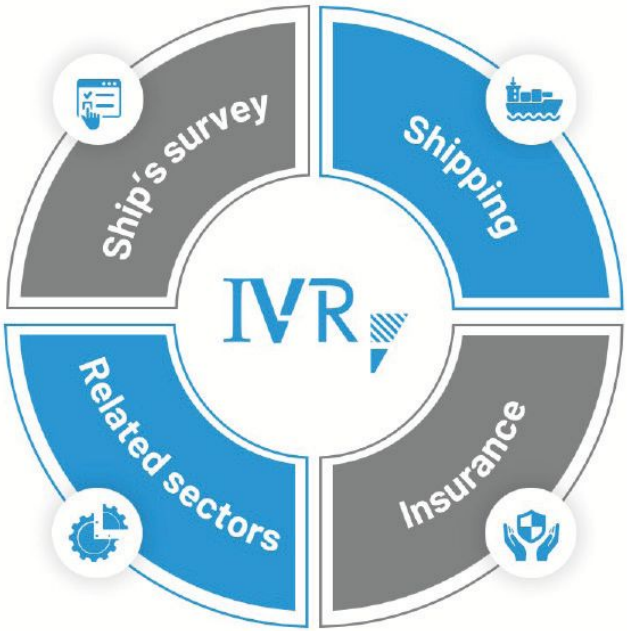
2024

IVR

Inland shipping | Insurance | Ship's survey | Related sectors

Geschäftsbericht | Jaarverslag | Annual Report | Rapport Annuel



General Assembly

Board of Management

Executive Committee

Committees

IVR Secretariat

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, the other Committees and the IVR Secretariat.

Institutional Aspects

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

2024

Geschäftsbericht
Jaarverslag
Annual Report
Rapport Annuel

Index

Geschäftsbericht 2024	5
Jaarverslag 2024	15
Statistics 2024	24
Annual Report 2024	29
Rapport Annuel 2024	39
Balance Sheet as at 31 december 2024	48
Profit and loss account	50
Audits report	51
Members	54
Organs & IVR-Experts	57

Geschäftsbericht 2024

IVR

Inland shipping I Insurance I Ship's survey I Related sectors

Vorwort

Wir sind stolz darauf, Ihnen den Jahresbericht der IVR für das vergangene Jahr vorlegen zu können. Auch im Berichtsjahr hat das IVR-Sekretariat mit vollem Engagement an der Verwirklichung der Ziele unserer Vereinigung gearbeitet.

Unser Auftrag bleibt unverändert: die Interessen des europäischen Binnenschifffahrtssektors im weitesten Sinne des Wortes zu vertreten. In diesem Bericht geben wir Ihnen einen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen und Ergebnisse des vergangenen Jahres. Insbesondere möchten wir Sie auf die erfolgreiche Organisation des allerersten Kolloquiums zur Schadenverhütung aufmerksam machen, das am 4. November 2024 in Antwerpen stattfand.

Das Jahr 2024 wurde zudem stark durch das sich verändernde geopolitische Klima beeinflusst. Internationale Spannungen, (drohende) Handelsbeschränkungen und Unterbrechungen der Logistikketten hatten und haben auch Auswirkungen auf die europäische Binnenschifffahrt. Diese Entwicklungen unterstreichen die Bedeutung eines widerstandsfähigen und gut organisierten Sektors, indem Zusammenarbeit und Anpassungsfähigkeit entscheidend sind. Der jährliche Höhepunkt war die Jahrestagung vom 15. bis 17. Mai 2024 in Frankfurt am Main, der Stadt, in der unser Verband einst gegründet wurde. Mit über 215 Teilnehmern aus zehn europäischen Ländern können wir auf eine erfolgreiche Veranstaltung zurückblicken. Auch das bereits erwähnte Kolloquium zur Schadenverhütung war ein wertvoller Schritt zur Förderung des Wissensaustauschs innerhalb unserer Branche.

Die verschiedenen Ausschüsse der IVR haben ihre Arbeit im vergangenen Jahr tatkräftig fortgesetzt. Gemeinsam mit dem Vorstand und dem Sekretariat haben sie dazu beigetragen, unsere Ziele zu erreichen. So wurden beispielsweise mehrere neue technische Merkblätter herausgegeben, die die Branche mit aktuellen und relevanten Informationen versorgen.

Durch diese vielfältigen Aktivitäten unterstreicht die IVR einmal mehr ihre Rolle als unabhängiger und neutraler Akteur von Bedeutung innerhalb der europäischen Binnenschifffahrt. Auch im Jahr 2024 war das Sekretariat auf internationaler Ebene aktiv, unter anderem durch die Teilnahme an Sitzungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und des von der Europäischen Kommission und der ZKR eingerichteten Normungsausschusses CESNI.

Wir bedanken uns herzlich bei allen, die im vergangenen Jahr zur Arbeit unserer Vereinigung beigetragen haben. Insbesondere danken wir den Ausschussmitgliedern, dem Vorstand, der Geschäftsführung, dem Beirat und unseren Kollegen im IVR-Sekretariat für ihren Einsatz und ihr Engagement. Schließlich gilt unser besonderer Dank unseren Mitgliedern, deren anhaltendes Engagement, Vertrauen und Unterstützung für das Funktionieren und die Kontinuität der IVR von unschätzbarem Wert sind.

- Frouwke de Vries - Generalsekretärin IVR

INTERNATIONALE INTERESSEN VERTRETUNG

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Am 14. März 2024 fand ein Workshop über den Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt und die Attraktivität des Arbeitsmarktes statt. Auf dieser von der ZKR organisierten Tagung wurde die aktuelle Arbeitsmarktsituation erörtert. In der Tat leidet die europäische Binnenschifffahrt unter einem gravierenden Arbeitskräftemangel, während die Nutzung der Binnenschifffahrt gefördert werden sollte, insbesondere zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung.

Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI")

Die IVR nahm auch als Beobachter an mehreren Sitzungen der Arbeitsgruppen und des Ausschusses der CESNI im Jahr 2024 teil. Im Rahmen dieses von der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingesetzten Gremiums wurden verschiedene Normen ausgearbeitet und in den jeweiligen Mitgliedsstaaten umgesetzt. Diese Arbeitsmethode trägt wesentlich zur Vereinheitlichung der Vorschriften in Europa bei, insbesondere im technischen Bereich. Der Ausschuss befasst sich auch mit Normen zur beruflichen Qualifikation und zur Digitalisierung in der Binnenschifffahrt. Die CESNI-Sitzungen am Donnerstag, den 11. April 2024, bzw. am Donnerstag, den 17. Oktober 2024, statt.

ASSOZIIERTE MITGLIEDER

Im Rahmen ihrer assoziierten Mitgliedschaften unterhält die IVR enge Kontakte mit der International Union of Marine Insurance (IUMI) und dem Comité Maritime International (CMI). Der Generalsekretärin ist seit Dezember 2023 in das Inland Hull, Fishing Vessels & Yachts Committee (IFY) der IUMI berufen worden. Aufgrund der unerwarteten Absage eines Referenten hielt Frouwke de Vries am Dienstag, den 17. September, auf dem IFY-Workshop des IUMI-Jahreskongresses in Berlin einen Kurzvortrag zum Thema "Current status and challenges in the European inland navigation sector".

PLATTFORM UND VERANSTALTUNGEN

IVR-KONGRESS 2024 IN FRANKFURT AM MAIN

Der jährliche IVR-Kongress, der im Berichtsjahr von Mittwoch, 15. bis Freitag, 17. Mai 2024 in Frankfurt am Main stattfand, war wieder ein großer Erfolg. Die Präsidentin der IVR, **Anneke Kooiman**, begrüßte 225 Teilnehmer aus 11 verschiedenen Ländern in Stadt, in der 1877 alles für die IVR begann.

Der Kongress begann mit den Sitzungen des Vorstands, des Verwaltungsrats und des Schadenverhütungsausschusses am Mittwochnachmittag, 15. Mai, und der Sitzung des Rechtsausschusses am Donnerstagmorgen, 16. Mai. Nach der Registrierung und einem reichhaltigen Mittagsbuffet wurden die Mitglieder in den Ballsaal des Hotels Steigenberger Frankfurter Hof zum Workshop "Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways" begleitet.

Workshop "Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways"

Der erste Redner des Workshops war Maurits van der Linde, politischer Berater für gefährliche Stoffe und Sicherheit bei der Königlich Niederländischen Binnenschifffahrt. Er sprach über den Kontext, in dem Kollisionen in Steuerhäusern und auf Brücken stattfinden. Jan Eric Klonki, Leiter von QEHS bei HGK Shipping, hielt anschließend einen Vortrag über die Sicherheitskultur in der Binnenschifffahrt. Nach der Kaffeepause referierte der dritte Redner, Ignace Kroos, Partner bei Caluwaerts Uytterhoeven Lawyers, über die Zukunft der Segelentgasung und die damit verbundenen rechtlichen Rahmenbedingungen und die Rechtsprechung. Salih Karaarslan, Senior Policy Officer für nachhaltige Binnenschifffahrt im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, hielt den letzten Vortrag, in dem er das Thema Greening in der Binnenschifffahrt ansprach.

Aperitif und Abendessen

Am Abend machte sich die Gruppe der Teilnehmer gemeinsam auf den Weg zum Ort des Abendessens. Nach einem kurzen Spaziergang durch die Frankfurter Innenstadt erreichten sie das Logenhaus zur Einigkeit, das 1742 gegründet wurde. Ein schöner historischer Ort, um gemeinsam über den Workshop und alles, was uns als Verein verbindet, nachzudenken. Nach einem Willkommensaperitif wurde zum ersten Mal in der Geschichte des IVR-Kongresses ein sogenanntes Running Dinner serviert. Die Gestaltung des Running Dinners sorgte für eine entspannte und informelle Atmosphäre, mit der Idee, soziale Interaktionen und Networking-Möglichkeiten zu fördern. Eine Cocktailbar und ein DJ rundeten das Bild ab und sorgten für einen dynamischen Abend.

Generalversammlung

Der dritte und letzte Tag des Kongresses,

Freitag, der 17. Mai, begann mit der Generalversammlung an Bord der Maria Sibylla Merian, dem jüngsten Mitglied der Primus-Flotte. An Bord blickte Generalsekretärin Frouwke de Vries auf die Aktivitäten der IVR im vergangenen Jahr zurück. Dazu gehörten die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Institutionen wie der ZKR und der Europäischen Kommission, die Aktivitäten und laufenden Projekte der IVR, die Schiffsdatenbank und der verstärkte Fokus auf Emissionen und Klimawandel. Traditionsgemäß informierten die Vorsitzenden des Ausschusses für Schadenverhütung, Ronald Koops, und des Rechtsausschusses, Dr. Martin Fischer, die Mitglieder über die zahlreichen Aktivitäten in ihren Bereichen. Ein neues Vorstandsmitglied, Herr Frans Niemeijer (TVM Insurance), wurde ebenfalls während der Generalversammlung ernannt.

Die Versammlung schloss mit der Bekanntgabe des Veranstaltungsortes für den nächsten IVR-Kongress vom 4. bis 6. Juni 2025. Dieser wird im österreichischen Wien stattfinden. Am Ende der Mitgliederversammlung wurde nach einem kurzen Landaufenthalt ein abschließendes Mittagessen serviert, nach dem das Schiff noch einmal eine kurze Fahrt machte, bei der sich Mitglieder und Partner über den Kongress austauschen konnten. Die IVR bedankt sich bei den teilnehmenden Mitgliedern, Gästen, Referenten und Sponsoren, die alle nach Frankfurt gekommen sind und blickt somit auf eine sehr erfolgreiche Veranstaltung zurück.

Loss Prevention Colloquium in Antwerpen

Am **Montag, den 4. November 2024**, fand **in Antwerpen** die allererste Ausgabe des **Loss Prevention Colloquium** statt. Rund 80 Teilnehmer aus Belgien, den Niederlanden und Deutschland versammelten sich in der wunderschönen **Botanic Sanctuary**, um die technischen und finanziellen Aspekte der Schadenverhütung in der europäischen Binnenschifffahrt aus verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten.

Workshop und Referenten

Acht Vorträge, verteilt auf drei Sitzungen, behandelten verschiedene aktuelle und relevante Themen. Dazu gehörten die Auswirkungen der Dekarbonisierung, die Berechnung des Motorentageswertes, die Rolle der Klassifikationsgesellschaften, häufige Schäden und Lösungen, die Herausforderungen für die Ökologisierung des Sektors, Risiken und Widerstandsfähigkeit bei der Hafenbehörde Antwerpen-Brügge, die Kontrolle von Qualitäts- und Quantitätsverlusten in der Tankschifffahrt und neue saubere Lösungen für die Elektroschifffahrt. Die Veranstaltung zog ein breites Publikum aus Versicherern, Maklern, Schadenregulierern, Schifffahrtsunternehmen, Schifffahrtsexperten, Anwälten und anderen Interessengruppen an.

Der Workshop wurde vom Vorsitzenden des IVR-Schadenverhütungsausschusses, Ronald Koops, moderiert. Er betonte die Bedeutung der Zusammenarbeit und des Wissensaustauschs in einer Branche, die sich aufgrund der zunehmenden Konzentration auf Nachhaltigkeit und technische Innovationen rasch weiterentwickelt.

SCHADEN-VERHÜTUNG

Verbindungen und Netzwerke

Neben dem Wissensaustausch bot die Veranstaltung auch Gelegenheit zur Vernetzung von Fachleuten aus verschiedenen Bereichen. Der Tag endete mit einem stimmungsvollen Empfang und einem 4-Gänge-Menü in der historischen Kapelle des Veranstaltungsortes. Angesichts des sehr positiven Feedbacks der Teilnehmer ist es sehr wahrscheinlich, dass das Kolloquium zur Schadenverhütung zu einer wiederkehrenden Veranstaltung wird.

KERNAKTIVITÄTEN

Die zuständigen Ausschüsse arbeiteten gemeinsam mit dem Sekretariat an der Weiterentwicklung und Umsetzung der Kernaufgaben der Vereinigung.

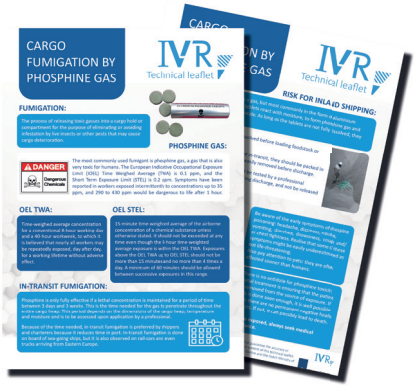
Im Berichtsjahr befasste sich der Ausschuss für Schadenverhütung mit verschiedenen Herausforderungen im Zusammenhang mit technischen Vorschriften und Prävention. Zu seinen Aufgaben gehören die Teilnahme an CESNI-Sitzungen, die Anleitung und Überwachung von Initiativen zur Schadensverhütung durch das IVR sowie die Ausarbeitung und Veröffentlichung von Empfehlungen für Schiffseigner. Durch den neuen Einsatz von Infografiken hofft der Ausschuss für Schadenverhütung, ein breiteres Publikum anzusprechen. Der Ausschuss tagte im Berichtsjahr dreimal mit physischer Präsenz der Mitglieder. Die Sitzungen fanden während des Kongresses in Frankfurt am Main am 15. Mai 2024 und in Rotterdam am 27. Februar 2024 und am 1. Oktober 2024 statt.

