

Varen onder een vlag

Artikel 2 november 2024 #Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 07-07-2026



Waarom varen schepen onder een vlag?

Dagelijks varen tienduizenden schepen wereldwijd op zee. Van gigantische containerschepen tot de kleinste sleepbootjes in de haven en van snel varende koelschepen tot langzame mammoettankers. Wat veel mensen zich echter niet realiseren, is dat elk van deze schepen met een onzichtbare link is verbonden aan een land. Althans, zo onzichtbaar is deze link niet. De vlag van het land wappert namelijk aan boord van het schip. Het land van die vlag wordt in de maritieme sector daarom de "vlaggenstaat" + genoemd. Door dit artikel te lezen weet je waarom de vlag waaronder het schip vaart een potentiële gamechanger is.

Een schip mag de vlag van een land voeren zodra het land voor het desbetreffende schip een zeebrief geeft aan de rederij. Deze verbintenis tussen schip en vlaggenstaat vormt de basis van de toepasselijke maritieme wetgeving aan boord van het schip. Maar waarom varen schepen "onder een vlag"? Op basis waarvan kiest een reder voor een vlag? En waarom is een vlaggenstaat gebaat bij een omvangrijke vloot?

Wat is "Varen onder een vlag"?

Schepen hebben net als jij en ik een nationaliteit. Bij een schip wordt, in tegenstelling tot een persoon, de nationaliteit niet bepaald door het land waarin het schip is gebouwd of waar de eigenaren vandaan komen. De eigenaar van het schip heeft zelf de keuze welke nationaliteit het schip krijgt. Het enige vereiste is dat het schip een aantoonbare link + moet hebben met zijn nationaliteit. Wereldwijd vaart ongeveer de helft van de schepen onder een andere vlag dan de vlag die aansluit op de nationaliteit van de eigenaren.

Wanneer een schip een nationaliteit is toegekend en een zeebrief heeft (dit is het paspoort), zal dit schip vanaf dat moment de vlag van dat land voeren. Dit principe heet daarom “onder een vlag varen”. Mocht je de nationaliteit van een schip willen weten, dan stel je daarom de vraag: “onder welke vlag vaart dit schip?”



Waarom varen schepen onder een vlag?

Nu het concept “onder een vlag varen” duidelijk is, kunnen we de volgende vraag beantwoorden. Waarom heeft een schip een nationaliteit? Wanneer je met een schip wegvaart vanuit één van de Nederlandse havens, zijn de eerste 12 **zeemijlen** + nog territoriale wateren. Na deze 12 zeemijlen kom je terecht in de **exclusieve economische zone** + , 188 zeemijlen verder kom je terecht in de internationale wateren, ook wel “volle zee” genoemd. Deze wateren zijn eigenlijk niemandsland....water; hier geldt het recht op vrije vaart. Ofwel: **mare liberum** + . Belangrijk te weten is dat op de volle zee alleen internationale verdragen gelden en geen nationale wetten.

Het varen onder een vlag, bijvoorbeeld de Nederlandse, zorgt ervoor dat het schip eigenlijk in een klein stukje varende Nederland verandert. De vlag zorgt ervoor dat het schip juridisch wordt beschermd door het land van registratie. Aan boord van het schip moet worden gehandeld in lijn

met de wetten en veiligheidsvoorschriften van de vlaggenstaat. Denk hierbij aan arbeidsvoorwaarden voor de zeevarenden en bijvoorbeeld milieu- en veiligheidsvoorschriften. Het is belangrijk te weten dat elk zeeschip een vlag MOET hebben. Heeft het schip helemaal geen vlag, dan mag het schip niet varen.

De vlaggenstaat draagt zorg voor inspecties, toezicht en certificering van de schepen. Naast de eigenaar van het schip dragen het land en de reputatie van de vlag de consequenties als een schip hier niet aan voldoet.

De redenen voor de keuze van een vlaggenstaat

Naast het gegeven dat een schip moet voldoen aan de eisen van de vlaggenstaat, geniet een schip ook van de voordelen die een vlaggenstaat en de vlag met zich meebrengen. Deze voordelen wegen zwaar in het maken van een keuze voor een vlag. Een vlag moet dus aantrekkelijk zijn ten opzichte van andere vlaggen. Als we kijken naar Nederland als vlaggenstaat, dan genieten de reders verschillende voordelen.

