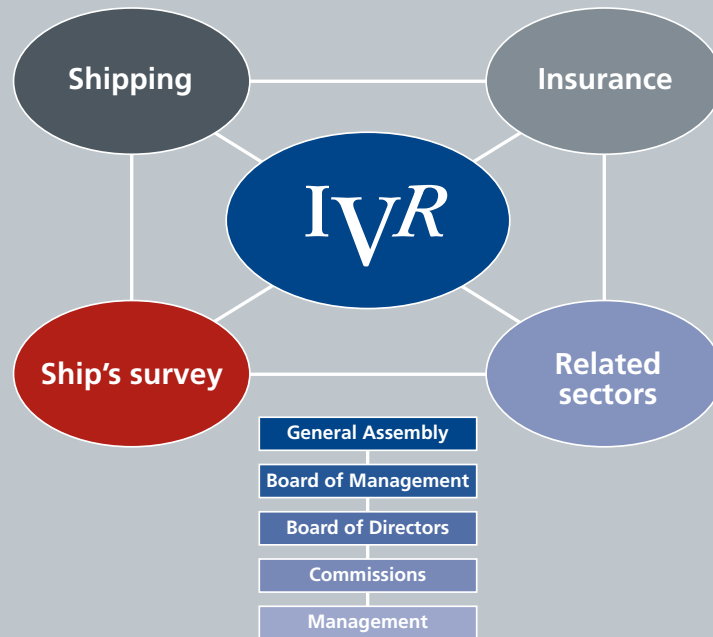




building
—
bridges



International association



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)

Index

Preface by the chairman/Vorwort	4
Annual Report 2009	7
Geschäftsbericht 2009	13
Jaarverslag 2009	20
Rapport Annuel 2009	27
Ratification CMNI Convention	34
Profit and loss account	35
Balance sheet as at 31 december	36
Members	38
Organs	40
IVR-Experts	41
Western European Fleet	42

Preface by the chairman

In the year under review the economic crisis in all its aspects affected the economy in Europe. It also severely hit the inland navigation industry and related sectors. Following the collapse of the global economy, many production facilities temporarily closed or reduced their production capacity, which had its effects on the carriage of goods. As the representative of the inland sector within IVR, I saw the direct effects of the crisis on this transportation sector: the inland navigation industry was in heavy weather.

Nevertheless, IVR has continued trying to carry out the main tasks intensively and to work on improving and widening their scope of application. In several areas previously taken initiatives were evaluated and adapted as necessary.

At the congress in Bordeaux, where I was elected President, the various developments were discussed with many present members, representatives from all sectors represented in IVR. This annual meeting is ideal for mutual encounter and mutual exchange of experience. Besides, it provides opportunities from a committee perspective to highlight the various activities and to bring them to the direct attention of the members. The standing committees of IVR have dealt with many issues in the technical, legal and General Average fields. Thanks to the expertise present in these fields IVR can deal with issues and developments that are important for her members and she can develop actual initiatives. Furthermore, the experts recognised by IVR for the benefit of her technical work play an important role.

With the support of my colleagues on the Board and the Executive Committee and also the Secretariat the focus in the past year was on developing a new strategy, which will be presented for approval to the members at the 2010 congress. With the experience of recent years we hope to give shape and content to the new policy for the next 5-10 years in order to consolidate and deepen the scope of our duties. Realising that this challenge can only succeed with the support of our members I want to thank you for your confidence in the past year and hope for your future support of IVR.



Vorwort des Vorsitzenden

Im Berichtszeitraum wirkte sich die Weltwirtschaftskrise in allen Facetten auf die Wirtschaft in Europa aus. Sie manifestierte sich auch in der Binnenschifffahrt und den damit verbundenen Sektoren in aller Vehemenz. Infolge des weltweiten Zusammenbruchs der Wirtschaft wurden zahlreiche Produktionszentren vorübergehend geschlossen oder deren Produktivität verringert, was sich unter anderem auf den Gütertransport in Europa auswirkte. Als Vertreter des Binnenschifffahrtsgewerbes in der IVR sah ich mich direkt mit den Auswirkungen der Krise auf diesen Verkehrsträger konfrontiert: die Binnenschifffahrt befand sich in schwerem Wetter.

Dennoch wurde innerhalb der IVR versucht, die Kernaufgaben intensiv fortzusetzen und nach einer Verbesserung und Erweiterung ihres Dienstleistungspakets zu streben. Auf verschiedenen Gebieten wurden die bereits früher ergriffenen Initiativen evaluiert und wo erforderlich den neuen Gegebenheiten angepasst.

Während des Kongresses in Bordeaux, wo ich von den Anwesenden zum Präsidenten gewählt wurde, konnten die aktuellen Entwicklungen mit zahlreichen Mitgliedern, Vertretern der in der IVR vereinigten Sektoren, diskutiert werden. Diese jährliche Veranstaltung eignet sich par excellence für die Begegnung und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch. Sie bietet auch die Gelegenheit, aus der Sicht der Kommissionen die diversen Aktivitäten darzustellen und den Mitgliedern zu vermitteln. Die ständigen Kommissionen der

IVR haben sich zahlreichen Themen im technischen, juristischen und Havarie-Grosse-Bereich gewidmet. Dank der darin vertretenen Expertise ist die IVR in der Lage, sich mit den für ihren Mitgliederkreis interessanten und wichtigen Themen und Entwicklungen zu befassen und konkrete Initiativen zu ergreifen. Dabein spielen auch die von der IVR zur Wahrnehmung der technischen Tätigkeiten anerkannten Experten eine wichtige Rolle.

Mit Unterstützung meiner Kollegen im Verwaltungsrat und im Direktionsausschuss, sowie der Geschäftsführung wurde im vergangenen Jahr intensiv an der Vorbereitung einer neuen Strategie gearbeitet, die den Mitgliedern während des Kongresses 2010 zur Genehmigung unterbreitet wird. Mit den Erfahrungen der vergangenen Jahre hoffen wir damit die neue Vereinigungspolitik der kommenden 5 bis 10 Jahren zur Festigung und Vertiefung des Anwendungsbereiches unserer Aufgaben gestalten zu können. In der Erkenntnis der Tatsache, dass diese Herausforderung nur mit Unterstützung unserer Mitglieder erfolgreich sein kann, danke ich Ihnen für Ihr Vertrauen im vergangenen Jahr und hoffe auf Ihre zukünftige Unterstützung der IVR.



In het verslagjaar werkte zich de financiële crisis in al haar facetten op de economie in Europa uit. Deze raakte ook de binnenvaart en de daaraan gerelateerde sectoren zwaar. Ten gevolge van de instorting van de wereldeconomie werden tal van productiefaciliteiten tijdelijk gesloten of hun productiviteit verminderd, wat zich met name op het vervoer van goederen uitwerkte. Als vertegenwoordiger van de binnenvaartsector binnen de IVR zag ik mij direct met de uitwerkingen van de crisis op deze vervoertak geconfronteerd: de binnenvaart verkeerde in zwaar weer.

Niettegenstaande werd binnen de IVR getracht, de kerntaken intensief voort te zetten en te werken aan een verbetering en verbreding van hun toepassingsgebied. Op diverse terreinen werden eerder ingezette initiatieven geëvalueerd en waar nodig aangepast.

Tijdens het congres in Bordeaux, alwaar ik door de aanwezigen tot President werd gekozen, konden de diverse ontwikkelingen met tal van aanwezige leden, representanten van alle in de IVR vertegenwoordigde sectoren worden besproken. Deze jaarlijkse bijeenkomst leent zich bij uitstek voor de wederzijdse ontmoeting en de onderlinge ervaringsuitwisseling. Ook biedt deze de gelegenheid om vanuit commissieperspectief de diverse activiteiten te belichten en onder de directe aandacht van de leden te brengen. De vaste commissies van de IVR hebben zich bezig gehouden met talrijke onderwerpen op het technisch, juridisch en Avarij-Grosse gebied. Dankzij de daarin aanwezige expertise, is de IVR in staat om zich in het belang van haar leden in te zetten voor actuele onderwerpen en concrete initiatieven te ontwikkelen. Daarbij spelen ook de door de IVR ten behoeve van haar technische werkzaamheden erkende experts een belangrijke rol.

Met de steun van mijn collega's in het bestuur en dagelijks bestuur alsmede de directie is in het afgelopen jaar intensief gewerkt aan een vernieuwde strategie, die aan de leden tijdens het congres 2010 ter goedkeuring aangeboden zal worden. Met de ervaringen uit de afgelopen jaren hopen wij daarmee inhoud en gestalte te kunnen geven aan het nieuwe beleid voor de komende 5 tot 10 jaren ter bestending en verdieping van de werkingsfeer van onze taken. In het besef dat deze uitdaging alleen maar kan slagen met de steun van onze leden dank ik u voor het vertrouwen in het afgelopen jaar en hoop op uw toekomstige support van de IVR.

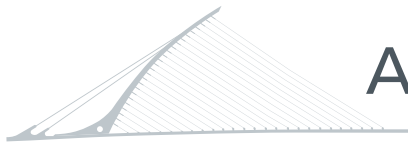
Lors de l'année 2009 les effets de la crise financière se sont manifestés dans toutes les facettes de l'économie européenne. La crise a durement frappé la navigation fluviale et les secteurs rattachés. Suite aux bouleversements de l'économie mondiale un grand nombre de sites ont fermé leur porte ou réduit leur production, avec un effet direct sur le transport de marchandises. Représentant le secteur de la navigation fluviale, j'ai été concerné directement par les effets de la crise et la chute brutale des trafics : mauvais temps pour la navigation fluviale.

En dépit de ce fait l'IVR s'est efforcée de poursuivre le développement des activités de l'association et de rechercher une amélioration et l'extension de son champ d'action. Les initiatives prises ont été évaluées sur différents niveaux et adaptées en cas de besoin.

Le congrès de Bordeaux, où j'ai été élu président par l'Assemblée Générale, a fourni un cadre de discussion sur les développements actuels pour le groupe des membres présents, y participant au nom des secteurs membres de l'IVR. Cet événement annuel représente une occasion privilégiée pour des rencontres et des échanges de points de vue constructifs. Le congrès permet également d'exposer les activités des commissions, qui peuvent ainsi être portées à l'attention des membres. Les commissions permanentes de l'IVR ont traité de nombreux sujets, techniques et juridiques, dans le domaine de l'avarie. Grâce à l'expertise disponible au sein de l'association, l'IVR est capable de traiter des sujets d'importance pour ses membres et de prendre des initiatives au niveau des développements actuels. Les experts techniques agréés par l'IVR coopèrent activement dans ce cadre.

Grâce à l'engagement de mes collègues du Conseil d'Administration, du Comité de Direction et la direction lors de l'année écoulée, une nouvelle stratégie a pu être développée et sera soumise pour approbation aux membres lors du congrès 2010. Appuyés par les expériences des années passées, nous étions en mesure de donner forme et contenance à une nouvelle stratégie 2010-2015, dans le but de consolider et approfondir le champ d'action de nos activités. Conscient que pour le succès de ce défi l'appui des membres est indispensable, je vous remercie de votre témoignage de confiance lors de l'année passée tout en espérant pouvoir compter sur la continuité de votre appui à l'IVR.

Jeffrey Piarrat
Président



Annual report 2009

BUILDING BRIDGES

Introduction

IVR is characterised by her unique membership circle, comprising representatives of the inland navigation industry, insurance, ship's survey and related sectors, who cooperate at an international level. Under her statutes she is an organised interest group that represents the common objectives of the above-mentioned sectors. The members of the association meet annually for mutual exchange of information and experience and to approve the association policy.

Within this framework, the annual conference took place in Bordeaux from 27 to 29 May 2009. At the 68th General Assembly on 29 May 2009, Jeffrey Piarrat representing the French shipping industry was elected by the members as their new President. He succeeded Georg Hötte. Dr Philippe Grulois, representative of the Belgian shipping trade, was appointed the new Vice-President.

At the General Assembly the Chairmen of the Committees reported on the activities of their respective committees and the Secretary General reported on the activities of the association during the reporting period. This will be further discussed in the annual report. For the activities of the committees and the secretariat the strategy decided by the General Assembly 2005-2010 was the framework.

Guest speaker Pawel Stelmaszczyk, head of the inland shipping department of the Energy and Transport Directorate of the European Commission in Brussels, gave a speech on "Challenges of the future European transport policy and the role of the inland carrying trade".

In connection with the lapse of the current strategy period, direct initiatives relating to the renewal of this strategy were taken by the Executive Committee and the Secretariat, which will be presented for approval to the board and to the members at the General Assembly 2010.

The committees were consulted on their future role within the new strategy, in order to meet the requirements of the members in the coming decade. The world of the inland navigation industry and related sectors – insurance and ship's

survey – is in flux in many respects. Institutional, legal and policy developments demand pro-active action by the sectors concerned. Where the members' organisations exert their influence in the fields concerned on the national level, it is the task of IVR to encourage the developments in the various fields on the international level and where possible help to shape them. It is her responsibility to promote the interests of her members in the fields laid down in the strategy and to realise the objectives concerned.

International cooperation

The cooperation with relevant international institutions was intensified during the reporting period. Being under the patronage of the Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR) in Strasbourg and with an acting representative status with this Commission, cooperation in various fields could be institutionalised.

In order to formalise the cooperation with the Danube Commission in Budapest, IVR filed a request several years ago with this Commission for obtaining an acting representative status, which request is still under consideration with the Danube Commission.

Representatives of the European Commission in Brussels took part in the 6th IVR Colloquium in Prague in January as well as in the General Assembly in Bordeaux in May. Furthermore, several meetings were held with representatives of the Commission in particular on the central management of ship's particulars.

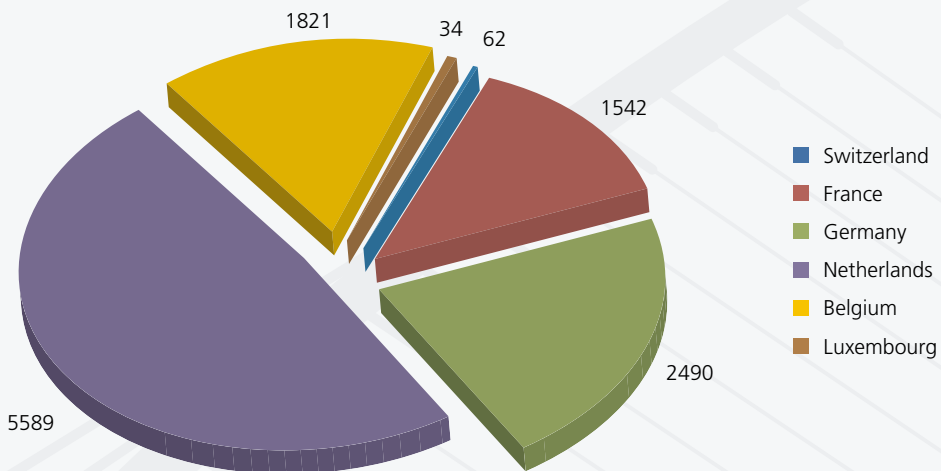
In the period under review IVR was invited to meetings within the framework of the Inland navigation industryworking group with the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN ECE) in Geneva.

In the context of cooperation with other international organisations the Secretary General took part in the annual meeting of the International Union of Marine Insurance IUMI in Bruges in September 2009.

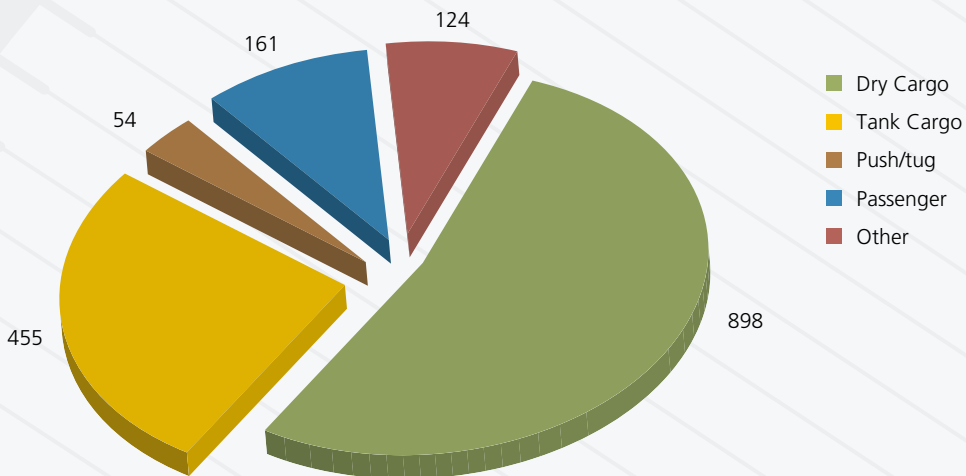
The cooperation with the Verein für die Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) was intensified on the basis of the accession of the Rechtsausschuss of the VBW to the Legal Committee of IVR.



Western European Freightcarrying Fleet (March 2010)



Newly built vessels by modality (2000-2009)



Personalia

On the personnel front, IVR bid farewell to her former Technical Secretary, Ing. Fred Westerdijk in March, who – after eleven years of service – unfortunately died unexpectedly shortly after his retirement. Ing. Henk Arntz succeeded him in the position of Technical Secretary.

In the year under review Josée Kamphuis celebrated her 30th anniversary in the service of IVR.

