

Verantwoordingsinformatie, behorend bij het  
kwalificatiedossier mbo:

## **Maritiem officier**

Kwalificaties

- » **Maritiem officier kleine schepen nautisch, koopvaardij**
- » **Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij**
- » **Maritiem officier kleine schepen technisch**
- » **Maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij**
- » **Maritiem officier alle schepen nautisch, waterbouw**
- » **Maritiem officier alle schepen nautisch, visserij**
- » **Maritiem officier alle schepen technisch**

Geldig vanaf

**01-08-2021**

Penvoerder: Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem  
Gevalideerd door: Sectorkamer mobiliteit, transport, logistiek en maritiem  
Op: 01-01-2021

## Inhoudsopgave

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

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

# Verantwoordingsinformatie

## 1. Beroepscompetentieprofielen (bcp)

Het kwalificatiedossier Maritiem officier is gebaseerd op de volgende beroepscompetentieprofielen:

- [BCP Marof nieuwe stijl](#)

## 2. Examenprofielen

N.v.t.

## 3. Arbeidsmarktinformatie

De maritiem officier is breed (semiduaal) opgeleid met een management level op nautisch of technisch gebied. Hij kan zowel in de koopvaardij, visserij als waterbouw werken waarbij er ook perspectieven zijn in aanpalende sectoren zoals in de offshore of windenergie.

Werkgevers in de zeescheepvaart hebben op dit moment dringend behoefte aan maritieme vakmensen. Op mbo-niveau geeft een afgeronde opleiding procestechiek de beste positie op de arbeidsmarkt. De maritieme opleidingen (niveau 4) komen op de tweede plaats. Werkgevers hebben daarbij vooral behoefte aan technici. Maar de vraag is wel: voor hoelang nog, met robotisering en autonoom varen in het achterhoofd. Er is de eerstkomende 10 jaar niet zozeer sprake van autonome schepen maar wel van schepen met een steeds grotere mate van automatisering van de systemen aan boord. Zeevarenden blijven nodig, maar de eisen aan hun kennis en kunde veranderen. Voor de visserij zal het onderwerp autonoom varen een minder grote rol spelen, maar ook daar zal de automatisering van systemen verder ontwikkelen.

Het beroep van zeevarende kan worden uitgeoefend tot de pensioengerechtigde leeftijd, maar ook kan de maritiem officier voortijdig zijn loopbaan aan de wal vervolgen. Afhankelijk van zijn kennis, ervaring en kwalificaties zal hij een functie aan de wal kunnen uitoefenen in de haven- en vervoersector, bij maritiem verwante bedrijven en in de procesindustrie. In essentie zijn dit beroepen in de maritieme sector, de transportsector en de technische sector.

## 4. Trends en ontwikkelingen

### Wetgeving en regelgeving

De maritiem officier 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 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 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. Door de invoering van het STCW-F en de aanpassing van de Nederlandse bemanningswetgeving met betrekking tot vissersvaartuigen, zal in de nabije toekomst ook aan de bemanning van kleinere vissersvaartuigen meer eisen worden gesteld.

Eind 2019 is ook het C 188 verdrag Werk in Visserij in werking getreden, 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 Gemeenschappelijke 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.

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 subsectoren 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

In de zeescheepvaart zijn de bedrijfseconomische marges klein en is de internationale concurrentie groot. Als gevolg hiervan ligt er extra nadruk op het beheersen van kostenniveaus. Mede als gevolg van dit soort krachten wordt verwacht dat het belang van technologische innovaties in het bijzonder op ICT gebied, communicatie en data verkeer groter wordt en voor grote veranderingen binnen de sector gaat zorgen. De internationale beroepsvereisten binnen de zeescheepvaart zullen mede als gevolg van deze ontwikkelingen zich verder moeten ontwikkelen.

Hieronder staat een opsomming van de belangrijkste ontwikkelingen voor de beroepsuitoefening van de maritiem officier.

Nationale ontwikkelingen:

- Karakteristiek voor de Nederlandse koopvaardijvloot zijn schepen in de short sea break bulk, feeder containerschepen en rederijen met minder dan 10 schepen.
- De Nederlandse vloot is goed vertegenwoordigd in kennisintensieve en service-niches zoals offshore, offshore dienstverlening, offshore windenergie, zware lading, cruisevaart, waterbouw en het vervoer van gas.
- Door de invoering van het STCW-F en de aanpassing van de Nederlandse bemanningswetgeving met betrekking tot vissersvaartuigen, zal in de nabije toekomst ook aan de bemanning van kleinere vissersvaartuigen meer eisen worden gesteld.

