

Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Stuurman kleine schepen

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Etienne van Nuland
Karel Kans

Rotterdam, 21 september 2009

ECORYS Nederland BV
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E asb@ecorys.com
W www.ecorys.nl
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Arbeid & Sociaal Beleid
T 010 453 88 05
F 010 453 88 34

1 Actualisatie BCP's

In opdracht van VTL heeft ECORYS voor 37 beroepscompetentieprofielen (bcp's) een actualiteitsanalyse uitgevoerd. Het gaat om 37 bcp's uit 8 verschillende branches. Voor 5 thema's is nagegaan of zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een aanpassing van het bcp noodzakelijk maken. De thema's zijn:

- Wet- en regelgeving.
- Arbeidsmarkt.
- Technologie.
- Bedrijfsorganisatorische of bedrijfseconomische ontwikkelingen.
- Internationale ontwikkelingen.

Onderzoeksaanpak

De actualiteitsanalyse is in twee stappen uitgevoerd:

- Desk research waarin openbare bronnen zijn geraadpleegd, zoals informatie van nationale en internationale sectororganisaties (werkgevers- en werknemersverenigingen), wet- en regelgeving en branchespecifieke arbeidsmarktonderzoek.
- Rondetafelbijeenkomsten waarin de uitkomsten van het desk research is voorgelegd aan experts en eventueel aan gevuld. Alle geïnventariseerde ontwikkelingen zijn getoetst op relevantie (is er inhoudelijk de noodzaak het bcp aan te passen) en op representativiteit (in hoeverre doet de gesignaleerde ontwikkeling zich in de gehele sector voor).

De rondetafelbijeenkomsten zijn begeleid door Etienne van Nuland en Karel Kans, die ook de desk research hebben uitgevoerd. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voor deze sector benaderde partijen en de deelnemers.

Tabel 1.1 Overzicht rondetafelbijeenkomsten

Sector	BCP's	Benaderde partijen	Deelnemers
Nautisch – visserij	Stuurman kleine schepen	Analyse vindt plaats op basis van desk research en bijeenkomst in november 2008, waarbij Productschap Vis, Berechja College en VTL aanwezig waren.	

Tabel 1.2 Overzicht van geïnventariseerde ontwikkelingen, de relevantie en representativiteit ervan en eventuele gevolgen voor het BCP per toetsingscriterium en go/ no go beslissing

