

Beroepscompetentieprofiel

Trawler Machinist/Werktuigkundige

Mei 2001

Productschap Vis

I LEGITIMERING

Naam

Het onderliggende beroepscompetentieprofiel draagt de naam: Beroepscompetentieprofiel Trawler Machinist/Werktuigkundige. Dit beroepscompetentieprofiel is een van de negen beroepscompetentieprofielen voor de zeevisvaart.

Legitimatie

Het beroepscompetentieprofiel 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 Trawler Machinist/Werktuigkundige 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 Trawler Machinist/Werktuigkundige 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 Trawler Machinist/Werktuigkundige dient naar verwachting in 2010 te worden herzien, met een tussenevaluatie in 2005.

II. TYPERING VAN DE ZEEVISVAART

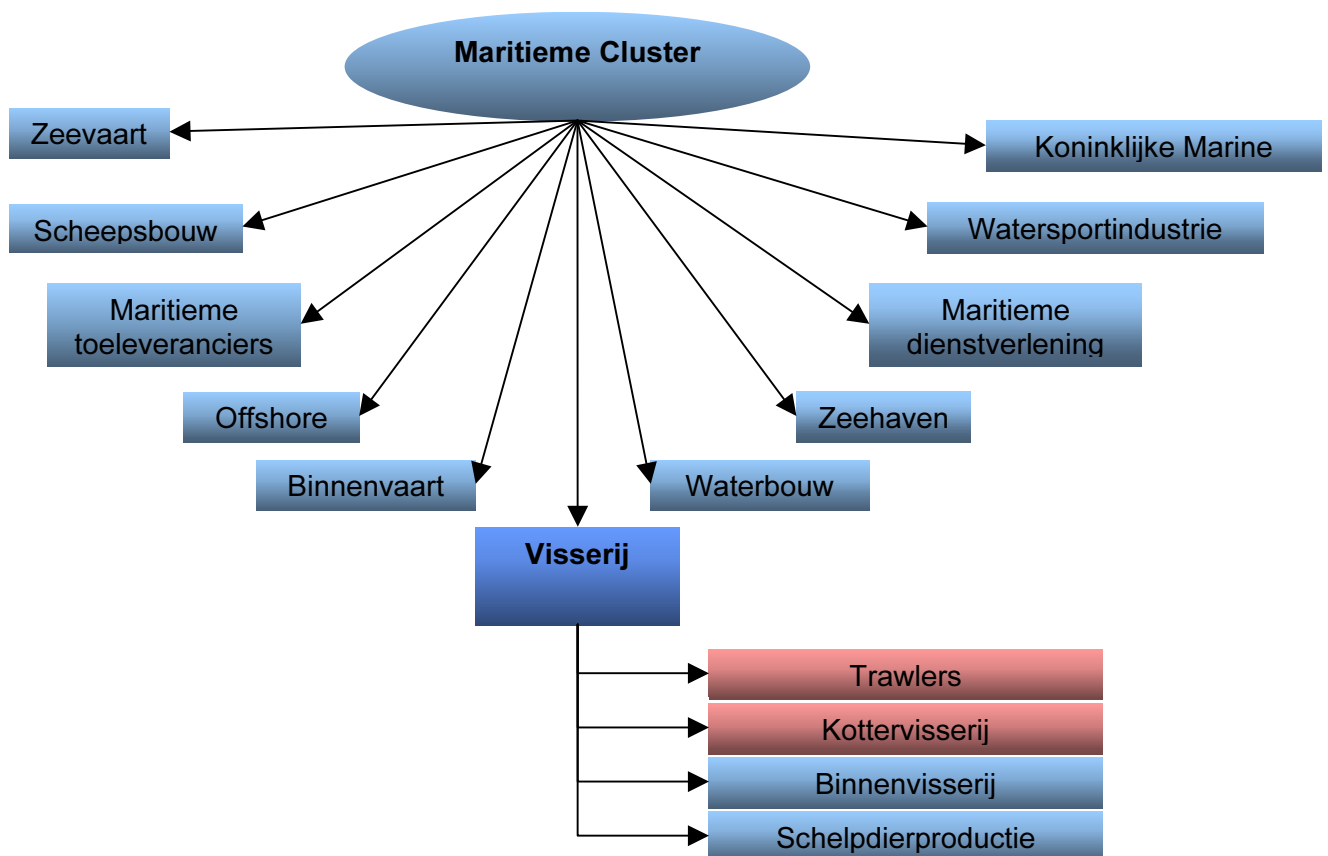
A. Positionering en typering van de kotter- en trawlervisserij