Gewapende private beveiliging



In 2022 is de Wet ter Bescherming Koopvaardij ingegaan. Een wet die het mogelijk maakt gewapende privébeveiliging aan boord van een schip te plaatsen in specifieke hoogrisicogebieden. Op deze manier kunnen Nederlands gevlagde schepen preventieve maatregelen treffen om de bemanning, het schip en de lading te beschermen tegen piraterij.

Kwaliteitsvlag



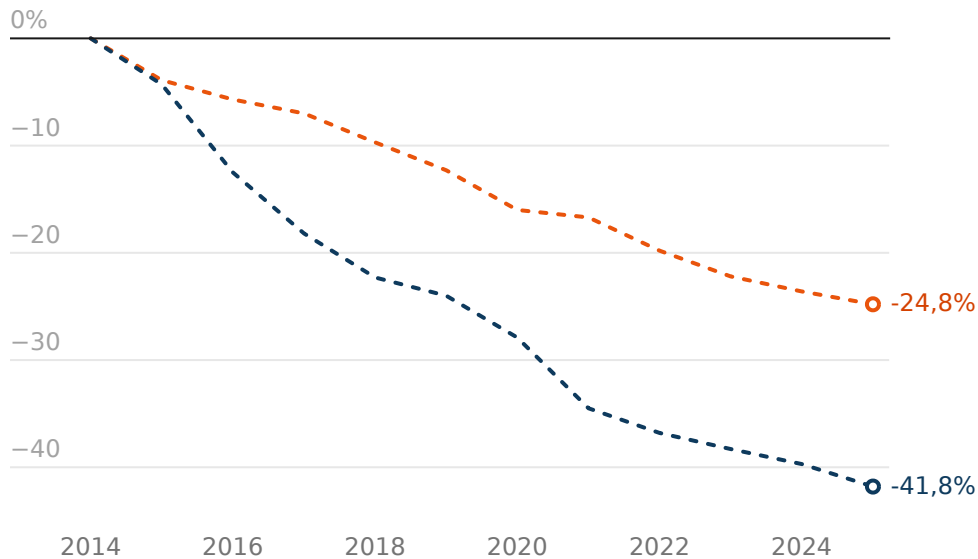
De Nederlandse vlag staat wereldwijd bekend als een kwaliteitsvlag. Wanneer een schip een haven aandoet, kunnen de lokale autoriteiten, ook wel de “havenstaat” genoemd, controleren of een binnenkomend schip zich voldoet aan de vereiste voorschriften. Zo'n controle wordt in de maritieme wereld een *port state control* genoemd. Hiermee checkt de havenstaat of de vlaggenstaat zijn toezichthoudende en vergunningverlenende taken als vlaggenstaat goed uitvoert.

De resultaten van deze *port state controls* worden wereldwijd door verschillende instanties in ranglijsten gehanteerd om de prestaties van een vlag weer te geven. Voor de Nederlands gevlagde vloot is de ranglijst van de Paris MoU zeer relevant. Veel van de Nederlandse vlagschepen opereren in deze regio, waardoor veel schepen aan inspecties worden onderworpen. Paris MoU hanteert een ranglijst op basis van de prestaties over de laatste drie jaar.

De Nederlandse vlag staat als kwaliteitsvlag al jaren hoog op de prestatieijstjes waarop prestaties van reders op basis van de gevoerde vlag worden vergeleken. Voor reders die op zoek zijn naar een voor mens en milieu verantwoorde en goed gereguleerde vlaggenstaat met een uitstekende internationale reputatie is de Nederlandse vlag een slimme keuze.

Relatieve ontwikkeling aandeel Nederlands gevlagde schepen t.o.v. wereldvloot sinds 2014

- Relatieve ontwikkeling aandeel bruto tonnage t.o.v. 2014 [%]
- - Relatieve ontwikkeling aandeel aantal schepen t.o.v. 2014 [%]



NB: nulmeting 2014, aandeel Nederlands gevlagde schepen t.o.v. de wereldvloot: bruto tonnage 0,68% en aantal schepen 1,42%

Grafiek: KVNR • Bron: [Data UNCTAD](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Waarom heeft Nederland baat bij een grote vloot

Het is altijd mooi om onze driekleur trots in de wind te zien wapperen op binnenkomende schepen. Maar naast het visuele aspect biedt een grote vloot onder Nederlandse vlag veel voordelen.