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
Wet- en regelgeving	<p>1. Veranderingen in de internationale regelgeving op het gebied van visvangstquota, milieu, veiligheid en arbeidsomstandigheden. Het is van belang dat de Stuurman kleine schepen hiervan op de hoogte is.</p> <p>Evaluatie Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) in 2009. Het Europese visserijbeleid is hoofdzakelijk vastgelegd in verordeningen die bindend zijn voor de lidstaten van de Europese Unie, waaronder Nederland. Voor de vissers speelt uiteraard het instandhoudingbeleid een grote rol. Maatregelen op dit gebied omvatten regels voor onder meer de <i>total allowable catches</i> (TAC), visvangstbeperkingen, technische regels op het gebied van vistuig, en verplichtingen om de vangst te registreren. Formeel wordt het GVB pas in 2012 hervormd. De basis van die hervormingen wordt met een discussiedocument van de Commissie al in 2009 gelegd. Tevens wordt in dat jaar een begin gemaakt met een brede consultatie met belanghebbenden.</p> <p>In 2007 heeft de ILO een Conventie uitgevaardigd waarin op wereldniveau afspraken over de arbeidsomstandigheden van vissers op zee zijn gemaakt. De Conventie omvat specifieke regels over de veiligheid, arbeidstijden, enz.</p> <p>Recente resoluties van het IMO over piraterij uit 2005 en 2007, een richtlijn met betrekking tot Port State Control uit 2005, de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) uit juli 2004 en circulaire over standards of training, certification, and watchkeeping (STCW) zijn andere voorbeelden van de veranderende internationale regelgeving.</p>	Nee	Hoog	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
	<p>2. Op nationaal niveau staat het stimuleren van een duurzame visserij hoog op de agenda van LNV voor 2009 en later. Het ministerie installeerde in 2006 de Task Force Duurzame Visserij om een economisch en ecologisch duurzaam perspectief voor de Noordzeekottervloot, waaronder kleine schepen in de visserij vallen, te creëren. De Noordzeevisserij werd indertijd geconfronteerd met een flinke verslechterde economische situatie als gevolg van de afnemende vangstrechten en vangstmogelijkheden en stijgende olieprijs. Deze Task Force gaf ook aanbevelingen voor de oprichting van het Visserij Innovatie Platform. Dit platform dient ter ondersteuning van energiebesparing, vermindering aantasting natuur en verhoging kwaliteit opbrengst.</p> <p>Veel Nederlandse initiatieven om te duurzaamheid te bevorderen worden (mede-) gefinancierd vanuit het Europese Visserijfonds (EVF). Deze middelen zijn niet beperkt tot kleine schepen (kotters) maar hebben ook betrekking op kwekers en zelfs de pelagische sector. Het operationele programma voor de inzet van middelen uit het EVF kent vier onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aanpassing van de vloot; Aquacultuur, binnenvisserij, verwerking en afzet van visserij en aquacultuurproducten; Maatregelen van maatschappelijk belang; Duurzame ontwikkeling van visserijgebieden. <p>Vooraf het eerste onderdeel brengt implicaties voor de kleine schepen in de visserij (kotters) met zich mee. Een budget van 44,6 mln Euro voor de periode 2007-2013 is beschikbaar voor één saneringsronde en investeringen in visserijtechnieken. Bij de verduurzaming van vistechieken gaat het vooral om technieken die leiden tot minder bodemberoering en ongewenste bijvangst alsook om technieken die het brandstofverbruik reduceren.</p>	Nee	Hoog	Nee
Arbeidsmarkt	<p>1. Terwijl er aan kleine schepen in verschillende verladersectoren (bijvoorbeeld containers en bulktransport) een <i>tekort</i> dreigt te ontstaan, is er aan kleine schepen in de visserijsector een <i>overschot</i>. De ontwikkelingen van de Europese vangstquota hebben effect op de arbeidsmarkt voor stuurmannen op kleine schepen in de visserijsector.</p>	Nee	Hoog	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
	<p>De werkgelegenheid in de visserij is afgenomen. Binnen de visserij verwacht men dat de daling de komende jaren zal doorzetten. In Nederland is het aantal schepen al sterk gedaald, en met de aankomende saneringsronde zal dit aantal verder afnemen. Meer dan een derde (37%) verwacht de bedrijfsactiviteiten te beëindigen.</p> <p>Reductie crew. Op schepen is het aantal opvarenden gereduceerd, om de besomming met zo min mogelijk crewleden te delen. Wel wordt aan het wettelijke minimum voldaan.</p> <p>Toch bestaat er nog vraag naar vissers. Op verscheidene kotters bestaan personeelstekorten. Deze zijn onder meer opgevangen door de inzet van stagiaires voor het reguliere vissen in te zetten en door gebruik te maken van buitenlandse vissers.</p> <p>De instroom van gekwalificeerd personeel vanuit het onderwijs is gedurende de laatste jaren sterk afgenomen (van 67% in 2001 naar 11% in 2007). De instroom van nieuw gekwalificeerd personeel vanuit de visserij zelf is juist sterk toegenomen. De interesse om in de visserij te werken is de laatste jaren sterk afgenomen. De Europese Commissie heeft verschillende redenen: Afgenomen interesse jongeren in het beroep visser; Sociale status van visser is afgenomen naarmate inkomsten afnamen; Het 'vrije leven' van vissers is door regelgeving aan banden gelegd; Mogelijke verdiensten zijn in andere maritieme sectoren hoger; De vooruitzichten voor vissers zijn afgenomen.</p> <p>Volgens de vissers zelf is er vooral sprake van bredere maatschappelijke oorzaken. Studenten kiezen tegenwoordig minder snel voor technische vakken en daarmee ook minder voor de visserij. Bovendien zijn sectoren als de visserij minder attractief ten tijde van economische voorspoed. Zodra het economische tij weer wat tegenzit, verwachten zij dat de instroom in de visserijsector weer zal toenemen.</p>			

