



KVNR reageert op brief van massaclaimstichting: woonlandbeginsel onder druk

Nieuws

10 november 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) heeft kennisgenomen van de brief die de advocaat van Stichting Equal Justice Equal Pay recent heeft verzonden aan een groot deel van de zeevaartondernemingen in Nederland. In deze brief wordt gesteld dat sprake zou zijn van verboden ongelijke beloning van Filipijnse en Indonesische zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen. Ter onderbouwing wordt verwezen naar twee oordelen van het College voor de Rechten van de Mens van 18 augustus 2025. Daarin heeft het College, in twee individuele zaken gestart door een zeevarende uit Indonesië en een uit de Filipijnen, geoordeeld dat de staande internationale praktijk voor het belonen van zeevarenden, namelijk op basis van het prijspeil in het land waar ze wonen, niet gerechtvaardigd is.

De KVNR heeft eerder haar grote verbazing uitgesproken over het niet bindende oordeel van het College voor de Rechten van de Mens en gewaarschuwd voor de mogelijke risico's voor de internationale positie van de Nederlandse zeevaart en verdere ondermijning van het gelijk speelveld in de internationale zeevaart.

De zeevaart is bij uitstek een internationale bedrijfstak. Dit heeft ertoe geleid dat ook de arbeidsmarkt in de afgelopen decennia steeds meer is geïnternationaliseerd. Omdat zeevarenden voor hun werk aan boord van het schip verblijven en hun verlof in principe in hun woonland doorbrengen, is er een internationaal systeem ontstaan van beloning op basis van het prijspeil in het woonland van de zeevarende. Elk land of monetaire regio kent een andere sociale inrichting, een ander juridisch systeem en een ander fiscaal beleid. Om een eerlijk systeem te hebben zonder loondiscriminatie wordt dus gekeken naar het woonland. Kosten voor levensonderhoud variëren immers van land tot land.

In 1997 heeft bij de Commissie Gelijke Behandeling een zaak gediend die vergelijkbaar is met de zaak waarover 18 augustus 2025 een oordeel is gepubliceerd. Toen deelde deze rechtsvoorganger van het College voor de Rechten van de Mens nog de opvatting dat de internationale staande

systematiek was gerechtvaardigd, en die bovendien wordt gereguleerd onder toezicht van de Internationale Arbeidsorganisatie.

De KVNR is ervan overtuigd dat toepassing van het **woonlandbeginsel**  nog steeds gerechtvaardigd is en Nederlandse zeevaartondernemingen dit beginsel rechtmatig toepassen, evenals concurrerende ondernemingen in andere landen dit doen.

Inmiddels heeft de **Minister van Infrastructuur en Waterstaat**  opdracht gegeven voor een onderzoek naar de impact van het loslaten van het woonlandbeginsel op de gehele Nederlandse maritieme sector.

Annet Koster (directeur KVNR): *'Dit onderzoek zal naar verwachting duidelijk maken hoe hard de gehele maritieme sector zal worden getroffen indien het woonlandbeginsel wordt losgelaten. Derhalve is het cruciaal dat wij ons hiertegen blijven verzetten in samenwerking met de brede maritieme sector, voor het behoud van een maritieme toekomst in ons land en een gezamenlijk verweer te voeren in deze kwestie.'*

18-08-2025

KVNR verbaasd over oordeel College Rechten van de Mens

Vandaag heeft het College voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat de staande internationale praktijk in de zeevaart voor het belonen van zeevarenden op basis van het prijspeil in het land waar ze wonen



Neem contact op met...

Auteur



Annet Koster

ALGEMEEN DIRECTEUR

010 4146 001

koster@kvnr.nl



Persvoorlichting



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS



Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MSM
14.06.2026

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

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest geregelende sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes van toezicht, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale op naleving van havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MW-beteld dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk geregelende ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkortkomen en te innoveren.

Regeldruk oorzaken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat wegen in zijn 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-verbond. Alsdie cumulatieve maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer grotendeels om de registratiekosten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. De Ijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20% reductieplichtinstelling voor registratiekosten ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele kostenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringskosten, rapportageverplichtingen, dubbele rechts, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden waarmaken. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-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



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