Empfehlungen für Schiffseigner

Der Ausschuss für Schadenverhütung hat im Berichtsjahr 1 neues technisches Merkblatt herausgegeben und es seinen Mitgliedern sowie Dritten über das Internet kostenlos zur Verfügung gestellt. Es handelt sich um eine Empfehlung zu:

- Begasung von Ladungen mit Phosphingas

Zu diesem Thema hielt der Generalsekretär am Dienstag, dem 12. November 2024, im Rahmen des Dry Bulk Terminal Congress in London einen Vortrag im The Shard.



NRMM Dokument

Die europäische Verordnung 2016/1628 wird für Non-Road-Motoren, einschließlich Schiffsmotoren angewandt. Das Ziel dieser sogenannten “Non Road Mobile Machinery” (NRMM)-Verordnung ist, dass die neuen EU-Emissionsanforderungen der Stufe V die Luftemissionen in der Binnenschifffahrt reduzieren. Die IVR hat ein Dokument veröffentlicht, das sich unter anderem mit diesen Emissionsanforderungen, den technischen Vorschriften und verschiedenen Empfehlungen in Bezug auf Reparatur von Schiffsmotoren, Umsetzungsprobleme, Nachbehandlung und alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme befasst. Dieses Dokument wird vierteljährlich - oder bei

Bedarf auch früher - aktualisiert, wobei aktualisierte Rechtsvorschriften und/oder neue technische Erkenntnisse berücksichtigt werden.

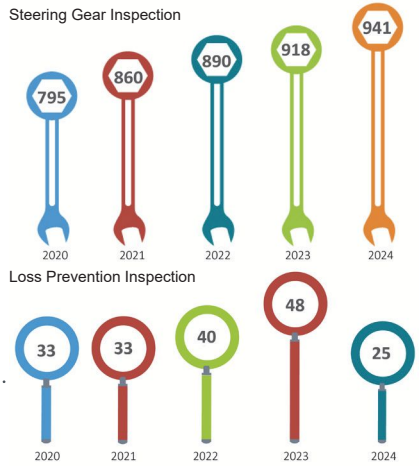
Motor Tageswert

Am 15. Oktober 2024 wurde die Stichting Zeevaart Binnenvaart Pleziervaart (ZBP) gegründet. Bis vor kurzem wurden in der Branche zwei unterschiedliche Methoden zur Berechnung des Triebwerkstageswerts verwendet. Mit der Einführung des neuen Berechnungstools will die Stiftung eine Vereinheitlichung in diesem Bereich erreichen, ein wichtiger Schritt zu mehr Transparenz und Einheitlichkeit innerhalb der Branche. Die Stiftung hat die Aufgabe, fortschrittliche Berechnungsmodule speziell für den Seeversicherungsmarkt zu entwickeln und zu pflegen. Das Ziel der Stiftung ist es, eine einheitliche europäische Richtlinie zu schaffen, die von Seefahrtsexperten in ganz Europa verwendet wird. Die Entwicklung der Berechnungsmodule wird von einer Arbeitsgruppe aus renommierten europäischen Experten auf diesem Gebiet durchgeführt. Diese Harmonisierung wird zu einer höheren Qualität der maritimen und technischen Schadensgutachten beitragen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung von Berechnungsinstrumenten für verschiedene Sektoren, darunter Binnenschifffahrt, Küstenschifffahrt, Kurzstreckenseeverkehr und Fischerei. Das Sekretariat der Stiftung befindet sich bei der IVR (Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam). Die Stiftung ist eine Partnerschaft zwischen VEKRB, NIVRE und IVR. Der Gründungsvorstand besteht aus:

- Marnix de Bakker (EOC), im Namen der VEKRB
- Bas Kleijnjan (Van Woerkom, Nobels & Ten Veen, im Namen von NIVRE
- Frouwke de Vries (IVR), im Namen der IVR

Schadenverhütungsforschung und Inspektion von Steuereinrichtungen

Darüber hinaus hat sich der Ausschuss mit der Überwachung der Schadenverhütungsforschung und der Inspektion von Steuereinrichtungen befasst. Diese Instrumente tragen dazu bei, die Schadensverhütung und die einheitliche Durchführung von Inspektionen auf der Grundlage festgelegter Kriterien zu fördern. Um die Qualität und den Wissensstand der beteiligten Inspektoren auf höchstem Niveau zu halten, wurde 2024 auch ein Auffrischungskurs in den IVR-Büros organisiert. Außerdem wurden alle Hersteller im Rahmen des jährlichen Audits von unserem technischen Sekretariat physisch besucht. Das Sekretariat dankt daher den Lenkmaschinenherstellern für ihren unermüdlichen Einsatz und die angenehme Zusammenarbeit im vergangenen Jahr. Die Zahl der im Jahr 2024 ausgestellten Zertifikate für Steuereinrichtungen erreichte mit insgesamt 941 ein Allzeithoch. Im Gegensatz zur Zahl der ausgestellten Zertifikate für Steuereinrichtungen erreichte die Zahl der durchgeführten Schadenverhütungsuntersuchungen mit nur 25 einen Tiefstand.



RECHTSVEREINHEITLICHUNG UND JURISTISCHE INTERESSENGEBIETE

Die Juristische Kommission widmete sich im Berichtsjahr seiner Hauptaufgabe, die Förderung der internationalen Vereinheitlichung des Fracht- und Haftungsrechts in der Binnenschifffahrt. Die Zusammensetzung aus Experten aller relevanten europäischen Binnenschifffahrtsländer ermöglicht die Behandlung von Rechtsfragen auf gesamteuropäischer Ebene.

Schweiz ratifiziert Änderung von CDNI und CLNI

Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Schweiz das Übereinkommen über die Sammlung, Ablagerung und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) im Jahr 2024 ratifiziert hat.

Diese Ratifizierung ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Rechtssicherheit in der Binnenschifffahrt in ganz Europa. Das CDNI konzentriert sich auf nachhaltige Abfallbewirtschaftungspraktiken, um sicherzustellen, dass unsere Wasserstraßen sauber und schiffbar bleiben, während das CLNI einen harmonisierten Rechtsrahmen anstrebt, der die Haftung der Binnenschifffahrtsunternehmen begrenzt und einen sichereren und effizienteren Verkehr fördert. Das Engagement der Schweiz für diese Übereinkommen unterstreicht ihr Bestreben, nachhaltige und verantwortungsvolle Schifffahrtspraktiken zu fördern, die nicht nur der Umwelt, sondern auch der gesamten internationalen Handelsgemeinschaft zugutekommen. Die Änderung des CDNI ist seit dem 1. Oktober 2024 in Kraft und ermöglicht ein Verbot der Belüftung von Schiffen mit der Außenluft, wodurch verhindert wird, dass schädliche Stoffe in die Atmosphäre gelangen. Das Lüftungsverbot wird schrittweise eingeführt, um die notwendigen Infrastrukturen und logistischen Lösungen zu ermöglichen. In der ersten Phase gilt das Verbot für die schädlichsten Stoffe wie Benzol, Benzin, Erdöldestillate und Gemische mit mehr als 10 % Ethanol. In späteren Phasen wird das Verbot auf andere Stoffe ausgedehnt.

Die Ratifizierungsurkunde wurde von Botschafter Claude Wild, dem ständigen Vertreter der Schweiz beim Europarat, am 23. April 2024 im Palais du Rhin in Straßburg hinterlegt. Diese neuen Regelungen, die auch Verfahren für die Sammlung und Verarbeitung gasförmiger Rückstände umfassen, wurden nun von allen sechs CDNI-Vertragsstaaten genehmigt. Bei der Zeremonie hinterlegte die Schweiz auch die Ratifizierungsurkunde für das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt von 2012 (CLNI 2012).

Aktualisierung der Sammlung der Rechtsprechung zu CLNI und CMNI

Die Kommission hat die Übersichten der Rechtsprechung in Bezug auf die internationalen Übereinkommen CMNI und CLNI in 2024 weiter aktualisiert. In dieser Sammlung werden Gerichtsurteile aus verschiedenen Ländern zu diesen Verträgen veröffentlicht und den Mitgliedern mit einer kurzen Zusammenfassung des inhaltlichen Kerns des jeweiligen Urteils und Hinweis auf den Ort der Veröffentlichung zur Verfügung gestellt. Damit wird auch die vertragsautonome Auslegung in der Rechtsprechung angestrebt. Mit neuen Antriebstechnologien wie Wasserstoff

IVR SCHIFFSDATENBANK

und verschiedenen Entwicklungen auf dem Gebiet der autonomen Schifffahrt erwartet die Juristische Kommission in den kommenden Jahren viele neue Entwicklungen auf dem Rechtsgebiet.

Harmonisierung und Vereinheitlichung

Die IVR fördert und unterstützt aktiv die Harmonisierung und Vereinheitlichung des Binnenschifffahrts- und Haftungsrechts auf gesamteuropäischer Ebene. Unter anderem organisiert die Vereinigung Kolloquien für die Förderung der Umsetzung internationaler Übereinkommen und Empfehlungen für internationale Bedingungen und Transportdokumente. Im Jahr 2024 fand aufgrund der Organisation des Loss Prevention Colloquium kein juristisches Kolloquium statt.

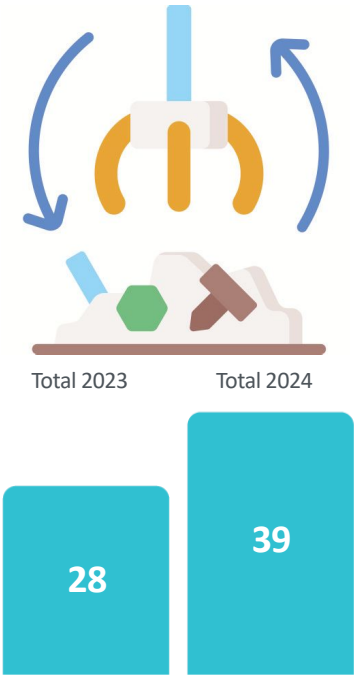
Mit der Schiffsdatenbank verfügt die IVR über ein einzigartiges Datenpotenzial der europäischen Binnenschifffahrtsflotte. Durch den Online-Zugang wird Interessenten der Zugriff auf die relevanten Schiffsdaten ermöglicht. Darüber hinaus bietet die Datenbank Zugang zur Zusammensetzung und Entwicklung der Flotte womit die Mitglieder regelmäßig mit aktuellen Statistiken informiert werden. Um die Aktualität der Datenbank zu gewährleisten, werden arbeitstäglich Änderungen vorgenommen.

Aktuelle Statistiken in der Binnenschifffahrt

Im vergangenen Jahr wurden in Westeuropa 79 neue Schiffe gebaut. Im Zeitraum 2019-2024 kamen insgesamt 739 neue Schiffe auf den Markt. Die größte Anzahl Neubauten galt in der Tankschifffahrt mit insgesamt 282 neuen Schiffen. Der größte Zunahme fand in der niederländischen Flotte statt.

Mehr Einblick in die Flotte gibt die Statistik auf Seite 24.

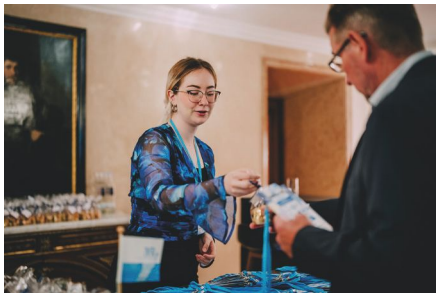
Scrapped vessels 2023-2024



PERSONALIA

Neuer Kollegin Donate Bruins

Ab dem 1. April 2024 wird das Sekretariat der IVR durch Donate Bruins verstärkt. Sie stellte sich im IVReport vom März 2024 wie folgt vor:



„Mein Name ist Donate Bruins und ich bin 23 Jahre alt. Derzeit bin ich dabei mein Studium für Kommunikation an der ‚Hogeschool Inholland' in Rotterdam abzurunden. Während meiner Ausbildung habe ich mich hauptsächlich auf Marketing und Design konzentriert. Mich reizt dieses Fachgebiet, weil es sich ständig weiterentwickelt und mir die Möglichkeit bietet, meine kreativen Ideen zum Ausdruck zu bringen. Außerdem konnte ich während sechs Monaten in Jönköping (SE) studieren, eine unvergessliche und äußerst lehrreiche Erfahrung. In meiner Freizeit reise ich gern und besuche Konzerte. Außerdem verbringe ich viel Zeit in der Sportschule und lese gerne Bücher! Ich freue mich, Teil des IVR Teams zu werden, wo ich hoffentlich weitere Erfahrungen sammeln und meine Fähigkeiten weiterentwickeln kann."

In der Zwischenzeit hat Donate Bruins sein Studium abgeschlossen und arbeitet seit dem 1. Juni 2025 vier Tage pro Woche im Sekretariat des IVR.

MARKETING

Im Bereich von Marketing und Kommunikation bemühte sich das Sekretariat im Berichtsjahr die Sichtbarkeit unserer Vereinigung zu erhöhen. So stieg beispielsweise die Anzahl der Follower auf LinkedIn erneut gestiegen und die IVR hat fast 1.500 Follower. Wir konnten auch 7 neue Mitglieder aus Belgien, Deutschland, den Niederlanden begrüßen.

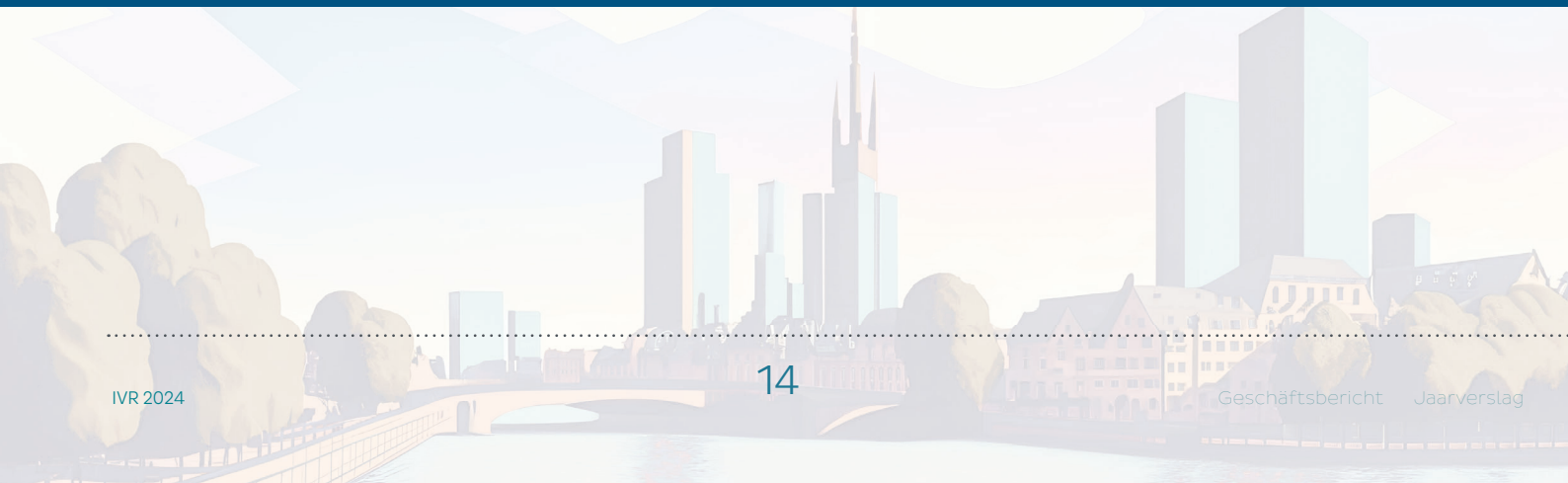
QUALITÄTSSTANDARD UND DATENSCHUTZPOLITIK

Zur Gewährleistung ihres eigenen Qualitätsstandards ist die IVR im Jahr 2024 wiederum auf Basis der ISO 9001 Norm zertifiziert.

