

Verantwoordingsinformatie, behorend bij het
kwalificatiedossier mbo:

Zeevisvaart SW6

Kwalificaties

» **Stuurman-werktuigkundige zeevisvaart SW6**

Versie

Gewijzigd 2020

Geldig vanaf

01-08-2020

Penvoerder: Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem
Gevalideerd door: Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem
Op: 29-11-2019

Inhoudsopgave

Het kwalificatiedossier kan een verwijzing bevatten naar de volgende (verantwoordings-)informatie. Dit is geen onderdeel van de kwalificatie-eisen.

<u>Verantwoordingsinformatie</u>	4
<u>1. Beroepscompetentieprofielen (bcp)</u>	4
<u>2. Examenprofielen</u>	4
<u>3. Arbeidsmarktinformatie</u>	4
<u>4. Trends en ontwikkelingen</u>	4
<u>5. Beroepsvereisten</u>	5
<u>6. Bijzondere vereisten</u>	5
<u>7. Beroepsspecifieke moderne vreemde talen</u>	5
<u>8. Ontwikkelmogelijkheden van de beroepsbeoefenaar in het onderwijs</u>	6
<u>9. Onderhoudsagenda</u>	6
<u>10. Wijzigingen ten opzichte van de voorgaande versie</u>	6
<u>11. Betrokkenen</u>	7
<u>12. Verblijfsduur 4 jarig</u>	7
<u>13. Aanvullende informatie</u>	7
<u>14. Certificaten</u>	7

Verantwoordingsinformatie

1. Beroepscompetentieprofielen (bcp)

Het kwalificatiedossier Zeevisvaart SW6 is gebaseerd op de volgende beroepscompetentieprofielen:

- [BCP Kotter Matroos](#)
- [BCP Trawler Bootman](#)
- [BCP Trawler Matroos](#)

2. Examenprofielen

N.v.t.

3. Arbeidsmarktinformatie

Voor informatie over Kans op werk en Kans op stage, zie <https://www.s-bb.nl/feiten-en-cijfers>. Sbb actualiseert deze informatie voortdurend.

4. Trends en ontwikkelingen

Wetgeving en regelgeving

De SW6-er heeft te maken met zowel nationale als internationale wet- en regelgeving die betrekking hebben op de beroepspraktijk. De internationale eisen met betrekking tot veiligheid maar vooral het voorkomen van verontreiniging van het milieu worden strenger. Dit heeft tot gevolg dat binnen de zeescheepvaartsector er een verdere toename van regulering op vooral het laatstgenoemde gebied plaatsvindt. Daarnaast heeft de visserij te maken met strengere regels in relatie tot bestandsbeheer. Op internationaal niveau (International Maritime Organization, IMO, een orgaan binnen de Verenigde Naties) zijn de eisen voor diplomering, bevoegdheden en bekwaamheden vastgelegd in de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) en International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F).

In Nederland zijn de STCW-eisen geïmplementeerd in de Wet zeevarenden, het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en de Regeling zeevarenden. Voor de visserij is het STCW-F per 1 april 2019 volledig in voornoemde wetgeving opgenomen, net als de Work in Fishing Convention waar op onderdelen ook eisen worden gesteld aan de bemanning van een visserschip. Momenteel is het STCW-F bij de IMO onder revisie en de verwachting is dat de toekomstige wetgeving de lat weer hoger zal leggen voor vissers. Eind 2019 kan ook het C 188 verdrag Werk in Visserij rond zijn, dat in de praktijk de nodige gevolgen voor de visserij zal hebben.

De komende jaren kan de “Brexit” voor de Nederlandse vissers en de gehele Europese visserij een grote impact hebben. De Nederlandse vissers beperken zich niet alleen tot de wateren waar het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid van kracht is. Zij vissen ook daarbuiten en hebben dan te maken met andere visserij overeenkomsten. Door het verschil in toepassing van bemanningseisen en het ontbreken van een goede wederzijdse erkenning van visserij vaarbevoegdheden, naast de inhoudelijke verschillen in visserijovereenkomsten tussen de EU en derde landen maakt het voor de Nederlandse vissers het werkveld soms complex en dynamisch op het gebied van wet- en regelgeving. Tenslotte kan opgemerkt worden dat ook het toenemende ruimtebeslag op de Noordzee door windparken en hubs leidt tot een beperking van het vaargebied op de Noordzee.