MAIN TASKS

1. Ships registration

The central management and publication of data of inland vessels that are officially registered in many European countries remains one of the priorities of the association. It is one of the first pillars on which the tasks of IVR rest. Within the scope of the introduction of the River Information Services (RIS) and the unique identification number of inland vessels there were discussions on the European level about the central management of these ship's particulars. Based on her experience IVR offered the competent national and international institutions her cooperation, in particular the European Commission and its Member States. IVR keeps striving for the availability of current ship's particulars for interested parties, which is reason for her to aim at central management of the ships databank and the publication of this information to third parties. By means of standard publications and providing of particulars de data referred to were published and made available in the year under review.

Current statistics provided insight into the development of the inland fleet in the year under review.

While the effects of the economic crisis hit the inland navigation industry badly the fleet increased by 236 new ships. This development has added to the overcapacity in the inland navigation industry also given the larger size of the newly built ships. Since the year 2000 the average capacity of a dry cargo vessel increased with some 900 tons and of a tank vessel with some 1300 tons.

Furthermore, in the field of the tanker navigation the statistics provide insight into the development of double hulls. According to the most recent overviews today 703

vessels are double-hulled. A gradual transition from single-hull vessels to double-hull vessels by the year 2018 was decided by the government for safety-technical reasons several years ago. Because of her high safety level worldwide the European tanker fleet is the safest mode of transport for dangerous goods.

2. Damage/Loss prevention

With the experts appointed by her and the technical secretariat, IVR has a great potential of expertise in ship's survey and ship technology. In the interests of the shipping and insurance sectors this expertise is widely used and has led to the introduction of various measures in the field of damage/loss prevention.

2.1. Damage/Loss prevention inspection

The damage/loss prevention inspection that was introduced several years ago led in the year under review both to an evaluation of the criteria related to the inspection and to a revision of the checklist concerned. In the second half of the year a new checklist was introduced, which was founded on simplified procedures. Within the scope of the intended wider introduction of the damage/loss prevention inspection the discussions with regard to the revision of the checklist are still continued.

2.2. Steering engine inspection

As a result of an amendment to the Vessel Inspection Regulation taking effect on 1 April 2007 a regular steering engine inspection by an expert at least once every 3 years is required. This fact was reason for IVR in cooperation with the steering engine manufacturers and suppliers to lay down uniform criteria for the inspection in order to guarantee the inspections at a similar level. For that purpose a verification list laying down the criteria for the inspection of steering engines was worked out and was implemented in the year under review. When issuing a certificate IVR confirms that the steering engine meets these criteria.

2.3. Engine Registration System (ERS)

On the initiative of the insurers represented in IVR a centrally managed engine registration system was introduced several years ago, in which since then each engine damage is recorded by the participants. Through statistics analyses of the damage incidents are made and recommendations by the technical secretariat are made to the participants. By means

of an “early warning system” damage to certain types of engines can be recognized and traced at an early stage and appropriate measures can be taken. In order to extend participation in the system internationally, the aim is to simplify the system.

2.4. NBKB Foundation

In the year under review the decision earlier taken by the Dutch government regarding the transfer of tasks for ship’s inspections was reconsidered. Only by the end of 2009 the earlier decision was confirmed on the basis of which the official ship’s inspections including issuing the official certificate of the inspection classified into tanker trade, dry cargo and passenger navigation will be transferred to market parties. By virtue of this decision the “Dutch Bureau for Inland Shipping Inspections Foundation” (in Dutch: Stichting Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB)), which was established by IVR together with the shipping and insurance sectors represented in her as well as many Dutch experts, intends to qualify for the transfer of tasks in the dry cargo sector including issuing the official certificate of inspection. With this in view further development and implementation of the required standards were further worked out in the year under review. After this delay, the official transfer of tasks regarding all activities within the framework of official inspections is expected to take place early 2011 by means of mandating. After that, the Transport, Public Works and Water Management Inspectorate remains ultimately responsible for issuing the certificate of inspection. In spite of the delayed decision process special attention was paid in the year under review to the training of experts with regard to future safety inspections to be carried out on the basis of legal provisions.

Furthermore, in the year under review and on the basis of her experience in this field IVR was consulted by the French government, who also has privatisation of parts of the inspection in mind.

Apart from these specific preventive measures, the technical secretariat was asked for advice on various technical subjects. This is partly related to the impact of the introduction of low-sulphur fuel for marine engines. IVR intends to provide her technical expertise, in addition to damage/loss prevention, also in the field of advising her members.

3. General Average

3.1. Salvage equipment on the Rhine and other waterways

In the conclusions at the workshop “Blockades of waterways due to calamities” that took place in Berlin within the scope of the IVR-congress 2008, the necessity of an inventory of the availability of suited salvage equipment for a fast solution of calamities was emphasised. In the interest of the sectors represented in IVR, IVR declared her willingness to the CCNR and her Member States to help with the realisation and implementation of these conclusions. The CCNR approved the substantive proposal worked out to that extent in a small working group. Regarding this decision concrete initiatives for the registration of the available salvage equipment will shortly be initiated.

3.2. Splitting up the existing refloating-/assistance contract

In the past year, IVR was informed of difficulties at the calculation of compensation in cases of amicable assistance in refloating. This was for the General-Average-Committee reason to set up an ad hoc working group that had to work out proposals for amending the existing refloating-/assistance contract. The refloating-/assistance contract had been amended several years earlier due to the termination of the rates recommended by IVR for these situations.

The intended amendments refer in principle to

- splitting the existing refloating-/assistance contract into a separate refloating contract meant for amicable assistance and a new assistance contract for other cases of assistance as well as
- deleting reference to Article 13 of the International Convention on Salvage, 1989 in Article 1 of the refloating contract and introduction of other criteria references.

Taking into account a judgment recently rendered by the Chamber of Appeal of the CCNR the above-mentioned contracts were amended by the Legal Committee in the year under review and will shortly be offered to the members in the amended form.

3.3. Harmonisation of the General Average Rules on Rhine and Danube

In the inland shipping working group of the Economic Commission for Europe of the United Nations in Geneva (UN ECE) a survey was conducted upon a proposal by Serbia among the members into the harmonisation of the General

Average Rules on the Rhine and the Danube. In Rhine shipping usually the IVR General Average Rules are agreed (even enshrined in the Netherlands Civil Code, Book 8), while on the Danube mostly the respective rules of the Bratislava Convention are applied. The response of several countries to the UN ECE survey was positive with regard to harmonisation on the basis of the work of IVR. At the invitation of the UN ECE IVR took part in the meeting of the above-mentioned working group in Geneva in November.

4. Legal activities

In the legal field IVR is particularly concerned with transport law and liability issues. These are dealt with under the guidance of the Legal Committee and regularly discussed on a broader basis in the institutionalised series of colloquia. In January 2009 the 6th IVR Colloquium was held in Prague, at which many participants from various European countries during two days debated on relevant legal issues (as regards content this was already mentioned in the 2008 annual report).

4.1. Harmonisation of transport- and liability law

4.1.1. Carriage of goods law and uniform transport conditions

After the wide entry into force of the Budapest Convention on the Agreement concerning the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) (end of 2009 14 Contracting States: see overview of ratifications in appendix) uniform transport conditions (“Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt“ (IVTB)) were worked out by the Legal Committee in line with this Convention. The IVTB were officially introduced in the 6th IVR Colloquium in Prague in January 2009.

By the end of the year a translation of these conditions into the English, French and Dutch language was made in view of a wide European application of these conditions.

4.1.2. Proposal for a Regulation concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterways COM (2008) 816

In 2008 the European Commission launched a proposal for a regulation concerning passenger rights, which in particular envisages the protection of the rights of disabled people. IVR and EBU jointly offered proposed amendments to the Council and the Parliament in order to take into account the special

position of inland shipping. At the last Council meeting political agreement was reached on the proposal for a regulation at which the objections of the inland shipping sector in this respect were met so that smaller vessels will be excluded from the scope of this Regulation.

Total exclusion of the inland shipping sector of the scope is not to be expected against a background of protecting the rights of consumers and users.

4.2. Liability law

4.2.1. Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI)

In the year under review IVR took part in further negotiations regarding the amendment of the CLNI Convention with the CCNR. She also presented to the government experts involved in the negotiations two detailed positions, which relate to the proposed amendments and their effects on the insurability of the risks involved. In connection with the effects of the crisis on inland shipping, the Diplomatic Conference initially planned in October 2009 on the adoption of the additional protocol to the CLNI Convention was postponed by the CCNR.

4.2.2. Insurability of the proposed amendments and analysis of the insurance market

On the proposal of the Legal Committee a working group was set up in the year under review, which dealt with the effects of the intended amendments to the CLNI-Convention on insurability and insurance premiums. The objective of the working group was to provide more insight into the details of the proposed amendments to the government representatives involved in the negotiations, particularly with regard to increasing the liability limits on insurability and insurance premiums, which was asked of IVR by the CCNR working group. In preparation to a further political discussion an analysis of the insurance market in inland shipping was developed, which was offered to the persons concerned.

FORUM ROLE

1. 2009 IVR-Congress in Bordeaux

On 28 and 29 May the 2009 IVR Congress took place in Bordeaux. At the congress the chairmanship was passed on



by Georg Hötte to his French colleague on the board, Jeffrey Piarrat, representative of the French shipowners' association CAF. The meeting was attended by 205 representatives of shipping, insurance, ship's survey and related sectors from many European countries. On the first congress day the General Average Committee and the Board of Management assembled. In the afternoon a workshop guided by Ir. Teun Muller was held on "Special transports in inland shipping".

2. Workshop Special transports in inland shipping

Inland vessels have always been a very effective means of transport for the transport of dangerous goods, bulk goods and containers. In those fields, based on the large cargo carrying capacity, reliability and compared to road and rail transport more cost-effective, the inland navigation industry has developed into a favourite alternative. Being reliable and calculable, inland shipping is also known as the ideal partner to "just in time" solutions. Given the low CO² emissions and low energy consumption, transport by inland vessel is in relation to the volumes transported the environmentally friendliest and also the safest mode of transport.

But also in the field of special and heavy transports inland vessels play an important role. Many companies have specialised in that field and offer their services for a variety of transports. Examples include the transport of turbines and reactors on the Rhine (see photos) and the transport of Airbus parts on the Garonne. Concrete examples were used in the workshop to deal with practical questions regarding special transports on waterways, such as using and the availability of proper equipment.



The second session concentrated on the insurance of special transports as well as the technical aspects of the organisation and preparation of special transports.

Within this context Mr. Daniel Boutonnet, Director of Airbus Transport International (ATI), talked extensively about the logistical challenges that a shipper faces when organising such a transport.

The above-mentioned example made it possible to discuss the many organisational aspects that have to be solved in collaboration with the carrier. At the same time it became clear that in particular the transport by inland vessel has many advantages for special transports. Particularly at the carriage of large volumes, dimensions or weights other modes of transport will soon reach their limits, while these aspects are often not even exceptional for inland shipping. Many transports are only possible by inland vessel. This is how inland shipping ensures that factories and production sites at less convenient locations can also be reached.

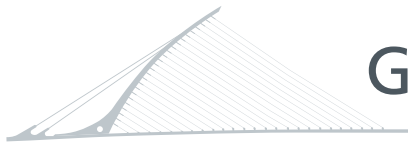
The successful organisation of special transports depends largely on careful technical preparation as was explained in the workshop. The Chairman of the Technical Committee, Ir. Carlos Maenhout, explained that aspects such as strength and stability of the ship are of considerable importance in order to carry out such transports without problems. If and insofar as the transport is prepared and carried out successfully, the insurance will of course play a minor role. As was explained from the insurance perspective by Bertrand Guillocher, this is usually the case, which justifies the conclusion that inland transport is particularly suitable for special transports and is thereby known as a safe mode of transport.

In order to use inland shipping even more in the future for carrying out special transports and how best to utilise her natural advantages it was suggested in the conclusions to have a study carried into the potential of inland shipping in that field.

It should be made compulsory for the authorities competent for the approval of special transports on road and rail before granting a permit to investigate if such a transport is possible by waterways and considering the advantages, if necessary, to require this.

Quality management

Also in 2009 IVR was ISO 9001:2000 certified.



Geschäftsbericht 2009

„BUILDING BRIDGES“ - BRÜCKEN BAUEN

Allgemein

Die IVR kennzeichnet sich durch ihren einzigartigen Mitgliederkreis, bestehend aus Vertretern der Binnenschifffahrt, der Transportversicherung, der Schiffsexpertise und anverwandter Kreise, der auf internationaler Ebene zusammenarbeitet. Sie ist gemäß ihrer Satzung eine Interessengemeinschaft, in der die gemeinsamen Zielsetzungen der erwähnten Kreise verfolgt werden. Die Mitglieder der Vereinigung treffen sich einmal pro Jahr, um den gemeinsamen Informations- und Erfahrungsaustausch zu pflegen und die Vereinigungspolitik zu genehmigen. In diesem Sinne fand der jährliche IVR-Kongress vom 27. bis 29. Mai 2009 in Bordeaux statt. In der 68.

Generalversammlung am 29. Mai 2009 wurde Jeffrey Piarrat als Vertreter der französischen Schifffahrt von den Mitgliedern der Vereinigung zum neuen Präsidenten gewählt und löste damit Georg Hötte ab. Dr. Philippe Grulois, Vertreter der belgischen Schifffahrt, wurde zum neuen Vize-Präsidenten ernannt.

Während der Generalversammlung wurde von den Vorsitzenden der Fachkommissionen über die Tätigkeiten ihrer jeweiligen Kommission und von der Generalsekretärin über die Aktivitäten der Vereinigung im Berichtszeitraum berichtet, worauf im kommenden Bericht näher eingegangen wird. Richtungweisend für die Tätigkeiten der Kommissionen und der Geschäftsführung war die von der Generalversammlung beschlossene Strategie 2005-2010.

Pawel Stelmasczyk, Abteilungsleiter Binnenschifffahrt der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission in Brüssel, hielt als Gastsprecher einen Vortrag zum Thema „Herausforderungen der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik und Rolle der Binnenschifffahrt“.

Im Zusammenhang mit dem Auslaufen der aktuellen Strategie wurden vom Direktionsausschuss und der Geschäftsführung Überlegungen hinsichtlich der Erneuerung der Strategie angestellt, die dem Verwaltungsrat und der

Generalversammlung in der Generalversammlung im Jahr 2010 zur Genehmigung unterbreitet werden sollen. Die Fachkommissionen wurden um Beurteilung ihrer zukünftigen Rolle im Rahmen der neuen Strategie gebeten, um den neuen Anforderungen der Mitglieder im kommenden Jahrzehnt gerecht zu werden. Das Umfeld der Binnenschifffahrt und der damit verbundenen Sektoren – Versicherung und Schiffsexpertise - befindet sich in vielerlei Hinsicht in Bewegung. Entwicklungen institutioneller, rechtlicher und politischer Art verlangen ein pro-aktives Verhalten der betroffenen Kreise. Während die betreffenden Verbände der Schifffahrt, der Transportversicherung und der Schiffsexpertise ihre Einflüsse in den jeweiligen Bereichen auf nationaler Ebene geltend machen, besteht die Aufgabe der IVR darin, die Entwicklungen in den verschiedenen Bereichen auf internationaler Ebene mit zu verfolgen und wo möglich mitzugestalten. Ihre Verantwortung besteht darin, die Interessen der Mitglieder in den in der Strategie festgelegten Bereichen zu vertreten und die jeweiligen Zielsetzungen zu realisieren.

Internationale Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit mit den relevanten internationalen Institutionen konnte im Berichtszeitraum intensiviert werden. Bekanntlich steht die IVR unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg und wurde ihr von der ZKR der Beobachterstatus erteilt, womit die Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen institutionalisiert wurde.

Um auch die Zusammenarbeit mit der Donaukommission in Budapest zu intensivieren, beantragte die IVR vor einigen Jahren auch bei dieser Kommission einen Beobachterstatus, worüber sich die Donaukommission noch berät. Vertreter der Europäischen Kommission in Brüssel nahmen sowohl am 6. IVR-Kolloquium im Januar in Prag, als auch an der Generalversammlung im Mai in Bordeaux teil. Darüberhinaus wurden diverse Besprechungen mit Kommissionsvertretern, insbesondere im Zusammenhang mit einer zentralen Datenverwaltung, geführt. Die IVR wurde im Berichtszeitraum zu Beratungen in der Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN ECE) eingeladen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit anderen internationalen Verbänden nahm die Geschäftsführung an der jährlichen Tagung der International Union of Marine Insurance IUMI, die im September 2009 in Brügge stattfand, teil. Die Zusammenarbeit mit dem Verein für die europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) konnte mittels des Beitritts des Rechtsausschusses des VBW in die Juristische Kommission der IVR intensiviert werden.

Personalia

Im Personalbereich verabschiedete die IVR nach einer elfjährigen Zusammenarbeit im März 2009 ihren damaligen Technischen Sekretär, Ing. Fred Westerdijk in den Ruhestand, der bedauerlicherweise kurz danach unerwartet verstarb. Als Nachfolger übernahm Ing. Henk Arntz die Funktion des Technischen Sekretärs der IVR.

Frau Josée Kamphuis feierte im Berichtszeitraum ihr 30-jähriges Dienstjubiläum.

KERNAUFGABEN

1. Registrierung

Die zentrale Speicherung und Veröffentlichung von Daten der in den europäischen Binnenschiffsstaaten registrierten Binnenschiffe zählt nach wie vor zu den Prioritäten der Vereinigung. Sie stellt einen der zentralen Pfeiler der Aufgaben der IVR dar.

