation. By means of organizing these colloquia, it strengthens its goals. The focus is not only on promoting the ratification of CLNI 2012, but also helping scholars and experts to interpret international treaties in a uniform way by providing an overview of various judgements in the countries involved.

Unification of law provides legal clarity and certainty, which is of major interest to IVR's members.

In the colloquium led by moderator **Dr Peter Csoklich**, topics such as the international Conventions on the carriage of goods, limitation of liability in inland navigation, registration of

inland vessels and collisions in inland navigation, and general average were discussed by prominent speakers from various European countries.

The colloquium, which also offered various networking possibilities, ended with a boat trip (including dinner) on the beautiful rivers Danube and Sava. You can find the PowerPoint presentations and an extended summary on our IVR website.

Main tasks

The committees concerned together with the secretariat worked on the further development and implementation of the main tasks of the association.



DAMAGE LOSS/ PREVENTION

- Closed cooling water system with box-cooler
- Entering of confined spaces on inland vessels (new style)
- Led technology causing electromagnetic interference (new style)

The "Human factor" aspect was once again high on the agenda of the Loss Prevention Committee. Also in the year 2020 various (technical) damage loss preventive leaflets will be issued by the Loss Prevention Committee.

**IVR TECHNICAL LEAFLET
ENTERING OF CONFINED SPACES ON INLAND VESSELS**

Every year a number of seafarers, shore-side workers, surveyors and stewards are killed or seriously injured in enclosed spaces. Enclosed spaces should be entered without proper protection and this means that training and continuous awareness is essential.

Investigations into enclosed space incidents have identified that in most cases the crew have insufficient knowledge of, or disregard for, the right precautions to take. Furthermore, approximately 90% of enclosed space casualties are a result of new members attempting to rescue their colleagues.

WHAT IS A CONFINED SPACE?

A confined space can be any of an enclosed nature where there is a risk of death or serious injury from hazardous substances or dangerous environmental conditions. Enclosed spaces on inland vessels are fairly easy to identify, for example, enclosures with limited openings:

Cargo tanks	Fuel oil bunker tanks	Water ballast tanks	Fore- and aft peak	Cofferdams

OTHERS MAY BE LESS OBVIOUS BUT CAN BE EQUALY DANGEROUS, FOR EXAMPLE:

Cabin with a lack of oxygen due to the presence of the carbon dioxide

Deckhouse - Unprotected by party ventilation equipment

WHAT ARE THE DANGERS OF CONFINED SPACES?

Major risks of entering confined spaces on inland vessels are:

Failure to recognise an enclosed space	Complaint attitude	Not understanding the risks

COMMON DANGERS WITHIN A CONFINED SPACE.

The following are common dangers found within enclosed spaces on the deck of the inland vessel. Air containing less than 19.5% oxygen is considered to be oxygen-deficient. Below 19.5% it can cause drowsiness, unconsciousness and death. Oxygen levels below 10% oxygen can cause a person to become unconscious within 30 seconds and die within 4 minutes. In addition to the risk of oxygen deficiency, heat stress and dehydration are also risks. In general, the higher the ambient temperature, the lower the oxygen level required to cause unconsciousness or death. In other words, the lower the oxygen level, the higher the risk of heat stress and dehydration.

Person in hot environment	Person in hot environment	Person in hot environment

Other conditions that can lead to a dangerous situation are:

- Person(s) are asleep or unconscious
- Lack of air flow, either naturally or artificially (if the space is too large or release gases into it).
- Failure to use the appropriate equipment
- Failure to use the appropriate equipment or the use of faulty equipment
- Breathing left in tanks or remaining on tanks when one goes off
- Failure to use the appropriate equipment



Damage/loss Prevention Inspection and Steering Gear Inspection

Furthermore, the committee was involved in monitoring the damage/loss prevention inspections and the steering gear inspections. These instruments contribute to the promotion of damage/loss prevention and the uniform implementation of inspections on the basis of fixed criteria.

In the year under review the total amount of 939 steering gear inspections were carried out and attested, leading to an all time record. The amount of damage/ loss prevention inspections decreased compared to previous years. The total amount of 31 damage/loss prevention inspections were carried out and attested.



LEGAL UNIFICATION AND LEGAL FOCUS AREAS

In the year under review the Legal Committee devoted to her main task, the promotion of international unification of freight law and liability law in inland navigation. The fact that the committee is composed of experts from all relevant inland waterway countries in Europe facilitates the handling of legal subjects at pan- European level.

Ratification CLNI

The committee was mainly engaged in the ratification of these international Conventions in inland navigation, in particular with the CLNI Convention on the limitation of liability in inland shipping concluded in 2012 and ratified in 2019.

The CLNI 2012 Convention entered into force on 1 July 2019 in Germany, Hungary, Luxembourg, the Netherlands and Serbia. Belgium and France have announced ratification after which these countries will apply the Convention as well. In Switzerland, the competent ministry is currently considering the adoption of the Convention, too and is holding a consultation.

The main difference between the 1988 and 2012 Conventions is the enlarged scope of application. Where the geographical scope of application of the 1988 Convention is limited to the rivers Rhine and Mosel, the CLNI 2012 applies to all waterways located on the territory of its State Parties and is open for ratification by any interested State.

After the realisation of the connection between the Rhine and the Danube in 1992, the discussion regarding an enlargement of the scope was opened in order to introduce the system of limitation of liability also in Danube countries. Negotiations since the beginning of this century led to the conclusion of the new Convention in 2012. Thirteen State Parties and a number of NGO's were involved in the negotiations.

As one of these parties, IVR strongly and successfully lobbied for the maintenance of the limitation of liability, mainly in the area of passenger transport, which is increasingly under pressure.

