

# Beroepscompetentieprofiel

## Kotter Stuurman

**Mei 2001**

**Productschap Vis**

## I. LEGITIMERING

### Naam

Het onderliggende beroepscompetentieprofiel draagt de naam: Beroepscompetentieprofiel Kotter Stuurman. Dit beroepscompetentieprofiel is een van de negen beroepscompetentieprofielen voor de zeevisvaart.

### Legitimatie

Het beroepscompetentieprofiel Kotter Stuurman is op 28 mei 2001 vastgesteld door de stuurgroep van het project Beroepsprofielen Zeevisvaart. In deze stuurgroep participeerden de volgende partijen:

Organisatie	Namens deze:
Berechja College (afd. Zeevisvaart) (kotters)	De heer C. Koffeman
CNV Bedrijvenbond	De heer Th. de Jong
Jaczon B.V. (trawlers)	De heer C. Ansink
Firma Kraak & Zn.	De heer B. Kraak
Ministerie van OCenW	De heer drs. R.C. Endert
Ministerie van LNV	De heer dr. ir. C.J.A.. Barel
Productschap Vis	De heer R.V.Th. Luns (projectleider)
Productschap Vis	De heer H.C. Demkes
Redersvereniging voor de zeevisserij (trawlers)	De heer C. Blonk
Stichting LOB Transport en Logistiek	De heer P.M. Randel

### Methodologie

Dit beroepscompetentieprofiel Kotter Stuurman is opgesteld volgens het format beroepscompetentieprofiel zoals dat door het Acoa is voorgesteld in haar advies aan de Minister van Onderwijs "Wending naar kerncompetenties" (augustus 1999).

Teneinde de benodigde informatie te vergaren, zijn de volgende onderzoeksmethoden gehanteerd:

- Documentenanalyse
- Interviews
- Group Decision Support System-bijeenkomsten

Meer informatie over de totstandkoming van het beroepscompetentieprofiel Kotter Stuurman is terug te vinden in de "Oplegnotitie bij de negen beroepsprofielen voor de Zeevisvaart" die voor het Ministerie van OCW is opgesteld.

### Herijking

Het beroepscompetentieprofiel Kotter Stuurman dient naar verwachting in 2010 te worden herzien, met een tussenevaluatie in 2005.

## II. TYPERING VAN DE ZEEVISVAART

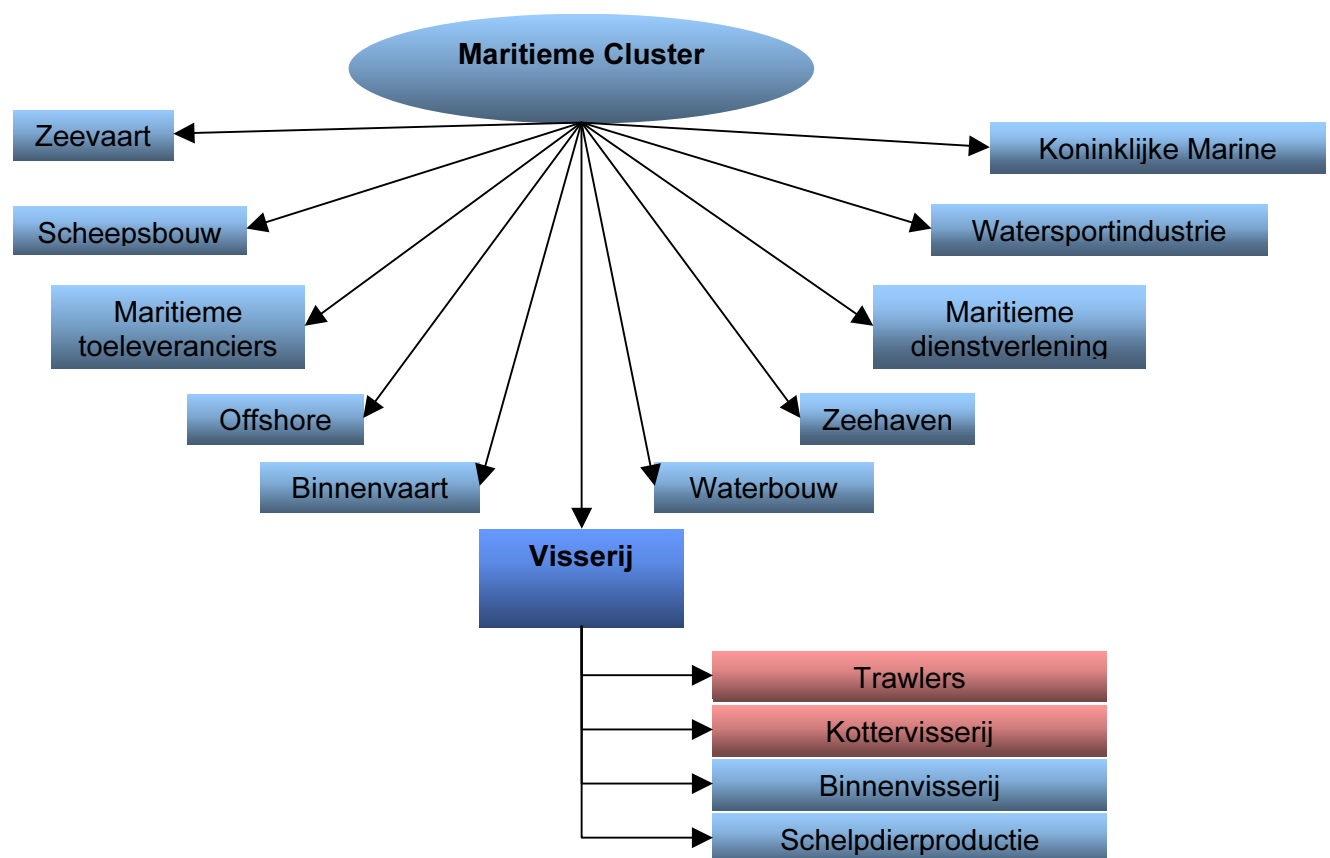
### A. Positionering en typering van de kotter- en trawlervisserij