Im Rahmen der Einführung der Binnenschifffahrtsweginformationssysteme und der Neukennzeichnung von Binnenschiffen wird auf europäischer Ebene über die zentrale Verwaltung von Schiffsdaten diskutiert. Die IVR hat aufgrund ihrer Erfahrungen den zuständigen nationalen und internationalen Institutionen, insbesondere der Europäischen Kommission, sowie deren nationalen Mitgliedstaaten ihre Kooperation in diesem Bereich angeboten. Die Verfügbarkeit aktueller Schiffsdaten für die an der Binnenschifffahrt interessierten Kreise bleibt ein zentrales Anliegen der Bestrebungen der Weiterführung der zentralen Schiffsdatenbank und Veröffentlichung von Daten aus dieser Datenbank. Mittels Standardveröffentlichungen und maßgeschneiderten Datenlieferungen werden die schiffsbezogenen Daten Dritten zur Verfügung gestellt. Aktuelle Statistiken vermitteln im Berichtszeitraum Einblick in die Entwicklung der Binnenschifffahrtsflotten. Während

sich mittlerweile die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auch in der Binnenschifffahrt stark auswirkten, nahm die Flotte noch mit 236 Neubauten zu.

Diese Entwicklung verstärkte gemeinsam mit der zunehmenden Größe der neu gebauten Schiffe die Überkapazität im Bereich der Güterschifffahrt. Seit dem Jahr 2000 nahm die durchschnittliche Größe eines Trockengüterschiffes mit 900 Tonnen und die eines Tankschiffes mit 1300 Tonnen zu.

Im Bereich der Tankschifffahrt verfügen mittlerweile 703 Schiffe über Doppelhüllen. Ein schrittweiser Übergang von Einzelhüllen- auf Doppelhüllenschiffe bis zum Jahr 2018 wurde im Zusammenhang mit sicherheitstechnischen Erwägungen bereits vor einigen Jahren beschlossen. Die europäische Tankschifffahrtsflotte ist aufgrund des hohen Sicherheitsstandards weltweit der sicherste Verkehrsträger gefährlicher Güter.

2. Schadenverhütung

Mit den von ihr anerkannten Experten und dem technischen Sekretariat verfügt die IVR über ein großes Potenzial an Fachwissen im Bereich der Schiffsexpertise und der Schiffstechnik. Diese Expertise wird im Interesse der Schifffahrt und Versicherung breit genutzt und hat zur Einführung verschiedener Maßnahmen im Bereich der Schadenverhütung geführt.

2.1. Schadenverhütungsuntersuchung

Die vor einigen Jahren neu eingeführte Schadenverhütungsuntersuchung führte im Berichtszeitraum zu einer Evaluation der der Untersuchung zugrunde liegenden Kriterien und einer Überarbeitung der betreffenden Checkliste. In der zweiten Jahreshälfte wurde eine neue Checkliste eingeführt, der eine vereinfachte Verfahrensweise zugrunde liegt. Im Rahmen einer breiteren Einführung der Schadenverhütungsuntersuchung werden die Beratungen der Überarbeitung der Checkliste noch fortgesetzt.

2.2. Inspektionen von Steuereinrichtungen

Am 1. April 2007 ist eine Änderung der RheinSchUO in Kraft getreten, wonach eine regelmäßige Prüfung der Steuereinrichtungen mindestens alle drei Jahre durch einen Sachkundigen vorgeschrieben wird. Diese Tatsache veranlasste die IVR gemeinsam mit den Fabrikanten/Lieferanten von Steuereinrichtungen einheitliche Kriterien für diese Prüfung festzulegen, um die Untersuchungen auf einem vergleichbaren



Niveau zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurde eine Checkliste erarbeitet, die die Kriterien für die Untersuchung der Steuereinrichtung festlegt und im Berichtszeitraum umgesetzt werden konnte. Die Erfüllung dieser Kriterien wird von der IVR mittels eines Zertifikates attestiert.

2.3. Motorenschadenregistrierung (ERS)

Vor einigen Jahren wurde auf Initiative der in der IVR vertretenen Versicherer ein zentrales Motorenschadenregistrierungssystem eingeführt, in dem seither sämtliche Motorschäden registriert werden. Mittels statistischer Angaben werden Analysen der Schäden erstellt und vom Technischen Sekretariat Empfehlungen an die beteiligten Versicherer erteilt. Über ein „early warning system“ können frühzeitig Schäden an bestimmten Motorentypen erkannt und eruiert und passende Maßnahmen ergriffen werden. Um die Beteiligung am System international zu vergrößern, soll an einer Vereinfachung des EDV-Systems gearbeitet werden.

2.4. Stiftung NBKB

Im Berichtszeitraum wurde von der niederländischen Regierung die frühere offizielle Entscheidung im Hinblick auf die Privatisierung aller Aspekte der amtlichen Untersuchung von Binnenschiffen in Zweifel gezogen. Erst im Dezember 2009 wurde der frühere Beschluss bestätigt und beibehalten. Demzufolge sollen die Aufgaben differenziert nach Tankschiffahrt, Trockengüterschiffahrt und Personenschiffahrt dem freien Markt übertragen werden. Aufgrund dieses Regierungsbeschlusses beabsichtigt die Stiftung Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), die von der IVR gemeinsam mit den in ihr vertretenen Schiffs- und Versicherungskreisen, sowie zahlreichen Experten in den Niederlanden gegründet wurde, sich für die Schiffsuntersuchung einschließlich der Erteilung des amtlichen Schiffsattestes im Bereich der Trockengüterschiffahrt zu qualifizieren. Zu diesem Zweck wurde im vergangenen Jahr an der weiteren Entwicklung und Einführung der erforderlichen Standards gearbeitet. Die offizielle Übertragung sämtlicher Aufgaben im Bereich der Schiffsuntersuchungen wurde demzufolge ein Jahr vertagt und wird offiziell Anfang 2011 mittels eines ministeriellen Beschlusses erwartet. Auch nach diesem Zeitpunkt trägt die niederländische Regierung die Endverantwortung für die Erteilung der amtlichen Schiffsatteste. Trotz der verzögerten Beschlussfassung wurde im

Berichtszeitraum der Ausbildung der Experten im Hinblick auf die zukünftig durchzuführenden Sicherheitsuntersuchungen auf Basis der gesetzlichen Bestimmungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die IVR aufgrund ihrer Erfahrungen in diesem Bereich von der französischen Regierung um Rat gebeten, da auch die französische Regierung die teilweise Privatisierung der amtlichen Schiffsuntersuchung beabsichtigt.

2.5. Technische Beratung

Abgesehen von diesen spezifischen schadenverhütenden Maßnahmen wurde das technische Sekretariat im Berichtszeitraum zu diversen Themen um technischen Rat gebeten. Dabei handelt es sich beispielsweise um die Folgen der Einführung schwefelarmen Kraftstoffs für Schiffsmotoren. Die IVR beabsichtigt, ihre technische Expertise zukünftig auch mehr im Bereich der technischen Beratung ihrer Mitglieder zu nutzen.

3. Havarie-Grosse

3.1. Bergungsmaterial auf dem Rhein und anderen Wasserstraßen

In der Schlussfolgerung des Workshops „Wasserstraßenblockaden durch Havarien - Wirtschaftliche Folgen, Präventions- und Reaktionsmöglichkeiten“ welcher im Rahmen des IVR-Kongresses 2008 in Berlin stattgefunden hat, wurde die Notwendigkeit der Inventarisierung der Verfügbarkeit adäquaten Bergungsmaterials für eine schnellstmögliche Behebung eines Schiffsunfalls, festgestellt.

Im Interesse der in der IVR vertretenen Wirtschaftskreise erklärte sich die IVR bereit, der ZKR und deren Mitgliedstaaten bei der Umsetzung dieser Schlussfolgerungen ihre Unterstützung anzubieten.

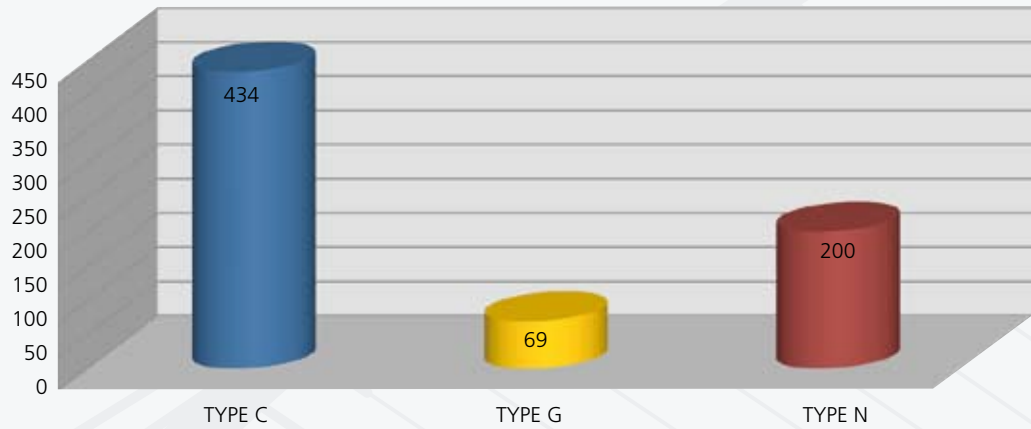
Die ZKR billigte in ihren letzten Sitzungen den in einer kleinen Sitzung dafür erarbeiteten inhaltlichen Vorschlag und begrüßte das Angebot der IVR.

Bezugnehmend darauf sollen in Kürze konkrete Initiativen zur Registrierung der verfügbaren Bergungsmittel ergriffen werden.

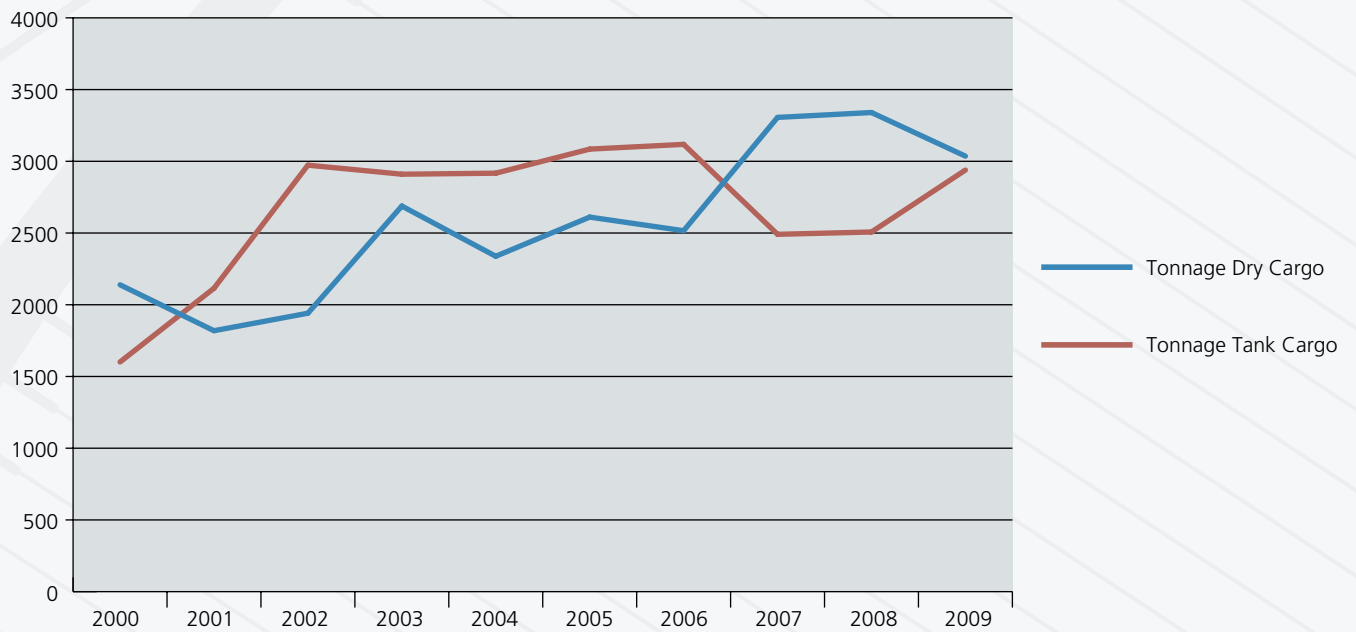
3.2. Trennung des bestehenden Turn-/Hilfeleistungsauftrags

Im vergangenen Jahr wurde die IVR auf Schwierigkeiten bei der Berechnung von Vergütungen bei kollegialer Hilfeleistung

Western European Tank Fleet - Double Hull (March 2010)



Average Tonnage of Vessels



im Falle des Turnens hingewiesen. Dies hat die Havarie-Kommission zum Einsatz einer Ad-Hoc-Arbeitsgruppe veranlasst, die Vorschläge zur Änderung des im Zusammenhang mit dem Wegfallen der von der IVR empfohlenen Tarife für derartige Hilfeleistungen geänderten Turnauftrags unterbreitet hat. Grundsätzlich beziehen sich die vorgeschlagenen Änderungen auf eine

- Trennung des bestehenden Turnauftrages/ Hilfeleistungsauftrages in einen separaten Turnauftrag für kollegiale Assistenz und einen neuen Hilfeleistungsauftrag für andere Fälle der Assistenz, sowie eine
- Streichung der Verweisung auf Artikel 13 des Bergeabkommens 1989 in Artikel 1 des Turnauftrages und Einführung anderer Referenzkriterien.

Unter Berücksichtigung eines kürzlich erteilten Urteils der Berufungskammer der ZKR wurden erwähnte Standardaufträge im Berichtszeitraum von der Juristischen Kommission überarbeitet um in Kürze den Mitgliedern in geänderter Form unterbreitet werden zu können.

3.3. Vereinheitlichung der Havarie-Grosse Regeln auf Rhein und Donau

In der Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN ECE) wurde auf Vorschlag Serbiens eine Umfrage unter den Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine Vereinheitlichung der Havarie-Grosse Regeln auf Rhein und Donau geführt. In der Rheinschifffahrt werden vielfach die Havarie-Grosse Regeln der IVR vereinbart (in den Niederlanden sogar gesetzlich in Buch 8 BGB verankert), während in der Donauschifffahrt vielfach die betreffenden Regeln des Bratislaver Abkommens vereinbart werden. Auf eine Umfrage der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen haben sich diverse Staaten grundsätzlich positiv zu einer Vereinheitlichung auf Basis der Arbeiten der IVR geäußert. Auf Einladung der UN ECE nahm die IVR im November an der Sitzung der betreffenden Arbeitsgruppe in Genf teil.

4. Juristischer Aufgabenbereich

Im juristischen Bereich widmet sich die IVR insbesondere fracht- und haftungsrechtlichen Themen, die unter Federführung der Juristischen Kommission behandelt und regelmäßig in der institutionalisierten Kolloquienreihe auf breiterer Basis erörtert werden. So fand im Januar 2009 in Prag das 6. IVR-Kolloquium statt, in dem sich zahlreiche Teilnehmer aus diversen europäischen Staaten in einer

zweitägigen Konferenz mit relevanten rechtlichen Themen auseinandersetzen (darüber wurde inhaltlich bereits im Geschäftsbericht 2008 ausführlich berichtet).

4.1. Vereinheitlichung des Transport- und Haftungsrechts

4.1.1. Güterbeförderungsrecht und Einheitliche Verlade- und Transportbedingungen

Nach dem breiten Inkrafttreten des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (zum Jahresende 2009 14 Vertragsstaaten; siehe Anlage) wurden von der Juristischen Kommission in Anlehnung an dieses Übereinkommen einheitliche Verlade- und Transportbedingungen (IVTB) erarbeitet. Die IVTB wurden im 6. IVR-Kolloquium im Januar 2009 in Prag offiziell vorgestellt.

Zum Jahresende des Berichtszeitraums wurden diese einheitlichen Bedingungen in die englische, französische und niederländische Sprache übersetzt, um somit den Mitgliedern in sämtlichen relevanten europäischen Binnenschifffahrtssprachen zur Anwendung empfehlen zu können.

4.1.2. Verordnungsvorschlag über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr KOM(2008)816

Die EU-Kommission unterbreitete dem Rat und dem Parlament im Jahr 2008 einen Verordnungsvorschlag über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr, der insbesondere beabsichtigt, die Rechte behinderter Personen zu schützen. Dem Rat und dem Parlament wurden von der IVR gemeinsam mit der EBU Änderungsvorschläge unterbreitet, um den Besonderheiten der Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen. In der letzten Einigung des Rats zu diesem Thema wurden die Bedenken der Binnenschifffahrt dahingehend honoriert, dass kleinere Schiffe aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen werden sollen. Ein genereller Ausschluss der Binnenschifffahrt aus dem Anwendungsgebiet wird in Anbetracht des Konsumenten- und Verbraucherschutzes nicht erwartet.



4.2. Haftungsrecht

4.2.1. Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Die IVR nahm im Berichtszeitraum an den weiteren Beratungen bezüglich der Änderungen des CLNI-Übereinkommens bei der ZKR teil. Sie unterbreitete darüberhinaus den Regierungsexperten, die an den Beratungen beteiligt sind, zwei ausführliche Stellungnahmen, die sich auf die vorgeschlagenen Änderungen, sowie deren Auswirkungen auf die Versicherbarkeit der betreffenden Risiken bezogen.