Increased limits

A second important adjustment concerns the increase in liability limits. In the CLNI 2012, the general limits of liability were, indeed, increased by 50%, taking into account i.a. the inflation of the past decades. Besides, a new article regarding the limitation of liability for claims resulting from dangerous goods was introduced and the limits of liability for claims related to injuries sustained by passengers were increased substantially.

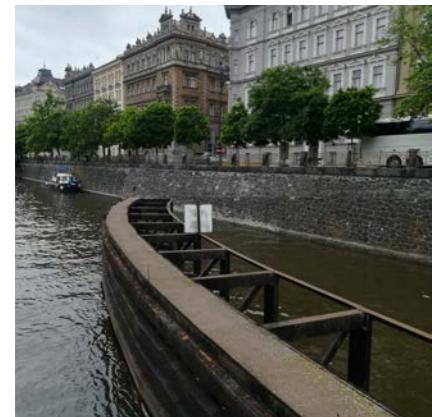




IVR VESSEL DATABASE

Updating collection of CMNI and CLNI judgements

The committee updated the overviews of judgements on the international CMNI and CLNI Conventions. In these overviews judicial decisions from various countries with respect to these Conventions are collected and made available to the members accompanied by a short summary of the substance of the relevant judgement and referring to the place of publication. This also serves to pursue a Convention autonomous interpretation of judgements.



With the vessel database IVR has a unique potential of information about the European inland waterway fleet. Through online access the relevant vessel information is accessible for interested parties. Moreover, the database provides access to the composition and development of the fleet, about which the members are regularly informed by means of timely statistics.

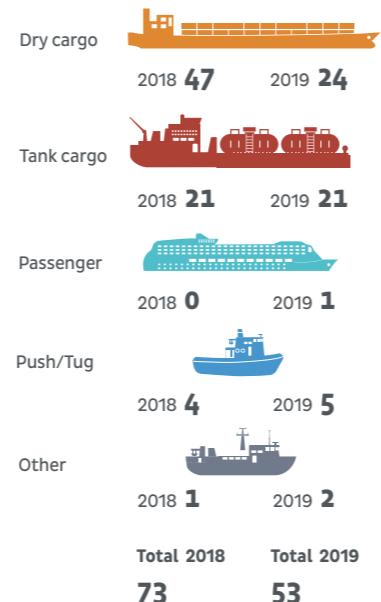
Changes are made almost every day in order to guarantee the accuracy of the ship's database as much as possible.

Up-to-date inland waterway transport statistics

In the past year 75 new vessels were built in Western Europe. In the past five years 394 new vessels in total have been added to the market, most of which in the tanker fleet with 150 new vessels. The largest increase was in the Dutch fleet.

For more insight into the fleet go to page 24 for the statistics.

Scrapped vessels 2018-2019



Personal data

Succession Secretary General

Frouwke Klootwijk-de Vries joined IVR as new Secretary General in September. She introduced herself to the members of IVR in the IVReport as follows:



As I started my new position at IVR on 1 September, I herewith would like to give a small personal introduction. My name is Frouwke Klootwijk-de Vries and I am working and living in Rotterdam with my husband and 2 sons. After graduating in Business Economics (specialization in marketing) and Dutch Law (specialization in corporate law), I worked at the Erasmus University Rotterdam for 8 years as the coordinator of the master program Maritime & Transport Law. My position at the Erasmus School of Law gave me the

privilege to gain insight in the transport sector and to build up a substantive network within. I am looking forward to continue my passion for transport law (in particular inland shipping) at IVR and to meet every one of you in the near future. Please know that you are always welcome in Rotterdam where a fresh cup of coffee is waiting for you to get to know each other.

Announced resignation Chef de Bureau

Chef de Bureau Mrs. Josée Kamphuis has informed the Executive Committee of her intended resignation mid 2020 due to her retirement.



Quality standard and privacy policy
In order to guarantee her own quality IVR is certified based on the ISO 9001 standard.





Rapport Annuel 2019

Préface

L'année 2019 a été marquée par le départ de Theresia Hacksteiner en tant que Secrétaire Générale de l'IVR.

Au cours des 34 ans qui l'ont lié à l'IVR elle a apporté tout son soutien aux intérêts de l'IVR et de ses membres. Il est évident que son engagement, professionnalisme, sa connaissance et personnalité manqueront beaucoup au Comité de Direction, aux membres et au secrétariat.

Frouwke Klootwijk-de Vries a débuté en 2019 et a pris la succession officielle en tant que Secrétaire Générale au 31 décembre 2019.

L'année 2019 a également été marquée par l'entrée en vigueur de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation (CLNI). La Convention est entrée en vigueur au 1 juillet 2019 et introduit une extension du champ d'application de la limitation de la responsabilité en navigation intérieure. La Convention-CLNI était aussi au cœur du 9ième Colloque IVR qui a été organisé en septembre 2019 à Belgrade, une localisation stratégique étant donné que la Serbie était le

premier pays à ratifier la Convention CLNI.

Dans le but de représenter les intérêts de ses membres, le secrétariat s'est aussi engagé activement dans diverses négociations organisées au niveau international. Dans ce cadre le secrétariat a participé aux réunions de la CCNR et du Comité Européen pour l'Elaboration de Standards (CESNI), instauré par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et la Commission Européenne.

Les Commissions de l'IVR ont poursuivi leurs travaux de manière intensive et se sont engagées ensemble avec le Comité de Direction et le secrétariat dans les consultations concernant leurs domaines de compétence en vue de la réalisation des objectifs de l'association. Grâce à la succession nous avons confiance dans la bonne exécution de la mise en œuvre de la Stratégie de l'IVR en la sauvegarde des intérêts de ses membres au cours des années à venir.





REPRESENTATION INTERNATIONALE DES INTERETS

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a organisé au 5 septembre 2019 un atelier consacré à la « cybersécurité en navigation intérieure ». Cet atelier a souligné la nécessité pour tous les acteurs du transport fluvial de relever les défis complexes en matière de cybersécurité, afin de réussir la transition numérique de la navigation intérieure. C'est pourquoi le sujet de la cybersécurité figure clairement sur l'agenda de la Commission en Prévention des Dommages de l'IVR.