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

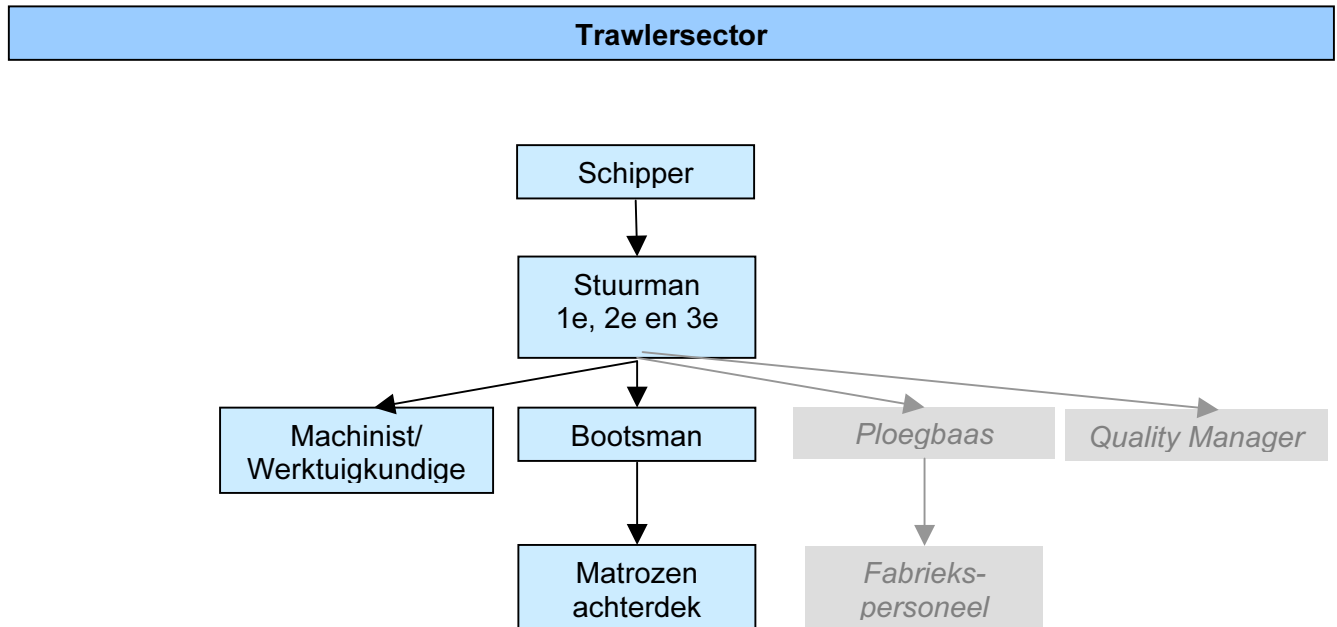
De kotters vissen op rondvis (kabeljauw), platvis (schol en tong), garnalen en de pelagische vissoorten (haring, makreel en horsmakreel). De kottervisserij bestaat vooral uit eenmansbedrijven. De schipper/eigenaar vormt met zijn bemanningsleden merendeels een maatschap. In Nederland zijn ongeveer 400 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:

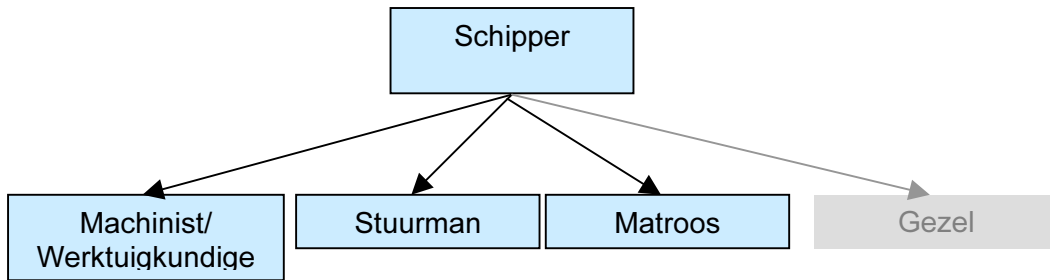


Er zijn vier officieren (schipper en stuurmannen) aan boord van een trawler. De schipper en de eerste stuurman lossen elkaar bij het werken af. Evenals de tweede en derde stuurman. Op de brug staat altijd één officier die zich bezighoudt met de navigatie en één officier die de visvangst begeleidt. Daarnaast 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 gezelschap wordt genoemd. Het werk van deze gezelschap 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 milieureisten), 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 trawler vissers 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 klimaatversturend 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 trawlerij.