#### In het maritieme cluster

De kotter en trawlervisserij in Nederland maakt deel uit van het maritieme cluster. Het maritieme cluster in Nederland omvat 11 maritieme sectoren en circa 11850 bedrijven. Het Nederlandse maritieme cluster is goed voor een productie van 32.9 miljard NLG. Daarvan is 17.1 miljard NLG toegevoegde waarde. Dit is ongeveer 2.5% van de totale toegevoegde waarde in Nederland. Het cluster biedt werk aan 137.000 personen. Door de vele relaties met ander sectoren heeft de maritieme sector een belangrijk uitstralingseffect op de rest van de Nederlandse economie. De 11 maritieme sectoren zijn:

- Zeevaartsector
- Scheepsbouwsector
- Maritieme toeleveranciers
- Offshoresector
- Binnenvaartsector
- Waterbouwsector
- Zeehavensector
- Maritieme dienstverlening
- **Visserij**
- Watersportindustrie
- Koninklijke Marine

Tussen deze sectoren bestaan belangrijke financiële (onderlinge toeleveranciers) en niet-financiële (haveninfrastructuur, vaarwegen, scholing, scheepuitrusting) relaties.



Figuur 1: Het maritieme cluster

### *De visserijsector*

De zeevisserij heeft ten opzichte van de andere sectoren in het maritieme cluster een bescheiden economische betekenis.

- De directe aanvoerwaarde bedraagt: NLG 1.000 miljoen
- De toegevoegde waarde hiervan bedraagt: NLG 2.000 miljoen
- De totale vlootomvang bedraagt 498 eenheden
- Het aantal opvarenden bedraagt 2.545

De voornaamste takken van de Nederlandse beroepsvisserij zijn de zee- en kustvisserij. Daarnaast zijn er schelpdiercultures, de binnenvisserij en de aquacultuur. Deze laatste blijven verder buiten beschouwing. De visserij behoort tot de maritieme sector omdat ook zij de zee exploiteert, technologieën gebruikt die een hoge mate van verwantschap vertonen met de andere maritieme sectoren en omdat de benodigde maritieme kennis in de visserij hoog is.

De visketen bestaat uit elkaar opeenvolgende activiteiten die samenhangen met visvangst, visverwerking, verhandeling en consumptie.

### *Trawlervisserij*

Deze deelsector vist met behulp van trawlers. De schepen vissen op pelagische vissoorten in de Noordzee, ten westen van Ierland, in de Golf van Biskaje en bij de westkust van Afrika. Hierdoor zijn ze niet het hele jaar afhankelijk van de Noordzee. De trawlervisserij bestaat uit vier rederijen met in totaal 18 schepen. De vis wordt aan boord diepgevroren en gaat rechtstreeks naar de handel. Traditioneel wordt ca. 95% van de vis geëxporteerd. Men vist op de diverse pelagische vissoorten waaronder enkele relatief goedkope vissoorten die wereldwijd verkocht worden in landen in Azië, Afrika, Centraal-Amerika en Oost-Europa. De voedingswaarde van vis is een belangrijke aanvulling in landen waar het totale voedingspakket onvoldoende is, zoals vaak voorkomt in ontwikkelingslanden. Deze deelsector is zeer dynamisch. Zij zoekt regelmatig naar nieuwe markten en weet zich goed aan te passen aan veranderingen in haar afzetgebieden. Dat is noodzakelijk omdat de afzetlanden soms economisch en/of politiek minder stabiele landen zijn.

De tijd die op zee wordt doorgebracht is afhankelijk van de vriescapaciteit van het schip. De invriescapaciteit per etmaal bedraagt 200 à 300 ton. Aan boord wordt de vis ingevroren en verpakt in speciaal voor deze sector ontwikkelde kartonverpakkingen van 20 kilo.