Le 26 novembre 2019 la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a organisé un atelier sur « les basses eaux et leur impact sur la navigation intérieure ». A cette occasion les problèmes des basses eaux et les défis en résultant pour la navigation intérieure ont été discutés en détail. L'IVR a été représentée lors des deux ateliers par sa Secrétaire Générale/son Secrétaire Technique.

Dans le cadre de la Conférence Consultative qui a eu lieu le 8 octobre 2019 à

Strasbourg, la CCNR a discuté ensemble avec les organisations agréées dont l'IVR sur les sujets prioritaires concernant la CCNR et ses états membres.

Comité Européen pour l'élaboration des standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)

En 2019 l'IVR a de nouveau participé dans la fonction d'observateur à diverses réunions des Groupes de Travail et du Comité CESNI. Dans le cadre de ce Comité institué par la Commission Européenne et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) différents standards ont été développés et mise en œuvre dans les Etats membres. Ces travaux contribuent de manière importante à l'unification de la réglementation en Europe, en particulier dans le domaine technique. Le Comité traite également des sujets concernant la qualification du personnel et veut s'engager prochainement dans le domaine de la numérisation dans la navigation intérieure.

En raison de l'augmentation des collisions avec des cabines de pilotage en

2018 il a été décidé d'intégrer ce sujet dans le programme de travail et de créer un groupe de travail sur ce thème. En conséquence ce sujet a été discuté dans le cadre d'un atelier organisé par CESNI le 26 septembre 2019. L'IVR et l'EBU/ESO (réunis dans la 'plateforme IWT') et le Ministère Néerlandais pour l'Infrastructure et l'Environnement ont confié un mandat au bureau de recherche Intergo pour effectuer un examen sur l'impact du facteur humain.



Membres associés

Dans le cadre des adhésions associées l'IVR entretient des contacts étroits avec l'IUMI et la CMI.

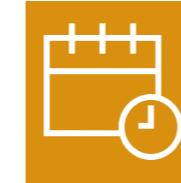


PLATE-FORME ET EVENEMENTS

Congrès IVR 2019 à Prague

Le président de l'IVR, **M. Philippe GRULOIS**, a souhaité la bienvenue à plus de 235 participants provenant de 12 états différents lors du Congrès IVR, qui a eu lieu du 5 au 7 juin à Prague. Il a ouvert le congrès en commémorant les victimes de l'accident tragique qui s'est produit la semaine précédant le congrès sur le Danube à Budapest, exprimant au nom des participants au congrès ses condoléances aux victimes et leurs survivants.

Lors de l'Assemblée Générale **la Secrétaire Générale Theresia HACKSTEINER** a rappelé les activités de l'IVR lors de l'année passée. Dans le contexte des politiques de transport par voie navigables et les développements récents dans le domaine de l'innovation et de la durabilité, la Secrétaire Générale a souligné les défis auxquels les secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance doivent faire face. Les nouvelles législations en ce qui concerne les normes d'émission en navigation intérieure et la problématique y afférente, à savoir le manque de moteurs appropriés et les coûts d'in-

vestissement élevés, constitueront des défis majeurs pour le secteur. En liaison avec la problématique croissante des basses eaux et l'impact probable des changements climatiques sur les voies navigables en Europe, le secteur sera confronté à l'avenir avec de nombreuses questions et devra se préparer pour faire face à ces développements.

Le président de la Commission en Prévention des dommages, **M. Ronald KOOPS** et le président de la Commission Juridique **M. Martin FISCHER**, ont informé les membres sur les activités dans leurs domaines de compétence. L'Assemblée Générale a été conclue par une présentation sur le rôle de la Navigation Intérieure dans la République tchèque, fourni en absence du Ministre des Transports par **M. Vojtech DABROWSKI**, fonctionnaire auprès du Ministère et **M. Lubomir FOJTU**, directeur de l'autorité gestionnaire tchèque. Le congrès qui a offert de multiples occasions de réseautage aux membres et invités, s'est terminé avec une croisière sur la Vltava.



Atelier "Accidents en Navigation intérieure"

L'atelier du congrès s'est concentré sur l'augmentation récente des accidents en Navigation intérieure. Le président



PREVENTION DES DOMMAGES

de la Commission en Prévention des dommages de l'IVR, M. Ronald KOOPS, a souligné que les statistiques actuelles des assureurs indiquent que 75% des accidents découleraient d'erreurs humaines. Ceci nécessite des examens sur les causes exactes, raison pour laquelle l'IVR plaide pour la création d'une base de données harmonisée permettant d'effectuer des analyses plus approfondies. La modératrice de l'atelier, **Stéphanie PEIGNEY-COUDERC**, directrice du Service de la Navigation Intérieure du Ministère Français des Transports, Paris et Commissaire Rhénane auprès de la CCNR a conclu qu'une coopération étroite entre les gouvernements concernés et le secteur sera nécessaire pour établir des

analyses approfondies sur les causes des accidents récents qui sont enregistrées dans des bases de données diverses et à la base desquelles des mesures de prévention communes pourront être définies. Outre les conséquences graves de l'accident récent sur le Danube, les accidents de bateaux peuvent causés des dégâts économiques énormes et le blocage des voies navigables, risquant une dégradation de l'image de la



9de IVR-Colloque à Belgrade

Le président de l'IVR, **M. Philippe GRULOIS**, a souhaité la bienvenue aux participants des différents états européens lors du 9ième Colloque IVR qui a eu lieu le 5 septembre 2019 dans l'hôtel Moskva à Belgrade.

Il a ouvert le colloque en annonçant que la Convention CLNI 2012 vient d'entrer en vigueur au 1 juillet 2019. Puisque la

Serbie a été le premier état ayant ratifié cette Convention (déjà en 2012) l'endroit du colloque représentait un choix stratégique.