III. TYPERING VAN HET BEROEP TRAWLER MACHINIST/ WERKTUIGKUNDIGE

A. Kernactiviteiten

Elk trawler schip heeft circa 6 machinisten c.q. werktuigkundigen in dienst die in ploegen werken. De essentie van het beroep **trawler machinist** wordt beschreven in een aantal kernactiviteiten. Deze kernactiviteiten worden merendeels in de machinekamer uitgevoerd. De trawler machinist werkt direct onder de trawler schipper en de trawler stuurman. De volgende kernactiviteiten kunnen voor het beroep trawler machinist onderscheiden worden:

Startklaar maken motoren

De trawler machinist brengt de motoren in een startklare staat voor vertrek. Hij start de motoren en houdt zich bezig met de nacontrole.

Onderhoud motoren

De trawler machinist voert zelfstandig het regulier onderhoud aan de scheepsmotoren uit. Daarbij volgt hij alle onderhoudsvoorschriften.

Onderhoud koelinstallaties

De trawler machinist voert zelfstandig het regulier onderhoud aan de koelinstallaties op de trawler uit. Hiertoe beschikt de trawler machinist in de regel over het CFK-diploma.

Onderhoud visverwerkingsapparatuur

De trawler machinist zorgt zelfstandig voor al het technisch onderhoud aan de visverwerkingsapparatuur.

Algemeen technisch onderhoud

De trawler machinist zorgt zelfstandig voor al het algemeen technisch onderhoud in de machinekamer én op de gehele trawler. Tevens assisteert hij bij een groot survey.

Noodreparaties

De trawler machinist voert noodreparaties uit.

Communicatie

De trawler machinist dient zijn werk goed over te dragen aan zijn collega-machinist en bij moeilijke klussen goed samen te kunnen werken aan een oplossing. Tevens dient hij helder te kunnen communiceren over zijn werk met de officieren op de brug, met het kantoor en technisch personeel aan de wal, met leveranciers en met de scheepvaartsinspectie.

Administratie

De trawler machinist voert zelfstandig een zorgvuldige administratie van de machinekamer. Hieronder valt o.a. het bijhouden van het machinekamerdagboek, het cfk-dagboek, wijzigingen in technische tekeningen en onderhoudssoftware.

Voorraadbeheer

De trawler machinist voert een goed voorraadbeheer en strategisch inkoopbeleid voor de machinekamer. Daartoe beheert hij budgetten, onderhoudt hij contact met de leveranciers, koopt hij voorraden in en voert hij een goede administratie m.b.v. handboeken.

Zorg voor milieu

De trawler machinist houdt zich bij zijn werk (m.n. bij het werken met schadelijke stoffen) aan alle milieuvoorschriften. Tevens instrueert hij de andere opvarenden om hetzelfde te doen.

Zorgen voor goede en veilige arbeidsomstandigheden

De trawler machinist draagt mede zorg voor goede arbeidsomstandigheden aan boord. Daartoe inventariseert, keurt en inspecteert hij de technische uitrusting en materialen van het schip en verbetert potentieel gevaarlijke situaties. Tevens licht hij zijn personeel voor over de nodige voorzorgmaatregelen bij het gebruik van technische machines.

Begeleiding van derden aan boord

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

Stagebegeleiding

De trawler machinist begeleidt stagiaires aan boord. Hij begeleidt de stagiaire bij zijn werkzaamheden en het leven aan boord, draagt zijn kennis aan de stagiaire over, controleert en tekent het stageboek en onderhoudt het contact met de mentor van de school. Hierbij gaat het vooral om stagiaires die een opleiding voor machinist/werktuigkundige volgen.

Public relations

De trawler machinist is in staat om mee te praten over de actuele maatschappelijke discussies rond de visserij. Hij bouwt zo mee aan een goed imago van de visserij.

B. Typering niveau kernactiviteiten

Verantwoordelijkheid

De Trawler machinist is verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn eigen takenpakket en moet zich daarvoor ook tegenover collegae kunnen verantwoorden.