### *Kottervisserij*

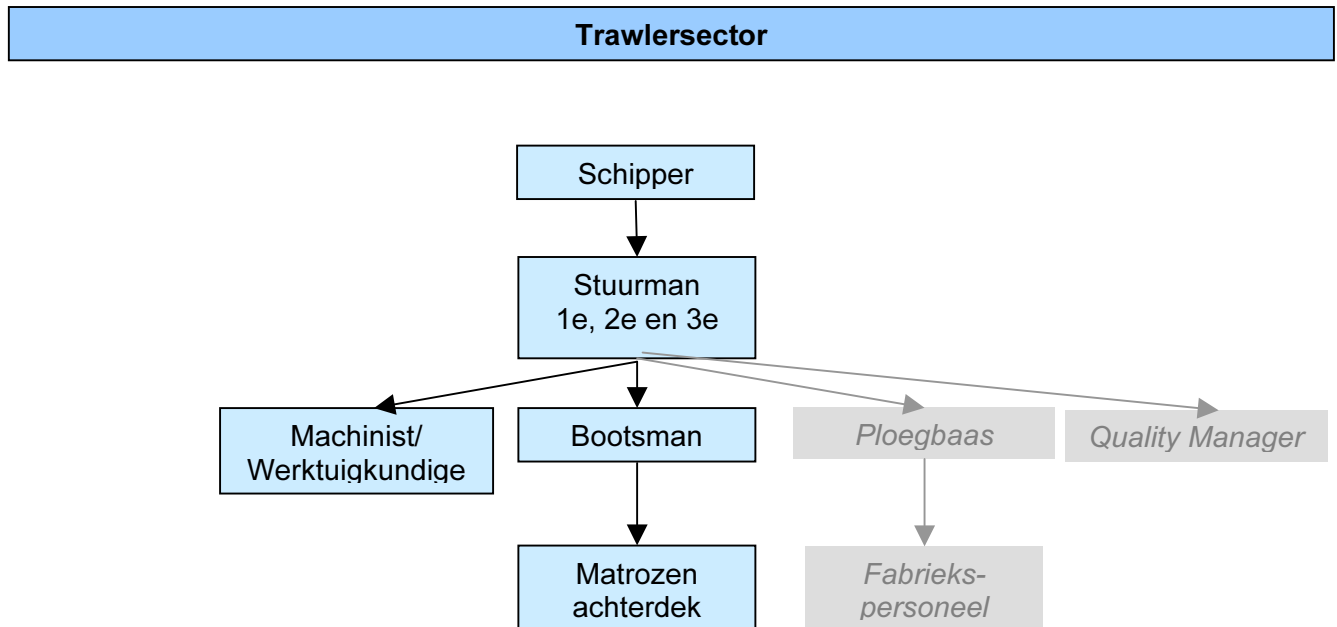
De kotters vissen op rondvis (kabeljauw), platvis (schol en tong), garnalen en de pelagische vissoorten (haring, makreel en horsmakreel). De kottervisserij bestaat vooral uit eenmansbedrijven. De schipper/eigenaar vormt met zijn bemanningsleden merendeels een maatschap. In Nederland zijn ongeveer 400 kotters geregistreerd met in totaal ruim 2000 opvarenden. De kottervisserij is onder te verdelen in twee deelsectoren: kustvisserij en zeevisserij met kotters.

- De kustvisserij bestaat uit kotters die dicht bij de kust vissen (op de Waddenzee, de Dollard en de Eems, de Ooster- en Westerschelde, het Grevelingenmeer en de Voordelta). Vaak zijn het de kleinere zogenaamde Eurokotters met een relatief klein motorvermogen (300 PK) die mogen vissen in de twaalfmijlszone. In deze deelsector zijn ongeveer 230 kotters actief.
- In de zeevisserij vissen grote boomkorkotters met een relatief groot motorvermogen (boven de 1.500 PK) op de Noordzee en op verder weg gelegen gronden. In deze deelsector zijn ongeveer 170 kotters actief.

De kottervisserij is ten opzichte van veranderingen in de consumentenmarkt minder dynamisch. Zij kan niet zo flexibel andere vangstgebieden opzoeken. De kottervisserij zet de visvangst op de visafslag af.