Die ursprünglich im Oktober 2009 geplante Diplomatische Konferenz zur Verabschiedung des Zusatzprotokolls wurde von der ZKR aus zeitlichen Gründen und im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Krise auf die Binnenschifffahrt auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

4.2.2. Versicherbarkeit der vorgeschlagenen Änderungen und Analyse des Versicherungsmarktes

Auf Vorschlag der Juristische Kommission wurde im Berichtszeitraum eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit den Auswirkungen der beabsichtigten Änderungen des CLNI-Übereinkommens auf die Versicherbarkeit und Versicherungsprämien in der Binnenschifffahrt befasst hat. Ziel der Arbeitsgruppe war es, den an den Verhandlungen beteiligten Staaten mehr Einblick in die Auswirkungen der beabsichtigten Änderungen des Übereinkommens, insbesondere der Erhöhung der Haftungshöchstsummen auf die Versicherbarkeit und die Versicherungsprämien zu bieten, worum die IVR von der CLNI-Arbeitsgruppe der ZKR gebeten wurde. Zur Vorbereitung auf die weitere politische Diskussion wurde eine Analyse des Versicherungsmarktes in der Binnenschifffahrt erstellt, die den Entscheidungsträgern gemeinsam mit der zweiten Stellungnahme unterbreitet wurde.

FORUMROLLE

1. IVR-Kongress 2009 in Bordeaux

Am 28. und 29. Mai fand der IVR-Kongress 2009 in Bordeaux statt. Darin übergab der amtierende Präsident, Georg Hötte, den Vorsitz seinem französischen Kollegen im Verwaltungsrat, Jeffrey Piarrat, Vertreter des französischen Reederverbandes CAF.

An der Veranstaltung nahmen 205 Vertreter der Schifffahrt,

Versicherung, Schiffsexpertise und verwandter Sektoren aus zahlreichen europäischen Staaten teil. Am ersten Kongresstag tagten die Havarie-Kommission und der Verwaltungsrat. Am Nachmittag fand unter Moderation des Direktionsausschussmitglieds Dipl. Ing. Teun Muller ein Workshop zum Thema : „Sondertransporte in der Binnenschifffahrt“ statt:

2. Workshop Sondertransporte in der Binnenschifffahrt

Bekanntlich sind Binnenschiffe bereits seit langem bevorzugte Transportmittel für Tank-, Massengüter- und Containertransporte. Die Binnenschifffahrt hat sich in diesen Bereichen aufgrund großer Ladekapazitäten, zuverlässiger Zeitangaben sowie im Vergleich zur Straße und zur Schiene erheblich günstigeren Transportkosten als bevorzugte Alternative entwickelt. Ebenso gilt das Binnenschiff aufgrund seiner Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit als der ideale Partner bei „just in time“-Lösungen. Der Transport per Binnenschiff ist zudem aufgrund seiner geringen CO²-Emissionen und dem geringen Energieverbrauch im Verhältnis zur transportierten Menge die umweltverträglichste und gleichzeitig sicherste Beförderungsart

Binnenschiffe spielen allerdings auch im Bereich der Spezial-, Schwer- und Sondertransporte eine herausragende Rolle. Zahlreiche Reedereien haben sich in diesem Bereich spezialisiert und bieten für die unterschiedlichsten Transportanforderungen ihre Dienste an. Beispiele dafür sind Transporte von Brücken – wie der kürzliche Transport der Harpenbrücke von Krimpen a/d IJssel in den Niederlanden nach Dublin - Turbinen und Reaktoren auf dem Rhein, oder die Transporte von Airbusteilern auf der Garonne.

Im Workshop wurden die praktischen Fragen in Bezug auf Sondertransporte in der Binnenschifffahrt, wie beispielsweise Einsatz und Verfügbarkeit adäquater Materials, sowie die logistischen Herausforderungen anhand konkreter Beispiele erörtert werden. So wurde von Herrn Daniel Boutonnet, Direktor Airbus Transport International (ATI), ausführlich darauf eingegangen, mit welchen logistischen Herausforderungen sich ein Verlager bei der Organisation eines Sondertransportes konfrontiert sieht. Anhand des dargestellten Beispiels konnte die Vielfalt der organisatorischen Aspekte, die gemeinsam mit dem Beförderer bewältigt werden muss,



veranschaulicht werden. Gleichzeitig wurde deutlich, daß gerade der Transport per Binnenschiff vielfältige Vorteile bei Sondertransporten gegenüber entsprechenden Transporte auf der Straße und der Schiene bieten. Insbesondere bei sehr großen Volumina, Überlängen oder Überbreiten und Gewichten stoßen die anderen Verkehrsträger schnell an ihre Grenzen, während es sich für Binnenschiffe dann oftmals noch nicht einmal um eine besonders große Ladung handelt. Viele Transporte sind nur mit dem Schiff möglich. Die Binnenschifffahrt sichert damit Fertigungsstandorte auch an nicht so verkehrsgünstig gelegenen Standorten.



Die erfolgreiche Organisation von Sondertransporten hängt maßgeblich von einer sorgfältigen technische Vorbereitung ab, wie wir im Workshop vernehmen konnten. Vom Vorsitzenden der Technischen Kommission, Dipl. Ing. Carlos Maenhout, wurde verdeutlicht, dass Aspekte, wie Stärke des Schiffes und Stabilität dabei besonderer Berücksichtigung bedürfen, um schlussendlich den Transport reibungslos durchführen zu könne. Falls und solange der Transport erfolgreich vorbereitet und ausgeführt wird, spielt die Versicherung natürlich nur eine untergeordnete Rolle. Wie aus Versicherungssicht von Bertrand Guillocher vernommen werden konnte, ist dies meistens der Fall, woraus geschlossen werden kann, dass sich die Binnenschifffahrt auch aus deren Sicht hervorragend für Sondertransporte eignet und sich auch in diesem Bereich als sicherer Verkehrsträger kennzeichnet.

Um die Binnenschifffahrt zukünftig noch stärker bei der Durchführung von Transporten besonders großer oder schwerer Lasten einzusetzen und damit die dargestellten Vorteile besser nutzen zu können, wurde in der Schlussfolgerung angeregt, eine Studie über die weitere Potenziale der Binnenschifffahrt im Bereich der Sondertransporte in Auftrag zu geben.

Die für die Genehmigung von Sondertransporten auf Straße und Schiene zuständigen Behörden sollten verpflichtet werden, vor jeder Erteilung von Sondergenehmigungen zu prüfen, ob auch ein Transport auf dem Wasserweg möglich und unter Abwägung der sich für andere Verkehrsteilnehmer ergebenden deutlich geringeren Auswirkungen verpflichtend vorzuschreiben ist.

Qualitätsnachweis

Die IVR hat im Jahr 2009 dem Qualitätsstandard gemäß der Norm ISO 9001:2000 entsprochen.

„BUILDING BRIDGES“ - BRUGGEN SLAAN

Inleiding

De IVR wordt gekenmerkt door haar unieke ledenkring, bestaande uit vertegenwoordigers van binnenvaart, transportverzekeraars, scheepsexpertise en aanverwante sectoren, die op internationaal niveau samenwerkt. Zij is conform haar statuten een belangenorganisatie die de gemeenschappelijke doelstellingen van genoemde sectoren behartigt. De leden van de vereniging komen jaarlijks bijeen voor een wederzijdse informatie- en ervaringsuitwisseling en ter goedkeuring van het verenigingsbeleid. Binnen dit kader vond het jaarcongres plaats van 27 tot 29 mei 2009 te Bordeaux. Tijdens de 68e Algemene Vergadering op 29 mei 2009 werd Jeffrey Piarrat als vertegenwoordiger van de Franse scheepvaart, door de leden gekozen tot nieuwe President. Hij volgde daarmee Georg Hötte op. Dr. Philippe Grulois, vertegenwoordiger van de Belgische scheepvaart, werd tot nieuwe Vice-President benoemd.

Tijdens de Algemene Vergadering werd door de Voorzitters van de Commissies gerapporteerd over de activiteiten van hun betreffende commissie en door de Algemeen Secretaris over de activiteiten van de vereniging gedurende de verslagperiode. Hierop zal in het volgende verslag nader worden ingegaan. Voor de activiteiten van de commissies en de directie vormde de door de Algemene Vergadering besloten Strategie 2005-2010 het kader.

Pawel Stelmaszczyk, hoofd van de afdeling binnenvaart van de Directie Energie en Vervoer van de Europese Commissie in Brussel, hield als gastspreker een voordracht over „De uitdagingen van het toekomstige Europese vervoerbeleid en de rol van de binnenvaart“.

In verband met het verlopen van de actuele strategie werden van het Dagelijks Bestuur en de directie initiatieven met betrekking tot de vernieuwing van deze strategie genomen, die aan het bestuur en aan de leden gedurende de Algemene Vergadering 2010 ter goedkeuring aangeboden zal worden. De commissies werden om advies met betrekking tot hun toekomstige rol in het kader van de nieuwe strategie gevraagd, teneinde tegemoet te

komen aan de eisen van de leden in het komende decennium. De wereld van de binnenvaart en de daarmee verbonden sectoren – verzekering en scheepsexpertise – is in menigerlei opzicht in beweging. Ontwikkelingen van institutionele, juridische en beleidsmatige aard eisen een pro-actief optreden van de betrokken sectoren. Daar waar de lidorganisaties hun invloeden op de betreffende terreinen op nationaal niveau doen gelden, is het taak van de IVR om de ontwikkelingen op de diverse terreinen op internationaal niveau te behartigen en waar mogelijk mede vorm te geven. Haar verantwoordelijkheid bestaat daarin, de belangen van haar leden op de in de strategie vastgelegde gebieden te vertegenwoordigen en de betreffende doelstellingen te realiseren.

Internationale samenwerking

De samenwerking met de relevante internationale instituties werd in de verslagperiode geïntensiveerd. Staande onder het beschermheerschap van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg en met een waarnemerstatus bij deze Commissie kon de samenwerking op diverse terreinen worden geïnstitutionaliseerd.

Teneinde ook de samenwerking met de Donaucommissie in Boedapest te formaliseren, heeft de IVR enkele jaren geleden een verzoek ter verkrijging van een waarnemerstatus bij deze Commissie ingediend, welk verzoek bij de Donaucommissie nog in beraad is.

Vertegenwoordigers van de Europese Commissie in Brussel namen deel zowel aan het 6e IVR-Colloquium in Januari in Praag als ook aan de Algemene Vergadering in Mei in Bordeaux. Bovendien werden diverse besprekingen gevoerd met vertegenwoordigers van de Commissie met name ten aanzien van het centrale beheer van scheepsgegevens. De IVR werd in de verslagperiode uitgenodigd voor beraadslagingen in het kader van de werkgroep Binnenvaart bij de Economische Commissie van Europa van de Veregde Naties (UN ECE) in Genève.

In het kader van de samenwerking met andere internationale organisaties nam de directie in September 2009 in Brugge deel aan de jaarlijkse vergadering van de International Union of Marine Insurance IUMI.

De samenwerking met de Verein für die europäische



Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (VBW) kon op grond van de toetreding van de Rechtsausschuss van de VBW tot de Juridische Commissie van de IVR worden geïntensiveerd.

Personalia

Op het personele terrein nam de IVR in Maart - na een dienstverband van elf jaar - afscheid van haar toenmalige Technisch Secretaris, Ing. Fred Westerdijk, die helaas kort na zijn pensionering onverwacht overleed. Ing. Henk Arntz volgde hem op in de functie van Technisch Secretaris.

Mevrouw José Kamphuis vierde in het verslagjaar haar 30-jarig jubileum in dienst van de IVR.

KERNTAKEN

1. Schepenregistratie

Het centrale beheer en de publicatie van gegevens van de in tal van Europese landen officieel geregistreerde binnenschepen behoort onverkort tot de prioriteiten van de vereniging. Zij vormt één van de primaire pijlers waarop de taken van de IVR berusten.

In het kader van de invoering van de binnenvaart-informatiediensten (RIS) en het unieke identificatienummer van binnenschepen werd op Europees niveau gediscussieerd over het centrale beheer van deze scheepsgegevens. De IVR heeft op grond van haar ervaringen haar medewerking aangeboden aan de competente nationale en internationale instituties, met name de Europese Commissie en haar lidstaten. De beschikbaarheid van actuele scheepsgegevens voor belangstellenden blijft een streven van de IVR, reden waarom zij zich inzet voor het centraal beheren van de schependatabank en de publicatie van deze gegevens aan derden. Door middel van standaardpublicaties en maatleveringen werden de betreffende gegevens in het verslagjaar gepubliceerd en ter beschikking gesteld.

Actuele statistieken verleenden in het verslagjaar inzage in de ontwikkeling van de binnenvaartvloeden. Terwijl de effecten van de economische crisis ook de binnenvaart sterk raakten nam de vloot met 236 nieuwbouwschepen toe. Deze ontwikkeling heeft mede gezien de toenemende scheepsgrootte van de nieuw gebouwde schepen de overcapaciteit op het gebied van het goederenvervoer in de

binnenvaart nog versterkt. Sinds 2000 nam de gemiddelde grotte van een droge lading schip toe met 900 ton en van een tankschip met 1300 ton.

Daarnaast verlenen de statistieken op het gebied van de tankvaart bij voorbeeld inzage in de ontwikkeling naar dubbelwandigheid. Volgens de meest recente overzichten zijn inmiddels 703 schepen dubbelwandig. Een stapsgewijze overgang van enkelwandige naar dubbelwandige schepen tot het jaar 2018 werd in verband met veiligheidstechnische overwegingen reeds enkele jaren geleden van overheidswege besloten. De Europese tankvloot is vanwege haar hoge veiligheidsniveau wereldwijd de veiligste vervoermodaliteit van gevaarlijke goederen.

2. Schadepreventie

Met de door haar benoemde experts en het technisch secretariaat beschikt de IVR over een groot potentieel aan vakkennis op het gebied van de scheepsexpertise en de scheepstechniek. Deze expertise wordt in het belang van de sectoren scheepvaart en verzekering breed ingezet en heeft geleid tot de invoering van diverse maatregelen op het gebied van de schadepreventie.

2.1. Schadepreventieonderzoek

Het enkele jaren geleden ingevoerde schadepreventieonderzoek leidde in het verslagjaar tot een evaluatie van de criteria die betrekking hebben op het onderzoek en een herziening van de betreffende checklijst. In de tweede helft van het jaar werd een nieuwe checklijst ingevoerd, waaraan vereenvoudigde procedures ten grondslag liggen. In het kader van de beoogde bredere invoering van het schadepreventieonderzoek worden de beraadslagingen met betrekking tot de herziening van de checklijst nog voortgezet.

2.2. Inspectie van stuurmachines

Door een op 1 April 2007 in werking getreden wijziging van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn is een regelmatige inspectie van stuurmachines minimaal één keer per drie jaar door een deskundige vereist. Dit feit was voor de IVR samen met de producenten en leveranciers van stuurmachines aanleiding om uniforme criteria voor de inspectie vast te leggen, om de inspecties op een vergelijkbaar niveau te waarborgen. Daarvoor werd een checklijst uitgewerkt, die de criteria voor de inspectie van stuurmachines vastlegt en in het verslagjaar geïmplementeerd kon worden. Door de

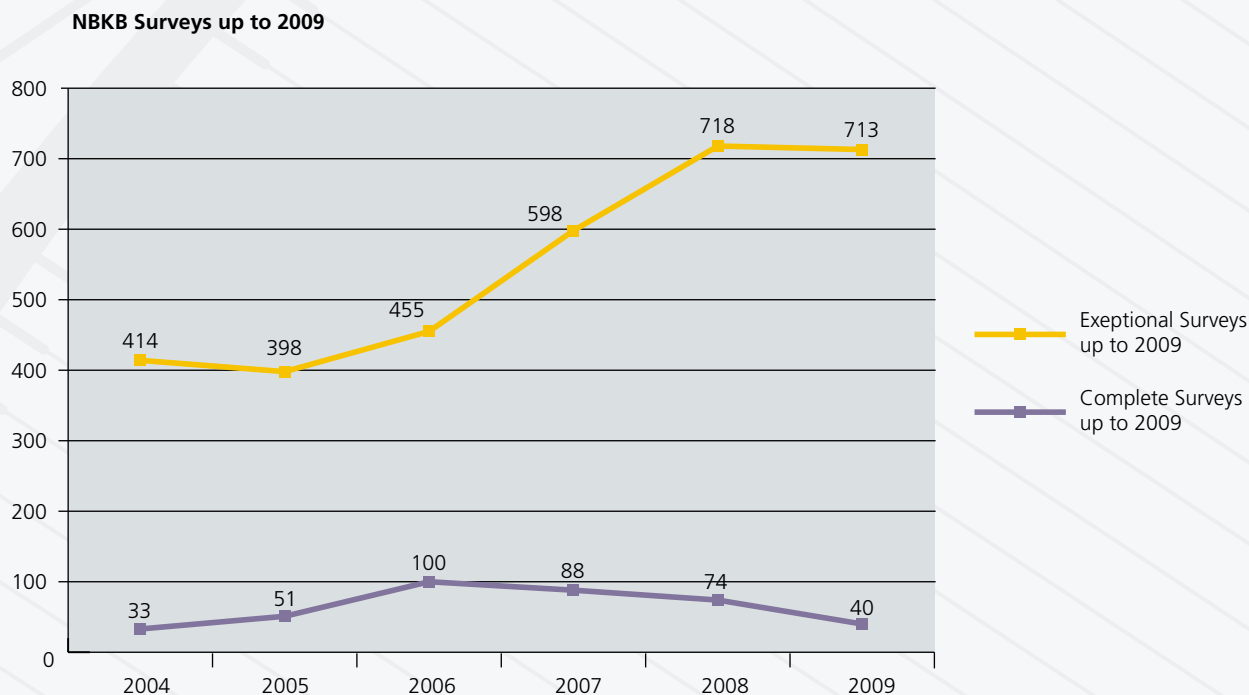
afgifte van een certificaat bevestigt de IVR dat de stuurmachine voldoet aan deze criteria.