Internationale ontwikkelingen:

- Steeds grotere administratieve lastendruk (regel-, rapportage en inspectiedruk).
- Schaalvergroting van de schepen.
- Verdere internationalisering van de zeescheepvaart (vestiging in Nederland en registratie onder Nederlandse vlag is verre van vanzelfsprekend).
- Internationalisering van de arbeidsmarkt.

Technologische ontwikkelingen:

- Milieu en duurzaamheid gaan een steeds grotere rol spelen.
- Uitbreiding automatisering aan boord van schepen.
- Verschuiving van mechanisch naar elektrotechniek/automatisering.
- Gebruik van andere brandstoffen zoals LNG.
- Ontwikkelingen op het gebied van ICT en dataverkeer.
- Doorlopende introductie van innovaties voor optimalisatie van operationele inzet van het schip, communicatie en ergonomie. De maritiem officier zal regelmatig worden geconfronteerd met nieuwe werkwijzen.

Bedrijfsorganisatorische ontwikkelingen:

- Hoge mate van veiligheidscultuur (safety culture) en kwaliteitsdenken (performance culture).
- Outsourcing naar de wal van zeevarenden, omdat taken die voorheen aan boord van het schip werden uitgevoerd, langzaam worden overgenomen door de walorganisatie.
- Toenemende eisen aan de kennis en vaardigheden van een zeevarende.
- Toenemend belang goede mondelinge en schriftelijke beheersing van de Engelse taal.
- De bemanning, maar ook de bezetting van de walorganisatie van rederijen, is qua nationaliteit en culturele achtergrond divers. Dat is minder het geval in de kottervisserij.
- Complexere en duurzame scheepsbedrijfsvoering.

## 5. Beroepsvereisten

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat heeft middels een schrijven bevestigd dat de vigerende/toekomstige wettelijke beroepsvereisten op de juiste wijze zijn opgenomen in dit kwalificatiedossier. Onder voorbehoud dat de examinering plaatsvindt door de daartoe bevoegde instanties kunnen op basis van de 7 verschillende diploma's (kennisbewijzen) vaarbevoegdheden worden afgegeven.

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

In de kerntaaktitels van profieldelen zijn de van toepassing zijnde tables uit het STCW opgenomen: A-II/1, A-II/2, A-III/1, A-III/2 en/of 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 debetreffende Functions horen.

Bij kennis en vaardigheden wordt onder andere verwezen naar kolom 2 van het STCW: Knowledge, Understanding and Proficiency. Bij kennis en vaardigheden wordt aangegeven of het basiskennis, kennis, brede kennis en/of specialistische kennis betreft.

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

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.

Ten aanzien van de kwalificatie Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij: op basis van het kennisbewijs kan een vaarbevoegdheid voor de visserij worden afgegeven. Indien de student het keuzedeel STCW Cargo handling and stowage management level heeft behaald, kan daarnaast een vaarbevoegdheid worden afgegeven voor koopvaardij schepen met een grootte van minder dan 3000 GT en / of een vermogen tot 3000 kW.

## 6. Bijzondere vereisten

**Maritiem officier kleine schepen nautisch, koopvaardij**

Nee

**Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij**

Nee

**Maritiem officier kleine schepen technisch**

Nee

**Maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij**

Nee

**Maritiem officier alle schepen nautisch, waterbouw**

Ja

De maritiem officier alle schepen nautisch, waterbouw moet in het bezit zijn van de certificaten 'veilig en gezond werken in of met verontreinigde grond en verontreinigd (grond)water' en 'veiligheid voor operationeel leidinggevenden VCA (VOL-VCA)'.

**Maritiem officier alle schepen nautisch, visserij**

Nee

**Maritiem officier alle schepen technisch**

Nee

## 7. Beroepsspecifieke moderne vreemde talen

Engels is de gangbare voertaal aan boord. Daarnaast vragen het STCW en het STCW-F om de beheersing van beroepsspecifiek Engels.