Complexiteit

De kernactiviteiten van de Trawler machinist bestaan uit vooral standaardprocedures en het combineren van standaardprocedures. Bij onvoorziene omstandigheden of calamiteiten moet hij echter ook in staat zijn om noodoplossingen te bedenken.

Transfer

Met name bij de kernactiviteiten m.b.t. het onderhoud aan technische installaties gaat het om beroepsonafhankelijke vaardigheden en kennis met een hoge transferwaarde. Bij de overige kernactiviteiten gaat het meer om beroepsgebonden vaardigheden en kennis.

C. Kernopgaven

In dit pakket van kernactiviteiten van de trawler machinist staan een aantal kernopgaven centraal:

- Het garanderen van de veiligheid en de continuïteit van alle technische machines en installaties aan boord, zowel in de machinekamer als aan dek;
- Het adequaat ingrijpen bij technische calamiteiten. Hieronder vallen afwegingen als stoppen met vissen of doorgaan; zelf repareren of laten repareren; doorvaren of een haven opzoeken; afwegen van het milieubelang vs. belangen van de rederij.

D. Het loopbaanperspectief

Er zijn meerdere machinisten aan boord van een trawler schip. Binnen dat team kan een trawler machinist doorgroeien van derde machinist naar eerste machinist. Een overstap naar aanpalende maritieme sectoren zoals de baggersector is voor een trawler machinist heel goed mogelijk. Door hun technische opleiding en veelzijdige ervaring kunnen trawler machinisten een makkelijke overstap maken naar een technische functie aan de wal.

IV. Kerncompetenties

In de trawler visserij begint trawler machinist altijd als meteen als trawler machinist. De beginnende trawler machinist dient – teneinde zijn werk goed te kunnen doen - over te volgende competenties te beschikken:

Vakmatige en methodische competenties
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">▪ STCW▪ BVA (Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee)▪ Maritieme communicatie regelgeving, o.a. SAR (Search And Rescue)▪ HACCP (Hazards Analyses Critical Control Points)
Kennis en kunnen toepassen van alle onderhoudsvoorschriften van fabrikant en scheepsvaartinspectie
Kennis en kunnen toepassen van de motoren, koelinstallaties en alle overige technische installaties c.q. apparatuur (bijv. lier-, sorteer-, voortstuwingsinstallatie)
Kennis en kunnen toepassen van koudemiddelen (freon)
Kennis en kunnen toepassen van alle materialen (netten, tuigage)
Kennis en kunnen toepassen van alle afvalstoffen
Kennis en kunnen toepassen van meet- en regeltechniek
Kennis en kunnen toepassen van koeltechniek
Kennis en kunnen toepassen van pneumatiek
Kennis en kunnen toepassen van hydraulica
Kennis en kunnen toepassen van lastechniek
Kennis en kunnen toepassen van electrotechniek
Kennis en kunnen toepassen van tekeningen lezen, incl. het maken van eenvoudige schets
Kennis en kunnen toepassen van voortstuwing
Kennis en kunnen toepassen van preventief periodiek onderhoud van de diverse technische installaties
Kennis en kunnen toepassen van administratie van de machinekamer
Een groot technisch inzicht en een grote mate van inventiviteit en creativiteit bij het zoeken van oplossingen voor technische problemen.
Kunnen communiceren over technische zaken met andere schepen (ship-ship), ander opvarenden (on board) en met de wal (ship-shore) met gebruikmaking van diverse communicatiemiddelen
Een goede mondelinge en schriftelijke beheersing van de Engelse taal
Basic Safety en medische zorg aan boord

Bestuurlijk-organisatorische en strategische competenties
Inzicht in de structuur van de visserijsector en de aanpalende nautische sectoren
Inzicht in rol en taken van toezichthoudende/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 grote mate van verantwoordelijkheidsgevoel
Een grote mate van zelfstandigheid, besluitvaardigheid en het nemen van initiatief in het werken

Sociaal-communicatieve en normatief-culturele competenties
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 trawler 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 overhebben.
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
Lang van huis kunnen zijn (en eventueel een thuisfront hebben dat je daarin steunt)

Leer- en vormgevingscompetenties
Grote interesse in ontwikkelingen in de techniek van de nautische sector, 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 om 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 kotters- en de trawlersector, evenals vertegenwoordigers van diverse overkoepelende organen.