Jaarverslag 2024

IVR

Inland shipping I Insurance I Ship's survey I Related sectors



Voorwoord

Met gepaste trots presenteren wij u het jaarverslag van IVR over het afgelopen jaar. Ook in het verslagjaar heeft het IVR-secretariaat zich met volle toewijding ingezet voor het realiseren van de doelstellingen van onze vereniging.

Onze missie blijft onveranderd: het behartigen van de belangen van de Europese binnenvaartsector in de breedste zin van het woord. In dit verslag nemen wij u mee in de belangrijkste ontwikkelingen en resultaten van het afgelopen jaar. Graag vestigen wij in het bijzonder uw aandacht op de succesvolle organisatie van het allereerste Loss Prevention Colloquium, dat op 4 november 2024 in Antwerpen plaatsvond.

Het jaar 2024 werd daarnaast sterk beïnvloed door het veranderende geopolitieke klimaat. Internationale spanningen, (dreigende) handelsbeperkingen en verstoringen in logistieke ketens hadden en hebben ook hun weerslag op de Europese binnenvaart. Deze ontwikkelingen onderstrepen het belang van een veerkrachtige en goed georganiseerde sector, waarin samenwerking en aanpassingsvermogen centraal staan.

Het jaarlijkse hoogtepunt was het jaarcongres van 15 tot en met 17 mei 2024 in Frankfurt am Main, de stad waar onze vereniging ooit werd opgericht. Met ruim 215 deelnemers uit tien Europese landen mogen we terugkijken op een geslaagd evenement. Ook het eerder genoemde Loss Prevention Colloquium betekende een waardevolle stap in het bevorderen van kennisuitwisseling binnen onze sector.

De verschillende commissies van IVR hebben hun werkzaamheden het afgelopen jaar voortvarend voortgezet. Gezamenlijk met het bestuur en het secretariaat hebben zij bijgedragen aan het realiseren van onze doelstellingen. Zo zijn er diverse nieuwe technische leaflets uitgebracht, die de sector voorzien van actuele en relevante informatie.

Door deze uiteenlopende activiteiten onderstreept IVR opnieuw haar rol als onafhankelijke en neutrale speler van betekenis binnen de Europese binnenvaart. Ook in 2024 was het secretariaat actief op internationaal niveau, met betrokkenheid bij de vergaderingen van onder meer de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het door de Europese Commissie en de CCR ingestelde standaardiseringscomité CESNI.

Wij spreken onze oprechte dank uit aan iedereen die in het afgelopen jaar heeft bijgedragen aan het werk van onze vereniging. In het bijzonder bedanken wij de commissieleden, het bestuur, de raad van beheer, de commissie van advies en onze collega's van het IVR-secretariaat voor hun toewijding en inzet. Tot slot gaat onze bijzondere dank uit naar onze leden, wier blijvende betrokkenheid, vertrouwen en steun van onschatbare waarde zijn voor het functioneren en de continuïteit van IVR.

- Frouwke de Vries - Algemeen Secretaris IVR

INTERNATIONALE BELANGENBEHARTIGING

Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Op 14 maart 2024 vond een workshop over de arbeidsmarkt in de binnenvaart en de arbeidsmarktattractiviteit plaats. Deze door de CCR georganiseerde bijeenkomst besprak de huidige arbeidssituatie. De Europese binnenvaart kampt namelijk met een ernstig personeelstekort, terwijl het gebruik van de binnenvaart juist moet worden bevorderd, met name om de modal shift te ondersteunen.

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

De IVR nam ook in 2024 als waarnemer deel aan diverse bijeenkomsten van zowel de werkgroepen als het comité van CESNI. In het kader van dit door de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) geïnstalleerde comité werden diversen standaarden uitgewerkt en in de betreffende lidstaten geïmplementeerd. Deze werkwijze draagt in grote mate bij tot de unificatie van regelgeving in Europa, met name op het technisch gebied. Het comité houdt zich daarnaast ook bezig met standaarden betreffende de beroepskwalificatie en de digitalisering in de binnenvaart. De CESNI vergaderingen vonden respectievelijk op donderdag 11 april 2024 en donderdag 17 oktober 2024 plaats.

Geassocieerde leden

In het kader van de geassocieerde lidmaatschappen onderhoudt de IVR nauwe contacten met de International Union of Marine Insurance (IUMI) en Comité Maritime International (CMI). De Algemeen Secretaris is sinds december 2023 benoemd tot lid van de Inland Hull, Fishing Vessels & Yachts Commissie (IFY) van IUMI.

Vanwege de onverwachte uitval van een van de sprekers heeft Frouwke de Vries op dinsdag 17 september tijdens de IFY workshop van het IUMI-jaarcongres in Berlijn op korte termijn een presentatie verzorgd over het onderwerp “Current status and challenges in the European inland navigation sector”.

PLATFORM EN BIJEENKOMSTEN

IVR Congres 2024 in Frankfurt am Main

Het jaarlijks terugkerende IVR Congres, dat in het verslagjaar van woensdag 15 t/m vrijdag 17 mei 2024 in het Duitse Frankfurt am Main plaatsvond, was wederom een groot succes. De voorzitter van de IVR, Anneke Kooiman, verwelkomde 225 deelnemers uit 11 verschillende landen in de stad waar het voor IVR allemaal begon in 1877.

Het congres startte met de vergaderingen van het dagelijks bestuur, de raad van beheer en de schadepreventiecommissie op woensdagmiddag 15 mei en de vergadering van de juridische commissie op donderdagochtend 16 mei. Na de registratie en een uitgebreid lunchbuffet werden de leden naar de balzaal van het Steigenberger Frankfurter Hof Hotel begeleid voor de workshop “Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways”.

Workshop “Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways”

De eerste spreker van de workshop was Maurits van der Linde, beleidsadviseur Gevaarlijke Stoffen en Veiligheid bij Koninklijke Binnenvaart Nederland. Hij sprak over de context waarin stuurhut- en brugaanvaringen plaatsvinden. Vervolgens gaf de heer Jan Eric Klonki, hoofd QEHS bij HGK Shipping een presentatie over de veiligheidscultuur in de binnenvaartsector. Na de koffiepauze presenteerde de derde spreker Ignace Kroos, partner bij Caluwaerts Uytterhoeven Lawyers, over de toekomst van het varend ontgassen en de bijbehorende wettelijke kaders en jurisprudentie. Salih Karaarslan, senior beleidsmedewerker duurzame binnenvaart bij het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, verzorgde de laatste presentatie waarbij hij het onderwerp vergroening in de binnenvaart behandelde.

Aperitief en diner

In de avond vertrok de groep deelnemers gezamenlijk naar de dinerlocatie. Na een korte wandeling door het centrum van Frankfurt, arriveerden zij bij het Logenhaus zur Einigkeit dat werd opgericht in 1742. Een mooie historische plek om gezamenlijk na te praten over de workshop en alles wat ons als vereniging verbindt. Na een welkomst aperitief werd voor het eerst in IVR congreshistorie een zogeheten lopend diner uitgeserveerd. De opzet van het lopend diner zorgde voor een ontspannen en informele sfeer, met het idee om de sociale interacties en netwerkmogelijkheden te bevorderen. Een cocktailbar en dj maakten het plaatje compleet en zorgde voor een dynamische avond.

Algemene Ledenvergadering

De derde en laatste dag van het congres, vrijdag 17 mei, startte met de Algemene Ledenvergadering aan boord van de Maria

Sibylla Merian, de nieuwste aanwinst van de Primus-vloot. Aan boord blikte Algemeen Secretaris Frouwke de Vries terug op de activiteiten van IVR van het afgelopen jaar. Hierbij kwamen onder meer de samenwerking met internationale organisaties en instellingen zoals de CCR en de Europese Commissie, de activiteiten en lopende projecten van IVR, de schependatabase en de grotere focus op emissie en klimaatverandering aan bod. Traditiegetrouw informeerden de voorzitters van de Schadepreventiecommissie, Ronald Koops, en de Juridische Commissie, Dr. Martin Fischer, de leden over de talrijke activiteiten op hun vakgebied. Tijdens de Algemene Vergadering werd tevens een nieuw lid van de Raad van Beheer benoemd, de heer Frans Niemeijer (TVM Verzekeringen).

De vergadering werd afgesloten met de bekendmaking van de locatie van het eerstvolgende IVR Congres van 4 t/m 6 juni 2025. Dit zal plaatsvinden in het Oostenrijkse Wenen. Na afloop van de Algemene Ledenvergadering werd na een korte stop aan land een afsluitende lunch geserveerd, waarna het schip wederom een korte vaart maakte en waarbij de leden en partners nog even konden napraten over het congres. IVR is dankbaar voor de deelnemende leden, gasten, sprekers en sponsoren die allemaal naar Frankfurt zijn gekomen en kijkt daarom terug op een zeer succesvol evenement.

Loss Prevention Colloquium in Antwerpen

Op maandag 4 november 2024 vond de allereerste editie van het IVR Loss Prevention Colloquium plaats in Antwerpen. Circa 80 deelnemers uit België, Nederland en Duitsland verzamelden in het prachtige Botanic Sanctuary om vanuit verschillende invalshoeken een licht te schijnen op de technische en financiële aspecten van schadepreventie in de Europese binnenvaartsector.

Workshop en sprekers

In acht presentaties, verdeeld over 3 sessies, werden verschillende actuele en relevante onderwerpen behandeld. Denk hierbij aan de impact van decarbonisatie, de motordagwaardeberekening, de rol van classificatiebureaus, veelvoorkomende schades en oplossingen, de uitdagingen voor vergroening in de sector, risico's en weerbaarheid bij het havenbedrijf van Antwerpen-Brugge, controle op kwaliteits- en kwantiteitsverlies in de tankvaart en nieuwe schone oplossingen voor elektrisch varen. Het evenement trok een breed publiek van verzekeraars, makelaars, schadebehandelaars, rederijen, scheepsexperts, advocaten en andere belanghebbenden. De workshop werd gemodereerd door de voorzitter van de IVR Schadepreventiecommissie, Ronald Koops. Hij benadrukte het belang van samenwerking en kennisdeling in een sector die snel evolueert door de toenemende focus op verduurzaming en technische innovaties.

Connecties en netwerken

Naast de kennisdeling, bood het evenement ook gelegenheid voor het netwerken van professionals uit verschillende disciplines. De dag werd afgesloten met een sfeervolle receptie en 4-gangendiner in de historische

SCHADEPREVENTIE

kapel van de locatie. Gezien de zeer positieve reacties van de deelnemers is de kans erg groot dat het Loss Prevention Colloquium een terugkerend evenement zal worden.

Kerntaken

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

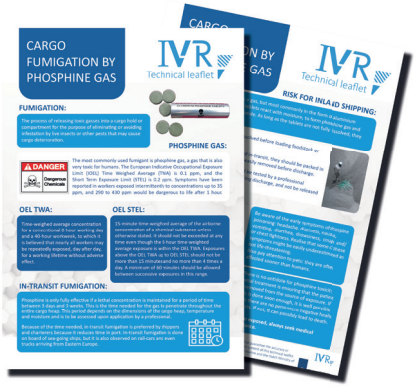
De Schadepreventiecommissie heeft zich in het verslagjaar bezig gehouden met diverse uitdagingen op het gebied van de technische regelgeving en preventie. Tot haar taken behoort deelname aan bijeenkomsten van CESNI, de begeleiding en bewaking van schadepreventie initiatieven van de IVR alsmede het uitwerken en publiceren van aanbevelingen aan de scheepseigenaren. Door het nieuwe gebruik van Infographics hoopt de Schadepreventiecommissie een breder publiek aan te spreken. De commissie vergaderde in het verslagjaar driemaal fysiek. De vergaderingen vonden plaats tijdens het congres in Frankfurt am Main op 15 mei 2024, en in Rotterdam op 27 februari 2024 en op 1 oktober 2024.

Aanbevelingen aan de scheepseigenaren

De Schadepreventiecommissie heeft in het verslagjaar 1 nieuwe technische leaflet uitgebracht en aan haar leden alsmede aan derden gratis via internet ter beschikking gesteld. Het betreft een aanbeveling ten aanzien van:

- Lading fumigatie door fosfine gas

Over dit onderwerp gaf de Algemeen Secretaris op dinsdag 12 november 2024 een presentatie in The Shard, in het kader van het Dry Bulk Terminal Congres in Londen.



NRMM paper

De Europese verordening 2016/1628 is van kracht voor niet voor de weg bestemde motoren, waaronder scheepsmotoren. Het doel van deze zogenoemde “Non Road Mobile Machinery” (NRMM) verordening is, dat de nieuwe EU Stage V-emissie-eisen zullen moeten gaan leiden tot een verlaging van de luchtemissies van de binnenvaart. IVR heeft een paper uitgebracht die in gaat op onder meer deze emissie wetgeving, de technische voorschriften en diverse aanbevelingen met betrekking tot reparatie van scheepsmotoren, uitvoeringsproblemen, nabehandeling en alternatieve brandstoffen en voortstuwingssystemen. Deze paper wordt elk kwar-

taal - of eerder, wanneer nodig - geüpdatet, met in achtneming van aangepaste wetgeving en/of nieuwe technische inzichten.

Motordagwaarde

Op 15 oktober 2024 is Stichting Zeevaart Binnenvaart Pleziervaart (ZBP) opgericht.
Tot voor kort werden er binnen de sector twee verschillende methodieken gebruikt voor het berekenen van de motordagwaarde. Met de lancering van de nieuwe berekeningstool beoogt de stichting de uniformiteit op dit gebied te realiseren, een belangrijke stap in de richting van meer transparantie en uniformiteit binnen de industrie. De missie van de stichting is het ontwikkelen en onderhouden van geavanceerde rekenmodules die specifiek gericht zijn op de maritieme verzekeringsmarkt. De stichting heeft de ambitie om één Europese leidraad te creëren die door maritieme experts in heel Europa wordt gehanteerd. De ontwikkeling van de berekeningsmodules gebeurt door een werkgroep van gerenommeerde Europese experts op dit gebied. Deze harmonisatie zal bijdragen aan een hogere kwaliteit van maritieme en technische schade-expertise. De focus ligt hierbij op de ontwikkeling van rekentools voor diverse sectoren, waaronder de binnenvaart, kustvaart, shortsea en de visserij. Het secretariaat van de stichting is gevestigd bij de IVR (Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam). De stichting is een samenwerkingsverband tussen VEKRB, NIVRE en IVR. Het oprichtingsbestuur bestaat uit:

- Marnix de Bakker (EOC), namens VEKRB
- Bas Kleijnjan (Van Woerkom, Nobels & Ten Veen), namens NIVRE
- Frouwke de Vries (IVR), namens IVR

Schadepreventie Onderzoek en Inspectie van Stuurmachines

Verder hield de commissie zich bezig met de bewaking van het schadepreventie onderzoek en de inspectie van stuurmachines. Deze instrumenten dragen bij tot te bevordering van de schadepreventie en de uniforme uitvoering van de inspecties op basis van vaststaande criteria. Om de kwaliteit en kennisniveau bij de betrokken inspecteurs op het allerhoogste niveau te houden is er ook in 2024 een opfriscursus ten kantore van IVR georganiseerd. Tevens zijn alle fabrikanten door onze technisch secretaris fysiek bezocht in het kader van de jaarlijkse audit. Het secretariaat bedankt de stuurmachine fabrikanten dan ook voor hun tomeloze inzet en de prettige samenwerking over het afgelopen jaar.