2.3. Motorenschaderegistratie (ERS)

Enkele jaren geleden werd op initiatief van de in de IVR vertegenwoordigde verzekeraars een centraal beheerd motorenschaderegistratiesysteem ingevoerd, waarin sindsdien door de deelnemende partijen alle motorenschades worden geregistreerd. Door middel van statistieken worden analyses van de schades opgesteld en door het technisch secretariaat aanbevelingen aan de betrokken deelnemers gedaan. Op grond van een „early warning system“ kunnen vroegtijdig schades aan bepaalde types van motoren worden herkend en opgespoord en passende maatregelen worden getroffen. Teneinde de participatie bij het systeem internationaal uit te breiden, wordt naar een vereenvoudiging van het systeem gestreefd.

2.4. Stichting NBKB

In het verslagjaar werd door de Nederlandse overheid de al eerder getroffen beslissing tot taakoverdracht van de scheepskeuringen herbezien. Pas eind 2009 werd het eerdere besluit bevestigd op grond waarvan de officiële scheepskeuringen inclusief het verstrekken van het officiële certificaat van onderzoek onderverdeeld naar tankvaart, droge lading en passagiersvaart zal worden overgedragen aan marktpartijen. Op grond van dit besluit wil de Stichting Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), die door de IVR samen met de in haar vertegenwoordigde binnenvaart- en verzekeringssector alsmede met tal van experts in Nederland is opgericht, in aanmerking komen voor de taakovername van de droge lading sector inclusief het verstrekken van het officiële certificaat van onderzoek. Met dit oogmerk werd in het verslagjaar gewerkt aan de



verdere ontwikkeling en implementatie van de noodzakelijke standards.

De officiële taakoverdracht van alle activiteiten in het kader van de officiële inspectie wordt na deze vertraging begin 2011 verwacht en zal middels een mandatering geschieden. Ook nadien blijft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) eindverantwoordelijk voor het verstrekken van het certificaat van onderzoek.

Ondanks de vertraagde besluitvorming werd in het verslagjaar bijzondere aandacht geschonken aan de opleiding van de experts met betrekking tot de toekomstig uit te voeren veiligheidskeuringen op basis van de wettelijke voorschriften. Daarnaast werd de IVR op grond van haar ervaringen op dit terrein in het verslagjaar geconsulteerd door de Franse overheid, die evenens de privatisering van delen van de inspectie beoogt.

2.5. Technisch advies

Afgezien van deze specifieke preventieve maatregelen werd het technisch secretariaat om advies ten aanzien van diverse technische onderwerpen gevraagd. Dit had onder andere betrekking op de gevolgen van de invoering van zwavelarme brandstof voor scheepsmotoren. De IVR beoogt naast de schadepreventie haar technische expertise ook op het gebied van de advisering van haar leden in te zetten.

3. Avarij-Grosse

3.1. Bergingsmaterieel op de Rijn en andere waterwegen

In de conclusies tijdens de workshop „Blokades van waterwegen door calamiteiten“ die in het kader van het IVR-congres 2008 in Berlin plaats vond, werd op de noodzaak van een inventarisatie van de beschikbaarheid van geschikt bergingsmaterieel voor een snelle oplossing van calamiteiten gewezen.

In het belang van de in de IVR vertegenwoordigde sectoren verklaarde zich de IVR bereid om aan de CCR en haar lidstaten bij de realisatie en implementatie van deze conclusies behulpzaam te zijn. De CCR keurde het daarvoor in een kleine werkgroep uitgewerkte inhoudelijke voorstel goed. Met betrekking tot dit besluit zullen binnenkort concrete initiatieven voor de registratie van het beschikbare bergingsmaterieel worden geïnitieerd.

3.2. Splitsing van het bestaande torn-/hulpverleningscontract

In het afgelopen jaar werd de IVR gewezen op moeilijkheden bij de berekening van vergoedingen in geval van collegiale hulpverlening bij het tornen. Dit was voor de Avarij-Commissie aanleiding om een Ad-Hoc-werkgroep te installeren, die voorstellen voor de wijziging van het bestaande torn-/hulpverleningscontract uit moest werken.

Het torn-/hulpverleningscontract werd in verband met het wegvallen van de door de IVR aanbevolen tarieven voor dergelijke situaties enkele jaren daarvoor gewijzigd. De beoogde wijzigingen hebben in beginsel betrekking op

- splitsing van het bestaande torn-/hulpverleningscontract in een separaat torncontract bedoeld voor collegiale assistentie en een nieuw hulpverleningscontract voor andere gevallen van hulpverlening alsmede
- schrappen van een verwijzing naar de in artikel 13 van het internationale bergingsverdrag van 1989 in Artikel 1 van het torncontract en introductie van andere referentiecriteriën.

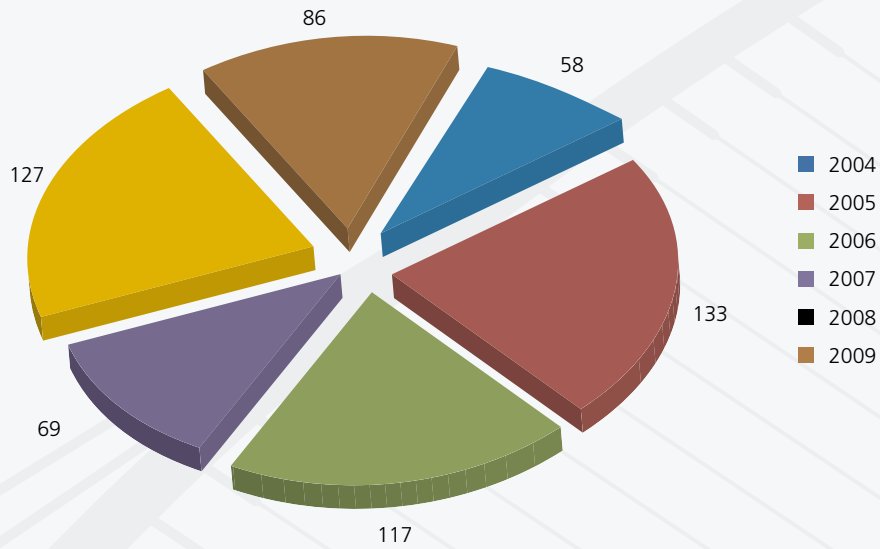
Rekening houdend met een recentelijk door de Kamer van Beroep van de CCR gewezen arrest werden genoemde contracten in het verslagjaar door de Juridische Commissie herzien en zullen binnenkort aan de leden in gewijzigde vorm worden aangeboden.

3.3. Harmonisatie van de Avarij-Grosse-Regels op Rijn en Donau

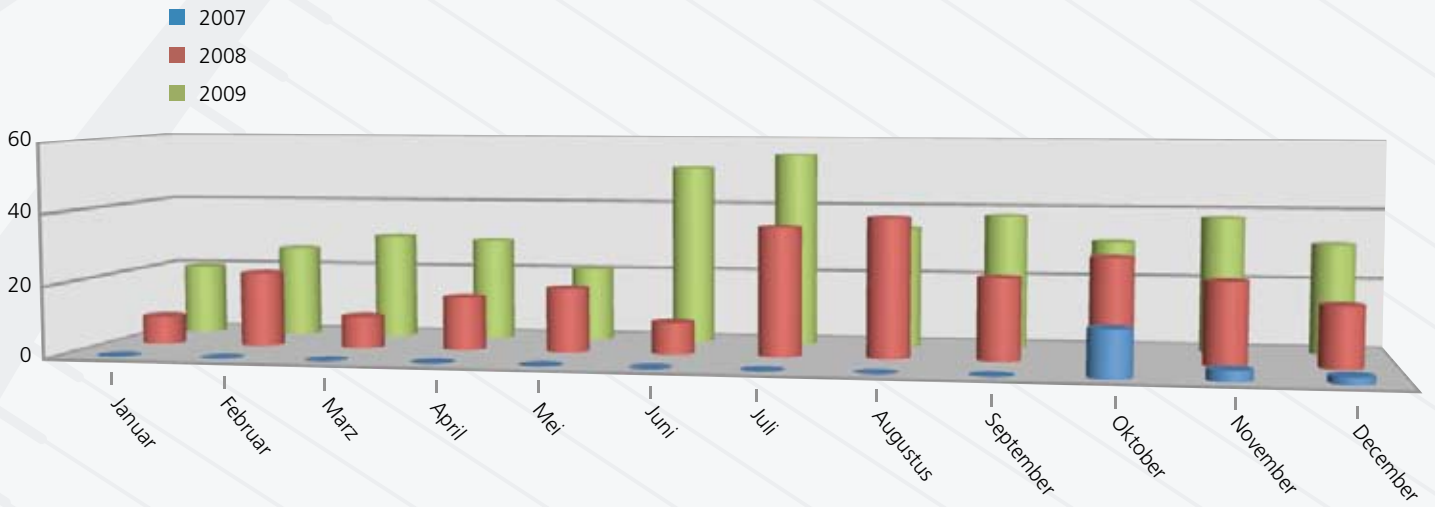
In de werkgroep binnenvaart van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in Genève (UN ECE) werd op voorstel van Servië een enquête onder de leden gehouden aangaande de harmonisatie van de Avarij-Grosse-Regels op de Rijn en de Donau. In de Rijnvaart worden veelal de Avarij-Grosse-Regels van de IVR overeengekomen (in Nederland zelfs verankerd in Boek 8 BW), terwijl op de Donau veelal de betreffende regels van de Bratislava Conventie worden gehanteerd. Op de enquête van de UNECE werd door diverse landen in principe positief gereageerd ten aanzien van een harmonisatie op basis van de werkzaamheden van de IVR. Op uitnodiging van de UN ECE nam de IVR in November deel aan de vergadering van de betreffende werkgroep in Genève.



Total Damage Prevention Inspections carried out per year



Number of Steering engine inspections carried out up to 2009



4. Juridische belangenbehartiging

Op juridisch terrein houdt de IVR zich met name bezig met vervoerrechtelijke en aansprakelijkheidsrechtelijke onderwerpen. Deze worden onder leiding van de Juridische Commissie regelmatig in bredere kring in de geïnstitutionaliseerde reeks van Colloquia behandeld. In Januari 2009 vond in Praag het 6^e IVR-Colloquium plaats, waaraan talrijke deelnemers uit diverse Europese landen gedurende twee dagen over relevante juridische onderwerpen debatteerden (inhoudelijk werd hierover reeds in het jaarverslag 2008 bericht).

4.1. Harmonisatie van het vervoer- en aansprakelijkheidsrecht

4.1.1. Goederenvervoerrecht en uniforme vervoercondities

Na het brede inwerkingtreden van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) (eind 2009 14 Verdragstaten: zie overzicht ratificaties in bijlage) werden door de Juridische Commissie in het verlengde van dit verdrag uniforme vervoercondities (IVTB) uitgewerkt. De IVTB werden in het 6^e IVR-Colloquium in Januari 2009 in Praag officieel geïntroduceerd.

Aan het einde van het jaar werd gewerkt aan een vertaling van deze condities in de Engelse, Franse en Nederlandse taal met het oog op een brede Europese toepassing van deze voorwaarden.

4.1.2. Voorstel voor een Verordening aangaande de rechten van reizigers in de zee- en binnenvaart COM (2008)816

De Europese Commissie lanceerde in 2008 een voorstel voor een verordening met betrekking tot de rechten van reizigers, die met name de bescherming van de rechten van invalide reizigers beoogt. IVR en EBU hebben gezamenlijk aan de Raad en het Parlement wijzigingsvoorstellen aangeboden, teneinde rekening te houden met de bijzondere positie van de binnenvaart. In de laatste vergadering van de Raad werd over het voorstel voor een verordening politieke overeenstemming bereikt waarbij de bedenkingen van de binnenvaart dienaangaande werden gehonoreerd dat kleinere schepen zullen worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening. Een algehele uitsluiting van de binnenvaart van het toepassingsgebied wordt tegen de achtergrond van de bescherming van de rechten van consumenten en gebruikers niet verwacht.

4.2. Aansprakelijkheidsrecht

4.2.1. Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)

De IVR nam in het verslagjaar deel aan de verdere onderhandelingen met betrekking tot de wijziging van het CLNI-verdrag bij de CCR. Zij onverhandigde tevens aan de bij de onderhandelingen betrokken regeringsexperts twee uitgebreide posities, die betrekking hebben op de voorgestelde wijzigingen alsmede hun uitwerkingen op de verzekeraarbaarheid van de betrokken risico's. De oorspronkelijk in Oktober 2009 geplande Diplomatieke Conferentie met betrekking tot de vaststelling van het additionele protocol bij het CLNI-verdrag werd door de CCR onder meer in verband met de uitwerkingen van de crisis op de binnenvaart uitgesteld.

4.2.2. Verzekeraarbaarheid van de voorgestelde wijzigingen en analyse van de verzekeringsmarkt

Op voorstel van de Juridische Commissie werd in het verslagjaar een werkgroep ingesteld, die zich met de uitwerkingen van de beoogde wijzigingen van het CLNI-verdrag op de verzekeraarbaarheid en de verzekeringspremies bezig hield. De werkgroep had tot doel om aan de bij de onderhandelingen betrokken regeringsvertegenwoordigers meer inzage in de uitwerkingen van de voorgestelde wijzigingen met name ten aanzien van de verhoging van de aansprakelijkheidslimieten op de verzekeraarbaarheid en de verzekeringspremies te bieden, waarom de IVR door de werkgroep van de CCR werd verzocht. Ter voorbereiding op de verdere politieke discussie werd een analyse van de verzekeringsmarkt in de binnenvaart uitgewerkt, die aan de betrokken personen werd aangeboden.

FORUMROL

1. IVR-Congres 2009 in Bordeaux

Op 28 en 29 Mai vond het IVR-Congres 2009 in Bordeaux plaats. Daarbij werd het voorzitterschap door Georg Hötte overgedragen aan zijn Franse collega in het bestuur, Jeffrey Piarrat, vertegenwoordiger van de Franse redersvereniging CAF. Aan de bijeenkomst namen 205 vertegenwoordigers van scheepvaart, verzekering, scheepsexpertise en aanverwante sectoren uit tal van Europese landen deel. Op de eerste congresdag vergaderden de Avarij-Commissie en de Raad van Beheer. In de namiddag vond onder leiding van de heer Ir. Teun Muller een workshop over het onderwerp „Speciale transporten in de binnenvaart” plaats.



2. Workshop Speciale transporten in de binnenvaart

Binnenschepen zijn reeds sinds lange tijd vervoermiddelen per uitstek voor het vervoer van gevaarlijke goederen, massagoederen en containers. De binnenvaart heeft zich op die terreinen op grond van de grote laadcapaciteiten, betrouwbaarheid alsmede in vergelijking met weg en spoor aanzienlijk goedkopere kosten ontwikkeld als een favoriet alternatief. Binnenvaart staat vanwege zijn betrouwbaarheid en calculeerbaarheid ook bekend als de ideale partner bij „just in time“-oplossingen. Het vervoer per binnenschip is bovendien op grond van de lage CO²-emissies en het lage energieverbruik in verhouding tot de vervoerde volumina de milieuvriendelijkste en tevens veiligste vervoermodaliteit.

Binnenschepen spelen echter ook op het gebied van speciale en zware transporten een bijzondere rol. Tal van ondernemingen heeft zich op dat terrein gespecialiseerd en biedt zijn diensten aan voor de meest uiteenlopende transporten. Voorbeelden daarvan zijn het vervoer van turbines en reactoren op de Rijn (zie foto's) of het vervoer van Airbus onderdelen op de Garonne. In de workshop werden aan de hand van concrete voorbeelden de praktische vragen met betrekking tot speciale transporten op waterwegen, zoals bij voorbeeld inzet en beschikbaarheid van adequaat materiaal behandeld. In een tweede sessie werd ingegaan op het verzekeren van speciale transporten alsmede op technische aspecten bij de organisatie en voorbereiding van speciale transporten. Zo werd door de heer Daniel Boutonnet, Directeur Airbus Transport International (ATI), uitvoerig ingegaan op de logistieke uitdagingen waarmee een verlader zich geconfronteerd ziet bij de organisatie van een dergelijk transport. Aan de hand van genoemd voorbeeld konden de talrijke organisatorische aspecten, die samen met de vervoerder moeten worden opgelost, worden belicht. Tegelijkertijd werd duidelijk dat met name het vervoer per binnenschip tal van voordelen bij speciale transporten biedt. Met name bij grote volumina, afmetingen of gewichten stuiten andere vervoermodaliteiten snel aan hun grenzen, terwijl dergelijke aspecten voor de binnenvaart vaak geen eens uitzonderlijk zijn. Vele transporten zijn slechts per binnenschip mogelijk. De binnenvaart verzekert daarmee de verzorging van fabrieken en productieplaatsen ook op minder gunstig gelegen plaatsen.