Un des objectifs principal de l'IVR est la promotion du droit uniforme dans le domaine de la navigation intérieure. L'organisation de différents colloques permet d'atteindre cet objectif. Outre la promotion de la ratification de la CLNI 2012, l'IVR aide les parties intéressées avec l'interprétation uniforme des conventions internationales en publiant un recueil sur la décisions tribunales dans les différents états européens.

L'unification des législations garantit la clarté et sécurité juridique, ce qui revêt une importance particulière.

Les sujets discutés sous la direction du modérateur **M. Peter CSOKLICH** portaient sur les conventions internationales relatives au transport de marchandises, les limites de responsabilité dans la navigation intérieure, l'enregistrement des bateaux intérieurs et les collisions en navigation intérieure et finalement l'avarie commune,

appuyés par les présentations des conférenciers renommés de divers états européens.

Le programme du colloque a également offert différents moments d'échange et de rencontre comme la croisière finale (dîner inclus) sur le Danube et la Save.

Les présentations sont publiées sur le site internet de l'IVR www.ivr-eu.com.

Activités principales

Les commissions concernées ont poursuivi leurs efforts ensemble avec le secrétariat pour faciliter le développement et la mise en œuvre des activités principales de l'association.

La Commission en Prévention des Dommages s'est concentrée lors de l'année de référence sur les défis différents dans le domaine des règlements techniques et de la prévention. Les tâches de la Commission comprennent la participation aux réunions de CESNI, la promotion et la surveillance des initiatives de prévention des dommages de l'IVR et l'élaboration et la publication des recommandations aux propriétaires des bateaux. En ayant recours à la nouvelle présentation de INFOgraphic, la Commission en Prévention des dommages veut cibler un public plus large.

La Commission s'est réunie à trois reprises pendant l'année de référence et a accueilli M. Arnaud GIBRAIS, Allianz Global Corporate & Specialty, Paris (2019) et M. Peter VERLINDEN, BMT Belgium NV, Brasschaat (début 2020) comme nouveaux membres.

Recommandations aux propriétaires de bateaux

Lors de l'année de référence la Commission pour la Prévention des dommages a publié trois nouveaux dépliants

d'information dans le domaine technique qui sont à la disposition des membres et parties tiers pour téléchargement gratuit.

- Les recommandations concernent:
 - Closed cooling water system with box-cooler
 - Entering confined spaces on inland vessels (style nouveau)
 - Led technology (style nouveau)

L'examen sur l'impact du facteur humain a occupé à nouveau une place

prioritaire sur l'agenda de la Commission en Prévention des Dommages. En 2020 la Commission envisage la publication d'autres dépliants d'information techniques dans le nouveau style.

Inspections pour la prévention des dommages et inspections des installations à gouverner

D'autre part la Commission s'est consacrée sur le contrôle des inspections pour la prévention des dommages et des inspections des installations à gouverner. Ces instruments contribuent à la promotion de la prévention des dommages et la mise en œuvre uniformisée des inspections à la base de critères uniformes.

Le nombre des certificats attribués aux installations à gouverner a augmenté par rapport aux années précédentes obtenant en 2019 un chiffre record de 939 certificats. En 2019 31 inspections en prévention des dommages ont été effectuées ce qui représente une diminution par rapport aux années précédentes.



UNIFICATION JURIDIQUE ET DOMAINES D'INTERETS JURIDIQUES

Lors de l'année de référence la Commission Juridique s'est consacrée à son domaine de compétence principal, constitué par la stimulation de l'unification internationale du droit en matière du transport de marchandises et de la responsabilité. La composition d'experts en provenance de tous les états liés à la navigation intérieure en Europe permet l'échange des thèmes juridiques au niveau paneuropéen.

Ratification CLNI

La Commission s'est concentrée prioritairement sur la ratification des conventions internationales relatives à la navigation intérieure, notamment la Convention CLNI sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure adoptée en 2012 et ratifiée en 2019. La Convention CLNI 2012 est entrée en vigueur au 1 juillet 2019 en Allemagne, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Serbie. La Belgique et la France en ont annoncé la ratification et adopteront la convention dans un proche avenir. Une consultation est en cours en Suisse sur la question si la ratification de la Convention est opportune en ce moment.

En tant que différence principale avec la Convention CLNI 1988, la Convention CLNI 2012 vise à étendre le champ d'application géographique de la Convention au-delà du Rhin et de la Moselle et est ouverte pour tout état intéressé. Après la réalisation de la liaison entre le Rhin et le Danube en 1992 la discussion concernant l'extension du champ d'application géographique a été entamée permettant d'introduire un instrument pour la limitation de la responsabilité dans les états danubiens. Les négociations intensives initiées au début de ce siècle ont abouti dans la signature de la nouvelle Convention en 2012. Les représentants de 13 pays ont pris part à ces négociations ensemble avec diverses organisations internationales. L'IVR a participé de manière intensive aux négociations et s'est engagée avec succès pour le maintien de la limitation de la responsabilité dans la navigation intérieure, notamment dans le domaine du transport de passagers où la pression augmente.

Limites de responsabilité fortement réévaluées

Dans la nouvelle Convention les montants de responsabilité ont été

augmentés par 50% en tenant compte notamment de l'inflation des dernières décennies. La nouvelle Convention instaure, par ailleurs, une limite spécifique pour l'indemnisation des dommages découlant du transport de marchandises dangereuses et augmente les limites de responsabilité pour l'indemnisation des dommages causés aux passagers, renforçant ainsi notamment la protection des voyageurs de la navigation intérieure.