Het aantal verstrekte stuurmachine certificaten lag in 2024 op het allerhoogste niveau ooit met een totaal aantal van 941. In tegenstelling tot het aantal uitgegeven stuurmachinecertificaten, bereikte het aantal uitgevoerde schadepreventieonderzoeken een dieptepunt van slechts 25.

JURIDISCHE UNIFICATIE EN JURIDISCHE AANDACHTSGEBIEDEN

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

Zwitserland ratificeert wijziging van CDNI en CLNI

We zijn verheugd te delen dat Zwitserland in 2024 de Conventie betreffende de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en de Conventie inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) heeft geratificeerd. Deze ratificatie markeert een belangrijke stap richting verbetering van milieubescherming en juridische zekerheid in de binnenvaart door heel Europa.

De CDNI richt zich op duurzame afvalbeheerpraktijken om ervoor te zorgen dat onze waterwegen schoon en bevaarbaar blijven, terwijl de CLNI streeft naar een geharmoniseerd juridisch kader dat de aansprakelijkheid van binnenvaartoperators beperkt, wat veiliger en efficiënter transport bevordert. De toewijding van Zwitserland aan deze conventies onderstreept haar inzet voor het bevorderen van duurzame en verantwoorde navigatiepraktijken, wat niet alleen het milieu ten goede komt, maar ook de bredere internationale handelsgemeenschap. De wijziging omtrent het CDNI is van kracht sinds 1 oktober 2024 en maakt het mogelijk om het ontgassen van binnenvaartschepen naar de buitenlucht te verbieden, wat schadelijke stoffen in de atmosfeer voorkomt. Het ontgassingsverbod wordt geleidelijk ingevoerd om de benodigde infrastructuur en logistieke oplossingen te kunnen realiseren. In de eerste fase, geldt het verbod voor de meest schadelijke stoffen zoals benzeen, benzine, aardoliedistillaten en mengsels met meer dan 10% ethanol. In latere fasen wordt het verbod uitgebreid naar andere stoffen.

De ratificatieoorkonde werd op 23 april 2024 door ambassadeur Claude Wild, de permanente vertegenwoordiger van Zwitserland bij de Raad van Europa, neergelegd in het Palais du Rhin in Straatsburg. Deze nieuwe regelgeving, die procedures bevat voor het inzamelen en verwerken van gasvormige restanten, is nu door alle zes verdragsluitende staten van het CDNI goedgekeurd. Tijdens de ceremonie legde Zwitserland ook de ratificatieoorkonde neer voor het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012).

Actualisering verzameling rechtspraak CLNI en CMNI

De Commissie heeft de overzichten van rechtspraak over de internationale verdragen CMNI en CLNI in 2024 verder geactualiseerd. Daarin worden uitspraken van gerechten uit diverse landen met betrekking tot deze verdragen verzameld en met een korte samenvatting van de essentie van de betreffende uitspraak en verwijzing naar de plaats van publicatie aan de leden ter beschikking gesteld. Daarmee wordt tevens een verdrag autonome uitleg in de rechtspraak nagestreefd. Met nieuwe voortstuwingstechnieken zoals waterstof en diverse ontwikkelingen op het gebied van autonoom varen, verwacht de juridische commissie de komende jaren vele nieuwe ontwikkelingen

op juridisch gebied.

Harmonisatie en unificatie

De IVR zet zich actief in voor het stimuleren en promoten van de harmonisatie en unificatie van binnenvaart- en aansprakelijkheidsrecht op pan-Europees niveau. De vereniging organiseert o.a. colloquia ter bevordering van de implementatie van internationale verdragen en aanbeveling van internationale voorwaarden en vervoersdocumenten. In 2024 vond, gezien de organisatie van het Loss Prevention Colloquium, geen juridisch colloquium plaats.

IVR SCHEPEN-DATABANK

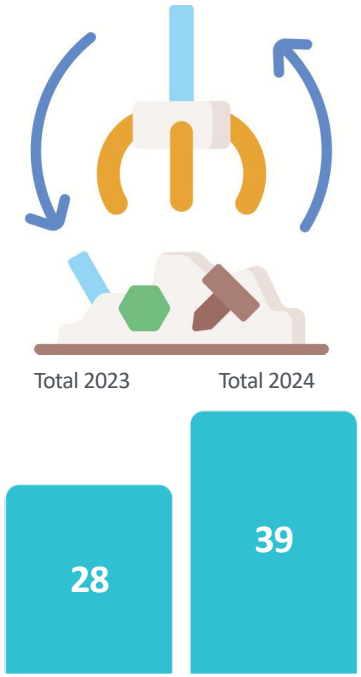
Met de schependatabank beschikt de IVR over een uniek potentieel aan gegevens over de Europese binnenvaartvloot. Door middel van een online toegang wordt aan belangstellenden inzage geboden in de betreffende gegevens van schepen. Bovendien biedt de databank inzage in de samenstelling en ontwikkeling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

Actuele statistieken in de binnenvaart

In het afgelopen jaar zijn in West-Europa 79 nieuwe schepen gebouwd. In de periode 2019-2024 zijn in totaal 739 nieuwe schepen aan de markt toegevoegd. Het grootste aantal daarvan in de tankvaart met in totaal 282 nieuwe schepen. De grootste toename vond plaats bij de Nederlandse vloot.

Meer inzage in de vloot bieden de statistieken op pagina 24.

Scrapped vessels 2023-2024



Nieuwe collega Donate Bruins

Per 1 april 2024 is het IVR secretariaat versterkt met de komst van Donate Bruins. Zij heeft zich als volgt voorgesteld in de nieuwsbrief van maart 2024:

"Even voorstellen! Mijn naam is Donate Bruins, ik ben 23 jaar oud. Momenteel ben ik bezig met de afronding van mijn opleiding Communicatie aan Hogeschool Inholland Rotterdam. Tijdens mijn opleiding heb ik me vooral gericht op marketing en vormgeving. Dit vakgebied spreekt me aan omdat het altijd veranderend is en vanwege de mogelijkheden om mijn creatieve ideeën tot uiting te brengen. Ook heb ik een half jaar mogen studeren in Jönköping, Zweden. Wat een onvergetelijke ervaring was en waar ik enorm veel heb geleerd. In mijn vrije tijd ben ik een enthousiaste reiziger en concertliefhebber. Daarnaast ben ik veel te vinden in de sportschool en ik lees graag boeken! Nu kijk ik ernaar uit om deel uit te gaan maken van het team bij de IVR, waar ik hoop meer ervaring op te doen en mijn vaardigheden verder te gaan ontwikkelen!"

Inmiddels is Donate Bruins afgestudeerd en sinds 1 juni 2025 4 dagen per week werkzaam op het IVR secretariaat.

MARKETING

Op het gebied van marketing- en communicatie heeft het secretariaat in het verslagjaar gewerkt om de zichtbaarheid van onze vereniging te vergroten. Zo is het aantal volgers op LinkedIn wederom vergroot en heeft IVR bijna 1500 volgers. Ook hebben wij 7 nieuwe leden mogen verwelkomen uit België, Duitsland, en Nederland.

KWALITEITSSTANDAARD EN PRIVACYBELEID

Om de eigen kwaliteit te waarborgen is de IVR ook in 2024 gecertificeerd op basis van de ISO 9001 norm.

Statistics 2024

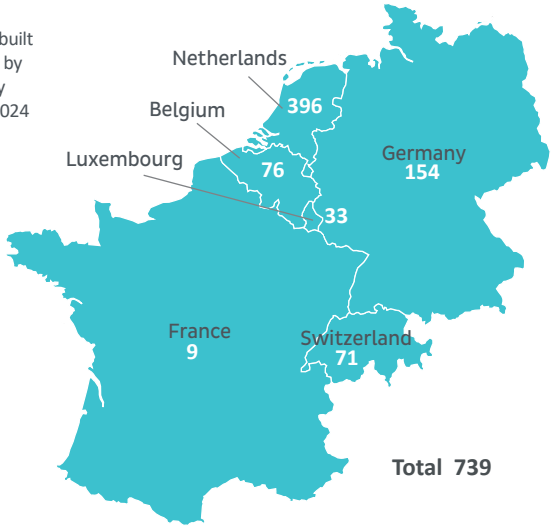
Newly Built Vessels by Type of Use 2019 -2024

Dry cargo	Tank cargo	Passenger	Push/Tug	Other	Total
201	282	153	26	77	739

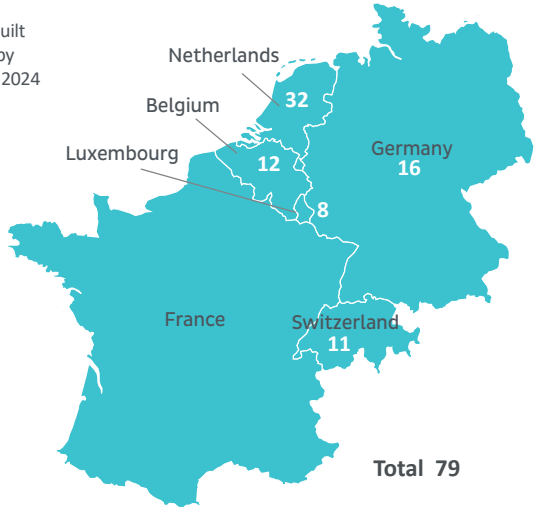
Newly built vessels by type of use 2024

Dry cargo	Tank cargo	Passenger	Push/Tug	Other	Total
13	41	16	1	8	79

Newly built vessels by country 2019-2024



Newly built vessels by country 2024



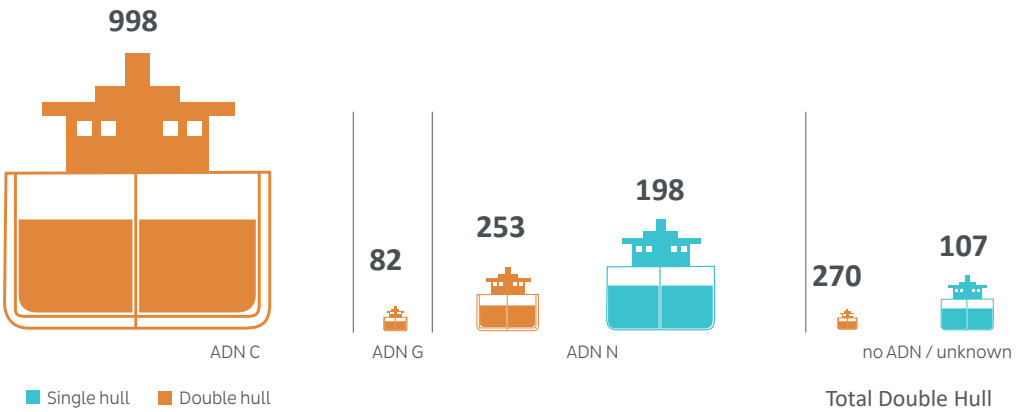
Green Award by type of use

Dry cargo	Tank cargo	Passenger	Push/Tug	other	Total
438	739	222	43	15	1457

Green Award certification

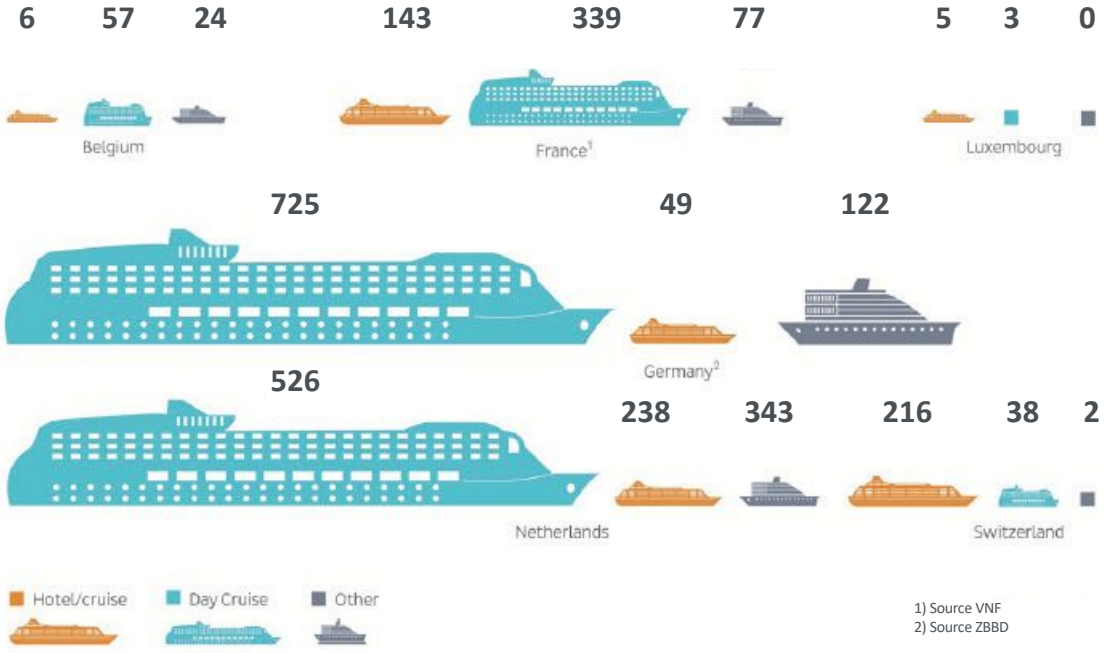
GA Gold / Platinum	GA Gold	GA Silver / Platinum	GA Silver	GA Bronze	Total
10	318	4	921	204	1457

ADN Western European Tank Fleet



Total Double Hull	1.603
Total Single Hull	305

Western European Passenger Fleet



1) Source VNF
2) Source ZBBD

IVR assumes no responsibility or liability for any errors and/or inadequacies.