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
	De uitstroom van vissers is met 23% hoog. Het merendeel verlaat de visserij en gaat naar een ander bedrijf in de maritieme cluster. Ook bij niet-maritieme bedrijven genieten vissers een goede reputatie op grond van hun arbeidsmoraal. Afhankelijk van de economische infrastructuur in de nabijheid van vissersdorpen werken voormalige vissers ook in bijvoorbeeld de tapijten- of fietsindustrie.			
Technologie	<p>1. Technologische veranderingen voor kleine schepen zijn veelal gerelateerd aan het milieu en gaan enerzijds over het machinepark en anderzijds over het vistuig en koeling. Kleine schepen moeten vaak worden aangepast om aan de nieuwste technische vereisten uit wet- en regelgeving te voldoen. Het plaatsen van een nieuwe motor om bijvoorbeeld CO2 uitstoot te verminderen, vergt vaak hoge investeringen die veelal in de buurt van de totale waarde van het schip komen.</p> <p>Sinds het begin jaren tachtig zijn vissersvaartuigen groter dan 50 brutoregister ton, maximaal 300 pk en met een gemiddelde lengte van 23,95 meter in de 12-mijlszone in bedrijf (Eurokotters). Aan het einde van de jaren tachtig werden ook wettelijke maatregelen genomen voor de Noordzeekotters: max 2000 pk. In de praktijk blijken nog veel motoren van Noordzeekotters een hoger motorvermogen te leveren dan is toegestaan. Naast een zegelplan en gerichte controles van de overheid voorziet een privaat arrangement sinds 2005 in een stelsel van private controles en private sancties bij niet-naleving.</p> <p>Het aantal kotters dat onder Nederlandse vlag vaart is in de periode 1990-2005 gedaald. Terwijl in 1990 het totale motorvermogen nog 559.000 pk bedroeg, was dat in 2005 332.000 pk. Ook worden schepen gemiddeld steeds ouder. Het aandeel schepen ouder dan 20 jaar bedroeg lange tijd ongeveer 40%. In de jaren 2004-2005 is dat aandeel met 8 % gestegen.</p> <p>De Nederlandse kottervisserijsector is aan het experimenteren met nieuwe duurzame vistechnieken om tong en schol te vangen. Traditioneel wordt daarvoor de boomkor gebruikt. De boomkorvisserij is nog altijd de grootste visserijtak in Nederland. Met behulp van de boomkor worden ijzeren kettingen over de bodem gesleept waardoor de bodemvissen worden opgeschrikt en in het net terecht komen. Die</p>	Nee	Hoog	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor ECP Ja / nee
	<p>technologie vergt echter veel brandstof en brengt bovendien nadelige gevolgen voor de zeebodem en dito flora en fauna met zich mee. Om bodemberoering en brandstofverbruik te reduceren zijn nieuwe vistechnieken ontwikkeld:</p> <p>Pulskor; Sumwing; Hydrorig Twinriggen Outriggen.</p> <p>Het gebruik van duurzame vistechnieken wordt gesubsidieerd. Het ministerie van LNV ziet vooral kansen voor de pulskor. De pulskor is een vistuig waarbij tong en schol met behulp van elektrische pulsen loskomen van de zeebodem. In 2008 zijn vijf Noordzeekotters middels subsidies met pulskors uitgerust. Uit interviews is gebleken dat de sector zelf het waarschijnlijk acht dat uiteindelijk een combinatie van nieuwe technieken tot een duurzame kottervisserij zal leiden. De pulskor alleen zou te kostbaar en onrendabel zijn in het gebruik.</p> <p>Naast de vernieuwingen van het vistuig worden ook maatregelen genomen om de ongewenste bijvangst te verminderen. Ontsnappingsruimtes in de netten, bijvoorbeeld een 'overlevingsbak' of 'zeeflap', maken het mogelijk dat niet bedoelde vangsten automatisch worden gescheiden. Ook op dit terrein biedt het ministerie van LNV subsidies aan. Zo is bijvoorbeeld met de zeeflap geëxperimenteerd binnen de kenniskring van garnalenvissers.</p>			