De succesvolle organisatie van speciale transporten hangt in grote mate af van een zorgvuldige technische voorbereiding zoals in de workshop werd toegelicht. Door de voorzitter van

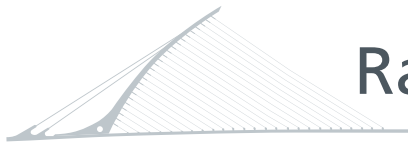
de Technische Commissie, Ir. Carlos Maenhout, werd verduidelijkt, dat aspecten zoals sterkte en stabiliteit van het schip daarbij van bijzondere betekenis zijn teneinde een dergelijk transport zonder problemen door te kunnen voeren. Indien en voor zover het transport succesvol wordt voorbereid en uitgevoerd, speelt de verzekering natuurlijk slechts een ondergeschikte rol. Zoals uit verzekeringsperspectief door Bertrand Guillocher werd toegelicht, is dit meestal het geval, hetgeen de conclusie rechtvaardigt dat zich binnenvaart bij uitstek leent voor het speciale transporten en daarbij al veilige vervoersmodaliteit bekend staat.

Teneinde de binnenvaart in de toekomst nog sterker bij de uitvoering van speciale transporten in te zetten en haar natuurlijke voordelen beter te kunnen benutten werd in de conclusies voorgesteld om een studie over het potentieel van de binnenvaart op dat gebied uit te laten voeren. De voor de goedkeuring van speciale transporten op de weg en het spoor competente autoriteiten zouden moeten worden verplicht om voor elke vergunningverlening te onderzoeken of een dergelijk transport op waterwegen mogelijk is en onder afweging van genoemde voordelen desnoods voor te schrijven.

Kwaliteitsmanagement

De IVR was ook in 2009 gecertificeerd op basis van de norm ISO 9001:2000.





Rapport annuel 2009^{FR}

„BUILDING BRIDGES“ - CONSTRUIRE DES PONTS

Général

L'IVR est caractérisée par un cercle unique de membres qui regroupe les représentants de la navigation fluviale, des assureurs de transport, de l'expertise navale et des secteurs rattachés qui y coopèrent sur un niveau international. Conformément aux statuts de l'association, l'IVR est une organisation professionnelle qui représente les objectifs communs des secteurs susnommés. Les membres de l'association se rencontrent chaque année pour un échange mutuel d'expériences et d'informations et pour l'approbation de la stratégie de l'association.

L'organisation du congrès annuel a eu lieu du 27 au 29 mai à Bordeaux. Lors de la 68e Assemblée Générale M. Jeffrey PIARRAT, représentant de la navigation fluviale française, a été élu président par les membres de l'association et a succédé à M. Georg HÖTTE. M. Philippe GRULOIS, représentant de la navigation fluviale belge, a été nommé Vice-Président.

Lors de l'Assemblée Générale les présidents des commissions ont fait leur rapport sur les activités de l'association lors de la période d'exercice. Les sujets traités seront soulignés individuellement lors du Rapport Annuel.

La stratégie 2005-2010, qui a été approuvée par l'Assemblée Générale, représentait le cadre des activités des commissions et de la direction.

M. Pawel STELMASZCZYK, chef de l'unité de navigation fluviale de la Direction Générale Energie et Transport de la Commission Européenne à Bruxelles, a tenu un discours sur les: “Défis de la future politique de transport européenne et le rôle de la navigation fluviale” sur invitation de l'IVR.

Coopération internationale

En raison de l'échéance de la stratégie actuelle, le Comité de Direction et la direction ont pris des initiatives pour le renouvellement de cette stratégie qui sera soumise pour approbation à l'Assemblée Générale en 2010. L'avis des commissions a été demandé par rapport à leur rôle futur dans le cadre de la nouvelle stratégie, afin de répondre aux besoins des membres lors de la décade prochaine. Le monde

de la navigation fluviale et des secteurs rattachés – l'assurance et l'expertise – est en mutation sur différents niveaux. Des développements d'ordre institutionnel, juridique et politique demandent des actions proactives de la part des secteurs concernés. Alors que les organisations membres agissent surtout sur le niveau national, l'IVR a le devoir de stimuler les développements globaux sur différents niveaux internationaux. La responsabilité de l'IVR est de promouvoir la représentation des intérêts de ses membres dans les domaines qui sont définis dans la stratégie et de surveiller la réalisation des objectifs pris.

La coopération avec les institutions internationales concernées a pu être intensifiée au cours de l'année d'exercice. Etant sous le patronage de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) à Strasbourg et possédant un statut d'observateur auprès de cette Commission la collaboration dans différents domaines a pu être institutionnalisée.

Afin de formaliser d'autre part la collaboration avec la Commission du Danube à Budapest, l'IVR a fait il y a plusieurs années, une demande pour l'assignation d'un statut d'observateur auprès de cette Commission, qui est encore en consultation.

Les représentants de la Commission Européenne à Bruxelles ont été présents lors du 6ieme Colloque de l'IVR en janvier à Prague et lors de l'Assemblée Générale en mai à Bordeaux.

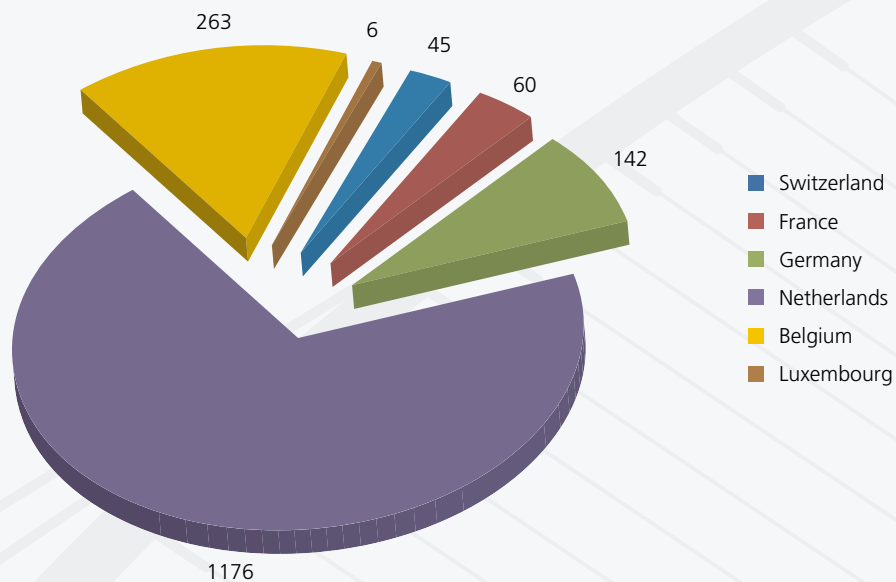
En plus différentes négociations ont été menées avec les représentants de la Commission sur le sujet d'une administration centrale des données de bateaux.

L'IVR a été invitée lors de l'année d'exercice pour participer aux délibérations dans le cadre du groupe de travail des transports par voie navigable du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (UN ECE) à Genève.

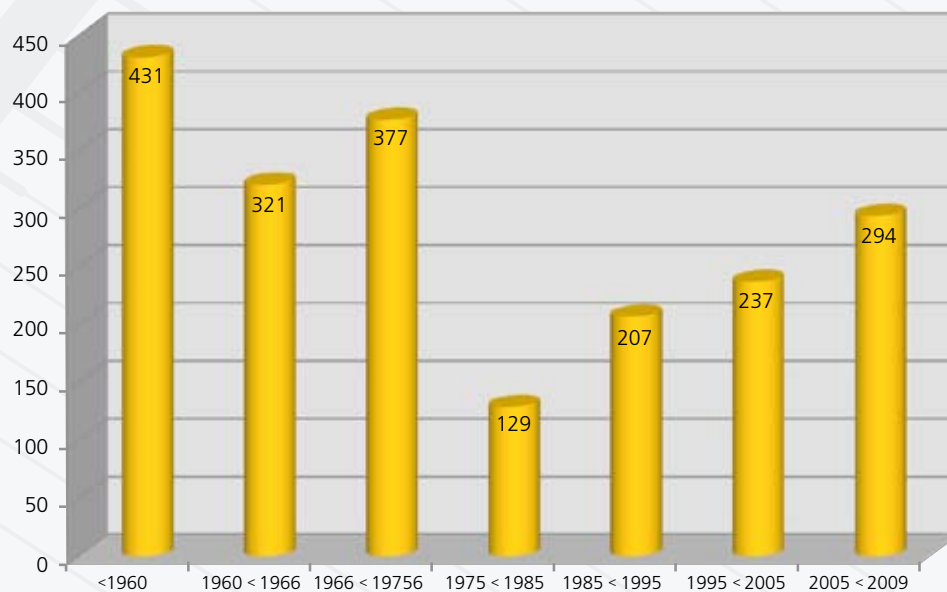
Dans le cadre de la collaboration avec d'autres organisations internationales, la Secrétaire Générale de l'IVR a participé en septembre 2009 à la rencontre annuelle de l'International Union of Marine Insurance (IUMI) à Bruges.

La coopération avec le "Verein für die europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen" (VBW) a pu être

Newly built Vessels by country (2000-2009)



Years of construction Western European Tankfleet (Tank Vessels, Push Tank Barge, Tank Lighter)



intensifiée grâce à l'adhérence du 'Rechtsausschuss' du VBW dans la Commission Juridique de l'IVR.

Données personnelles

Dans le domaine du personnel l'IVR a pris congé en mars – après un service d'emploi de onze ans – de son Secrétaire Technique précédent, Fred WESTERDIJK, qui hélas est décédé subitement peu après sa prise de retraite. Monsieur Henk ARNTZ l'a succédé dans la fonction de Secrétaire Technique.

Madame Josée KAMPHUIS a célébré son 30ième anniversaire de service d'emploi de l'IVR.

ACTIVITES PRINCIPALES

1. Enregistrement des bateaux

La gestion centrale et la publication des données des bateaux enregistrés dans de nombreux pays européens sont considérées d'ores et déjà comme activité prioritaire de l'association. Elles représentent un des piliers primaires qui constituent la base des devoirs de l'IVR.

Dans le cadre de l'introduction des services d'informations pour la navigation fluviale (RIS) et du numéro d'identification unique des bateaux intérieurs, des discussions sur l'administration centrale des données des bateaux ont été menées au niveau européen. Soutenue par de nombreuses années d'expériences, l'IVR a offert sa collaboration aux institutions nationales et internationales, notamment la Commission Européenne et ses états membres.

L'IVR s'efforce pour assurer la disponibilité des données actuelles de bateaux au service des groupes intéressés, raison pour laquelle elle s'engage en faveur d'une gestion centrale de la banque de données de bateaux et d'une publication de ces données au service de tiers. Au cours de l'année d'exercice les données de bateaux ont été mises à disposition sous forme de publications standardisées et de livraisons sur mesure.

Des statistiques actuelles ont pu fournir les renseignements nécessaires sur les développements des flottes fluviales lors de l'année d'exercice.

Tandis que la navigation fluviale a été touchée sévèrement par les effets de la crise économique, la flotte fluviale a augmenté par 236 constructions nouvelles de bateaux. Ce développement et les dimensions croissantes des nouvelles

constructions ont renforcé les effets de la surcapacité dans le domaine du transport de marchandises dans la navigation fluviale. Depuis l'an 2000 la dimension moyenne d'un bateau à cargaison sèche a augmenté par 900 tonnes et d'un bateau citerne par 1300 tonnes.

En outre les statistiques fournissent dans le domaine de la navigation citernière un aperçu sur le progrès de la transition sur double paroi. A base des données les plus récentes le nombre actuel de bateaux à double parois s'élève à 703. Les étapes de transition de paroi simple à paroi double doivent être accomplies avant 2018, par suite aux règlements de sécurité arrêtés il y a plusieurs années par les autorités. Grâce à son niveau de sécurité élevé, la flotte de bateaux citernes européenne est la modalité de transport qui possède le plus haut niveau de sureté pour le transport de marchandises dangereuses.

2. Prévention de dommages

Grâce à l'appui de ses experts agrées et de son Secrétariat technique, l'IVR est munie d'un potentiel important de connaissances dans le domaine de l'expertise et de la technique navales et de l'assurance des coques. Cette expertise est vastement utilisée au service des secteurs de la navigation et de l'assurance et a contribué à l'introduction d'un nombre des mesures dans le domaine de la prévention des dommages.

2.1. Examen en prévention des dommages

L'inspection pour la prévention des dommages qui a été développée il y a quelques années, a été soumise à une évaluation des critères appliqués pendant les examens à bord. Une révision de la liste de contrôle en a résulté lors de l'année d'exercice. La nouvelle liste de contrôle qui fonde sur des procédures simplifiées a été introduite lors de la seconde partie de l'année. Dans le but d'une mise en œuvre plus large de l'inspection en prévention des dommages les discussions concernant la révision de la liste de contrôle seront poursuivies.

2.2. Inspection des installations de gouverne

En résultat d'une modification du Règlement de Visite des Bateaux sur le Rhin qui est entrée en vigueur au 1 avril 2007, un contrôle régulier des installations de gouverne est à effectuer à base tri-annuel par un expert. En conséquence l'IVR a pris l'initiative de développer communément avec les



fabricants et fournisseurs d'installations de gouverne des critères uniformes des inspections, permettant un niveau comparable de l'exécution des inspections. Une liste de contrôle a été développée définissant les critères pour les inspections des installations de gouverne qui a été arrêtée au cours de l'année d'exercice. Par l'attribution d'un certificat l'IVR atteste que l'installation de gouverne répond critères arrêtés

2.3. Enregistrement des dommages de moteurs (ERS)

Il y a quelques années les assureurs représentés au sein de l'IVR ont pris l'initiative d'introduire un système d'enregistrement des dommages de moteurs gérer de manière centrale. Au moyen de données statistiques des analyses sur les dommages sont élaborées et des recommandations sont faites par le secrétariat technique à l'adresse des participants du programme. A l'aide d'un „early warning system“ les dommages sur certains types de moteurs peuvent être reconnus rapidement et des mesures appropriées peuvent être prises. Dans le but d'étendre la participation sur un niveau international une simplification du système est recherchée.

2.4. Fondation NBKB

Lors de l'année d'exercice le gouvernement néerlandais a réexaminé la décision prise par rapport à la privatisation des tâches d'exécution des inspections officielles de bateaux. Au cours de 2009 la décision antérieure a été confirmée finalement et les examens de bateaux y inclus la délivrance officielle du certificat de visite seront cédées au marché libre, avec une différenciation des tâches pour les bateaux citernes, la cargaison sèche et les bateaux à passagers. En vertu de cette décision gouvernementale, la fondation Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), qui a été fondée par l'IVR conjointement avec le secteur de la navigation, l'assurance et un grand nombre d'experts néerlandais, envisage de se qualifier dans le cadre du transfert des tâches pour l'exécution des visites de la cargaison sèche y inclus la délivrance du certificat de visite officiel pour ce secteur. Dans ce but les efforts au niveau du développement et de la réalisation des normes nécessaires ont été continués. Après ce retard la transmission officielle de toutes les activités au niveau de l'inspection des bateaux est prévue pour début 2011 à l'aide de l'attribution d'un mandat. La responsabilité finale pour la délivrance du certificat de visite reste auprès de l'Inspectie Verkeer en Waterstaat' (IVW)
En dépit du retard dans le processus décisionnel une

attention particulière a été portée à la formation des experts en préparation des inspections de sécurité futures qui doivent être exécutées à la base des règlements officiels.

L'IVR ayant des expériences sur le niveau de la privatisation, a été contactée par les autorités françaises demandant son conseil pour leur projet de privatiser certaines parties de l'inspection officielle.

2.1. Conseils techniques

En dehors de ces mesures de prévention spécifiques, le Secrétariat Technique a conseillé sur d'autres sujets techniques, comme par exemple les conséquences résultant de l'introduction d'un carburant à faible teneur en soufre pour moteurs de bateaux.

L'IVR envisage d'étendre ses activités de conseil en expertise technique pour servir ses membres au-delà de son engagement au niveau de la prévention des dommages.

3. Avarie Commune

3.1. Matériel de sauvetage sur les Rhin et les autres voies navigables

En conclusion de l'atelier "Barrages des voies fluviales résultant de calamités" qui a eu lieu dans le cadre du congrès de l'IVR 2008 à Berlin, la nécessité pour inventorier la disponibilité de matériaux de sauvetage appropriés pour assurer l'élimination rapide de calamités a été soulignée. Dans l'intérêt des secteurs représentés en son sein, l'IVR a consenti d'assister la CCNR et ses états membres avec la réalisation et l'application des conclusions de cet atelier. La CCNR a approuvé le contenu d'un projet élaboré dans un petit groupe de travail. Par suite à cette décision des actions concrètes pour l'enregistrement du matériel de sauvetage disponibles seront entamées prochainement.

3.2. Séparation du contrat de désensablement/d'assistance existant

Lors de l'année passée l'IVR a été informée sur les problèmes au niveau du calcul des rémunérations en cas d'une assistance collégiale de désensablement. Sur décision de la Commission des Avaries un groupe de travail a été installé pour l'étude des propositions de modification du contrat de désensablement et d'assistance existant. Le contrat de désensablement/d'assistance a été adapté par suite au retrait des tarifs recommandés par l'IVR pour ces cas.

