



Nemea en Neptune CAO's

Nieuws

15 december 2025

#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

De werkgeversverenigingen Nemea en Neptune hebben eind november 2025 overeenstemming bereikt met vakbond Nautilus en de internationale vakbonden Amosup, APSU en KPI over nieuwe 2-jarige collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's).

De cao's gelden voor zeevarenden die varen onder Nederlandse vlag en wonen op de Filipijnen of in Indonesië. De ingangsdatum van de CAO is 1 januari 2026 en de CAO's gelden tot en met 31 december 2027. Overeengekomen is dat de gages in deze CAO's in twee stappen worden verhoogd. Per 1 januari 2025 met 3,5% en per 1 januari 2026 met 1,5%. Het stipendium voor stagiaires is verhoogd van \$200,00 naar \$250,00.

Verder is in de CAO's duidelijker gemaakt dat een stagiair volgens Nederlands recht geen werknemer is maar leerling of student die aan boord is voor studie of opleiding. Dit verschil is voor autoriteiten niet altijd duidelijk en dat leidt in de praktijk tot vragen of non-conformaties ten aanzien van gages.

De CAO's zijn te downloaden via het [ledenportaal](#).



Neem contact op met...

Auteur



Jeaninne Haijemaïje

MARITIEM ARBEIDSRECHT

06 3031 7706

haijemaïje@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws



Positie Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MIB
26.04.2025

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, duizenden verschillende certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenstatencontroles.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MIB-beleid dat rekening houdt met kapitalintensieve, internationaal concurrerende 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 houden om te verkorten samen en te innoveren.

Regelruimte aanpakken
De reders willen dat de MIB-beleidsaanpak:

toewijde nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

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

Concreet onder wij is op de volgende punten:

- de 20%-reductiebelasting voor reguleringslasten ook toe te passen op maatregelen op te leveren sectorale reguleringsvoorstellen, 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 uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve

De Nederlandse reders zijn in de laatste jaren steeds meer geïntegreerd met de wereldwijde scheepvaartmarkt. Dit heeft geleid tot een groeiende behoefte aan internationale samenwerking en kennis. Het is belangrijk dat de Nederlandse reders hun positieve bijdrage aan de wereldwijde scheepvaartmarkt kunnen bewijzen en hun rol in de internationale scheepvaartmarkt kunnen versterken.

verplichtingen worden meegenomen, registratie structureel te organiseren in Europese en internationale (IAC) samenwerking, zodat 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