In de visserij worden strengere eisen gesteld aan het hebben van tewerkstellingsvergunningen dan in andere sub-sectoren van de zeescheepvaart. Vissers van buiten de Europese Unie die binnen de 12 mijl zone van Nederland arbeid zouden moeten kunnen verrichten, hebben een tewerkstellingsvergunning nodig. Dat maakt de instroom van vissers van buiten de Europese Unie zeer beperkt.

Ontwikkelingen in de beroepsuitoefening

Nieuwe technologische ontwikkelingen leiden tot verbeteringen in apparatuur en tuigbehandeling. De invoering van computers, software en moderne (tele-)communicatiemiddelen en nieuwe koeltechnieken hebben hun invloed, zowel op het werken op de brug als in de machinekamer. Daarnaast worden nieuwe technieken voor visserij ontwikkeld die niet alleen bijdragen aan duurzame visvangst, maar de visvangst ook efficiënter kunnen maken. Duurzaamheid met daarin gebalanceerde aandacht voor People, Planet en Profit is een steeds belangrijker wordend thema.

Efficiëntie is een belangrijk aspect geworden van de beroepsuitoefening van de SW6, bijvoorbeeld bij het uitzetten van een efficiënte route, efficiëntere visvaartuigen en vismethoden.

Een goede vaardigheid in het gebruik van Engels als algemene voertaal en voor nautische en visserij vaktermen en een goed begrip van andere culturen en sociale gewoonten worden belangrijker voor de SW6 omdat de bemanning steeds meer internationaal samengesteld is.

5. Beroepsvereisten

Het kwalificatiedossier Zeevisvaart SW6 is vanwege de ratificering van het STCW-F afgestemd op de structuur van het dossier Koopvaardij SMBW. Tevens zijn de vereisten van het STCW-F verwerkt in het kwalificatiedossier.

Met de afstemming wordt het tevens mogelijk voor de vakvolwassen beroepsbeoefenaren om, na een bepaalde vaartijd, over te stappen naar de andere sector na het volgen van een aanvullende opleiding.

Het dossier is hiermee niet een STCW dossier geworden maar wel een op het STCW gebaseerd dossier. Hierbij moet wel aangemerkt worden dat het doel van het schip anders is dan dat van de koopvaardij: het is een productieschip. Het gebruik van het vissersschip wijkt af, het vaart van A naar A en oogst in de tussentijd (in plaats van het vervoeren van goederen van haven naar haven); de vissersschepen zijn daarbij meer werktuigen.

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat heeft middels een schrijven bevestigd dat de vigerende wettelijke beroepsvereisten op de juiste wijze zijn opgenomen in dit kwalificatiedossier. Onder voorbehoud dat de examinering plaatsvindt door de daartoe bevoegde instanties kan op basis van het diploma een vaarbevoegdheid worden afgegeven.

Het is van belang dat bij de opleiding en examinering het STCW wordt gevolgd. Vanwege de herkenbaarheid van het STCW is het dossier op verschillende punten aangepast.

In de kerntaaktitels zijn de van toepassing zijnde codes uit het STCW opgenomen, voor de SW6 zijn dat A-II/3 en A-III/3.

De Functions uit die tabellen zijn gebruikt voor de werkprocessen, de titel van het werkproces is dan ook de titel van de Function.

Bij het gedrag wordt verwezen naar de Criteria for evaluating competences (kolom 4) van de Competences (kolom 1) die bij de betreffende Functions horen.

Bij kennis en vaardigheden wordt verwezen naar kolom 2 van het STCW: Knowledge, Understanding and Proficiency.