Les mutations suggérées résultent en principe en:

- une séparation du contrat de désensablement et d'assistance existant dans un contrat de désensablement pour l'assistance collégiale et un nouveau contrat d'assistance pour les autres cas d'assistance
- une suppression de la référence à l'article 13 de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance dans l'article 1 du contrat de désensablement et l'indication d'autres critères de référence.

Avec prise en compte d'un arrêt prononcé par la Chambre d'Appel de la CCNR, les contrats nommés ont été révisés par la Commission Juridique lors de l'année d'exercice et seront publiés prochainement dans leur version modifiée.

3.3. Harmonisation des règles d'avarie-commune sur le Rhin et le Danube

Au sein du groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (UN ECE) à Genève, une enquête a été tenue sur demande de la Serbie parmi les membres du comité sur l'harmonisation des Règles d'Avarie-Commune sur le Rhin et le Danube. Dans la Navigation Rhénane les parties conviennent d'habitude des Règles d'Avarie-Commune IVR (aux Pays-Bas même ancré dans le Livre 8 du Code Civil), tandis que sur le Danube les règles de la Convention de Bratislava sont toujours appliquées. Les divers pays se sont prononcés en principe en faveur d'une harmonisation à base de l'oeuvre de l'IVR. Sur invitation de l'UN ECE l'IVR a participé en novembre à une réunion du comité de travail à Genève.

4. Représentation des intérêts juridiques

Dans le domaine juridique l'IVR est particulièrement concernée par les sujets de la responsabilité et du droit de transport. Ces sujets sont traités sous la direction de la Commission Juridique lors des séries institutionnalisées de Colloques juridiques. En janvier 2009 le 6ième Colloque-IVR a été organisé à Prague, accueillant un grand nombre de participants de nombreux pays de l'Europe qui ont discuté pendant deux jours de sujets juridiques importants(voir Rapport Annuel 2008 pour un aperçu des sujets traités).

4.1. Harmonisation du droit de transport et de responsabilité

4.1.1. Droit de transport de marchandises et conditions de transport uniformes

Après l'entrée en vigueur générale de la Convention de Budapest relatif au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) (fin 2009 avec 14 états signataires: voir tableau des ratifications en annexe) des conditions de transport uniformes (IVTB) ont été élaborées par la Commission Juridique en accord avec cette Convention. L'introduction officielle des conditions IVTB a eu lieu lors du 6ième Colloque-IVR en janvier à Prague.

Fin 2009 une traduction de ces conditions en anglais, français et néerlandais a été réalisée pour permettre une large application européenne des conditions.

4.1.2. Projet de règlement relatif aux droits de transport de personnes par mer ou navigation intérieure COM (2008)816

La Commission Européenne a relancé en 2009 un projet de règlement pour le transport de personnes, visant notamment à la protection des droits de personnes invalides. L'IVR et l'UENF ont présenté conjointement une proposition de modification au Conseil et Parlement afin que la position de la navigation fluviale soit prise en compte. Lors de la dernière réunion du Conseil on est arrivé à un accord politique sur ce projet de règlement qui tient compte des objections de la navigation fluviale en assurant que les petits bateaux seront exclus du champ d'application de ce règlement. Une exclusion totale de la navigation fluviale est peu probable dans le contexte de la protection des droits des consommateurs et utilisateurs.

4.2 Droit de responsabilité

4.2.1. Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité dans la navigation intérieure (CLNI)

L'IVR a participé lors de l'année d'exercice à des nouvelles négociations concernant la modification de la Convention CLNI de la CCNR. A cette occasion elle a également transmis aux représentants gouvernementaux participant aux négociations deux prises de position détaillées qui font référence aux projets de modifications et aux conséquences pour l'assurabilité des risques y relatives.



L'organisation de la Conférence Diplomatique pour l'établissement du protocole additionnel de la Convention CLNI a été ajournée par la CCNR en raison des effets de la crise sur la navigation fluviale.

4.2.2. Assurabilité des modifications prévues et analyse du marché de l'assurance

Un groupe de travail a été installé sur proposition de la Commission Juridique lors de l'année d'exercice pour discuter des conséquences des modifications de la Convention CLNI sur l'assurabilité et les primes d'assurance.

Le groupe de travail avait comme but d'informer les représentants gouvernementaux participant aux négociations sur les effets des modifications proposées, notamment par rapport à l'augmentation des limites de responsabilité sur l'assurabilité et les primes d'assurance. L'IVR y a assisté pour soumettre les données correspondantes. En préparation de la discussion politique une analyse du marché de l'assurance a été réalisée qui a été soumise aux personnes concernées.



FORUM

1. Congrès-IVR 2009 à Bordeaux

Le Congrès-IVR 2009 a eu lieu au 28 et 29 mai à Bordeaux. A cette occasion M. Georg HÖTTE a cédé la présidence à son successeur et collègue français au sein du Comité de Direction, M. Jeffrey PIARRAT, qui représente le Comité des armateurs fluviaux français (CAF) dans les organes de l'IVR. L'évènement a accueilli 205 représentants de la navigation fluviale, assurance expertise navale et secteurs rattachés de divers pays européens. Lors du premier jour de congrès les réunions de la Commission des Avaries et du Conseil d'Administration ont eu lieu et lors de la session d'après-midi un atelier a été consacré au thème de „Transports spéciaux en navigation fluviale “ qui était sous la direction de Monsieur Teun MULLER.

2. Workshop Transports spéciaux en navigation fluviale

Les bateaux fluviaux sont depuis longtemps considérés comme moyen de transport éminent pour le transport de matières dangereuses, produits en masse et conteneurs. La navigation fluviale s'est développée grâce à sa large capacité de chargement, sa fiabilité et comparée au transport ferroviaire ses coûts de transport considérablement inférieurs aux autres modes de transport. Etant fiable et économique la navigation fluviale est également reconnue comme partenaire idéal au niveau des solutions „just in time“. Le transport par bateau intérieur est d'autre part grâce à sa faible émission de CO2 et sa faible consommation énergétique en proportion aux volumes transportés, la modalité de transport qui offre la plus haute protection de l'environnement et le plus de sécurité.

Mais les bateaux intérieurs jouent un rôle aussi important au niveau des transports lourds spéciaux. Un grand nombre d'entreprises se sont spécialisées dans ce domaine et offrent des services de transport variés. Des exemples sont le transport de turbines et réacteurs sur le Rhin (voir photos) et le transport de pièces de construction de l'Airbus sur la Garonne.

Lors de l'atelier des questions pratiques sur les transports spéciaux par voie navigable ont été traitées à base d'exemples concrets, tels que l'exploitation et la disponibilité de matériel approprié.

Dans la seconde partie de l'atelier les questions par rapport à l'assurance des transports spéciaux et les aspects



techniques concernant l'organisation et la préparation des transports ont été discutés.

Monsieur Daniel BOUTONNET, Directeur Airbus Transport International (ATI), a souligné les défis logistiques que le transporteur rencontre lors de l'organisation d'un transport spécial. A base des exemples nommés la diversité des aspects organisationnels a pu être exposée et à la fois le grand nombre des avantages pour les transports spéciaux par bateau fluvial ont pu être démontrés. Notamment la grandeur du volume, les dimensions et le poids posent des problèmes aux autres modalités de transport, tandis que ces aspects ne sont guère exceptionnels dans la navigation fluviale. Une grande partie de ces transports ne sont réalisables que par bateau fluvial. La navigation fluviale peut ainsi desservir les industries et les sites de production même à des endroits moins favorables du point de vue emplacement.

Le succès des transport spéciaux dépend en majeure partie d'une organisation technique soigneusement préparée. M. Carlos MAENHOUT, président de la Commission Technique a expliqué dans sa présentation les aspects concernant la résistance et la stabilité du bateau qui sont d'une importance particulière pour assurer la réussite des transports spéciaux. Au cas où la préparation et l'exécution se déroulent sans problèmes, l'assurance de ces transports

est d'importance subordonnée. Selon l'exposé qu'a fait par Monsieur Bertrand GUILLOCHER de la part de l'assurance, la plupart de ces transports arrivent à destination sans problèmes ce qui permet de conclure que la navigation fluviale est le moyen de transport par excellence pour ce genre ce qui confirme sa renommée du point de vue sécurité.

Dans le but d'augmenter l'usage des bateaux fluviaux pour les futurs transports fluviaux et de profiter ainsi de ses avantages naturels, il est proposé en conclusion de faire une étude sur le potentiel que la navigation fluviale peut rendre disponible dans ce domaine.

Les autorités responsables au niveau de l'attribution d'autorisations pour les transports spéciaux par route ou fer, devraient être obligées au préalable d'inventorier les possibilités de transport par voie navigable et le cas échéant prescrire ce mode de transport, vus les avantages qu'il peut offrir

Management d'assurance de qualité

La certification à base de la norme ISO 9901:2000 a été prolongé en 2009.

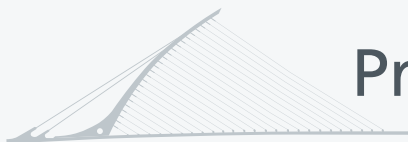
Legal Instruments in the field of Inland Water Transport

Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)

Participants	Signature	Ratification	Entry into Force
Belgium	22 June 2001	10 October 2008	1 December 2008
Bulgaria	22 June 2001	19 April 2006	1 August 2006
Croatia	22 June 2001	7 December 2004	1 April 2005
Czech Republic	22 June 2001	14 November 2005	1 March 2006
France	22 June 2001	11 May 2007	1 September 2007
Germany	22 June 2001	10 July 2007	1 November 2007
Hungary	22 June 2001	7 May 2002	1 April 2005
Luxembourg	6 September 2001	25 March 2004	1 April 2005
Moldova	21 December 2001		1 August 2008
Netherlands	22 June 2001	20 June 2006	1 October 2006
Poland	20 June 2002		
Portugal	22 June 2001		
Romania	31 July 2001	3 April 2004	1 April 2005
Russian Federation		11 April 2007	1 August 2007
Slovakia	22 June 2001	27 November 2007	1 March 2008
Switzerland	22 June 2001	13 May 2004	1 April 2005
Ukraine	20 June 2002		

In accordance with its article 34, paragraph 1, the Convention entered into force on 1 April 2005.

Source: UN-ECE



Profit and loss account

(amounts in EURO)	2009	2008	Budget 2009
PROFITS			
contributions	187.043	181.906	185.000
income sales and services	<u>323.002</u>	<u>364.890</u>	<u>298.500</u>
total income	510.045	546.796	483.500
costs sales and services	<u>-7.997</u>	<u>-16.979</u>	<u>-10.000</u>
GROSS MARGIN	502.048	529.817	473.500
EXPENSES			
wages and salaries	339.112	335.148	325.000
depreciation	13.247	14.504	15.000
other operating expenses	<u>98.836</u>	<u>134.497</u>	<u>133.480</u>
Total expenses	-451.195	-484.149	-473.480
financial profit and losses	<u>9.117</u>	<u>8.932</u>	<u>4.000</u>
RESULT	59.970	54.600	4.020

Balance sheet as at 31 december

(amounts in EURO)

ASSETS	2009	2008
FIXED ASSETS		
Tangible fixed assets		
equipment	14.779	23.152
CURRENT ASSETS		
Receivables		
-debtors	34.192	62.852
-other receivables and overflowing assets	<u>14.456</u>	<u>89.005</u>
	48.648	151.857
SECURITIES	36.141	35.110
CASH	<u>371.213</u>	<u>265.058</u>
TOTAL	<u><u>470.781</u></u>	<u><u>475.177</u></u>

(amounts in EURO)

EQUITY AND LIABILITY	2009	2008
Equity capital		
initial capital	95.620	95.620
other reserves	212.092	157.493
destination reserve	24.488	24.488
balance	<u>59.970</u>	<u>54.600</u>
	392.170	332.201
CURRENT LIABILITIES		
- creditors	21.394	60.478
- taxation / social security contributions	24.761	18.865
- other liabilities	<u>32.456</u>	<u>63.633</u>
	<u>78.611</u>	<u>142.976</u>
TOTAL	<u>470.781</u>	<u>475.177</u>

AUDITOR'S REPORT

INTRODUCTION

We have audited whether the accompanying abbreviated financial statements of IVR, Rotterdam, for the year 2009 have been derived consistently from the audited financial statements of IVR, for the year 2009. In our auditor's report dated 7 April 2010 we expressed an unqualified opinion on these financial statements. Management is responsible for the preparation of the abbreviated financial statements in accordance with the accounting policies as applied in the 2009 financial statements of IVR. Our responsibility is to express an opinion on these abbreviated financial statements.

SCOPE

We conducted our audit in accordance with Dutch law. This law requires that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance that the abbreviated financial statements have been derived consistently from the financial statements.

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

OPINION

In our opinion, these abbreviated financial statements have been derived consistently, in all material respects, from the financial statements.

EMPHASIS OF MATTER

For a better understanding of the company's financial position and results and the scope of our audit, we emphasize that the abbreviated financial statements should be read in conjunction with the unabridged financial statements, from which the abbreviated financial statements were derived and our unqualified auditors' report thereon dated 7 April 2010. Our opinion is not qualified in respect of this matter.

Rotterdam, 7 April 2010

MAZARS PAARDEKOOPER HOFFMAN N.V.

w.s. A. Bunschoten RA

Members/Mitglieder/Leden/Membres (1.4.2010)

Switzerland

Organisations

- Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenvirtschaft (SVS), Basel

Companies/individual members

- G. Baumgartner, Muttenz
- Benz Dr. Christian, Zürich
- Dr. Thomas Burckhardt, Basel
- E. Haltiner, Basel
- Swiss Reinsurance Company, Zürich

France

Organisations

- Comité des Armateurs Fluviaux, Paris
- F.F.S.A. Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Paris
- Bureau Veritas

Companies/individual members

- Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, Paris
- Filhet-Allard Maritime, Bordeaux
- Groupama Transport, Paris
- Guian S.A., Paris
- H. Jeanin, Paris
- J.M. Lemaire, Coutiches
- Mrs I. Roure, Nantes
- Société Fluviale d'Assurances – Marc Guian, Rueil Malmaison
- Voies Navigables de France, Béthune

Germany

Organisations

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

Companies/individual members

- Allianz Global Corporate & Speciality AG, Hamburg
- F. Barg, Düsseldorf
- Dipl. Ing. Thomas Bierwagen, Ludwigshafen
- Ing. F. Bungert, Lahnstein b. Koblenz
- Dabelstein & Passehl, Hamburg
- B. Dettmer Reederei GmbH & Co, Bremen
- Georg Duncker Versicherungen, Hamburg
- EuroShip Assekuranz GmbH & Co KG, Bad Friedrichshall
- Dr. M. Fischer, Frankfurt
- FS Schiffstechnik GmbH & Co KG, Duisburg
- Dipl.Ing. K. Gassner, Hannover/Berlin
- Germanischer Lloyd, Hamburg
- C. Gielisch GmbH, Düsseldorf
- Grosshans, Striepen & Altenburg, Rechtsanwälte und Notare, Duisburg
- D. Grotstollen, Duisburg
- Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg
- Artur Hahn & Petra Würsig, Duisburg-Ruhrort
- F. Hartmann, Mannheim
- O. Herbst, Hamburg
- Dr. H. Holland, Mannheim
- Imperial Schifffahrt GmbH & Co KG, Duisburg
- Reederei Jaegers GmbH, Duisburg
- M. Jaegers M., Duisburg
- JMS Joint Marine Service GmbH, Seevetal (Hittfeld)
- E. Joras, Duisburg
- Kiwitz, Koriath, Neumann, Rechtsanwälte und Notare, Duisburg
- Dipl.Ing. W.D. Knechten, Duisburg
- W. Landwehr, Duisburg
- Lauenburg Alsbener a.G., Lauenburg
- Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg
- Dipl. Ing. T. Lenz, Ludwigshafen/Rhein

- Marine Assekuranz GmbH, Hamburg
- Otto Maurer Assekuranz GmbH, Duisburg
- H. Moseler, Duisburg
- H. Petermann, Duisburg
- R. Petry, Mainz
- Stefan Pohl, Duisburg
- Carl Rehder GmbH, Seevetal (Hittfeld)
- Rhenus PartnerShip GmbH & Co KG, Duisburg
- K. Rupp, Mannheim
- D. Rüsen, Duisburg
- Segelken & Suchopar, Hamburg
- Chr. Teutsch, Düsseldorf
- Dr. J. Trost, Hamburg
- VSV Hannover, Hannover
- F. von Waldstein, Mannheim
- Dr. Dr. Thor von Waldstein, Mannheim
- Capt. B. Wehrmann, Regensburg
- K. Wolz, Gieselwind
- Zeller Associates Management, Hamburg

Netherlands

Organisations

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Rotterdam
- Federatie van Onderlinge Verzekeringsmaatschappijen in Nederland (FOV), Bunnik
- Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), Rotterdam
- Coöperatie Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale U.A (N.P.R.C.), Zwijndrecht
- Verbond van Verzekeraars Afd. Transport, Den Haag