	<p>2. In het licht van afnemende vangstrechten en vangstmogelijkheden moeten ondernemers in de kottervisserijsector andere mogelijkheden vinden om inkomsten te vergaren. De 'multipurpose maritiem ondernemer' kan zijn schip bijvoorbeeld inzetten als (reddings-) schip voor offshore activiteiten of voor toeristische cq. recreatieve doeleinden. In sommige gevallen zal een aanpassing van het schip noodzakelijk zijn.</p>	Nee	Laag	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
Bedrijfsorganisatorisch en bedrijfseconomisch	<p>1. Ter bevordering van goed ondernemerschap biedt het ministerie van LNV ondersteuning voor vissers om samen met experts een businessplan op te stellen. De ondernemer dient zelf het initiatief te nemen om een dergelijk plan op te stellen en van tijd tot tijd aan te passen als gevolg van veranderde omstandigheden en met het oog op toekomstige gebeurtenissen en ontwikkelingen. Ook stellen banken veelal een ondernemingsplan verplicht bij financieringsaanvragen van vissers.</p> <p>In de kottervisserijsector zelf groeit het besef dat een bedrijfseconomische strategie noodzakelijk is voor commercieel welslagen.</p>	Nee	Hoog	Nee
	<p>2. Ter compensatie van de afnemende vismogelijkheden zullen vissers als multipurpose maritiem ondernemers nieuwe diensten aanbieden cq. maritieme functies vervullen in bijvoorbeeld de recreatieve, offshore en waterbouwsectoren. De 'dayrates' die voor deze diensten worden betaald zijn bijzonder aantrekkelijk en stellen vissers in staat om in nieuwe schepen te investeren.</p>	Nee	Laag	Nee
	<p>3. Crew management en onderhoud van schepen wordt omwille van efficiëntie door veel rederijen uitbesteed aan derden. Dit is een trend die al geruime tijd zichtbaar is. Ook is er de ontwikkeling dat steeds minder mensen aan boord regulier onderhoud uitvoeren en dat het onderhoudsprogramma van een schip aan een specialistisch bedrijf wat wereldwijd opereert, wordt uitbesteed.</p>	Nee	Laag	Nee
	<p>4. Bedrijven met een ecolabel van het Marine Stewardship Council houden zich aan de verschillende MSC standaarden over duurzame visserij. Tevens is de vis die zij verkopen volledig traceerbaar. Zowel de pelagische als de kottervisserijsector kan een dergelijk ecolabel vergaren.</p> <p>Het MSC is oorspronkelijk een initiatief van het WNF en Unilever maar is inmiddels een mondiale NGO gericht op de duurzame visserij. Een MSC certificaat wordt verleend op grond van een reeks principes waaraan een visser/ rederij moet voldoen: Deze dient zijn activiteiten te richten op een duurzame omvang van het bestand, op het bewaken van het ecosysteem, en op een effectief visserijbeheer. Vissers/ rederijen met het MSC ecolabel worden nadien onderworpen aan een MSC Chain of Custody (CoC)-certificering. Door de gehele keten te certificeren, wordt de traceerbaarheid van het MSC product gewaarborgd. Hierdoor kan men er zeker van zijn dat het product gedurende het hele productieproces,</p>	Nee	Laag	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