Total Western European Fleet per 28.03.2025

	Belgium	France	Germany	Luxembourg	Netherlands	Switzerland	Total
Dry Cargo	1.163	1.365	1.603	22	3.826	18	7.997
Tank Cargo	167	55	484	107	1.016	68	1.897
Push/Tug	165	149	322	14	993	11	1.654
Passenger	87	559	897	8	1.106	256	2.913
Other	448	52	164	8	1.884	14	2.570
Total	2.030	2.180	3.470	159	8.825	367	17.031

IVR is not responsible and liable for errors and/or inadequacies

ERS Database statistics

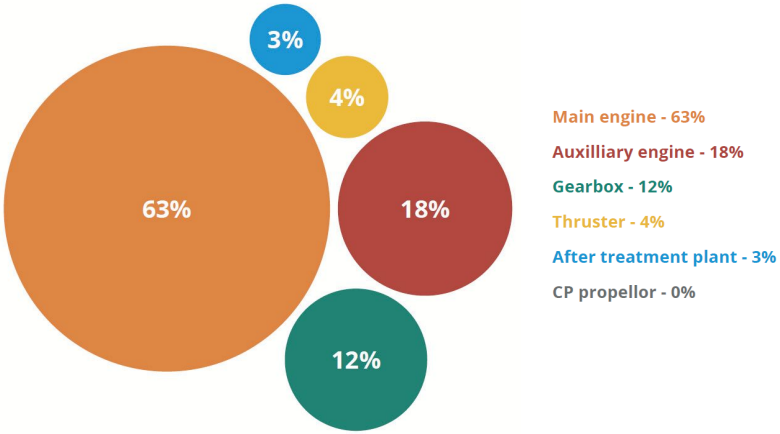
Sea-going

2023 **29** | 2024 **12**

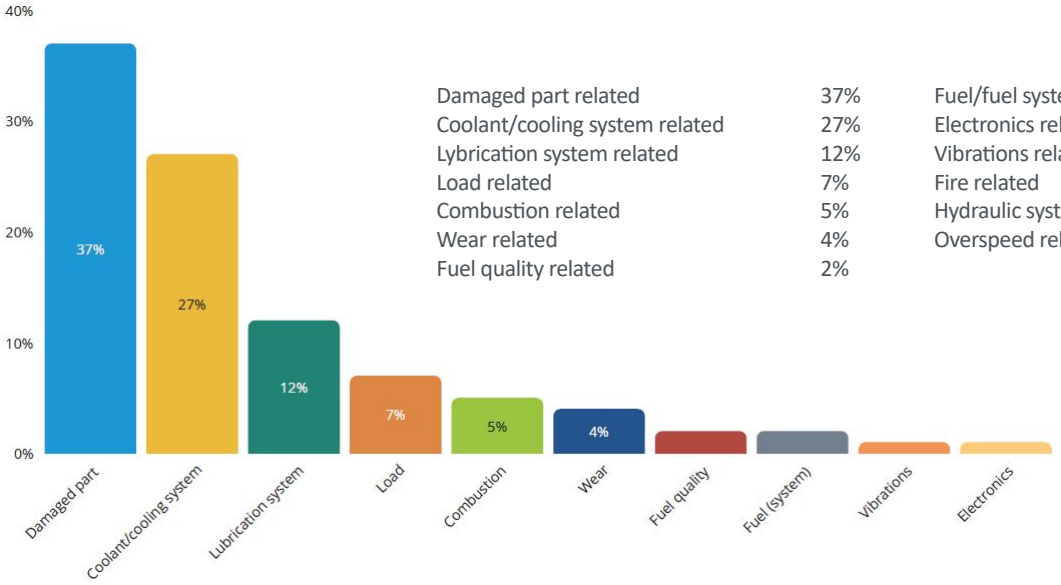
Inland

2023 **52** | 2024 **58**

Kind of damages in ERS

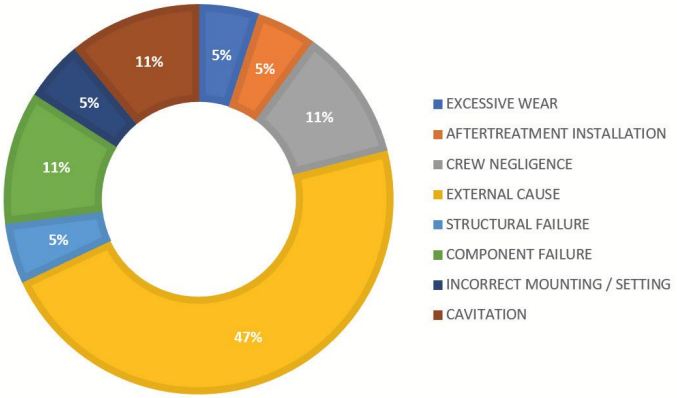


Technical cause of damage



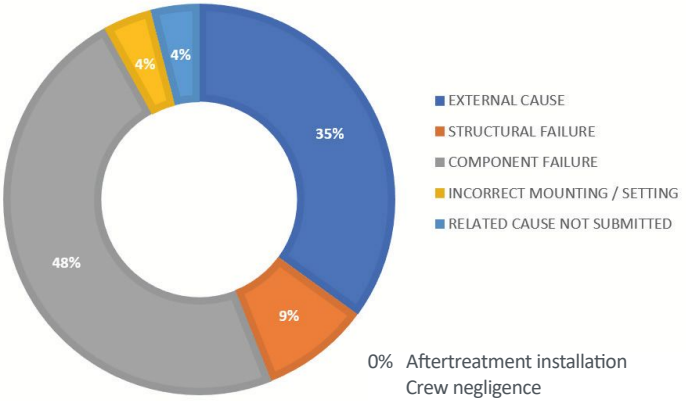
Damaged part related	37%	Fuel/fuel system related	2%
Coolant/cooling system related	27%	Electronics related	1%
Lybrication system related	12%	Vibrations related	1%
Load related	7%	Fire related	0%
Combustion related	5%	Hydraulic system related	0%
Wear related	4%	Overspeed related	0%
Fuel quality related	2%		

Related technical causes of coolant/cooling system



0% Fuel Addition (% bio/other additive)
Polluted fuel
Normal wear
Lack of maintenance
Motor management system

Related technical causes of damaged parts



0% Aftertreatment installation
Crew negligence
Cavitation
Excessive wear
Normal wear
Lack of maintenance
Motor management system

Annual Report 2024

IVR

Inland shipping I Insurance I Ship's survey I Related sectors

Foreword

We are proud to present to you IVR's annual report for the past year. In the year under review, the IVR secretariat has once again been fully committed to achieving the association's objectives.

Our mission remains unchanged: to represent the interests of the European inland navigation sector in the broadest sense of the word. In this report, we take you through the most important developments and results of the past year. In particular, we would like to draw your attention to the successful organisation of the very first Loss Prevention Colloquium, which took place in Antwerp on 4 November 2024.

The year 2024 was additionally strongly influenced by the changing geopolitical climate. International tensions, (imminent) trade restrictions and disruptions in logistics chains also had and still have an impact on European inland navigation. These developments underline the importance of a resilient and well-organised sector, in which cooperation and adaptability are key.

The annual highlight was the Annual Congress from 15 to 17 May 2024 in Frankfurt am Main, the city where our association was once founded. With over 225 participants from eleven European countries, we can look back on a successful event. The previously mentioned Loss Prevention Colloquium also marked a valuable step in promoting knowledge exchange within our sector.

IVR's various committees have continued their work energetically over the past year. Together with the board and the secretariat, they contributed to achieving our objectives. For instance, several new technical leaflets were issued, providing the sector with up-to-date and relevant information.

Through these diverse activities, IVR once again underlines its role as an independent and neutral player of significance within the European inland navigation sector. Also in 2024, the secretariat was active at the international level, with involvement in meetings of, among others, the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and the standardisation committee CESNI established by the European Commission and the CCNR.

We express our sincere thanks to everyone who contributed to the work of our association over the past year. In particular, we thank the committee members, the Executive Committee, the Board of Management, the Advisory Council and our colleagues at the IVR Secretariat for their dedication and commitment. Finally, our special thanks go to our members, whose continued commitment, trust and support are invaluable to the functioning and continuity of IVR.

- Frouwke de Vries - Secretary General

INTERNATIONAL REPRESENTATION OF INTERESTS

Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)

A Workshop on the Labour Market in Inland Navigation and Labour Market Attractiveness was held on 14 March 2024. This meeting organised by the CCNR discussed the current labour situation. Indeed, European inland navigation suffers from a serious labour shortage, while the use of inland navigation should be promoted, especially to support modal shift.

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

The IVR also participated as an observer in several meetings of both the working groups and the committee of CESNI in 2024. Within the framework of this committee installed by the European Commission and the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), various standards were elaborated and implemented in the respective member states. This working method contributes greatly to the unification of regulations in Europe, especially in the technical field. The committee also deals with standards on professional qualification and digitalisation in inland navigation. The CESNI meetings took place on Thursday 11 April 2024 and Thursday 17 October 2024, respectively.

Associated members

As part of its associate memberships, the IVR maintains close contacts with the International Union of Marine Insurance (IUMI) and Comité Maritime International (CMI). The Secretary General has been appointed as an Inland Hull, Fishing Vessels & Yachts (IFY) committee member of IUMI since December 2023.

Due to the unexpected cancellation of one of the speakers, Frouwke de Vries made a last-minute presentation on the topic "Current status and challenges in the European inland navigation sector" at the IFY workshop of the IUMI Annual Congress in Berlin on Tuesday 17 September 2024.

PLATFORM AND EVENTS

IVR CONGRESS 2024 IN FRANKFURT AM MAIN

The annual IVR Congress, which took place in the year under review from Wednesday 15 to Friday 17 May 2024 in Frankfurt am Main, Germany, was again a great success. IVR president Anneke Kooiman welcomed 225 participants from 11 different countries to the city where it all started for IVR in 1877.

The congress started with the meetings of the Executive Committee, Board of Management and Loss Prevention Committee on Wednesday afternoon, 15 May, and the meeting of the Legal Committee on Thursday morning, 16 May. After registration and a delicious buffet lunch, members were escorted to the ballroom of the Steigenberger Frankfurter Hof Hotel for the workshop "Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways".

Workshop "Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways"

The workshop's first speaker was Mr Maurits van der Linde, policy advisor on safety and dangerous goods for the Royal Dutch Inland Shipping Organization (KBN). He spoke about the context in which wheelhouse and bridge collisions take place. Mr Jan Eric Klonki, head of QEHS at HGK Shipping, then gave a presentation on safety culture in the inland navigation sector. After the coffee break, the third speaker Mr Ignace Kroos, partner at Caluwaerts Uytterhoeven Lawyers, presented on the future of floating degassing, the associated legal frameworks and case law. Mr Salih Karaarslan, senior policy officer on sustainable inland navigation at the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management, provided the final presentation where he addressed the topic of greening in inland navigation.

Aperitif and dinner

In the evening, the group of participants left together for the dinner location. After a short walk through Frankfurt city centre, they arrived at the Logenhaus zur Einigkeit, which was founded in 1742. A beautiful historical place to jointly reflect on the workshop and everything that unites us as an association. After a welcome aperitif, a so-called walking dinner was served for the first time in IVR congress history. The set-up of the walking dinner created a relaxed and informal atmosphere, with the idea of encouraging social interactions and networking opportunities. A cocktail bar and DJ added the finishing touch, ensuring a dynamic evening.

General Assembly

The third and final day of the congress, Friday 17 May, started with the General Assembly on board the Maria Sibylla Merian, the newest addition to the Primus fleet.

On board, Secretary General Frouwke de Vries looked back at IVR's activities over the past year. This included cooperation with international organisations and institutions such as the CCNR and the European Commission, IVR's activities and ongoing projects, the vessel database and the increased focus on emissions and climate change. True to tradition, the chairs of the Loss Prevention Committee, Mr Ronald Koops, and the Legal Committee, Dr Martin Fischer, informed members about the numerous activities in their fields. During the General Assembly, Mr Frans Niemeijer (TVM Insurance) was appointed as a new member of the Board of Management.

The meeting concluded with the announcement of the location of the next IVR Congress from 4 to 6 June 2025. This will take place in the Austrian capital Vienna. At the end of the General Assembly, a closing lunch was served after a short stop on land, after which the vessel once again made a short cruise, allowing members and partners to chat about the congress. IVR is grateful for the participating members, guests, speakers and sponsors who all came to Frankfurt, and therefore looks back on a very successful event.

Loss Prevention Colloquium in Antwerp

On Monday 4 November 2024, the very first edition of the IVR Loss Prevention Colloquium took place in Antwerp. Around 80 participants from Belgium, the Netherlands and Germany gathered in the beautiful Botanic Sanctuary to shed light on the technical and financial aspects of loss prevention in the European inland navigation sector from different angles.

Workshop and speakers

Eight presentations, spread over three sessions, covered various current and relevant topics. These included the impact of decarbonisation, engine day value calculation, the role of classification societies, common damages and solutions, the challenges for greening in the sector, risks and resilience at the Port Authority of Antwerp-Bruges, quality and quantity loss control in tanker shipping and new clean solutions for electric shipping. The event attracted a wide audience of insurers, brokers, claims handlers, shipping companies, surveyors, lawyers and other stakeholders. The workshop was moderated by IVR Loss Prevention Committee chairman Ronald Koops. He stressed the importance of cooperation and knowledge sharing in an industry that is rapidly evolving due to the increasing focus on sustainability and technical innovations.

Connections and networks

Besides knowledge sharing, the event also provided an opportunity for networking among professionals from different disciplines. The day ended with an elegant reception and 4-course dinner in the venue's historic chapel. Given the highly positive feedback from participants, the Loss Prevention Colloquium is very likely to become a recurring event.

LOSS PREVENTION

Main tasks

The relevant committees worked together with the secretariat to further develop and implement the core tasks of the association.

During the year under review, the Loss Prevention Committee dealt with various challenges related to technical regulations and prevention. Its tasks include participation in CESNI meetings, guidance and monitoring of damage prevention initiatives by the IVR as well as developing and publishing recommendations to ship owners. Through the new use of Infographics, the Loss Prevention Committee hopes to appeal to a wider audience. The committee met physically three times during the year under review. The meetings took place during the congress in Frankfurt am Main on 15 May 2024, and in Rotterdam on 27 February 2024 and on 1 October 2024.

Recommendations to ship owners

The Loss Prevention Committee issued 1 new technical leaflet during the year under review and made it available to its members as well as to third parties free of charge via the internet. It concerns a recommendation regarding:

- Cargo fumigation by phosphine gas

On this topic, the Secretary General gave a presentation at The Shard on Tuesday 12 November 2024, as part of the Dry Bulk Terminal Congress in London.

NRMM paper

European regulation 2016/1628 is in force for non-road engines, including marine engines. The aim of this so-called "Non Road Mobile Machinery" (NRMM) regulation is, that the new EU Stage V emission requirements will have to start reducing air emissions from inland navigation. IVR has released a paper that addresses, among other things, this emissions legislation, the technical regulations and various recommendations related to marine engine repair, implementation issues, after-treatment and alternative fuels and propulsion systems. This paper is updated quarterly - or more frequently, when necessary - taking into account updated legislation and/or new technical insights.

Engine day value

On 15 October 2024, Stichting Zeevaart Binnenvaart Pleziervaart (ZBP) was established. Until recently, two different methodologies were used within the industry for calculating engine day value. With the launch of the new calculation tool, the foundation aims to achieve uniformity in this area, an important step towards greater transparency and uniformity within the industry. The foundation's mission is to develop and maintain advanced calculation modules specifically aimed at the maritime insurance market. The foundation's ambition is to create a single European guideline used by maritime experts across Europe. The development of the calculation modules is done by a working group of renowned European experts in the field. This harmonisation will contribute to a higher quality of maritime and technical damage expertise. The focus here is on the development of calculation tools for various sectors, including inland navigation, coastal shipping, short sea and fisheries. The foundation's secretariat is located at the IVR (Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam).The foundation is a partnership between VEKRB, NIVRE and IVR. The founding board consists of:

- Marnix de Bakker (EOC), on behalf of VEKRB
- Bas Kleijnjan (Van Woerkom, Nobels & Ten Veen), on behalf of NIVRE
- Frouwke de Vries (IVR), on behalf of IVR

Loss Prevention Inspection and Steering Gear Inspection

Furthermore, the committee was concerned with monitoring loss prevention inspection and the inspection of steering gear. These instruments help to promote loss prevention and the uniform performance of inspections based on established criteria. To keep the quality and knowledge level among the inspectors involved at the very highest level, a refresher course was organised at IVR's offices in 2024. Also, all manufacturers were physically visited by our Technical Secretary as part of the annual audit. The secretariat therefore thanks the steering machine manufacturers for their tireless efforts and pleasant cooperation over the past year.