Mise à jour du recueil sur la jurisprudence concernant CLNI et CMNI
La Commission a réalisé une nouvelle mise à jour du recueil sur la jurisprudence



BANQUE DE DONNÉES DES BATEAUX

concernant les Conventions internationales CLNI et CMNI. Il s'agit d'une collection de toutes les décisions de tribunaux publiées des divers états où ces conventions sont d'application. Les membres peuvent ainsi obtenir accès à un résumé des jugements applicables et des lieux de publication. Cela servira en même temps à poursuivre une explication autonome des conventions.



Grâce à la banque de données des bateaux, l'IVR dispose d'un potentiel de données unique sur la flotte internationale des bateaux intérieurs. Au moyen d'un accès en ligne les parties intéressées peuvent obtenir des informations sur les données individuelles des bateaux. En outre la banque de données offre un aperçu sur la composition et le développement de la flotte. L'IVR diffuse régulièrement des statistiques actuelles parmi ses membres. Les mutations sont effectuées à base quotidienne pour garantir l'actualité de la banque de données le plus que possible.

Statistiques actuelles sur la navigation intérieure

Les dernières 5 années le marché a été augmenté en total par 394 nouvelles constructions. La plus grande part revient à la navigation citerne avec 150 nouvelles constructions. La flotte néerlandaise accuse la plus forte croissance.

Les statistiques sur la page 24 fournissent des informations plus détaillées.



Données personnelles

Succession Secrétaire Générale

Frouwke KLOOTWIJK-DE VRIES est depuis le 1 septembre 2019 au service de l'IVR en tant que Secrétaire Générale et elle s'est présentée dans une édition spéciale de l'IVReport aux membres de l'IVR:



« Je suis en fonction de l'IVR depuis le 1 septembre et je profite de l'occasion pour me présenter brièvement. Je m'appelle Frouwke KLOOTWIJK-DE VRIES et je travaille et j'habite à Rotterdam avec mon mari et deux enfants. Après avoir terminé mes études en économie d'entreprise (spécialisation en marketing) et en Droit Néerlandais (spécialisation droit d'entreprise) j'ai travaillé pendant 8 ans à l'Université Erasmus à Rotterdam en tant que coordinatrice d'orientation

pour la discipline 'Maritime & Transport Law'. Grâce à ma position au sein de l'Erasmus School of Law j'ai eu le privilège de mieux comprendre le secteur du transport et de développer un large réseau au sein du secteur. Je me réjouis de pouvoir poursuivre ma passion pour le droit de transport (en particulier dans le domaine de la navigation intérieure) et d'avoir la chance de faire votre connaissance dans un proche avenir. Je vous assure que vous serez toujours les bienvenues à Rotterdam et que je vous accueillerai avec plaisir avec une bonne tasse de café ».

Retraite annoncée de la Chef de Bureau La chef de Bureau Josée KAMPHUIS a annoncé au Comité de Direction de prendre sa retraite à partir mi 2020 et de terminer son travail au sein de l'IVR



Niveau de qualité

L'IVR est certifié sur la base de la norme ISO 9001 pour assurer son propre niveau de qualité.



Balance Sheet as at 31 december 2019

			(amounts in EURO)	
Assets	2019	2018		
Fixed assets				
Tangible fixed assets				
equipment	7.198	9.731		
Current assets				
Receivables				
•Debtors	13.978	24.332		
•Taxation / social security/ contributions	0	0		
•Other receivables and overflowing assets	<u>15.013</u>	<u>9.519</u>		
	28.991	33.851		
Cash	<u>197.929</u>	<u>198.991</u>		
Total	<u>234.118</u>	<u>242.573</u>		

			(amounts in EURO)	
Equity and Liability	2019	2018		
Equity capital				
Initial capital	95.620	95.620		
Destination reserve	24.488	24.488		
Other reserves	67.564	95.604		
Balance	<u>-4.307</u>	<u>-28.040</u>		
	183.365	187.672		
Current liabilities				
• Creditors	13.225	8.596		
• Taxation/social security/contributions	22.848	20.690		
• Other liabilities	<u>14.680</u>	<u>25.615</u>		
	50.753	54.901		
Total	<u>234.118</u>	<u>242.573</u>		

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Profit and loss account

(amounts in EURO)

	2019	2018	budget 2019
Profits			
Contributions	213.345	220.960	215.000
Income sales and services	<u>296.375</u>	<u>272.527</u>	<u>237.000</u>
Total income	509.720	493.487	452.000
Costs sales and services	<u>-72.192</u>	<u>-49.709</u>	<u>-</u>
Gross margin	<u>437.528</u>	<u>443.778</u>	<u>452.000</u>
Expenses			
Wages and salaries	334.468	345.156	335.000
Depreciation	4.316	24.235	10.000
Other operating expenses	<u>101.464</u>	<u>101.529</u>	<u>106.500</u>
Total expenses	<u>-440.248</u>	<u>-470.920</u>	<u>-451.500</u>
Financial profit and losses	<u>-1.587</u>	<u>-898</u>	<u>-</u>
Result	<u>-4.307</u>	<u>-28.040</u>	<u>500</u>

To: The board of IVR

the audit of the financial statements' section of our report.

A. Report on the audit of the financial statements 2019 included in the annual report

Our opinion

We have audited the financial statements 2019 of IVR, based in Rotterdam.

In our opinion the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of IVR as at 31 December 2019, and of its result for 2019 in accordance with the accounting principles chosen by the entity and described in the notes.

The financial statements comprise:

1. the balance sheet as at 31 December 2019;
2. the state of income and expenses for 2019; and
3. the notes comprising a summary of the accounting policies and other explanatory information.

Basis for our opinion

We conducted our audit in accordance with Dutch law, including the Dutch Standards on Auditing. Our responsibilities under those standards are further described in the 'Our responsibilities for

the audit of the financial statements' section of our report.

We are independent of IVR in accordance with the Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO, Code of Ethics for Professional Accountants, a regulation with respect to independence) and other relevant independence regulations in the Netherlands. Furthermore we have complied with the Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA, Dutch Code of Ethics).