## B. Beroepenstructuur

De werkzaamheden binnen de beroepen in de trawler- en de kottersector vertonen redelijk veel overlap, met name op de brug, aan dek en in de machinekamer. De diverse beroepen in de trawler- en de kottersector zijn als volgt schematisch weer te geven:

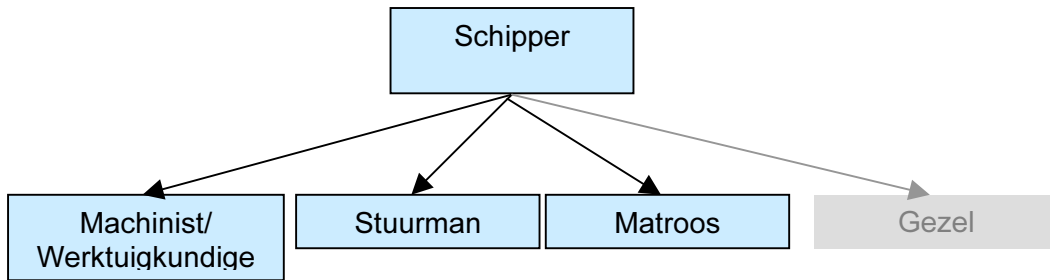


Er zijn vier officieren (schipper en stuurmannen) aan boord van een trawler. De schipper en de eerste stuurman lossen elkaar bij het werken af. Evenals de tweede en derde stuurman. Op de brug staat altijd één officier die zich bezighoudt met de navigatie en één officier die de visvangst begeleidt. Daarnaast heeft een trawler vier tot zes werktuigkundigen aan boord. Zij werken in twee ploegen en wisselen om de zes uur. De bootsman stuurt ongeveer 4 matrozen op het achterdek aan.

Een trawler heeft een fabrieksgedeelte in het schip waar de vis verwerkt, diepgevroren en opgeslagen wordt. De beroepen van ploegbaas en fabrieksmedewerker, evenals de Quality Manager zijn geen nautische beroepen, ofschoon ze wel als matroos worden aangeduid. Dat is de reden dat er voor deze opvarenden vooralsnog geen beroepscompetentieprofiel is opgesteld.

Een schipper en stuurman zijn –ongeacht hun vooropleiding - altijd eerst hun loopbaan als matroos begonnen en zijn al werkende doorgesloopt naar stuurman en eventueel schipper. Een machinist/werktuigkundige begint meteen als machinist aan boord van een trawler. Een bootsman is ook altijd eerst matroos op het achterdek geweest, maar heeft zich door ervaring en capaciteiten een aantal extra verantwoordelijkheden verworven.

## Kottersector



Van elk van de in bovenstaande organogram genoemde beroepen is er één beroepsbeoefenaar aan boord van een kotter. Vanwege de kleine bemanning van een kotter is de functiedifferentiatie tussen de beroepen op een kotter veel kleiner. De bemanning moet goed kunnen samenwerken en elkaar –indien nodig- vervangen of assisteren. Soms heeft een kotter een extra opvarende die wel een gezel wordt genoemd. Het werk van deze gezel wordt niet beschouwd als een nautisch beroep. Vandaar dat hiervoor geen beroepscompetentieprofiel is opgesteld.

In de kottervisserij geldt de ervaringsregel dat een beginnend beroepsbeoefenaar –ongeacht zijn vooropleiding - altijd eerst als matroos begint en al werkende kan doorgroeien naar het beroep van schipper.

### C. Infrastructuur

#### **Productschap Vis**

Het Productschap Vis is een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie waarbinnen werkgeversorganisaties en werknemersorganisaties zijn vertegenwoordigd. Het Productschap behartigt de belangen van de gehele bedrijfskolom. Men noemt dit ook wel verticale belangenbehartiging. Het Productschap heeft de bevoegdheid om Verordeningen vast te stellen en uit te voeren. De financiering van het Productschap, alsmede specifieke activiteiten wordt gedaan door de sector door het betalen van huishoudelijke heffingen, bestemmingsheffingen en/of retributies. Voor de overheid is het Productschap het overlegorgaan met de sector. Daarnaast voert het Productschap in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij taken in medebewind uit, waarvoor het Productschap een vergoeding ontvangt.

#### **Private organisaties**

Een groot aantal private organisaties in de visserijsector maakt gebruik van het visserijcentrum, waarbinnen ook het Productschap is gehuisvest. Hierdoor wordt er efficiency voordeel behaald en zijn de beleidslijnen tussen de verschillende organisaties relatief kort. Dit laatste komt mede de onderlinge samenwerking ten goede. De belangrijkste private organisaties die binnen het visserijcentrum zijn gehuisvest zijn onder meer het Nederlands Visbureau, de Redersvereniging voor de Zeevisserij, de Stichting van de Nederlandse Visserij, Sociaal Fonds voor de Maatschapvisserij, Vereniging van Visimporteurs en de Visfederatie.

## **D. Ontwikkelingen**

### **a. Technologische ontwikkelingen**

Nieuwe technologische ontwikkelingen leiden tot verbeteringen in apparatuur en tuigbehandeling. De invoering van computers, software en moderne (tele-) communicatiemiddelen hebben hun invloed, met name op het werken op de brug. Daarnaast worden nieuwe technieken voor visserij ontwikkeld (zie ook Groene lobby en milieueisen), die niet alleen bijdragen aan duurzame visvangst, maar de visvangst ook efficiënter kunnen maken.