The number of steering gear certificates issued in 2024 was at its all-time high with a total number of 941. In contrast to the number of steering machine certificates issued, the number of loss prevention inspections conducted reached a low of just 25.

LEGAL UNIFICATION AND LEGAL FOCUS AREAS

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

Switzerland ratifies amendment to CDNI and CLNI

We are pleased to share that Switzerland has ratified the Convention on the collection, deposit and reception of waste on the Rhine and inland waterways (CDNI) and the Convention on the limitation of liability in inland navigation (CLNI 2012) in 2024. This ratification marks an important step towards improving environmental protection and legal certainty in inland navigation throughout Europe. The CDNI focuses on sustainable waste management practices to ensure our waterways remain clean and navigable, while the CLNI seeks a harmonised legal framework that limits the liability of inland waterway operators, promoting safer and more efficient transport. Switzerland's commitment to these conventions underscores its commitment to promoting sustainable and responsible navigation practices, benefiting not only the environment but also the wider international trading community. The amendment concerning the CDNI has been in force since 1 October 2024 and allows barge ventilation to outside air to be banned, preventing harmful substances in the atmosphere. The ventilation ban is being phased in to allow for the necessary infrastructure and logistical solutions. In the first phase, the ban applies to the most harmful substances such as benzene, petrol, petroleum distillates and mixtures containing more than 10% ethanol. In later stages, the ban will be extended to other substances.

The ratification charter was deposited by Ambassador Claude Wild, Switzerland's permanent representative to the Council of Europe, at the Palais du Rhin in Strasbourg on 23 April 2024. These new regulations, which include procedures for collecting and processing gaseous residues, have now been approved by all six CDNI contracting states. At the ceremony, Switzerland also deposited the ratification instrument for the 2012 Strasbourg Convention on Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012).

Update collection of CMNI and CLNI Judgements

The committee has further updated the 2024 overviews of case law on the international treaties CMNI and CLNI. These overviews collect judgments from courts in various countries related to these treaties and make them available to members, accompanied by brief summaries highlighting the essence of each judgment and references to their publication sources. This also reflects the autonomous interpretation of treaties in case law. With emerging propulsion technologies such as hydrogen and advancements in autonomous sailing, the Legal Committee anticipates many new legal developments in the coming years.

Harmonisation and unification

The IVR actively promotes and encourages the harmonisation and unification of inland navigation and liability law on a pan-Euro-

IVR VESSEL DATABASE

pean level. Among other things, the association organises colloquia to promote the implementation of international conventions and recommendation of international conditions and transport documents. In 2024, given the organisation of the Loss Prevention Colloquium, no legal colloquium took place.

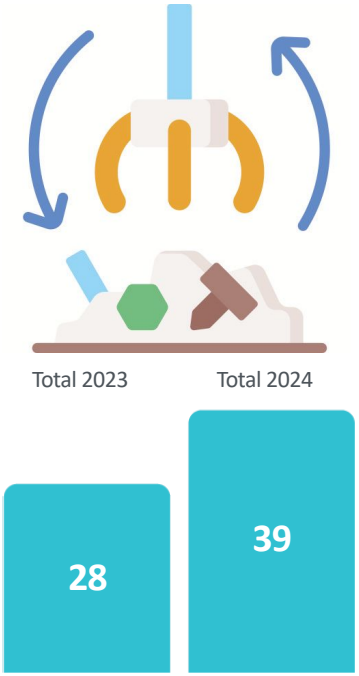
With the vessel database, the IVR has a unique potential of data on the European inland navigation fleet. Through online access, interested parties are offered access to the relevant vessel data. In addition, the database provides access to the composition and development of the fleet, about which members are regularly informed with up-to-date statistics. Changes are made every working day to ensure that the database is as up-to-date as possible.

Up-to-date inland navigation statistics

In the past year, 79 new vessels were built in Western Europe. A total of 739 new vessels were added to the market during 2019-2024. The largest number of these in tanker shipping with a total of 282 new vessels. The largest increase took place in the Dutch fleet.

More insights into the fleet offer the statistics on page 24.

Scrapped vessels 2023-2024



PERSONAL DATA

New colleague Donate Bruins

From 1 April 2024, the IVR secretariat has been strengthened with the arrival of Donate Bruins. She introduced herself as follows in the March 2024 newsletter:

"Allow me to introduce myself! My name is Donate Bruins, I am 23 years old. Currently, I'm in the final stages of completing my Communication degree at Hogeschool Inholland Rotterdam. Throughout my studies, I've primarily focused on marketing and design. This field appeals to me because it is constantly evolving, and it allows me to express my creative ideas. I also got to study in Jönköping, Sweden for six months, which was an unforgettable experience where I learned a lot! In my free time, I'm an enthusiastic traveler and concertgoer. I also spend a lot of time at the gym, and I enjoy reading books! I'm excited about the prospect of joining the IVR team, where I hope to gain more experience and further develop my skills!"

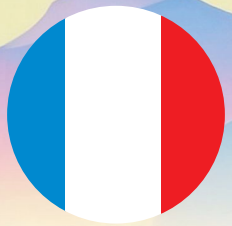
Meanwhile, Donate Bruins graduated and started working in the IVR secretariat four days a week as of 1 June 2025.

MARKETING

In terms of marketing and communication, the secretariat worked during the year under review to increase the visibility of our association. For instance, the number of followers on LinkedIn has again increased and IVR has almost 1,500 followers. We also welcomed 7 new members from Belgium, Germany, and the Netherlands

QUALITY STANDARD AND PRIVACY POLICY

To ensure its own quality, the IVR will continue to be certified under the ISO 9001 standard in 2024.



Rapport Annuel 2024

IVR

Inland shipping I Insurance I Ship's survey I Related sectors

Préface

Nous sommes fiers de vous présenter le rapport annuel de l'IVR pour l'année écoulée. Au cours de l'année écoulée, le secrétariat de l'IVR s'est à nouveau consacré avec un engagement total à la réalisation des objectifs de notre association.

Notre mission reste inchangée : représenter les intérêts du secteur européen de la navigation intérieure au sens le plus large du terme. Dans ce rapport, nous vous présentons les principaux développements et résultats de l'année écoulée. En particulier, nous souhaitons attirer votre attention sur l'organisation réussie du tout premier Colloque sur la prévention des pertes, qui s'est tenu à Anvers le 4 novembre 2024.

L'année 2024 a également été fortement influencée par l'évolution du climat géopolitique. Les tensions internationales, les restrictions commerciales (imminentes) et les perturbations des chaînes logistiques ont eu et ont toujours un impact sur la navigation intérieure européenne. Ces développements soulignent l'importance d'un secteur résilient et bien organisé, dans lequel la coopération et l'adaptabilité sont essentielles.

Le point culminant de l'année a été la conférence annuelle qui s'est tenue du 15 au 17 mai 2024 à Francfort-sur-le-Main, la ville où notre association a été fondée. Avec plus de 215 participants venus de dix pays européens, nous pouvons nous féliciter d'un événement réussi. Le colloque sur la prévention des sinistres mentionné plus haut a également marqué une étape importante dans la promotion de l'échange de connaissances au sein de notre secteur.

Les différents comités de l'IVR ont poursuivi leur travail avec énergie au cours de l'année écoulée. Avec le conseil d'administration et le secrétariat, ils ont contribué à la réalisation de nos objectifs. Par exemple, plusieurs nouvelles brochures techniques ont été publiées, fournissant au secteur des informations actualisées et pertinentes.

Grâce à ces diverses activités, l'IVR souligne une fois de plus son rôle d'acteur indépendant et neutre au sein de la navigation intérieure européenne. En 2024 également, le secrétariat a été actif au niveau international, en participant notamment aux réunions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et du comité de normalisation CESNI établi par la Commission européenne et la CCNR.

Nous remercions sincèrement toutes les personnes qui ont contribué aux travaux de notre association au cours de l'année écoulée. Nous remercions en particulier les membres des comités, le conseil d'administration, le conseil de direction, le comité consultatif et nos collègues du secrétariat de l'IVR pour leur dévouement et leur engagement. Enfin, nous remercions tout particulièrement nos membres, dont l'engagement, la confiance et le soutien constants sont inestimables pour le fonctionnement et la continuité de l'IVR.

- Frouwke de Vries - Secrétaire Général

REPRESENTATION INTERNATIONALE DES INTERETS

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Un atelier sur le marché du travail en navigation intérieure et l'attractivité du marché du travail s'est tenu le 14 mars 2024. Cette réunion organisée par la CCNR a permis de discuter de la situation actuelle de la main-d'œuvre. En effet, la navigation intérieure européenne souffre d'une grave pénurie de main-d'œuvre, alors que l'utilisation de la navigation intérieure devrait être encouragée, notamment pour favoriser le transfert modal.

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

L'IVR a également participé en 2024en tant qu'observateur à diverses réunions des groupes de travail et du comité du CESNI. Dans le cadre de ce comité mis en place par la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR), diverses normes ont été élaborées et mises en œuvre dans les États membres concernés. Cette approche contribue largement à l'unification de la réglementation en Europe, notamment dans le domaine technique. Le comité s'occupe également des normes relatives à la qualification professionnelle et à la numérisation dans la navigation intérieure. Les réunions du CESNI ont respectivement eu lieu le jeudi 11 avril 2024 et jeudi 17 octobre 2024.

Membres associés

Dans le cadre des adhésions associés, l'IVR entretient des contacts étroits avec l'Union internationale d'assurance maritime (IUMI) et le Comité maritime international (CMI). Le secrétaire général a été nommé membre du comité de l'IUMI sur les coques de bateaux de navigation intérieure, les bateaux de pêche et les yachts (IFY) depuis décembre 2023. En raison de l'annulation inattendue de l'un des orateurs, Frouwke de Vries a fait une présentation de courte durée sur le thème « Current status and challenges in the European inland navigation sector » lors de l'atelier IFY du Congrès annuel de l'IUMI à Berlin le mardi 17 septembre.

PLATE-FORME ET EVENEMENTS

CONGRÈS IVR 2024 À FRANCFORT-SUR-LE-MAIN

Le congrès annuel de l'IVR, qui s'est déroulé du mercredi 15 au vendredi 17 mai 2024 à Francfort-sur-le-Main, en Allemagne, a été une fois de plus un grand succès. La présidente de l'IVR, Anneke Kooiman, a accueilli 225 participants de 11 pays différents dans la ville où tout a commencé pour l'IVR en 1877.

Le congrès a débuté par les réunions du bureau exécutif, du conseil d'administration et du comité de prévention des pertes le mercredi 15 mai après-midi, et par la réunion du comité juridique le jeudi 16 mai au matin. Après l'enregistrement et un somptueux déjeuner buffet, les membres ont été escortés dans la salle de bal de l'hôtel Steigenberger Frankfurter Hof pour l'atelier « Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways ».

Atelier « Navigating into the future, the value and versatility of inland waterways »

Le premier orateur de l'atelier était Maurits van der Linde, conseiller politique pour les substances dangereuses et la sécurité à la Royal Inland Navigation Netherlands. Il a parlé du contexte dans lequel se produisent les collisions dans les timoneries et sur les ponts. M. Jan Eric Klonki, responsable QEHS chez HGK Shipping, a ensuite fait une présentation sur la culture de la sécurité dans le secteur de la navigation intérieure. Après la pause-café, le troisième orateur, Ignace Kroos, partenaire chez Caluwaerts Uyterhoeven Lawyers, a présenté l'avenir du dégazage à la voile et les cadres juridiques et jurisprudentiels associés. Salih Karaarslan, chargé de mission principal pour la navigation intérieure durable au ministère néerlandais de l'infrastructure et de la gestion de l'eau, a fait la dernière présentation en abordant le thème de l'écologisation de la navigation intérieure.

Apéritif et dîner

Dans la soirée, le groupe de participants s'est rendu ensemble au lieu du dîner. Après une courte promenade dans le centre-ville de Francfort, ils sont arrivés au Logenhaus zur Einigkeit, fondé en 1742. Un lieu historique agréable pour réfléchir ensemble à l'atelier et à tout ce qui nous unit en tant qu'association. Après un apéritif de bienvenue, un « running dinner » a été servi pour la première fois dans l'histoire du congrès IVR. L'organisation de ce dîner a créé une atmosphère détendue et informelle, dans l'idée de promouvoir les interactions sociales et les opportunités de mise en réseau. Un bar à cocktails et un DJ ont complété le tableau et assuré une soirée dynamique.

L'Assemblée Générale

Le troisième et dernier jour du congrès, le vendredi 17 mai, a commencé par l'Assemblée générale à bord du Maria Sibylla Meri-

an, le dernier-né de la flotte Primus. À bord, le secrétaire général Frouwke de Vries a fait le point sur les activités de l'IVR au cours de l'année écoulée. Il a notamment évoqué la coopération avec des organisations et institutions internationales telles que la CCNR et la Commission européenne, les activités de l'IVR et les projets en cours, la base de données sur les navires et l'attention accrue portée aux émissions et au changement climatique. Traditionnellement, les présidents du comité de prévention des dommages, M. Ronald Koops, et du comité juridique, M. Martin Fischer, ont informé les membres des nombreuses activités dans leurs domaines respectifs. Un nouveau membre du conseil d'administration, M. Frans Niemeijer (TVM Insurance), a également été nommé au cours de l'assemblée générale.

La réunion s'est terminée par l'annonce du lieu du prochain congrès IVR, qui se tiendra du 4 au 6 juin 2025. Il aura lieu à Vienne, en Autriche. À la fin de l'assemblée générale des membres, un déjeuner de clôture a été servi après une courte escale à terre, après quoi le navire a de nouveau effectué une courte croisière, permettant aux membres et aux partenaires de discuter du congrès. L'IVR remercie les membres participants, les invités, les orateurs et les sponsors qui sont tous venus à Francfort et se réjouit de cet événement très réussi.

Loss Prevention Colloquium à Anvers

Le lundi 4 novembre 2024, la toute première édition du IVR Loss Prevention Colloquium a eu lieu à Anvers. Environ 80 participants de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne se sont réunis dans le magnifique Sanctuaire Botanique pour faire la lumière sur les aspects techniques et financiers de la prévention des pertes dans le secteur européen de la navigation intérieure sous différents angles.