	<p>van bron tot bord, niet in aanraking is geweest met niet-gecertificeerde producten.</p> <p>Vanuit de hele keten bezien zijn het veelal de vissers of de kleinschalige eindschakels (viswinkels en restauranthouders) die het initiatief nemen tot verduurzaming van de keten. De vissers die een dergelijk initiatief nemen zijn meestal de hoger opgeleide vissers die kennis hebben van het veld en weten welke subsidies ze kunnen aanvragen.</p> <p>Inmiddels hebben al verscheidene schakels in de Nederlandse visketen een ecolabel. Onlangs heeft de eerste twinrig-kotter uit Urk een MSC ecolabel gekregen.</p> <p>Het Responsible Fishing Scheme keurmerk gaat nog veel verder dan het MSC label. Bij het verlenen van dat keurmerk wordt namelijk ook rekening gehouden met de manier waarop wordt gevestigd, de competentie van de crew, het schip zelf, en het milieubewustzijn van de vissers. De sector verwacht dat dit keurmerk in de toekomst vaker zal worden gebruikt dan nu het geval is.</p>			
Internationale ontwikkelingen	1. Rederijen krijgen een meer internationaal karakter en internationalisering heeft ook plaats gevonden in de kottersector. Vele tientallen Britse, Duitse, Deense, en Belgische kotters zijn met hun vangstrechten in de afgelopen 20 jaar in het bezit gekomen van Nederlandse vissers.	Nee	Hoog	Nee
	2. Met de toenemende verscheidenheid van crewleden aan boord worden taal en cultuur belangrijker. Terwijl de schipper al vanouds de Engelse taal diende te beheersen, moeten tegenwoordig ook de andere rangen, waaronder machinisten, Engels spreken om met buitenlandse opvarenden te kunnen communiceren. Ook moeten Nederlandse opvarenden meer rekening houden met culturele eigenschappen zoals eet- en drinkgewoontes van buitenlandse crewleden. De internationalisering van crews maakt ook het gebruik van de STCW-F certificering urgenter. Met dit certificaat kunnen diploma's en competenties uit de hele wereld beter met elkaar worden vergeleken.	Nee	Laag	Nee
	3. De importwaarde van vis (vooral bevroren vis) vanuit de EU vertoont een stijgende lijn over de hele periode 1990 – 2005. Import van vis vanuit niet-EU landen steeg aanvankelijk tot begin 21e eeuw en stagneerde daarna.	Nee	Laag	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevantie	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
	De uitvoer van vis en visproducten steeg 1990-2005. De EU is de belangrijkste afzetregio (80% van de export). Bevroren vis en visvlees is veruit het belangrijkste exportproduct. De in- en uitvoer van verse vis nam tot 2001 toe en daalde of stagneerde daarna.			
Go / no go beslissing over verdere verdiepende analyse:				Go / no go

Relevantie: bij relevantie gaat het erom te bepalen of er op basis van de geconstateerde trend of innovatie een inhoudelijk noodzaak is om de kerntaak, kernopgave of beroepscompetentie te wijzigen.

Representativiteit: bij representativiteit gaat het erom te bepalen in welke mate de geconstateerde trend of innovatie zich in de sector of het beroep voordoet en in hoeverre een verandering van het BCP gerechtvaardigd is. Immers, een (technologische) innovatie kan ingrijpende gevolgen hebben voor een beroep, maar wanneer de innovatie zich beperkt tot een klein aantal bedrijven, dan is voorzichtigheid met aanpassing van het BCP op zijn plaats.

Een verdere verdiepende analyse is niet nodig. Hoewel veel representatieve ontwikkelingen in de sector kunnen worden waargenomen, zijn deze niet relevant voor het BCP van de stuurman kleine schepen. De competenties zoals die in het BCP zijn omschreven zijn van die (algemene) aard dat zij de bovenstaande trends kunnen absorberen.