### **b. Behoeftte aan nieuwe instroom**

De bemanning aan boord van de vissersvloot vergrijsst. Er is veel behoefte aan nieuwe instroom van personeel. De concurrentie om arbeidskrachten met niet-nautische sectoren wordt groter, omdat de arbeidsvoorwaarden in deze sectoren de laatste jaren sterk verbeterd zijn en beter aansluiten op de wensen en behoeften van de arbeidskrachten heden ten dage.

De nieuwe instroom van vissers op kotters en trawlers (zowel uit het onderwijs als van daarbuiten) voorziet voorlopig niet in de behoefte aan nieuwe bemanningsleden. Derhalve worden tegenwoordig bemanningsleden uit andere landen, waaronder Oost-Europa gehaald.

### **c. Kwaliteitseisen**

De kwaliteitsnormeringen (ISO en HACCP) worden ook steeds belangrijker voor de visserij. Aan boord moet al een kwalitatief goed product neergezet worden. Een kwalitatief goed product op de visafslag zal zeker ook een hogere prijs opbrengen. Daarnaast is de handel verzekerd van een kwalitatief goed product wanneer het desbetreffende vaartuig die de vis heeft aangevoerd beschikt over een kwaliteitsnormering. De handel dient immers te voldoen aan de HACCP normering. De bewaking van de kwaliteit van het product begint op zee.

### **d. ARBO-wetgeving**

Ook de Arbeidsomstandighedenwetgeving (ARBO) is voor vissersvaartuigen van kracht. Dit betekent dat er strenger gecontroleerd zal gaan worden op met name de werkomstandigheden aan boord. Alhoewel de werkomstandigheden aan boord vaak goed zijn, betekent dit toch dat er voldoende aandacht aan dit onderwerp moet worden gegeven. In de opleiding dienst hiermee al rekening te worden gehouden.

### **e. Gemeenschappelijk visserijbeleid EU**

Het EU-beleid oftewel het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) is onder meer gericht op het veiligstellen van het duurzaam voortbestaan van de vispopulatie en beoogt tevens te komen tot een evenwichtige en duurzame exploitatie van de vispopulatie door de visserijsector. Jaarlijks wordt door de Raad van Visserijministers de Total Allowable Catch (TAC) vastgesteld. Dit is de totale hoeveelheid vis die aan een bestand van een bepaalde vissoort in een bepaald gebied mag worden onttrokken. In de meeste gevallen wordt een TAC verdeeld in nationale quota. De Nederlandse overheid verdeelt vervolgens het toegewezen nationale quotum onder de Nederlandse zeevissers. Daarnaast gelden er nog diverse andere EU-verordeningen.

Quota-hoppen is het onder buitenlandse vlag brengen van een kotter of trawler om zo gebruik te maken van de quota van het betreffende land waar de kotter of trawler ingevlagd wordt. Een toenemend aantal kotter- of trawlervissers vaart onder buitenlandse vlag.

### **f. Groene lobby en strengere milieueisen**

De groene lobby is uit op een beperking van de boomkorvisserij, vanwege de vermeende schade aan het milieu. De ontwikkeling van techniek is hierbij belangrijk voor de kottervisserij. Een alternatieve vistechiek zou kunnen leiden tot het verder uitbouwen van

bestaande positieve elementen (efficiency, productiviteit) en het vermijden van negatieve elementen (aantasting van bestanden immature vis, invloed op het ecosysteem).

De (internationale) milieueisen worden steeds strenger. Deze eisen hebben niet alleen betrekking op het lozen van (schadelijke) stoffen in zee, maar ook betrekking op stoffen die klimaatverstorend kunnen zijn.

***g. Verlies van visgronden***

Er zijn steeds meer publieke en private initiatieven om op een alternatieve manier de ruimte van de Noordzee te benutten. Te denken valt aan: plannen voor diverse windmolenparken in de kustzone, plannen voor de Tweede Maasvlakte, plannen voor uitbreiding van Schiphol in zee en daarnaast ook nog de reguliere ontwikkeling van de kustzone wat vaak resulteert in kabels en pijpleidingen in zee. Als deze plannen kunnen leiden tot een verlies aan visgronden voor de kotter- en trawlervisserij.

### III. TYPERING VAN HET BEROEP KOTTER STUURMAN

#### A. Kernactiviteiten

De essentie van het beroep **kotter stuurman** wordt beschreven in een aantal kernactiviteiten. De kotter stuurman werkt direct onder de kotter schipper. Het werkveld van de kotter stuurman bevindt zich met name op de brug. De volgende kernactiviteiten kunnen voor het beroep kotter stuurman onderscheiden worden:

##### **Navigatie**

De kotter stuurman ontvangt van de kotter schipper de gegevens van het reisdoel op basis waarvan hij de plaats van het schip bepaalt en een koers uitzet. Daartoe gebruikt hij de zeekaarten, de radar en overige navigatieapparatuur, rekening houdend met alle (meteorologische) omstandigheden. Indien nodig communiceert hij met andere opvarenden, andere schepen en/of instanties aan de wal.

