



# KVNR verbaasd over oordeel College voor de Rechten van de Mens

Nieuws

18 augustus 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

## Oordeel College voor de Rechten van de Mens breekt met internationale praktijk zeevaart

Vandaag heeft het College voor de Rechten van de Mens 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. Twee zeevarenden uit Indonesië en de Filipijnen hadden klachten ingediend bij het College tegen twee Nederlandse werkgevers. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) heeft met grote verbazing kennisgenomen van het niet bindende oordeel van het College en waarschuwt voor de mogelijke risico's voor de internationale positie van de Nederlandse zeevaart en verdere ondermijning van het gelijk speelveld in de internationale zeevaart.

“Door nu in deze nationale oordelen af te wijken van de internationale praktijk ondermijnt het College voor de Rechten van de Mens het internationaal gelijke speelveld met alle risico's van dien voor de Nederlandse zeevaart.”

KVNR-DIRECTEUR ANNET KOSTER

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 vandaag 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.

Koster: "Het is onbegrijpelijk dat het College stelt dat het woonlandbeginsel niet meer noodzakelijk zou zijn, terwijl die internationale statenpraktijk tegelijkertijd wordt bevestigd door het College. We gaan de oordelen nu eerst bespreken met overheid en sociale partners."

Op de zeeschepen onder Nederlandse vlag zijn volgens gegevens van de KVNR zo'n 23.000 zeevarenden werkzaam die overal ter wereld wonen in landen waarvan Nederland de vaarbevoegdheden erkent. Samen met de Nederlandse vakbond Nautilus International, zetten de Nederlandse reders zich in de landen waar veel zeevarenden wonen in voor duurzame collectieve arbeidsovereenkomsten met lokale vakbonden.

08-11-2024

## Geen loondiscriminatie Nederlandse zeeschepen

Zeevarenden op Nederlandse zeeschepen ontvangen een loon op basis van het prijspeil van het land waar ze wonen. Dit is in overeenstemming met een evenwichtig stelsel van internationale verdragen en cao-afspraken. Dat stelt de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) na media aandacht over een zitting van het College voor de...



## Andere interessante items...

**Nieuws**

  
Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MAB  
26.09.2024

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

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders

worden nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft even de maritieme sector geroepen om de registratiekosten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit zou ook moeten gelden voor de nieuwe en te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit 20% anderszins blijkt waar de stapeling zit.

moeten worden aan meer dan vijf  
internationale vergelijkingen, meer dan twaalf  
landse regels en codes naderen, dan wel  
verplichte certificaten aan boord hebben en  
werkdagelijkse rekening houden met centrale of  
relatieve via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse  
Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid  
dat rekening houdt met kapitaalintensieve,  
internationaal concurrerende en sterk  
reguleerbare ondernemingen in de  
maritieme sector. Het bepaalt of reders  
vanaf Nederland blijven investeren of  
schepen onder Nederlandse vlag lijken  
varen of maritieme kennis voor Nederland  
behouden blijft en/of ondernemers de ruimte  
hebben om te verkauwen en te innoveren.

**Regelgebied aanpak**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector  
waarin regelgebied zich niet laat vangen in één  
afzonderlijke nationale vergelijking. Reders  
en maritieme ondernemers hebben te  
maken met een stapeling van Nederlandse  
wet- en regelgeving, Europese verplichtingen  
en internationale voorschriften, onder meer  
vanaf IMO-verbond. Auto die cumulatief  
maakt dat de regelgeving in de praktijk steeds  
meerder wordt, terwijl afzonderlijke  
verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

- meer dan automatiseren een betere  
aankomst tot aan worden veranderen.
- Concreet willen wij in op de volgende punten:
- de 2016-reductiebelasting voor  
regeldrukken ook toe te passen op  
issues op te leveren aan de  
regeldrukken, waaronder het  
maritieme onderzoek;
  - per sector een concreet  
reductieprogramma op te stellen, met  
prioritaire knelpunten, verantwoordelijke  
instellingen, termijnen en meetbare  
lastenverlichting;
  - brancheorganisaties en ondernemers  
actief te betrekken bij de selectie van  
knelpunten, zodat niet alleen juridische  
regeldruk maar ook uitvoeringslasten,  
rapportageverplichtingen, dubbele audits,  
controle, toezicht en administratieve  
verplichtingen worden meegenomen;
  - regeldruk structureel te agenderen in  
Europese en internationale (IAC)  
overleggen, zodat een belangrijk deel  
van de lasten voor reders voortvloeit uit  
internationalisatie vergelijkingen of uit de  
nationale implementatie daarvan. Daarbij  
moeten nationale knelpunten worden  
voorkomen. Nog te vaak doet Nederland  
zaken anders dan in buurlanden of  
andere EU-landen.



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

## 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. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026