Atelier et intervenants

Huit présentations, réparties sur trois sessions, ont couvert divers sujets actuels et pertinents. Parmi ceux-ci figuraient l'impact de la décarbonisation, le calcul de la valeur journalière du moteur, le rôle des sociétés de classification, les dommages courants et les solutions, les défis de l'écologisation dans le secteur, les risques et la résilience à l'Autorité portuaire d'Anvers-Bruges, le contrôle des pertes en termes de qualité et de quantité dans le transport maritime par citernes et les nouvelles solutions propres pour le transport maritime électrique. L'événement a attiré un large public d'assureurs, de courtiers, de gestionnaires de sinistres, de compagnies maritimes, d'experts maritimes, d'avocats et d'autres parties prenantes. L'atelier était animé par Ronald Koops, président du comité de prévention des dommages de l'IVR. Il a souligné l'importance de la coopération et du partage des connaissances dans un secteur qui évolue rapidement en raison de l'importance croissante accordée à la durabilité et aux innovations techniques.

Connexions et mise en réseau

Outre le partage des connaissances, l'événement a également été l'occasion de mettre en réseau des professionnels de différentes

PREVENTION DES DOMMAGES

disciplines. La journée s'est terminée par une réception et un dîner à quatre plats dans la chapelle historique du lieu. Compte tenu des réactions très positives des participants, le colloque sur la prévention des pertes est appelé à devenir un événement récurrent.

Activités principales

Les commissions concernées ont travaillé en collaboration avec le secrétariat sur le développement et la mise en œuvre des missions fondamentales de l'association.

La commission de prévention des dommages s'est penchée, au cours de l'année écoulée, sur divers défis dans le domaine de la réglementation technique et de la prévention. Parmi ses missions, on compte la participation aux réunions du CESNI, l'accompagnement et la surveillance des initiatives de prévention des dommages de l'IVR ainsi que l'élaboration et la publication de recommandations à l'intention des propriétaires de navires. En utilisant de nouvelles infographies, la commission de prévention des dommages espère toucher un public plus large. La commission s'est réunie physiquement trois fois au cours de l'année écoulée. Les réunions ont eu lieu physiquement à Francfort-sur-le-Main le 15 mai 2024, et à Rotterdam le 27 février 2024 et le 1er octobre 2024.

Recommandations aux propriétaires de Bateaux

Le Comité de prévention des dommages a publié une nouvelle fiche technique au cours de l'année sous revue et l'a mise gratuitement à la disposition de ses membres et des tiers via l'internet. Il s'agit d'une recommandation concernant :

- La fumigation des cargaisons par la phosphine

Sur ce sujet, le secrétaire général a fait une présentation au Shard le mardi 12 novembre 2024, dans le cadre du Dry Bulk Terminal Congress à Londres.

Document NRMM

Le règlement européen 2016/1628 est en vigueur pour les moteurs non routiers, y compris les moteurs marins. L'objectif de ce règlement, dit "machines mobiles hors route" (NRMM), est que les nouvelles normes d'émission de l'UE de la phase V entraîneront une réduction des émissions atmosphériques de la navigation intérieure. L'IVR a publié un document qui aborde notamment cette législation sur les émissions, les spécifications techniques et diverses recommandations concernant la réparation des moteurs marins, les problèmes de mise en œuvre, le post-trait-

ement, ainsi que les carburants et systèmes de propulsion alternatifs. Ce document est mis à jour chaque trimestre - ou plus tôt, si nécessaire - en tenant compte de la législation modifiée et/ou des nouvelles perspectives techniques.

Valeur du jour moteur

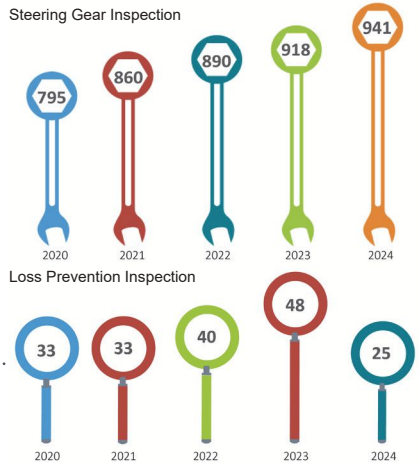
Le 15 octobre 2024, la Fondation pour les bateaux de plaisance de la navigation intérieure (ZBP) a été créée. Jusqu'à récemment, deux méthodologies différentes étaient utilisées dans le secteur pour calculer la valeur journalière du moteur. Avec le lancement du nouvel outil de calcul, la fondation vise à atteindre l'uniformité dans ce domaine, une étape importante vers plus de transparence et d'uniformité au sein de l'industrie. La mission de la fondation est de développer et de maintenir des modules de calcul avancés spécifiquement destinés au marché de l'assurance maritime. L'ambition de la fondation est de créer une ligne directrice européenne unique utilisée par les experts maritimes dans toute l'Europe. Le développement des modules de calcul est effectué par un groupe de travail composé d'experts européens renommés dans le domaine. Cette harmonisation contribuera à améliorer la qualité de l'expertise des dommages maritimes et techniques. L'accent est mis sur le développement d'outils de calcul pour différents secteurs, notamment la navigation intérieure, la navigation côtière, la navigation à courte distance et la pêche.

Le secrétariat de la fondation est situé à l'IVR (Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam). La fondation est un partenariat entre le VEKRB, le NIVRE et l'IVR. Le conseil d'administration de la fondation est composé de

- Marnix de Bakker (EOC), au nom du VEKRB
- Bas Kleijnjan (Van Woerkom, Nobels & Ten Veen, au nom de NIVRE
- Frouwke de Vries (IVR), au nom de l'IVR

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

En outre, la commission s'est occupée de la surveillance des inspections pour la prévention des dommages et des inspections des installations à gouverner. Ces outils contribuent à promouvoir la prévention des dommages et à assurer une exécution uniforme des inspections sur la base de critères établis. Afin de maintenir la qualité et les connaissances des inspecteurs concernés au plus haut niveau, un cours de recyclage a également été organisé dans les bureaux de l'IVR en 2024. En outre, tous les fabricants ont été visités physiquement par notre secrétaire technique dans le cadre de l'audit annuel. Le secrétariat remercie donc les fabricants d'appareils à gouverner pour leurs efforts inlassables et leur agréable coopération au cours de l'année écoulée. Le nombre de certificats d'installation à gouverner délivrés en 2024 a atteint un niveau record avec un total de 941. Contrairement au nombre de certificats d'installation à gouverner délivrés, le nombre d'inspections pour la prévention des dommages effectuées n'a atteint que 25.



UNIFICATION JURIDIQUE ET DOMAINES D'INTERETS JURIDIQUES

La Commission Juridique s'est consacrée, au cours de l'année de rapport, à sa principale mission, qui est la promotion de l'unification internationale du droit du transport de marchandises et de la responsabilité dans la navigation intérieure. Sa composition d'experts issus de tous les pays de navigation intérieure pertinents en Europe favorise le traitement des questions juridiques au niveau paneuropéen.

La Suisse ratifie la modification de la CDNI et de la CLNI

La Suisse ratifie l'amendement à la CDNI et à la CLNINous avons le plaisir de vous annoncer que la Suisse a ratifié la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et la Convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) en 2024. Cette ratification marque une étape importante dans l'amélioration de la protection de l'environnement et de la sécurité juridique en navigation intérieure dans toute l'Europe. La CDNI met l'accent sur les pratiques de gestion durable des déchets afin de garantir que nos voies d'eau restent propres et navigables, tandis que la CLNI vise à établir un cadre juridique harmonisé qui limite la responsabilité des exploitants de voies navigables, favorisant ainsi un transport plus sûr et plus efficace. L'adhésion de la Suisse à ces conventions souligne sa volonté de promouvoir des pratiques de navigation durables et responsables, au bénéfice non seulement de l'environnement mais aussi de l'ensemble de la communauté commerciale internationale. L'amendement concernant la CDNI est en vigueur depuis le 1er octobre 2024 et permet d'interdire l'aération des bateaux de navigation intérieure à l'air libre, ce qui empêche les substances nocives d'être libérées dans l'atmosphère. L'interdiction de ventilation est mise en œuvre progressivement afin de permettre la mise en place des infrastructures et des solutions logistiques nécessaires. Dans un premier temps, l'interdiction s'applique aux substances les plus nocives telles que le benzène, l'essence, les distillats de pétrole et les mélanges contenant plus de 10 % d'éthanol. Par la suite, l'interdiction sera étendue à d'autres substances.

La charte de ratification a été déposée par l'Ambassadeur Claude Wild, représentant permanent de la Suisse auprès du Conseil de l'Europe, au Palais du Rhin à Strasbourg le 23 avril 2024. Ces nouveaux règlements, qui comprennent des procédures pour la collecte et l'élimination des résidus gazeux, ont maintenant été approuvés par les six États contractants de la CDNI. Lors de la cérémonie, la Suisse a également déposé l'instrument de ratification de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012).

Mise à jour du recueil sur la jurisprudence concernant CLNI et CMNI

La Commission a continué d'actualiser en 2024 les résumés des décisions de justice relatives aux conventions internationales CMNI et CLNI. Ces résumés recueillent les décisions des tribunaux de divers pays concernant ces conventions et fournissent aux membres un bref résumé de l'essentiel de la décision ainsi qu'une référence à sa publication. Cela vise également à promouvoir une interprétation autonome des traités dans la jurisprudence. Avec les nouvelles technologies de propulsion telles que l'hydrogène

BANQUE DE DONNÉES DES BATEAUX

et divers développements dans le domaine de la navigation autonome, la commission juridique prévoit de nombreuses nouvelles évolutions juridiques dans les années à venir.

L'harmonisation et l'unification

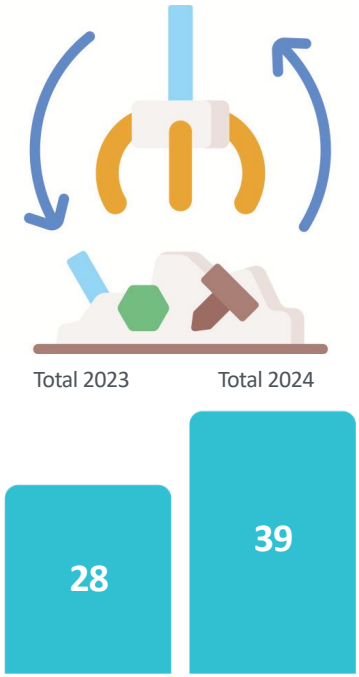
IVR s'engage activement à promouvoir et à encourager l'harmonisation et l'unification du droit de la navigation intérieure et de la responsabilité à l'échelle paneuropéenne. L'association organise notamment des colloques visant à promouvoir la mise en œuvre des traités internationaux et à recommander des conditions et des documents de transport internationaux. En 2024, compte tenu de l'organisation du Loss Prevention Colloquium, aucun colloque juridique n'a eu lieu.

Avec la base de données des navires, l'IVR dispose d'un potentiel unique de données sur la flotte européenne de navigation intérieure. Grâce à un accès en ligne, les intéressés ont accès aux données concernant les navires. De plus, la base de données permet de visualiser la composition et l'évolution de la flotte, sur laquelle les membres sont régulièrement informés grâce à des statistiques actualisées. Des mises à jour sont effectuées chaque jour ouvrable pour garantir au mieux l'actualité de la base de données des navires.

Statistiques actuelles sur la navigation Intérieure

Au cours de l'année écoulée, 79 nouveaux navires ont été construits en Europe de l'Ouest. Dans la période 2019-2024, un total de 739 nouveaux navires ont été ajoutés au marché. La plus grande partie d'entre eux étaient des navires-citernes, avec un total de 282 nouveaux navires. La plus forte augmentation a eu lieu dans la flotte néerlandaise. Pour plus de détails sur la flotte, veuillez consulter les statistiques à la page 24.

Scrapped vessels 2023-2024



DONNÉES PERSONNELLES

Nouvelle collègue Donate Bruins

Depuis le 1er avril 2024, le secrétariat de l'IVR s'est renforcé avec l'arrivée de Donate Bruins. Elle s'est présentée comme suit

"Permettez-moi de me présenter ! Je m'appelle Donate Bruins, j'ai 23 ans. Je termine actuellement mes études en communication à l'Inholland University of Applied Sciences Rotterdam. Pendant mes études, je me suis principalement concentrée sur le marketing et le design. Ce domaine m'attire parce qu'il est en constante évolution et qu'il me permet d'exprimer mes idées créatives. J'ai également eu l'occasion d'étudier pendant six mois à Jönköping, en Suède. C'est une expérience inoubliable qui m'a permis d'apprendre énormément de choses. Pendant mon temps libre, je suis une voyageuse enthousiaste et une amatrice de concerts. En outre, je fais beaucoup de sport et j'adore lire des livres ! Je me réjouis à présent de faire partie de l'équipe d'IVR, où j'espère acquérir davantage d'expérience et développer mes compétences!"

Entre-temps, Donate Bruins a obtenu son diplôme et travaille au secrétariat de l'IVR 4 jours par semaine depuis le 1er juin 2025.

MARKETING

En termes de marketing et de communication, le secrétariat a travaillé pendant l'année sous revue pour augmenter la visibilité de notre association. Par exemple, le nombre de followers sur LinkedIn a de nouveau augmenté et l'IVR compte aujourd'hui près de 1 500 followers. Nous avons également accueilli 7 nouveaux membres en provenance de Belgique, d'Allemagne et des Pays-Bas.

NORME DE QUALITÉ ET POLITIQUE DE CONFIDENTIALITÉ

Pour garantir sa propre qualité, l'IVR continuera à être certifié selon la norme ISO 9001

Balance Sheet as at 31 december 2024

(amounts in EURO)

Assets	2024		2023	
Fixed assets				
Tangible fixed assets				
equipment	21.546		26.101	
Current assets				
Receivables				
•Debtors	25.826		18.222	
•Taxation / social security/ contributions	669		433	
•Other receivables and overflowing assets	25.546		19.059	
		52.041		37.714
Cash		317.004		338.818
Total		**390.591**		**402.633**

(amounts in EURO)

Equity and Liability	2024		2023	
Equity capital				
Initial capital	95.620		95.620	
Destination reserve	24.488		24.488	
Other reserves	208.213		154.306	
Balance	8.996		53.907	
		337.317		328.321
Current liabilities				
• Creditors	2.431		33.829	
• Taxation/social security/contributions	22.775		14.586	
• Other liabilities	28.068		25.897	
		53.274		74.312
Total		**390.591**		**402.633**

Profit and loss account

(amounts in EURO)

		2024		2023	Budget 2024
Profits					
Contributions	146.586		146.504		145.000
Income sales and services	420.143		374.413		230.000
Total income	566.729		520.917		375.000
Costs sales and services	-150.055		-109.369		-
Gross margin		416.674		411.548	375.000
Expenses					
Wages and salaries	282.529		260.581		275.000
Depreciation	9.027		4.986		10.000
Other operating expenses	116.579		91.748		107.400
Total expenses		-408.135		-357.315	-392.400
Financial profit and losses		457		-326	-2.000
Result		**8.996**		**53.907**	**-19.400**

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

To: The board of IVR

A. Report on the audit of the financial statements 2024 included in the annual report

Our opinion

We have audited the financial statements 2024 of IVR, based in Rotterdam.

In our opinion the financial statements give a true and fair view of the financial position of IVR as at 31 December 2024, and of its result for 2024 in accordance with the accounting principles chosen by the entity and described in the notes.

The financial statements comprise:

1. the balance sheet as at 31 December 2024;
2. the state of income and expenses for 2024; and
3. the notes comprising a summary of the accounting policies and other explanatory information.

Basis for our opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Description of responsibilities regarding the financial statements

Responsibilities of management for the financial statements

The board is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance the accounting principles chosen by the entity and described in the notes.