##### **Besturing**

De kotter stuurman zorgt ervoor dat het schip veilig op de uitgezette koers –eventueel met behulp van het instellen van de automatische piloot- gehouden wordt, dat het schip in en uit de havens gemaneuvreerd wordt en dat –indien nodig- uitwijkmanoeuvres gemaakt worden. Indien nodig communiceert hij met andere opvarenden, andere schepen en/of instanties aan wal.

##### **Visvangst vanaf de brug**

De kotter stuurman spoort – alleen of samen met de kotter schipper - de visscholen op en brengt het schip in de goede positie om de vis te vangen. Tevens voert hij de nodige handelingen op de brug uit teneinde de visvangst goed te begeleiden, d.w.z. dat hij de netten uitzet, communiceert met de matrozen aan dek en vervolgens de netten weer binnenhaalt. Daarbij neemt hij de veiligheid in acht.

##### **Wachtlopen**

De kotter stuurman loopt wacht op de brug en controleert daarbij of het schip de goede koers houdt en of er obstakels zijn. Bij problemen, beoordeelt hij eerst de situatie, waarschuwt hij vervolgens –indien nodig- de kotter schipper en draagt hij (mede) zorg voor een goede oplossing van het probleem.

##### **Management en leidinggeven**

De kotter schipper heeft de algehele en dagelijkse leiding op het schip. Hieronder vallen aandachtgebieden als communicatie (on board, ship-ship en ship-shore), zorg voor het milieu, zorg voor de veiligheid en arbeidsomstandigheden, naleving van de regelgeving, kwaliteitsbeheer en administratie. Een aantal van deze taken kan hij óf volledig delegeren naar een stuurman, óf hij laat zich in zijn werk assisteren door een stuurman. De stuurman geeft leiding aan de andere opvarenden met betrekking tot de taken die hem zijn toegewezen. De volgende zaken kunnen mogelijke taken van de stuurman zijn:

##### *Zorgen voor goede en veilige arbeidsomstandigheden*

De kotter stuurman draagt mede zorg voor goede arbeidsomstandigheden aan boord. Daartoe inventariseert, keurt en inspecteert hij het schip en de materialen en verbetert potentieel gevaarlijke situaties. Tevens licht hij de andere opvarenden voor over de nodige aspecten van goede arbeidsomstandigheden.

#### *Kwaliteitszorg*

De kotter stuurman draagt er mede zorg voor dat al het werk aan boord op zodanige wijze uitgevoerd wordt dat de kwaliteit en de voedselveiligheid van het product, vis, zo hoog mogelijk zijn. Daarbij ziet hij toe op zijn eigen werk en het werk van de andere opvarenden.

#### *Naleving van internationale (milieu-) regelgeving*

De kotter stuurman dient er mede op toe te zien dat aan boord aan alle nationale en internationale regelgeving wordt voldaan.

#### *Voorraadbeheer*

De kotter stuurman voert een goed voorraadbeheer. Daarbij gaat het om:

- De inkoop van voorraden en strategisch inkoopbeleid
- Het voorraadbeheer van levensmiddelen
- Het voorraadbeheer van dek-uitrusting
- Contacten met leveranciers
- Het beheren van de budgetten
- Het voeren van een administratie

### **Aansturen en meewerken met activiteiten aan dek**

De kotter stuurman stuurt het werk op het dek aan en werkt –indien nodig- mee met de matrozen aan dek. De activiteiten aan dek vallen in een aantal groepen uiteen:

- **Visvangst**  
De visvangst wordt door de kotter stuurman vanaf de brug begeleid c.q. aangestuurd.
- **Vissortering**  
Indien dit tot zijn takenpakket wordt gerekend, controleert de kotter stuurman of de sortering van de vis naar soort, grootte en kwaliteit goed verloopt. Indien nodig werkt de stuurman mee met de matrozen bij het sorteren van de vis.
- **Visverwerking en –opslag**  
De kotter stuurman ziet erop toe dat de gevangen vis goed verwerkt en opgeslagen wordt teneinde een goede kwaliteit te garanderen. Indien nodig werkt de stuurman mee met de matrozen bij de visverwerking en –opslag.
- **Onderhoud van het materiaal aan dek**  
De kotter schipper draagt mede zorg voor het goed samenstellen van de netten, het dagelijks onderhoud van het schip en het onderhoud van het materiaal aan dek. Dit mede vanuit het oogpunt van de veiligheid en goede arbeidsomstandigheden.
- **Bewaking van de veiligheid aan dek**  
De kotter stuurman controleert of de veiligheid aan dek door alle opvarenden goed in acht wordt genomen.