We believe the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

B. Report on the other information included in the annual report

In addition to the financial statements and our auditor's report thereon, the annual report contains other information that consists of report of the board.

Based on the following procedures performed, we conclude that the other information is consistent with the financial statements and does not contain material misstatements.

We have read the other information. Based on our knowledge and understanding obtained through our audit of the financial statements or otherwise, we have considered whether the other information contains material misstatements.

By performing these procedures, we comply with the requirements of the Dutch Standard 720. The scope of the procedures performed is substantially less than the scope of those performed in our audit of the financial statements.

The board is responsible for the preparation of the report of the board.

C. Description of responsibilities regarding the financial statements

Responsibilities of management for the financial statements

The board is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance the accounting principles chosen by the entity and described in the notes. Furthermore, the board is responsible for such internal control as the board determines is necessary to enable the preparation of the financial statements

that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

As part of the preparation of the financial statements, the board is responsible for assessing the company's ability to continue as a going concern. Based on the financial reporting framework mentioned, the board should prepare the financial statements using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the company or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Our responsibilities for the audit of the financial statements

Our objective is to plan and perform the audit assignment in a manner that allows us to obtain sufficient and appropriate audit evidence for our opinion.

Our audit has been performed with a high, but not absolute, level of assurance, which means we may not detect all material errors and fraud during our audit.

Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if,

individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements. The materiality affects the nature, timing and extent of our audit procedures and the evaluation of the effect of identified misstatements on our opinion.

We have exercised professional judgment and have maintained professional skepticism throughout the audit, in accordance with Dutch Standards on Auditing, ethical requirements and independence requirements. Our audit included e.g.:

- Identifying and assessing the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, designing and performing audit procedures responsive to those risks, and obtaining audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control;
- Obtaining an understanding of internal control relevant to the audit in order

to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the company's internal control;

- Evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management;

- Concluding on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting, and based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the company's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause a company to cease to continue as a going concern;
- Evaluating the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures;

and

- Evaluating whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

Tilburg, 19 May 2020

De Beer Audit B.V.
Drs. J.M.P. van der Laak RA

Members / Mitglieder / Leden / Membres (1.4.2020)

Austria

Companies/individual members

- Dr. P. Csoklich, Wien
- Dr. C. Mayer, Zöbing

Belgium

Organisations

- Unie der Continentale Vaart (UCV), Gent

Companies/individual members

- P. van den Abbeele, Halle-Zoersel
- T. Van Achter, Antwerpen
- ADW Verzekeringskantoor CVBA, Antwerpen
- Algemene Verzekeringen Armador (AVA, Antwerpen)
- Van Ameyde Marine (Belgium) NV, Kallo
- Assutrans International NV, Antwerpen
- Atlantis International Services SA, Waterloo
- Van der Avoirt N.V., Ingenieurs- en Expertisebureau, Wilrijk
- Baloise Insurance, Antwerpen
- N.V. Belgibo, Antwerpen
- Bettens de Cocker van Hemelen, Antwerpen
- B.D.M. NV, Antwerpen
- BMT Surveys Antwerp NV, Brasschaat
- M. de Decker, Malle
- A. Deckers, Schilde
- J. Lecour & Co BVBA, Merksem
- Legal Office Cvba, Berchem
- Marcon & Rubens, Antwerpen
- Marine Transport & Technical Consultants, Sint Gillis-Waas
- K. Mylle, Brussels
- Navius Advocaten, Antwerpen
- Proteus Risk Solutions, Antwerpen
- Roosendaal Keyzer Advocaten, Antwerpen
- RSA Belgian Branch, Berchem

- P. Vanlommel, Wilrijk
- SA Jean Verheijen, Brussel

Finland

- ABB Oy, HELSNKI

France

Organisations

- Entreprises Fluviales de France (E2F), Paris
- F.F.A. Fédération Française de l'Assurance, Paris

Companies/individual members

- X. Drouin, Avocat, Strasbourg
- GUIAN SA, Le Havre
- HFW Law firm, Paris
- C. Hübler, Avocat, Paris
- Port de Strasbourg, Strasbourg
- Société Fluviale d'Assurances, Rueil Malmaison
- Voies Navigables de France, Béthune

Germany

Organisations

- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin

Companies/individual members

- Allianz Esa, Bad Friedrichshall
- Allianz Global Corporate & Speciality AG, Hamburg
- Battermann & Tillery GmbH, Bremen
- Dabelstein & Pasch, Hamburg
- Caterpillar Marine, Hamburg
- Georg Duncker Versicherungen, Hamburg
- Dr. M. Fischer, Frankfurt
- Dipl. Ing. P. Gottschall, Duisburg
- Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg

- Hahn & Pidde Rae, Duisburg-Ruhrort

• Hanseatische Kasko Versicherungsagentur GmbH, Bremen

- G. Harbs, Hamburg

• Hartmann Versicherungsmakler GmbH, Mannheim

- Hermann Firgau Assecuradeur GmbH, Hamburg

- Dr. H. Holland, Mannheim

• Imperial Schiffahrt GmbH & Co KG, Duisburg

- Reederei Jaegers GmbH, Duisburg

• Junge & Co Versicherungsmakler, Hamburg

- Dipl. Ing. T. Lenz, Ludwigshafen/Rhein

• LPM Sachverständigen GmbH, Willich

- B. Luttert, Hamburg

• Marine Assekuranz GmbH, Hamburg

- Ince & Co Germany LLP Hamburg, Germany

• Otto Maurer Assekuranz GmbH, Duisburg

- F. Mewes, Rechtsanwalt, Duisburg

• NJP-Grotstollen Rae, Duisburg

- Rhenus PartnerShip GmbH & Co KG, Duisburg

• RIW-ASSEKURANZ Bureau Sahlfeld GmbH, Duisburg

- Segelken & Suchopar, Hamburg

• D. Sosna, Düsseldorf

- Thomas Miller Speciality GmbH, Hamburg

• Dr. J. Trost, Hamburg

- Vereinigte Schiffs-Versicherung VaG (VSV), Hannover

• Verein Hanseatischer Transportversicherer e.V., Bremen

- Rechtsanwalt F. v. Waldstein, Mannheim

• Windward Insurance Broker GmbH, Hamburg

Hungary

Companies/individual members

- DDSG Mahart KFT, Nadap

• Gárdos, Fürdei, Mosonyi, Tomori, Budapest

- Dr. Grafl-Fürlop, Budapest

Italy

- Massimiliano Grimaldi, GENOVA (I)