Kolom 3, Methods for demonstrating competence, is niet verwerkt in het kwalificatiedossier. Deze kolom geeft aan in welke vorm de Competences moeten worden geëxamineerd.

STCW-F:

De volgende onderwerpen van het STCW-F zijn niet zichtbaar opgenomen in de werkprocessen Navigation, Marine engineering, Electrical, electronic and control engineering en Maintenance and repair, maar worden er wel onder verstaan:

- 4. Gyrokompassen
- 6.1.9 Schadevoorkomen ten gevolge van de boeg- of hekgolf van het eigen vaartuig
- 10.1 Voorzorgsmaatregelen bij het op het strand zetten van een vaartuig
- 10.4 Het vlot brengen van een aan de grond gelopen vaartuig met en zonder hulp
- 10.6 tot en met 10.9 en 10.11 Diverse handelingen in noodsituaties

Vanwege de wettelijke beroepsvereisten en de daarmee samenhangende vaarbevoegdheden die aan het diploma zijn gekoppeld moet de beginnend beroepsbeoefenaar vrijwel op het niveau van de vakvolwassen beroepsbeoefenaar functioneren. De formulering van de kerntaken en werkprocessen ligt daarom dicht aan tegen die van de vakvolwassen beroepsbeoefenaar.

6. Bijzondere vereisten

Stuurman-werktuigkundige zeevisvaart SW6

Nee

7. Beroepsspecifieke moderne vreemde talen

Van de SW6 wordt verwacht dat hij beschikt over kennis van de visserij vaktermen in het Engels en daarnaast in het Engels over de stand van zaken kan communiceren en registreren.

Stuurman-werktuigkundige zeevisvaart SW6

Engels					
	Luisteren	Lezen	Gesprekken voeren	Spreeken	Schrijven
C2					
C1					
B2					
B1					
A2	x	x	x	x	x
A1	x	x	x	x	x

8. Ontwikkelmogelijkheden van de beroepsbeoefenaar in het onderwijs

De stuurman werktuigkundige zeevisvaart SW6 kan binnen het mbo doorstromen naar de opleiding Visserij Officier op niveau 3 (stuurman/scheepswerktuigkundige kleine vissersschepen SW5).

9. Onderhoudsagenda

Onderwerp	Actie	Wie	Wanneer
Onderhoud kwalificatiedossier: uitvoerbaarheid dossier in het MBO	Vanaf het moment dat het dossier uitgevoerd gaat worden, dient de uitvoerbaarheid te worden gemonitord	SBB in samenwerking met de scholen	Vanaf het moment van vaststelling door de minister van OCW
Onderhoud kwalificatiedossier: onderzoek klanttevredenheid	Vanaf het moment dat het dossier uitgevoerd gaat worden, dient de klanttevredenheid te worden gemonitord	SBB	Vanaf het moment van vaststelling door de minister van OCW
Onderhoud kwalificatiedossier: actualiteit inhoud dossier	Vanaf het moment dat het dossier uitgevoerd gaat worden, dient de actualiteit te worden gemonitord	SBB	Vanaf het moment van vaststelling door de minister van OCW
Onderhoud kwalificatiedossier: aansluiting bij VMBO en HBO	Vanaf het moment dat het dossier uitgevoerd gaat worden, dient de aansluiting vmbo-mbo-hbo te worden gemonitord	SBB	Vanaf het moment van vaststelling door de minister van OCW