### **Assisteren bij activiteiten in de machinekamer**

De activiteiten in de machinekamer worden met een grote mate van zelfstandigheid en eindverantwoordelijkheid door de machinist/werktuigkundige uitgevoerd. Deze activiteiten hebben betrekking op:

- Onderhoud aan motoren
- Onderhoud aan koelinstallaties
- Algemeen technisch onderhoud
- Het startklaar maken van de motoren
- Administratie van de machinekamer
- Communicatie over activiteiten van de machinekamer
- Zorg voor milieu
- Uitvoeren van noodreparaties

De kotter stuurman heeft indien nodig overleg met de machinist/werktuigkundige. Bij calamiteiten of drukte assisteert hij de machinist/werktuigkundige bij zijn werkzaamheden.

### **Begeleiding van derden aan boord**

In opdracht van de kotter schipper kan de kotter stuurman derden aan boord ontvangen en – indien gewenst – een rondleiding aan boord geven. Hierbij kan het gaan om vertegenwoordigers van overkoepelende organisaties, toezichhoudende overheidsinstanties, (potentiële) afnemers of andere geïnteresseerden.

### **Begeleiding Beroep Praktijk Vorming (BPV)**

De kotter schipper is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de BPV-overeenkomsten. De kotter stuurman kan in overleg met de kotter schipper de BPV-er begeleiden bij zijn werkzaamheden en het leven aan boord door zijn kennis en ervaring over te dragen.

### **Public relations**

De kotter stuurman is in staat om mee te praten over de actuele maatschappelijke discussies rond de visserij en kan de pers, de beleidsinstanties, milieuorganisaties en het publiek daarover te woord te staan. Hij bouwt zo mee aan een goed imago van de visserij.

## **B. Typering niveau kernactiviteiten**

### **Verantwoordelijkheid**

De kotter stuurman is verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn eigen takenpakket en moet zich daarvoor ook tegenover collegae kunnen verantwoorden. Daarnaast heeft hij op een aantal gebieden ook een hiërarchische verantwoordelijkheid. Hij stuurt de overige opvarenden aan bij hun werkzaamheden.

### **Complexiteit**

De kernactiviteiten van de kotter stuurman bestaan uit routinematige procedures en niet-routinematige procedures. In bepaalde situaties moet hij een nieuwe oplossingsprocedure bedenken.

### **Transfer**

Bij de meeste kernactiviteiten gaat het deels om beroepsgebonden en deels om beroepsonafhankelijke vaardigheden en kennis. Met name activiteiten met betrekking tot management en leidinggeven, ondernemen, public relations vergen een hoog gehalte beroepsonafhankelijke vaardigheden en kennis. De transferwaarde hiervan is hoog.

## **C. Kernopgaven**

In dit pakket van kernactiviteiten van de kotter stuurman staan een aantal kernopgaven centraal:

- Het op basis van een gegeven reisdoel en de keuze van de te vangen vis, uitzetten van de strategie, waarbij het gaat om de visserijmethode, de lengte van de visreis, e.d.;
- Het aansturen van het overig opvarend personeel: leiding geven, goede communicatie op het schip, ingrijpen bij meningsverschillen;
- Het garanderen dat er gewerkt wordt volgens de (inter-)nationale regelgeving en alle veiligheids-, kwaliteits- en milieuvoorschriften.
- Het garanderen van goede en veilige arbeidsomstandigheden. Daarbij zal regelmatig onder het personeel de afweging gemaakt moeten worden tussen snel en effectief werken én veilig werken.
- Het mede uitdragen van een goed imago van de visserij.

## **D. Het loopbaanperspectief**

De kotter stuurman kan binnen de kotter sector nog doorgroeien naar de functie van kotter schipper. De kotter stuurman kan ook als stuurman overstappen naar andere maritieme sectoren als de baggersector, de zeevaart en overige natte beroepen op de binnenwateren. Ook zijn er mogelijkheden bij organisaties als de Koninklijke Marine, Rijkswaterstaat en de Rijkspolitie te water. Bij een overstap naar een functie aan de wal valt te denken aan bedrijven in de visverwerking, toeleveringsbedrijven aan zee(vis)vaart of diverse bedrijven waar een hoog arbeidsmoraal wordt geëist.

## IV. Kerncompetenties

In de kotter visserij begint een beroepsbeoefenaar altijd onder aan de ladder. Dat wil zeggen dat een kotter stuurman altijd begonnen is als matroos en zich op heeft weten te werken tot stuurman. Dit betekent praktisch dat hij ook over de competenties moet beschikken waarover de voornoemde beroepsbeoefenaren moeten beschikken. Het overzicht van onderstaande vereiste competenties van de kotter stuurman is dus niet uitputtend. Het kan aangevuld worden met de competenties van de beroepsprofielen van de ondergeschikte beroepen.