Companies/ individual members

- ABN-AMRO, Rotterdam
- AKD Prinsen Advocaten, Rotterdam
- Alfa Laval, Breda
- Aon Hudig B.V., Rotterdam
- Arntz/van Helden, Rotterdam
- R.J.A. Balck B.V., Rotterdam
- Machinefabriek Bolier BV, Dordrecht
- Boonk van Leeuwen Advocaten, Rotterdam
- van der Bos & Boon Expertise, Rotterdam
- Mr J.W.L.M. ten Braak, Amsterdam
- Van Brink Rotterdam, Rotterdam
- BTS BV Bergings- en Transport Mij, Lelystad-Haven
- T. Bunschoten, Vinkeveen
- Carl Rehder Nederland BV, Zwijndrecht
- Concordia Holland Groep BV, Rotterdam
- Cunningham Lindsey Marine Surveyors, Rotterdam
- Advocatenkantoor Van Dam en Kruidenier, Rotterdam
- Mrs. E.J.C.M. Dérogée-van Roosmalen, Rotterdam
- R.H.A. van Dijk re, De Bult
- Machinefabriek Dolderman B.V., Dordrecht
- Doldrums BV, Rotterdam
- Dow Benelux Ltd, Terneuzen
- Dutch P & I Services B.V., Rotterdam
- H. van Duyvendijk & Zoon, Rotterdam
- Eelsing Expertises & Taxaties BV, IJmuiden
- J. Egas, Werkendam
- Eurobulk BV, Rotterdam
- FBT Sleep- en Bergingsbedrijf, Benden Leeuwen
- Mr. A.J. Franken, Den Haag
- Scheepswerf Gelia b.v., Nijmegen
- Gemeente Almelo, Almelo
- Gemeente Bergen op Zoom, Bergen op Zoom
- Gemeente Werkendam, Werkendam
- Havelaar & Van Stolk B.V., Rotterdam

- Havendienst Nijmegen, Nijmegen
- ING Bank Verzekeringen, Amsterdam
- Independent Risk Solutions BV, Rotterdam
- Sleepdienst en Bergingsbedrijf v/h Gebr. Janssen BV, Heerwaarden
- Jumelet Verhagen Advocaten, Rotterdam
- Van Kammen B.V., Rotterdam
- Klaassen Advocaten, Rotterdam
- Mr. E.C.E. Klinkhamer, Breda
- Knepelhout & Korhals Altes Advocaten, Rotterdam
- P.R.R. van Laak, Ridderkerk
- E.D. van der Laan, Moerdijk
- Lloyd's Register of Shipping, Rotterdam
- Industrie- en Havenschap Moerdijk, Moerdijk
- Sleep- en Bergingsbedrijf Multtraship, Terneuzen
- Navigo BV, Rotterdam
- Vereniging Noord Nederland U.A., Heerenveen
- Overvliet Assurantiemakelaars BV, Rotterdam
- Y.M.M. Ooykaas, Rotterdam
- Mr R.W.J.M. te Pas, Rotterdam
- Expertise- en Taxatiebureau v/h van Pelt & Co. B.V., Hardinxveld-Giessendam
- Post & Co (P & I) B.V., Rotterdam
- Rabobank Shipping, Rotterdam
- Rabo Binnenvaart Banken, Hardinxveld-Giessendam
- Raetsriver P & I BV, Rotterdam
- Van Rees Expertisebureau, Sliedrecht
- Van Rossenberg Advocaten, Rotterdam
- RuudTrans BV, Dordrecht
- A.C.G. Schoutens, Rotterdam
- Shell (Rhine Supply), Rotterdam
- Simmons & Simmons Advocaten en Notarissen, Rotterdam
- Smallegange, van Dam & van der Stelt, Rotterdam
- O. Slokkers B.V., H.I. Ambacht
- Gebr. Sluyter B.V., Rotterdam
- W.A.G. Snijders, Zwijndrecht
- J.P. Suijkerbuijk, Rotterdam
- Total Claim Management Group BV, Rotterdam
- Touw Holding BV, Rotterdam/Haren
- Van Traa Advocaten, Rotterdam
- Utiliq BV, Rotterdam
- Van der Velden Marine Systems, Krimpen a/d Lek
- M.D. Vermeer, Breda
- Expertisebureau Verschoor & Bras, Rotterdam
- Expertise- en Taxatiebureau Verweij & Hoebee, Amsterdam
- VPG Scheepsservice Nederland, Nijmegen
- De Waal BV, Werkendam
- Wambersie & Gompertz B.V., Rotterdam
- B.E.M. van Welzenes, Nijmegen
- Willis Corron Scheuer, Amsterdam
- J.E. Witjes, Nijmegen
- WRS Marine Inspections and Services BV, Ridderkerk
- Zeeland Seaports, Terneuzen
- Mr. R.C.A. van 't Zelfde, Rotterdam
- Mr. J.C. van Zuethem, Breda

Belgium

Organisations

- Unie der Continentale Vaart, Gent

Companies/individual members

- H.J.G.J. Arntz re, Beerse
- Assutrans International NV, Antwerpen
- Atlantis International Services SA, Waterloo
- Van der Avoirt N.V., Ingenieurs- en Expertisebureau, Wilrijk
- N.V. Belgibo, Antwerpen

- Bureau Berckmans, Kalmhout
- S.A. Bracht, Deckers & Mackelbert, Antwerpen
- Y. de Cocker, Antwerpen
- Concordia NV, Gent
- J. Conings, Merksem
- M. de Decker, Malle
- Mrs Mr. A. Deckers, Schilde
- Mr M. De Groof, De Groof & Verberck Advocaten, Antwerpen
- W. van Hemelen, Antwerpen
- H. Janssens, Merksem
- Kegels & Co, Antwerpen
- Kets Scheepvaart Pvba, Antwerpen
- Carlo Kokken, Merksem
- Jean Lecour, Merksem
- Mr. M. van Looveren, Antwerpen
- Naviga Mauretus NV, Antwerpen
- Naviglobe NV, Antwerpen
- F. Ponet, Antwerpen
- Roosendaal Keyzer Advocaten, Antwerpen
- Techmar International B.V., Brasschaat
- D. Six, Seenokkerzeel
- G. Uitterlinden, Deurne
- R. Verberck, De Groof & Verberck Advocaten, Antwerpen
- E. Verbergh, Sint-Gillis-Waas
- K.F. Verbergh, Schoten
- P. Verbergh, Merksem

Austria

Companies/individual members

- Dr. P. Csoklich, Wien
- W. Hollender, Wien

Hungary

Companies/individual members

- Euro Tankschiff KG, Budapest
- Gárdos, Fürdei, Mosonyi, Tomori, Budapest

Poland

Companies/individual members

- JG-Marine, Sopot

Serbia

Companies/individual members

- Veljko Kovacevic, Belgrade

Slovak Republic

Companies/individual members

- Dunaj Petrol Trade a.s., Komarno

Ukraine

Companies/individual members

- Ukrainian Danube Shipping Company, Izmail

United Kingdom

Companies/individual members

- CTC PLC Ltd, London
- E. Martin, Stroud Gloucestershire
- J.P. Morley, London
- M. Robinson, London
- The Shipowners Ltd, London

Organisations internationales/ internationale Organisationen/ internationale organisaties/ internationale organisations

- European Barge Union (EBU)

Organs/Organe/Organen/Organes

Conseil d'administration / Verwaltungsrat / Raad van Beheer / Board of Management

President: J. Piarrat
Vice President: Dr. Ph. Grulois

Schweiz: H. Amacker
France: B. Guillocher, J. Piarrat (President), E. Lallemand
Bundesrepublik Deutschland: G. Hötte, Dipl. Ing. P. Gottschall
Nederland: H.W. Mulder, Ir. T.G. Muller, H. de Jonge
België/Belgique: Dr. Ph. Grulois, Ing. D.A. van der Avoirt

Comite De Direction / Direktionsausschuss / Dagelijks Bestuur / Executive Committee

Schweiz: H. Amacker
France: B. Guillocher, Deputy: J. Piarrat
Bundesrepublik Deutschland: G. Hötte
Nederland: Ir. T.G. Muller, Deputy: H.W. Mulder
België/Belgique: Dr. Ph. Grulois

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

Schweiz: Dr. P. Reutlinger
France: Mrs. S. Duchène
Bundesrepublik Deutschland: H.-C. Kaune
Nederland: Mr. G. Mensink
België/Belgique: Vacant

Membre d'honneur / Ehrenmitglied / Ereid / Honorary Member

B. Wehrli
Mr. J.J.H. Gerritzen

Commission des Avaries / Havarie-Kommission / Avarij-commissie / General Average Committee

Chair: A. Winter

Schweiz: Vacant
France: A. Winter (Chairman)
Bundesrepublik Deutschland: E. Richter, M. König, R Schroeder
Nederland: A.C. van Eijken, V. van de Lest
België/Belgique: Vacant

Membres consultatifs / beratende Mitglieder / adviserende leden/ members:
Mr. J.J.H. Gerritzen

Commission Technique pour la Prevention des Dommages / Technische Kommission für Schadenverhütung / Technische Commissie voor Schadepreventie / Technical Committee for Damage Prevention

Chair: Ir. C. Maenhout

Schweiz: Vacant
France: E. Lallemand
Bundesrepublik Deutschland: Dipl. Ing. Th. Lenz, Th. Schuler
Nederland: L.A.W. de Bot, Mrs. J. Groeneveld, Mrs. L. de Groot, Jan Veenstra, F. Vlугter
België/Belgique: Ir. C. Maenhout (Chair)

Commission Juridique / Juristische Kommission / Juridische Commissie / Legal Committee (incl. VBW RA)

Chair: Mr. Ing. H.A.F. van der Werf
Vice-Chair : Chr. Hübner

Schweiz: Dr. T. Burckhardt, S. Erbe, Dr. P. Reutlinger
France: Dr. R. Garnon, Chr. Hübner (Vice-chair)
Bundesrepublik Deutschland: Dr. Th. Berrang, Mrs. Dr. B. Czerwenka, Dr. M. Fischer, Dr. S. Gerhard, Dr. Ph. Grulois, Dr. O. Hartenstein, Prof. Dr. Rolf Herber, M. Jaegers, H.-C. Kaune, Dr. W. Koriath, W. Kortus, J. Rusche, Dr. H. C. Schüler, Dr. J. Trost, F. von Waldstein
Nederland: Mr. G. Mensink, Mr. T. Roos, Prof. Dr. Mr. J. Simons, Mr. J. Vogelaar, Mr. F. de Vries Lentsch
België/Belgique: Mr. M. de Dekker, Mrs. L. Segers
Österreich: Dr. P. Csoklich
Ungarn : Dr. Z. Kovács

Commission Faits et Chiffres / Fakten und Zahlen Kommission / Feiten en Getallencommissie / Facts and Figures Committee

Chair: E. Spitzer

Schweiz: H. Amacker
France: Chr. Hübner, Mrs. C. Leleu
Bundesrepublik Deutschland: E. Spitzer (chair)
Nederland: H. Mulder
België/Belgique: vacant

Management/Sekretariat:

mr. Theresia K. Hacksteiner, Secretary General
Ing H.J.G.J. Arntz, Technical Secretary
Josée Kamphuis, Office Manager
Martine Wijnbelt, Registration/IT- department
René Bravenboer, Quality Manager - Assistant technical secretariat
Teuni van Vugt, Assistant technical secretariat
Miranda van der Brom, Assistant technical secretariat

Experts IVR/IPR - IVR/SVU-Experten – IVR/SPO-Experts – IVR/DPI-Experts

Deutschland:

- Gottschall P. Expertenbüro Petermann GmbH, Duisburg
- W. Landwehr, Duisburg
- Dipl. Ing.Th. Lenz, Experten- u. Ingenieurbüro Lenz & Bierwagen, Ludwigshafen
- R. Wohlers, Expertenbüro C. Gielsch, Düsseldorf

Nederland:

- R. Atsma, Zwartsluis
- M.B. Bakker, Vereniging Oranje u.a., Zwijndrecht
- J. van Bodegraven, Doldrums B.V., Rotterdam
- S. Boerema, efm onderlinge schepenverzekering u.a., Meppel
- R. Boerema, Expertisebureau Verschoor & Bras BV, Rotterdam
- Ing. A.M.J. Bruyninckx, H. van Duyvendijk & Zoon BV, Rotterdam
- H.C. Donkers, Expertise- en Taxatiebureau v/h Van Geest BV, Maasbracht
- Ing. J. Doorn, Expertisebureau Doorn BV, Rotterdam
- R. Ebeltsjes, Schepen Onderlinge Nederland u.a., Groningen
- J.H. van den Elshout, Expertise-, Taxatie- en Ingenieursbureau v/h Van Pelt & Co. B.V., Hardinxveld-Giessendam
- J. van Esch, Van der Bos & Boon Expertise, Barendrecht
- Ing. M. Geertman, efm onderlinge schepenverzekering u.a., Meppel
- H.A.N. Gravendeel, Doldrums BV, Rotterdam
- L.T. van Houweligen, D. Touw Expertise- en Ingenieursbureau BV, Rotterdam
- Ing. F.W.J.M. Jonkers, Doldrums B.V., Rotterdam
- G.M.B. Kos, Van Duyvendijk & Zn. BV, Rotterdam
- JA. Middelkoop, Expertise- en Taxatiebureau A. Middelkoop V.O.F., Nieuwendijk
- A.N. Miedema, Expertise- Taxatiebureau Verweij & Hoebee BV, Amsterdam
- J.P. Osseweijer, Expertise- Taxatiebureau Verweij & Hoebee,
- T.A.W. Ruitenber, efm onderlinge schepenverzekering u.a., Meppel
- J.G. Schenk, Expertise- Taxatiebureau Verweij & Hoebee, Amsterdam
- A.J. Schilder, Expertisebureau Verschoor & Bras BV, Rotterdam
- H.J.C. Scholte, D. Touw Expertise- en Ingenieursbureau BV, Rotterdam
- R.M. Simonides, Expertise- Taxatiebureau Verweij & Hoebee BV, Amsterdam
- J.U. Smits, Schepen Onderlinge Nederland u.a., Groningen
- B. Slagter, Arntz/van Helden BV, Rotterdam
- F.G.J. Slokkers, Doorn BV, Rotterdam
- W.A.G. Sniijders, Sniijders Expertises, Zwijndrecht
- J.P.E. Suijkerbuijk, JP Survey BV, Rotterdam
- R.J. Tempelaars, Vereniging Oranje u.a., H.I. Ambacht
- J.F.G. Verhoeven, Vereniging Oranje u.a., Zwijndrecht
- Ing., B.E. Verweij, Expertise- Taxatiebureau Verweij & Hoebee BV, Amsterdam
- F. Vlugter, Expertise- en Taxatiebureau Verschoor en Bras B.V., Rotterdam
- G.P. Voerman, efm onderlinge schepenverzekeringen u.a., Meppel
- R. Voskamp, Expertise- en Taxatiebureau Verweij & Hoebee, Amsterdam
- H.M.F. Vranken, Expertise- en Taxatiebureau v/h Van Geest BV, Maasbracht
- N.W. de Vries, Expertise-, Taxatie- en Ingenieursbureau v/h Van Pelt & Co. BV, Hardinxveld-Giessendam

België/Belgique:

- 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. Maenhout, BMT Techmar N.V., Brasschaat
- J.R.M.C. Peeters, BMT Techmar N.V., Brasschaat
- B. Storms, BMT Techmar N.V., Brasschaat
- P. Verlinden, BMT Techmar N.V., Brasschaat

France:

- L. Mercx, BMT Techmar N.V., Brasschaat

Sources:

Statistics:

IVR

Photo:

IVR

Western European Fleet (January 2010)

	Total		Switzerland		France	
	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage
General Cargo Vessel	6.561	7.311.765	16	32.966	958	490.129
Push Freight Barge	2.638	3.999.008	4	6.903	469	486.245
Lash Ship	131	96.712	0	0	0	0
Lighter	173	221.625	0	0	1	410
Tank Vessel	1.832	2.759.044	41	86.064	38	45.828
Push Tank Barge	172	251.031	1	2.073	76	114.412
Tank Lighter	31	8.869	0	0	0	0
Total	11.538	14.648.054	62	128.006	1.542	1.137.024
	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's
Push Barge	621	234.160	1	368	147	57.848
Tug	773	184.607	1	368	11	2.277
Push Tug	556	146.254	4	1.384	0	0
Total	1.950	565.021	6	2.120	158	60.125
	Number		Number		Number	
Passenger Vessel	1.808	0	61	0	7	0
Other	2.576	0	15	0	2	0

Source: IVR

Date: February/March

IVR is not responsible for errors and/or inadequacies

Germany (ZBBD)		Netherlands		Belgium		Luxemburg	
Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage
930	1.177.232	3.385	4.314.525	1.260	1.284.871	12	12.042
800	852.591	1.088	2.124.946	277	528.323	0	0
130	96.712	1	0	0	0	0	0
61	41.649	107	170.694	4	8.872	0	0
513	728.755	948	1.467.560	272	386.216	20	44.621
44	46.395	42	69.419	7	10.288	2	8.444
12	3.499	18	5.046	1	324	0	0
2.490	2.946.833	5.589	8.152.190	1.821	2.218.894	34	65.107
Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's	Number	Tot.kw's
207		176	118.112	79	46.417	11	11.415
142		585	133.930	33	47.734	1	298
79		400	120.743	67	21.685	6	2.442
428		1.161	372.785	179	115.836	18	14.155
Number		Number		Number		Number	
1.015	239.435	672	0	50	0	3	0
	0	2.429	0	125	0	5	0

IVR
Postbus 23210
3001 KE Rotterdam
Vasteland 12E
3011 BL Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 411 60 70
Fax: +31 (0)10 412 90 91

E-mail: info@ivr.nl
Internet: www.ivr.nl

IVR

