



Stijging van ruim 6% in minimumloon zeevarenden

Nieuws

17 april 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

Een wereldwijd Basis minimumloon

De zeescheepvaart is de enige mondiale sector met een wereldwijde standaard voor het minimumloon. Die standaard bestaat sinds 1958 en vormt dus al ruim 65 jaar een vangnet voor zeevarenden wereldwijd. Dit basis minimumloon wordt vastgesteld tijdens het Subcommittee on Wages of Seafarers van de Joint Maritime Commission. Dit subcommittee bestaat uit vertegenwoordigers van zowel reders als zeevarenden.

Op 14 en 15 april kwamen de verschillende partijen weer bijeen in het [ILO-kantoor](#)  in Genève. Aangezien de laatste aanpassing van het ILO-minimumloon voor zeevarenden dateerde uit 2022, stond een actualisatie van dit loon bovenaan de agenda van de vergadering. Een belangrijke kanttekening is dat vergoedingen voor bijvoorbeeld overwerk of verlof zijn niet opgenomen in het basis minimumloon. Daarvoor gelden andere afspraken.

Na afloop van de onderhandelingen is een besluit aangenomen waarin de geactualiseerde minimumloonbedragen zijn vastgelegd. Deze bedragen worden nog ter goedkeuring voorgelegd aan de 355e zitting van de uitvoerende raad van de ILO in november van dit jaar. De uitvoerende raad wordt gevraagd de volgende maandbedragen goed te keuren:

- US\$ 690 per 1 januari 2026
- US\$ 704 per 1 januari 2027
- US\$ 715 per 1 januari 2028

De nieuwe bedragen resulteren in een stijging van ruim 6% ten opzichte van het vorige driejarige akkoord uit september 2022, waarin het minimumloon per 1 januari 2025 werd vastgesteld op US\$ 673 per maand.



Neem contact op met...

Auteur



Jeaninne Haijemaïje

MARITIEM ARBEIDSRECHT

06 3031 7706

haijemaïje@kvnr.nl



Andere relevante items...

Nieuws

Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MAB
24.4.2025

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, voedselvoorziening, veiligheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringstekorten en regelgeving 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, talloze verschillende certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale overheidsinstellingen.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MAB-beleed dat rekening houdt met kwalitatieve, internationale concurrentie en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het betreft 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 hebben om te verkorten samen en te innoveren.

Regelruimte aanpakken
De maritieme sector is nu sterk aanpakken

toewijde nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme minister gezamenlijk om de regelgeving voor MKB-industriebedrijven met 20% te versoepelen. Dit zijn ook zaken moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelgeving, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale regelgeving aan worden verbonden.

Concreet onder wij is op de volgende punten:

- de 20%-reductiebelasting voor regelgevingen ook toe te passen op kleine en te leveren sectorale regelgevingen, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele samenwerking;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplannen, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve

De Nederlandse reders zijn in de afgelopen jaren steeds meer geïntegreerd met de wereldwijde handelsroutes en maritieme ondernemers hebben te maken met een stijging van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Aan die cumulatieve impact dat de registratie in de praktijk steeds vaker wordt, wordt afzonderlijke verplichtingen vaak al te lang bestaan dat zij

verplichtingen worden meegenomen, registratie structureel te agglomeren in Europese en internationale (IAC) aanpakken, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelingen worden voorkomen. Het is vaak niet Nederland zijn 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.

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