De beginnende kotter stuurman dient – teneinde zijn werk goed te kunnen doen - over te volgende competenties te beschikken:

<b>Vakmatige en methodische competenties</b>
Kennis van en het kunnen toepassen van de internationale en nationale regelgeving inzake veiligheid, vaarbevoegdheden, kwaliteit, arbeidsomstandigheden en visquota. Te denken valt aan: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ STCW</li> <li>▪ BVA (Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee)</li> <li>▪ Maritieme communicatie regelgeving, o.a. SAR (Search And Rescue)</li> <li>▪ HACCP (Hazards Analyses Critical Control Points)</li> </ul>
Kennis van en het kunnen toepassen van alle nautische instrumenten op de brug
Kunnen communiceren met andere schepen (ship-ship), ander opvarenden (on board) en met de wal (ship-shore) met gebruikmaking van diverse communicatiemiddelen
Kennis van en het kunnen toepassen van stabiliteit
Kennis van en het kunnen toepassen van navigeren en mogelijke navigatie-instrumenten
Kennis van en het kunnen toepassen van (elektronische) zeekaarten
Kennis van en het kunnen toepassen van meteorologie, jaar- en watergetijden
Kennis van en het kunnen toepassen van grondsoorten en het aflezen van de diepte
Kennis van en het kunnen toepassen van de verschillende visserijmethoden en de bijbehorende procedures
Kennis van en het kunnen toepassen van levensvormen in zee en het beheer van vispopulaties
Kennis van en het kunnen toepassen van de visopsporingsmethoden en -apparatuur
Kennis van en het kunnen toepassen van de verschillende materialen (netten, tuigage) en het onderhoud hiervan (boeten en splitsen).
Kennis van en het kunnen toepassen van visverwerking en –opslagverseisten
Kennis van en het kunnen toepassen van vissortering naar soort, grootte en kwaliteit
Kennis van en het kunnen toepassen van management informatie en andere data (bijv. marine safety information)
Een goede mondelinge beheersing van de Engelse taal, waaronder IMO vocabulary (International Maritime Organization)
Basic Safety en medische zorg aan boord

<b>Bestuurlijk-organisatorische en strategische competenties</b>
Inzicht in de structuur van de visserijsector en de aanpalende nautische sectoren
Inzicht in rol en taken van toezichhoudende/controlerende instanties
Inzicht in organisatie aan wal: het organogram, de beslissingsbevoegdheden en procedures binnen de organisatie
Inzicht in taakverdeling en alle procedures aan boord
Een zeker mate van inzicht in de structuur van de afzetmarkt en de actuele wensen en eisen van de afnemer

Een zeker mate van gevoel voor ondernemerschap, d.w.z. het kunnen bepalen van de strategie en werkwijze aan boord teneinde een zo goed mogelijk resultaat te behalen.
Een zeker mate van strategisch denkvermogen voor korte en lange termijn (duurzame visserij) strategie
Een grote mate van verantwoordelijkheidsgevoel
Een grote mate van zelfstandigheid, besluitvaardigheid en het nemen van initiatief in het werken
Een zeker mate van leidinggevende capaciteiten: het kunnen organiseren van het werk aan boord, het met natuurlijk gezag kunnen delegeren en verdelen van taken, het kunnen begeleiden en coachen van ondergeschikten.

<b>Sociaal-communicatieve en normatief-culturele competenties</b>
Zeemanschap: de motivatie en liefde voor het vak en leven van een visserman
Affiniteit met het werken op zee (ook onder slechte weersomstandigheden)
Grote sociale en communicatieve vaardigheden: op een kotter leeft men met relatief veel mensen in een kleine ruimte, waarbij de vissers – in het kader van de veiligheid bij het werk - volledig op elkaar moeten kunnen vertrouwen. Dit vereist dat zij makkelijk zijn in de omgang, open staan voor ideeën en informatie (van het thuisfront) van de andere opvarenden (mogelijk van andere nationaliteit) en bereid zijn een deel van hun privacy op te geven.
Heel flexibel zijn in werken en leven. Het werk wordt bepaald door de visgronden en weersomstandigheden. De opvarenden moeten loyaal zijn aan elkaar en wat voor elkaar over hebben.
Het tegelijk zelfstandig kunnen werken en kunnen werken in teamverband.
Een grote mate van doorzettingsvermogen en vasthoudendheid hebben
Een grote mate van zelfvertrouwen hebben
Fysiek en mentaal sterk zijn: bestendig tegen zeeziekte en stress
Meerdere dagen van huis kunnen zijn (en eventueel een thuisfront hebben dat je daarin steunt)

<b>Leer- en vormgevingscompetenties</b>
Grote interesse in ontwikkelingen in de visserij en andere nautische sectoren en daar van willen leren
Bereid zijn om te investeren in toekomstige arbeidsperspectieven, qua tijd en middelen
De opgedane kennis ten nutte stellen van het bedrijf en anderen
Bereid zijn net iets meer te doen dan anderen
Bereid zijn vakkennis bij te houden

**Rijswijk, 28 mei 2001**

Dit beroepscompetentieprofiel is in opdracht van het **Productschap Vis** door **CBE Consultants BV** opgesteld.

Het beroepscompetentieprofiel is tot stand gekomen door nauwe samenwerking met de vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemers uit de kotten en de trawlersector, evenals vertegenwoordigers van diverse overkoepelende organen.