Netherlands

Organisations

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Rotterdam

• Platform Onderlinge Verzekeraars, Den Haag

• Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), Rotterdam

• Verbond van Verzekeraars AfD. Transport, Den Haag

Companies/ individual members

- AKD NV Advocaten, Rotterdam

• Ameyde Van Marine, Rotterdam

• Anchor Insurance, Rotterdam

• Aon Hudig B.V., Rotterdam

• Arntz/van Helden, Rotterdam

• Blaak Underwriting Rotterdam

• BMT Netherlands BV, Amsterdam

• Bridgescout BV, Drunen

• T. Bunschoten, Vinkeveen

• Business Capital Insurance, Moerdijk

• Caland Advocaten, Rotterdam

• R. van Campen, Amsterdam

• CNZ/Coogem, de Neef & Zeldenrust, Vlaardingen

• Concordia Holland Groep BV, Rotterdam

• Cunningham Lindsey Marine Surveyors, Rotterdam

• Dam en Kruidenier Van, Advocaten, Rotterdam

• Damen Marine Components Netherlands BV, Hanrdinxveld Giessendam

• De Gerlien van Tiem, Druten

• DECK Advocaten, Amsterdam

• Dekra Experts, Capelle a/d IJssel

• Machinefabriek Dolderman B.V., Dordrecht

ORGANES/ORGANE/ORGANEN/ORGANS

- Doldrums BV, Rotterdam
- Dutch P & I Services B.V., Rotterdam
- H. van Duyvendijk & Zoon, Rotterdam
- Eelsing Expertises & Taxaties BV, IJmuiden
- Eurobulk BV, Rotterdam
- FBT Sleep- en Bergingsbedrijf, Beneden Leeuwen
- Gemeente Almelo, Almelo
- Havelaar & Van Stolk B.V., Rotterdam
- Interlloyd Averij, Rotterdam
- JLT Netherlands BV, Rotterdam
- Jumelet Verhagen Advocaten, Rotterdam
- P.R.R. van Laak, Ridderkerk
- Langelaar & Klinkhamer Advocaten, Rotterdam
- Lloyd's Register of Shipping, Rotterdam
- Machinefabriek Hasselt, Hasselt
- Motrac Hydrauliek B.V., Baak
- Noord Nederlandsche P&I Club, Haren
- Sleep- en Bergingsbedrijf Multraship, Terneuzen
- Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale U.A (N.P.R.C.), Zwijndrecht
- Overvliet Assurantiemakelaars BV, Rotterdam
- Mr. Y.M.M. Ooykaas, Rotterdam
- Post & Co (P & I) B.V., Rotterdam
- Prevent Survey B.V., Dordrecht
- Rabobank Shipping, Rotterdam
- RaetsMarine Insurance BV, Rotterdam
- Van Rees Expertisebureau, Sliedrecht
- Register Holland, Steenwijk
- Van Rossenberg Advocaten, Rotterdam
- Scheepsreparatie de Gerlien van Tiem B.V., Druten
- A.Schoutens, Rotterdam
- Mr. P. Seck, Rotterdam
- A. Soufi, Amersfoort

- Shell Europe Oil Products, Rotterdam
- Smallegange NV, Rotterdam
- O. Slokkers B.V., H.I. Ambacht
- Gebr. Sluyter B.V., Rotterdam
- W.A.G. Snijders, Zwijndrecht
- J. Staab, Amsterdam
- F. Stevens, Rotterdam
- J.P. Suijkerbuijk, Rotterdam
- A. Verbaan, Rotterdam
- Van Traa Advocaten NV, Rotterdam
- Expertisebureau Verschoor & Bras, Rotterdam
- VPG Scheepsservice Nederland, Nijmegen
- H. Vranken, Maasbracht
- De Waal BV, Werkendam
- B.E.M. van Welzenes, Nijmegen
- J.E. Witjes, Nijmegen
- Zeeland Seaports, Terneuzen
- Zuethem van, Advocaten, Breda

Poland

- Companies/individual members**
- JG-Marine, Sopot
- Kacprzak Radcy Prawni, Gdansk
- Rosicki, Grudzinski & Co Law firm, Szczecin

Switzerland

- Companies/individual members**
- G. Baumgartner, Muttenz
- Dr. T. Burckhardt, Basel
- S. Erbe, Basel
- S.W.P. de Korte, Mumpf
- Swiss Reinsurance Company, Zürich

Serbia

Companies/individual members

- R.V.Milosevic, Belgrade

Tunisia

- Brahim Latrech, Tunis

Ukraine

- Rabomizo Law Firm , Kiev

United Kingdom

Companies/individual members

- CTC PLC Ltd, London
- The Shipowners Ltd, London
- Justin Skinner, London

Associate members / Angeschlossene Schwesterorganisationen / Gelieerde ledén / Membres liés

- Comité Maritime International (CMI)
- International Union of Marine Insurance (IUMI)