Strategische positie

Een vlaggenstaat met een uitgebreide vloot van zeeschepen bezit een sterke strategische positie op het wereldtoneel. Hoe groter de vloot, des te meer invloed Nederland kan uitoefenen binnen bijvoorbeeld de [IMO](#) . Dit geeft Nederland een krachtige stem bij het onderhandelen van maritieme verdragen op het gebied van onder meer milieu en veiligheid.

Daarnaast versterkt een grote vloot internationaal de strategische positie van Nederland. Zowel binnen de EU als wereldwijd. Zeker in de huidige tijd van geopolitieke spanningen is het van groot belang dat Nederland als maritiem handelsland onafhankelijk en zelfstandig blijft. Een grote vlag zorgt ervoor dat Nederland een sleutelrol kan spelen in het mondiale handelsverkeer en bij de bescherming van internationale vaarroutes.

Economische positie

Daarnaast levert het hebben van een groot scheepsregister aanzienlijke economische voordelen op. Er zijn positieve effecten zowel direct als indirect op verschillende sectoren.

Het Economisch Bureau Amsterdam heeft in opdracht van de redersvereniging KVNR in 2023 de economische impact van het Nederlandse scheepsregister onderzocht. De volgende resultaten kwamen uit dit onderzoek naar voren.

Het scheepsregister droeg direct €1,3 miljard aan de Nederlandse economie bij. Dit komt voornamelijk via reders en activiteiten rondom de bouw en de certificering van schepen. Indirect genereert het scheepsregister nog eens €586 miljoen aan economische toegevoegde waarde. Dit zijn bijvoorbeeld producten en diensten in andere sectoren, zoals juridisch en financieel advies, IT en opslag. In totaal droeg het Nederlandse scheepsregister in 2023 maar liefst €1,89 miljard bij aan de Nederlandse economie. Dat is goed voor 0,19% van het Nederlandse BBP in 2023.

Schepen mogen dus zelf kiezen onder welke vlag ze varen. Het is voor Nederland zowel strategisch als economisch van groot belang dat zoveel mogelijk schepen onder de Nederlandse vlag varen.

Lees ook...



Allseas koploper in nucleaire technologie

Allseas heeft een ambitieus vijfjarenplan gelanceerd voor het ontwerpen, ontwikkelen en inzetten van een kleine modulaire reactor (SMR) welke speciaal is ontworpen voor...

05-06-2025

Standpunt



Maritieme Autoriteit

"Voor een sterke Nederlandse zeescheepvaart is een Nederlandse maritieme autoriteit noodzakelijk. Nederland verliest op dit moment marktaandeel in de wereldwijde..."

19-11-2024

Neem contact op met...

Auteur





06 8397 8355
wisse@kvnr.nl



Persvoorlichting



Ramsey Albers
WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057
albers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
14.04.2020

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, innovatie, werkgelegenheid, strategische autonomie en mondiale kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringen toe aan de regio's die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes van toelating, moeten verplicht certificaten aan boord hebben en verschillende regelgeving houden met betrekking tot naleving van havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beteld dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal 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 nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te vertrekken samen te werken.

Regelruimte openstellen
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte zich niet laat wagen 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-verband. Niet die cumulatie maakt dat de regelruimte in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenzij afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kluisman gevraagd om de regelruimte voor MKB-inklaratiebedrijven met 20% te verminderen. De Ijm zou ook moeten kijken naar de rol van de leverende sectorale regelruimte, 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%-reductiebetaling voor regelruimte ook toe te passen op nieuw op te leveren sectorale regelruimte, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formen en meetbare lastenverlichting;
- branchegenootschaps- en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringsplaat, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en afwijking, toelichting en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omdat een belangrijke deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden waakzaam. Het is vaak dat Nederland juist 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

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