Furthermore, the board is responsible for such internal control as the board determines is necessary to enable the preparation of the financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

As part of the preparation of the financial

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

Our responsibilities for the audit of the financial statements

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

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

Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements. The materiality affects the nature, timing and extent of our audit procedures and the evaluation of the effect of identified misstatements on our opinion.
We have exercised professional judgement and have maintained professional skepticism throughout the audit, in accordance with Dutch Standards on Auditing, ethical requirements and independence requirements. Our audit included e.g.:

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

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

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

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

- Evaluating the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures; and

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

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant findings in internal control that we identify during our audit

Tilburg, 19 May 2025

De Beer Audit B.V.

Drs. J.M.P. van der Laak RA

Members / Mitglieder / Leden / Membres (as per 01.05.2025)

Austria

Companies/individual members

- Dr. P. Csoklich, Wien

Belgium

Organisations

- Unie der Continentale Vaart (UCV), Ghent
- ABAM BVT, Antwerp

Companies/individual members

- P. van den Abbeele, Halle-Zoersel
- T. Van Achter, Antwerp
- ADW Verzekeringskantoor CVBA, Antwerp
- Van Ameyde Marine (Belgium) NV, Kallo
- Assutrans International NV, Antwerp
- Atlantis International Services SA, Waterloo
- AVA Verzekeringen, Antwerp
- Van der Avoirt N.V., Ingenieurs- en Expertisebureau, Wilrijk
- Bettens de Cocker van Hemelen, Antwerp
- BMT Surveys Antwerp NV, Brasschaat
- Caluwaerts Uytterhoeven Advocaten, Berchem
- D'Hondt Insurance NV, Sint-Andries, Bruges
- M. de Decker, Malle
- M. Delaunois, Ternat
- Fransen Luyten Advocaten, Antwerp
- HNR cv/sc, Bruges
- J. Lecour & Co BVBA, Merksem
- Koninklijk Instituut voor Transport over de Binnenwateren (ITB), Brussel
- Navius Advocaten, Antwerp
- J. Peeters, Turnhout
- Quadrant VOF, Antwerp
- RELIAS gerechtsdeurwaarders, Antwerp
- Roosendaal Keyzer Advocaten, Antwerp
- P. Vanlommel, Wilrijk
- E. Verberght, Heide-Kalmthout
- P. Verlinden, Boom

Croatia

- Croatian Register of Shipping, Zagreb

Finland

- ABB Oy, Helsinki

France

Organisations

- Entreprises Fluviales de France (E2F), Paris
- France Assureurs, Paris

Companies/individual members

- C. de Corbière, Paris
- HFW Law firm, Paris
- C. Hübner, Avocat, Paris
- IDIT - Institut du Droit International des Transports, Rouen
- Société Fluviale d'Assurances, Rueil Malmaison
- Voies Navigables de France, Béthune

Germany

Organisations

- Gesamtverband der Versicherer (GDV), Berlin

Companies/individual members

- Allianz Esa, Bad Friedrichshall
- Allianz Global Corporate & Speciality AG, Hamburg
- Arnecke Sibeth Dabelstein, Hamburg
- Caterpillar Marine, Hamburg
- Clyde & Co Europe LLP Hamburg
- Georg Duncker Versicherungen, Hamburg
- Dr. M. Fischer, Frankfurt

- Dipl. Ing. P. Gottschall, Duisburg
- GUSPAF GmbH, Xanten
- Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg
- Hanseatische Kasko Versicherungsagentur GmbH, Bremen
- G. Harbs, Hamburg
- Hartmann Versicherungsmakler GmbH, Mannheim
- Hermann Firgau Assecuradeur GmbH, Hamburg
- HGK Shipping GmbH, Duisburg
- M. Hoffmann, Mannheim
- Dr. H. Holland, Mannheim
- Junge & Co Versicherungsmakler, Hamburg
- Dipl. Ing.T. Lenz, Ludwigshafen/Rhein
- LPM Sachverständigen GmbH, Willich
- Marine Assekuranz GmbH, Hamburg
- NJP-Grotstollen Rae, Duisburg
- Andreas Maurer, Mannheim
- Otto Maurer Assekuranz GmbH, Duisburg
- PANDI SERVICES J. & K. Brons GmbH, Hamburg
- Reederei Jaegers GmbH, Duisburg
- Rhenus PartnerShip GmbH & Co KG, Duisburg
- Dr. Schakow & Partner Rechtsanwälte PartG mbB, Bremen
- Segelken & Suchopar, Hamburg
- D. Sosna, Düsseldorf
- Thomas Miller Speciality GmbH, Hamburg
- Dr. J. Trost, Hamburg
- Verein Hanseatischer Transportversicherer e.V., Bremen
- Vereinigte Schiffs-Versicherung VaG (VSV), Hannover
- Windward Insurance Broker GmbH, Hamburg

Hungary

Companies/individual members

- DDSG Mahart KFT, Nadap
- Gárdos, Fürdei, Mosonyi, Tomori, Budapest
- Grafl Ügyvédi Iroda, Budapest

Italy

- Massimiliano Grimaldi, GENOVA (I)

Luxembourg

- Dr H. Merz, Rollingen-Mersch

The Netherlands

Organisations

- Koninklijke Binnenvaart Nederland, Rotterdam/Zwijndrecht
- Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), Barendrecht

Companies/ individual members

- Achmea Schadeverzekeringen N.V., Apeldoorn
- AKD NV Advocaten, Rotterdam
- Allianz Nederland Corporate, Rotterdam
- Van Ameyde Marine, Rotterdam
- Anchor Insurance, Rotterdam
- Aon, Rotterdam
- Arntz | van Helden, Rotterdam
- Artium Experts, Barendrecht
- Mr. D.J.C. van Bemmel, Rotterdam
- Belfor Technologies, Dordrecht
- BMT Netherlands BV, Amsterdam
- Boonk van Leeuwen Advocaten N.V., Rotterdam
- Bureau Scheepvaart Certificering, Lelystad
- Caland Advocaten, Rotterdam
- CNZ Marine, Vlaardingen
- Corins BV, Amsterdam
- Van Dam & Lolkema Advocaten, Zwolle
- Damen Marine Components Netherlands BV, Hardinxveld- Giessendam

- DAP Beheer BV, Schiedam
- Dari B.V., Dordrecht
- DECK Advocaten, Amsterdam
- DOCK Legal Experts, Rotterdam
- Machinefabriek Dolderman B.V., Dordrecht
- Doldrums BV, Rotterdam
- Dupi Underwriting Agencies, Rotterdam
- Dutch Barging Services, Zundert
- Van Duyvendijk & Zoon, Rotterdam
- Ecclesia Risk & Benefits, Rotterdam
- Eelsing Expertises & Taxaties BV, IJmuiden
- E.O.C. Onderlinge Schepenverzekeringen U.A., Meppel
- Erasmus School of Law, Rotterdam
- Eurobulk BV, Rotterdam
- Expertisebureau Van Rees, Sliedrecht
- FDR Risk BV, Rotterdam
- De Gerlien van Tiem, Druten
- HDI Global SE, Rotterdam
- Hoek Sinke Ten Katen, Rotterdam
- Howden Insurance Brokers Nederland BV, Rotterdam
- Interlloyd Averij, Rotterdam
- Koedood Marine Group, Hendrik-Ido-Ambacht
- Lloyd's Register of Shipping, Rotterdam
- Machinefabriek Hasselt, Hasselt
- Marinsal Consultants, Leiden
- Meijers Assurantiën, Amstelveen
- T. Mol, Breda
- Motrac Hydrauliek B.V., Baak
- MS Amlin Marine N.V., Rotterdam
- Multraship, Terneuzen
- Nationale-Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij N.V., Den Haag
- Noord Nederlandsche P&I Club, Haren
- North Sea Port Netherlands, Terneuzen
- Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale U.A (N.P.R.C.), Zwijndrecht
- O. Slokkers B.V., H.I. Ambacht
- Post & Co (P & I) B.V., Rotterdam
- Prevent Inspection B.V., Dordrecht
- Rabobank Shipping, Rotterdam
- Register Holland, Steenwijk
- Riverlake Barging, Rotterdam
- Royal Dutch LV Logistics, Vlaardingen
- Van Rossenberg Advocaten, Rotterdam
- RSA Nederland, Rotterdam
- Ryan Specialty, Rotterdam
- SAA Verzekeringen, Rotterdam
- Scheeps- en Jachtwerf LJ Boer Sliedrecht BV, Sliedrecht
- A.Schoutens, Rotterdam
- Secklaw, Rotterdam
- Sedgwick, Rotterdam
- Shell Europe Oil Products, Rotterdam
- Shipping Technology BV, Rotterdam
- Smallegange NV, Rotterdam
- STC Group, Rotterdam
- F. Stevens, Rotterdam
- J.P. Suijkerbuijk, Rotterdam
- Tank-Eye B.V., Hendrik-Ido-Ambacht
- Ten Holter Noordam Advocaten, Rotterdam
- Tim Roos Advocatuur, Rotterdam
- Van Traa Advocaten NV, Rotterdam
- Transafe BV, Hendrik-Ido-Ambacht
- True North Marine, Groningen
- TVM Verzekeringen, Hoogeveen
- TwistLock Insurance Brokers, Gorinchem
- Verschoor & Bras, Rotterdam

- VPG Scheepsservice Nederland, Nijmegen
- De Waal BV, Werkendam
- Waves Consultancy Group, Rotterdam
- B.E.M. van Welzenes, Nijmegen
- J.E. Witjes, Nijmegen
- van Zuethem Advocaten, Breda

Poland

Companies/individual members

- JG-Marine, Sopot
- Kacprzak Radcy Prawni, Gdansk
- Rosicki, Grudzinski & Co Law firm, Szczecin

Switzerland

Companies/individual members

- G. Baumgartner, Muttenz
- S. Erbe, Basel
- C. Hochstrasser, Basel
- S.W.P. de Korte, Mumpf

Serbia

Companies/individual members

- R.V.Milosevic, Belgrade

United Kingdom

Companies/individual members

- NorthStandard, London
- The Shipowners' Club, London
- Shoreside Law, London

Membres liés / Angeschlossene Schwesterorganisationen / Gelieerde leden / Associate members

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

Membre d'honneur / Ehrenmtglied / Erelid / Honorary Member

- Mr. J.J.H. Gerritzen, Rotterdam
- Dr. P. Grulois, Nazareth
- Mr. T.K. Hacksteiner, Rotterdam
- J.K.N. Kamphuis, Krimpen a/d Lek
- B. Wehrli, Basel

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

President: A.M. Kooiman

France

D. Leandri

The Netherlands

A.M. Kooiman (President), D. van der Plas, F. Niemeijer

Belgium

Dr. P. Grulois, C. Dedecker, F. Libert

Comite de Direction / Direktionsausschuss / Dagelijks Bestuur/ Executive Committee

France

D. Leandri

The Netherlands

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

Belgium

Dr. P. Grulois

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

Schweiz
Vacant

France
T. Royal

Germany
B. Schäfer

The Netherlands
J. Bezuijen

Belgium
Vacant

Central Commission of the Rhine (CCNR)
J. Rusche

Commission pourla Prevention des Dommages / Kommission für Schadenverhütung / Commissie voor Schadepreventie/ Loss Prevention Committee

Chair: Ronald Koops

Germany
S. Küster

The Netherlands
H. Arntz, M.B. de Bakker, M.J. Grandia, J. Groeneveld, R. Koops (Chair), V. van de Lest, M. van der Linden, G. van der Linden, K. den Ouden, F. Vlugter, F. (Frans) de Vries, F. (Frouwke) de Vries LL.M. MSc, A. Wanders

Belgium
A. Struyf, P. Verlinden

United Kingdom
T. Prior, C. Woodburn

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

Chair: Dr. Martin Fischer

Switzerland
S. Erbe

France
Chr. Hübner

Germany
Dr. M. Fischer (Chair), D. Fritz, Dr. O. Hartenstein, M. Jaegers, H. Schoen, Dr. J. Trost

Italy
M. Grimaldi

The Netherlands
V. van der Kuil, Mr. T. Roos, Y. Ooijkaas F. (Frouwke) de Vries LL.M. MSc

Belgium
N. Geerinckx, Dr. P. Grulois, I. Kroos, A. Peperstraete

Austria
Dr. P. Csoklich

Hungary
Dr. Z. Kovács

United Kingdom
S. Algama, N. Williams

Serbia
F. Milošević

Guest
B. Braat, H. Lohbeck, D. Schwampe

Management/Secretariat IVR

Frouwke de Vries LL.M. MSc, Secretary General
ing. Henk J.G.J. Arntz, Technical Secretary
Sonja Kuipers, Office Manager
Ellie Switzar, Administrative Assistant Database
Donate Bruins, Administrative Assistant

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

Belgium

- Ing. D.P.A. van der Avoirt, N.V. Van der Avoirt, Wilrijk
- F. Berckmans, Bureau Berckmans, Kalmthout
- J.M. Kets, Expertisebureau Kets, Antwerpen
- J.R.M.C. Peeters, Alliance of Maritime Consultants & Surveyors bv, Boom
- B.S.H. Storms, BMT Belgium N.V, Brasschaat
- P. Verlinden, Alliance of Maritime Consultants & Surveyors bv, Boom

Germany

- Dipl.Ing. Gottschall P. Expertenbüro Petermann GmbH, Duisburg
- Dipl. Ing.Th. Lenz, Experten- u. Ingenieurbüro Lenz & Bierwagen, Ludwigshafen
- R. Wohlers, LPM Sachverständigen GmbH, Willich

The Netherlands

- R. Berghout, BMT Netherlands B.V., Amsterdam
- D. de Bock, Verschoor en Bras, Rotterdam
- J.W. van Bodegraven, Doldrums B.V., Rotterdam
- A. Driessen, Bestevaer Expertise B.V., Ridderkerk
- R. Engels, BELFOR Technology Marine& Offshore, Dordrecht
- J. van Esch, Artium Experts, Barendrecht
- Ing. M. Geertman, EOC expertise B.V., Meppel
- R. van den Heuvel, Bestevaer Expertise, Ridderkerk
- R. Indemans, Arntz I van Helden BV, Rotterdam
- Ing. F.W.J.M. Jonkers, Doldrums B.V., Rotterdam
- M. Konijnendijk, Doldrums B.V., Rotterdam
- G.M.B. Kos, Van Duyvendijk & Zn. B.V., Rotterdam
- P. van der Kroft, MS Amlin Marine N.V., Rotterdam
- A.N. Miedema, CNZ Marine, Vlaardingen
- J.P. Osseweijer, JPSurvey, Rotterdam
- J.G. Schenk, Arntz I van Helden B.V., Rotterdam
- A.J. Schilder, Verschoor & Bras B.V., Rotterdam
- F.G.J. Slokkers, Expertisebureau Doorn BV, Rotterdam
- J.P.E. Suijkerbuijk, JP Survey BV, Rotterdam
- J.F.G. Verhoeven, EOC expertise B.V., Zwijndrecht
- F. Vlugter, Verschoor & Bras B.V., Rotterdam
- G.P. Voerman, EOC expertise B.V., Meppel
- N.W. de Vries, Bestevaer Expertise B.V., Ridderkerk
- M.van Wieringen, Arntz | van Helden B.V., Rotterdam

Sources

Statistics and pictures: © IVR