Membre d'honneur / Ehrenmitglied / Erelid / Honorary Member

- Mr. J.J.H. Gerritzen, Rotterdam
- B. Wehrli, Basel

Conseil d'administration / Verwaltungsrat / Raad Van Beheer/ Board Of Management

President: Dr. Philippe Grulois
Vice President: Anneke Kooiman

France

D. Leandri

Germany

K. Weber

Netherlands

A.M. Kooiman (Vice-President), H. Mulder, D. van der Plas, H. de Jonge,

Belgium

Dr. P. Grulois (President), Ing. D.P.A. van der Avoirt

Comite de Direction / Direktionsausschuss / Dagelijks Bestuur/Executive Committee

France

D. Leandri

Germany

K. Weber

Netherlands

A.M. Kooiman (Vice-President), D. van der Plas

Belgium

Dr. P. Grulois

Comite Consultatif/ Beratender Ausschuss/
Commissie van Advies/ Advisory Council

Schweiz

Vacant

France

Thomas Royal

Germany

B. Schäfer

Netherlands

Mr. G. Mensink

Belgium

Vacant

Central Commission of the Rhine (CCNR)

K. Moosbrugger

Commission pour la Prevention des Dommages /

Kommission für Schadenverhütung / Commissie voor Scha-
depreventie/ Loss Prevention Committee

Chair: Ronald Koops

France

E. Gloannec, A. Gibrais

Germany

S. Küster, J. Triest

Netherlands

M. de Bakker, M. Grandia, J. Groeneveld, R. Koops (Chair),

V. van de Lest, G. van der Linden, L. Pater de Groot, F. Vlugter

Belgium

A. Struyf, P. Verlinden

United Kingdom

L. Hall, T. Prior

Commission Juridique / Juristische Kommission /
Juridische Commissie/ Legal Committee
(Incl. Vbw Ra)

Chair: Dr. Martin Fischer

Switzerland

Dr. T. Burckhardt, S. Erbe

France

X. Drouin, Chr. Hübner

Germany

Dr. M. Fischer (Chair), Dr. O. Hartenstein, M. Jaegers, H. Schoen,

Dr. J. Trost

Italy

M. Grimaldi

Netherlands

V. van der Kuil, Mr. G. Mensink, Mr. T. Roos, Mr. J. Vogelaar

Belgium

Dr. P. Grulois, I. Kroos, L. Segers

Austria

Dr. P. Csoklich

Hungary

Dr. Z. Kovács

United Kingdom

N. Williams

Ukraine

D. Rabomizo

Guest

B. Braat

Management/Secretariat

Mr. drs. Frouwke Klootwijk de Vries, Secretary General
ing. Henk J.G.J. Arntz, Technical Secretary

René Bravenboer, Quality Manager - Assistant Technical
Secretariat

Josée Kamphuis, Office Manager

Teunie van Vugt, Assistant Technical secretariat

Martine Wijnbelt, Registration/IT - department

Experts IVR/IPR - IVR/SVU-Experten

IVR/SPO-Experts – IVR/DPI-Experts

Germany

• Dipl.Ing. Gottschall P. Expertenbüro Petermann GmbH,
Duisburg

• Dipl. Ing.Th. Lenz, Experten- u. Ingenieurbüro Lenz &
Bierwagen, Ludwigshafen

• R. Wohlers, LPM Sachverständigen GmbH, Willich

Netherlands

• M.B. de Bakker, EOC expertise B.V., Zwijndrecht

• J.W. van Bodegraven, Doldrums B.V., Rotterdam

• R. Boerma, Marinco Survey BV, Rotterdam

• H.C. Donkers, Tanktech BV, Maasbracht

• J.H. van den Elshout, Advies, expertise & Taxatie Van den
Elshout B.V., Woudrichem

• J. van Esch, Van der Bos & Boon Expertise, Barendrecht

• Ing. M. Geertman, EOC expertise B.V., Meppel

• H.A.N. Gravendeel, Doldrums BV, Rotterdam

• L.T. van Houwelingen, Prevent Inspection BV, Dordrecht

• Ing. F.W.J.M. Jonkers, Doldrums B.V., Rotterdam

• M. Konijnendijk, BMT Netherlands BV , Amsterdam

- G.M.B. Kos, Van Duyvendijk & Zn. BV, Rotterdam
- P. van der Kroft, BMT Netherlands BV, Amsterdam
- A.N. Miedema, Coogem, de Neef & Zeldenrust, Vlaardingen
- D. Mijnster, Marinco Survey BV, Rotterdam
- J.P. Osseweijer, JPSurvey, Rotterdam
- T.A.W. Ruitenberg, EOC expertise B.V., Meppel
- J.G. Schenk, BMT Netherlands BV, Amsterdam
- A.J. Schilder, Marinco Survey BV, Rotterdam
- H.J.C. Scholte, Halyard Survey BV, Rotterdam
- R.M. Simonides, BMT Netherlands BV, Amsterdam
- F.G.J. Slokkers, Doorn BV, Rotterdam
- J.P.E. Suijkerbuijk, JP Survey BV, Rotterdam
- J.F.G. Verhoeven, EOC expertise B.V., Zwijndrecht
- F. Vlugter, Marinco Survey B.V., Rotterdam
- G.P. Voerman, EOC expertise B.V., Meppel
- H.M.F. Vranken, Tanktech BV, Maasbracht
- N.W. de Vries, Bestevaer Expertise B.V., Ridderkerk
- M.van Wieringen Arntz/van Helden BV, Rotterdam

Belgium

- Ing. D.P.A. van der Avoirt, N.V. Van der Avoirt, Wilrijk
- F.P.A. Berckmans, Bureau Berckmans NV, Kalmthout
- J.M. Kets, Expertisebureau Kets, Antwerpen
- Ir. C.M.V. Maenhout, BMT Belgium N.V., Brasschaat
- J.R.M.C. Peeters, BMT Belgium N.V., Brasschaat
- B.S.H. Storms, BMT Belgium N.V., Brasschaat
- P. Verlinden, BMT Belgium N.V., Brasschaat

Sources

Statistics and pictures: IVR