10. Wijzigingen ten opzichte van de voorgaande versie

Categorie	Kruis aan welke categorie van toepassing is :	Omschrijving
Categorie 1: Nieuw dossier		Dit dossier zat voorheen niet in de kwalificatiestructuur. Nadere toelichting is niet nodig.
Categorie 2: Nieuwe elementen		Dit betreft sterk gewijzigde dossiers waarop de Toetsingskamer een ingangstoets heeft uitgevoerd. Er is sprake van nieuwe of samengevoegde kwalificaties, certificeerbare eenheden, bcp's, etc. Bij de toelichting hieronder bevindt zich een samenvatting van de wijzigingen in dit dossier.
Categorie 3: Wijzigingen	x	Er zijn zaken gewijzigd in een bestaand dossier. Bijvoorbeeld inhoudelijke wijzigingen in de kerntaakbeschrijving of de werkprocessen. Ook kleinere wijzigingen, zoals het

		toevoegen van matrices voor rekenen/wiskunde, het herstellen van spelfouten, herformuleringen die geen betekenisverschillen inhouden en beperkte tekstuele wijzigingen vallen hieronder. Bij de toelichting hieronder bevindt zich een samenvatting van de wijzigingen in dit dossier.
Categorie 4: Ongewijzigd		Dossier is volledig ongewijzigd. Nadere toelichting is niet nodig.

Het kwalificatiedossier is in lijn gebracht met de eisen van de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F). Het STCW-F is in april 2019 geratificeerd en geïmplementeerd in Nederlandse wet- en regelgeving.

Vanwege de herkenbaarheid van het STCW en gebleken knelpunten bij de uitvoerbaarheid van onderwijs en examinering wordt bij de gedragingen verwezen naar de Criteria for evaluating Competences.

Aan het werkproces B1-K3-W1: Handelt bij calamiteiten en ongevallen aan boord, zijn de competences van Basic Safety Fisheries toegevoegd.

11. Betrokkenen

Dit kwalificatiedossier is ontwikkeld door SBB in samenwerking met vertegenwoordigers van de branche, het middelbaar beroepsonderwijs en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

12. Verblijfsduur 4 jaar

Niet van toepassing

13. Aanvullende informatie

Asymmetrische beladingstoestanden Zeevisvaart SW6

Na twee ernstige ongevallen met viskotters vraagt de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het onderwijs expliciet aandacht te besteden aan het veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden en hoe in de praktijk te handelen om dit risico te beheersen. Dit thema is daarom in deze verantwoordingsinformatie opgenomen.

Zorg dragen voor de stabiliteit van het vissersschip en de veiligheid van de bemanning zijn belangrijke aandachtspunten in het kwalificatiedossier Zeevisvaart SW6. In het dossier zijn deze thema's vrij algemeen beschreven in een werkproces en meer specifiek in de vorm van een tweetal kennisitems: - B1-K1-W2 resultaat: de stabiliteit van het vissersschip en de veiligheid van de bemanning aan dek blijven gewaarborgd - B1-K1 vakkennis: bezit kennis van laad- en losoperaties met speciale kennis voor het hellend moment veroorzaakt door het laadgerei en de vangst - B1-K4 vakkennis: bezit kennis van de te nemen maatregelen wanneer het vistuig vast komt te zitten aan de grond of ander obstakel

In het rapport '[Kapseizen en zinken viskotters, lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis](#)' doet de Onderzoeksraad voor veiligheid de volgende aanbeveling aan SBB:

'Zorg dat er binnen de visserijopleidingen expliciet aandacht wordt besteed aan het veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden en hoe in de praktijk te handelen om dit risico te beheersen. Neem dit bijvoorbeeld op in het lesmateriaal.'

Verzoek aan de opleidende scholen Naar aanleiding van de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor veiligheid heeft het bestuur van SBB op advies van de sectorkamer MTLM en het marktsegment Maritiem besloten om de opleidende scholen via de verantwoordingsinformatie te verzoeken expliciet aandacht te besteden aan het veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden en hoe in de praktijk te handelen om dit risico te beheersen.

Het veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden wordt in het kd Zeevisvaart SW6 niet expliciet genoemd, maar kan in de uitwerking van de thema's 'stabiliteit' en 'veiligheid' een plek krijgen in de lesprogramma's en het lesmateriaal van de opleidende scholen. Bij de eerstvolgende herziening van het kwalificatiedossier zal het onderwerp veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden ook worden toegevoegd om blijvende aandacht voor dit onderwerp te borgen.

14. Certificaten

N.v.t.