

HOSTAGE FOR...



Nieuws

19 januari 2025

#Veilig varen

Gedownload op 09-07-2026

Onaanvaardbare schending

Op 19 november 2023 werd de Galaxy Leader aangevallen en sindsdien wordt de bemanning gegijzeld. Elke 19de van de maand staan we stil bij deze onaanvaardbare schending van het internationaal recht en vragen wij aandacht voor deze onschuldige mensen. Zij zijn nu al 427 dagen slachtoffer van een geopolitieke strijd waar zij niets mee te maken hebben.

Zelfs nu een eventueel stop het vuren akkoord, tussen Israël en Hamas lijkt te zijn bereikt, is het nog maar de vraag of de aanvallen dan ook daadwerkelijk stoppen en de bemanning wordt vrijgelaten. Want zoals Annet Koster in een interview al aangaf “verdienen” de Houti’s veel geld aan reders die een veilige doorvaart zouden afkopen.

De scheepvaart mag geen geopolitieke speelbal worden en het **mare liberum** + moet worden beschermd. Onschuldige bemanning zoals die van de Galaxy Leader mag niet de dupe worden van politieke spanningen.

En de bemanning van de Galaxy Leader? Zij zijn nu al 427 dagen in gijzeling. Wij vergeten hen niet. De gehele bemanning moet onmiddellijk worden vrijgelaten!

Neem contact op met...

Auteur



Bart van Bemmelen

COMMUNICATIE

06 8118 5295

bemmelen@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
29-06-2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB maar dragen investeringsschaal en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zwaarste tot de meest gereguleerde sectoren behaart worden: moeren-volven aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels, en codes/nalven, tenabten vergelijkte certificaten aan board hebben en wereldwijd rekening houden met centrale op naleving via havenstaatscontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaliserende concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte heuden om te verkortzamen en te innoveren.

Regelruik aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruik zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verband. Alst die cumulatie maakt dat de regelruik in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenaam afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nieuwijls nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme klassen grompt om de regelruikosten voor MKB-inksterbedrijven met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelruikosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale redactieschiktheid aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductiebestemming voor regelruikosten ook toe te passen op steun op te leveren sectorale regelruikosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruik maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelruik structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloed uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale leppen worden waarmaken. Het is vaak doet Nederland zijn anders dan in buurlanden of andere EEU-landen.



Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE



VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie



Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026