**Maritiem officier kleine schepen nautisch, koopvaardij**

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

**Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij**

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

## Maritiem officier kleine schepen technisch

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

## Maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij

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

## Maritiem officier alle schepen nautisch, visserij

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

## Maritiem officier alle schepen nautisch, waterbouw

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

## Maritiem officier alle schepen technisch

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

## 8. Ontwikkelmogelijkheden van de beroepsbeoefenaar in het onderwijs

Op basis van een behaalde kwalificatie op niveau 3 nautisch of technisch kan verticaal worden doorgestroomd naar de opleidingen maritiem officier alle schepen, nautisch of technisch.

Op basis van een behaalde kwalificatie op niveau 4 kan worden doorgestroomd naar hbo-opleidingen in de zeevaart.

## 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 het onderwijs	Vanaf augustus 2021
Onderhoud kwalificatiedossier: onderzoek klanttevredenheid	Vanaf het moment dat het dossier uitgevoerd gaat worden, dient de klanttevredenheid te worden gemonitord	SBB	Vanaf augustus 2021
Onderhoud kwalificatiedossier: actualiteit inhoud dossier	Vanaf het moment dat het dossier uitgevoerd gaat worden, dient de actualiteit te worden gemonitord	SBB	Vanaf augustus 2021
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 augustus 2021

## 10. Wijzigingen ten opzichte van de voorgaande versie

Categorie	Kruis aan welke categorie van toepassing is :	Omschrijving
Categorie 1: Nieuw dossier	x	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		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 gebaseerd op het beroepscompetentieprofiel Maritiem Officier nieuwe stijl (20 mei 2019). Dit dossier is een vervanging van de kwalificatiedossiers Koopvaardij, Visserij Officieren en Waterbouw.

## 11. Betrokkenen

Dit kwalificatiedossier is ontwikkeld door SBB in samenwerking met vertegenwoordigers van de branches koopvaardij, zeevisserij en waterbouw en van het middelbaar beroepsonderwijs. Het kwalificatiedossier is ter goedkeuring voorgelegd aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## 12. Verblijfsduur 4 jarig

Vanwege de kwalificatie-eisen (op basis van de wettelijke beroepsvereisten met een verplichte vaartijd van 12 maanden) hebben de opleidingen maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij, maritiem officier alle schepen nautisch, visserij, maritiem officier alle schepen nautisch, waterbouw en maritiem officier alle schepen technisch een studieduur van 4 jaar.

## 13. Aanvullende informatie

21e-eeuwse vaardigheden

Ten aanzien van de 21e-eeuwse vaardigheden die genoemd worden bij de profielbeschrijvingen in dit kwalificatiedossier en bij de typerende beroepshouding: hiermee worden die 21e-eeuwse vaardigheden bedoeld die opgenomen zijn in het beroepscompetentieprofiel Maritiem officier nieuwe stijl (juni 2019). De beschrijvingen van de 21e-eeuwse vaardigheden zijn opgesteld door Stichting Leerplanontwikkeling en Kennisnet.

Beroepspraktijkvorming

Voor het uitvoeren van de BPV aan boord van schepen is het certificaat Security Awareness verplicht. Aangezien dit certificaat geen eindniveau betreft (na Security Awareness komt Designated Security Duties, een uitgebreider certificaat, dat is inclusief het onderdeel Security Awareness) is het niet opgenomen in de lijst met benodigde certificaten.

Profielen Maritiem officier kleine schepen nautisch, koopvaardij en Maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij  
De werkprocessen P1-K1-W4 en P4-K1-W4 van de specialisatie Koopvaardij zijn in kerntaak 1 van de twee koopvaardijprofielen opgenomen in plaats van in kerntaak 2 'voert (specialistische) (administratieve) koopvaardijtaken uit'. Alhoewel de werkprocessen 'Stuurt ladingprocessen aan' in de STCW kerntaak staan ('Voert nautische taken uit op managementniveau A-II/2), zijn deze werkprocessen niet een voorwaarde voor het behalen van A-II/2. De werkprocessen zijn een verdieping op de werkprocessen W2 'Cargo handling and stowage at the management level'.

Asymmetrische beladingstoestanden Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij

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 de kwalificatie Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij. In de kwalificatie zijn deze thema's vrij algemeen beschreven in werkprocessen en meer specifiek in de vorm van een tweetal kennisitems: - B1-K1-W2 omschrijving: ziet toe op het laden / lossen van het schip en het stuwen en vastzetten van de (gevaarlijke) lading - B1-K3-W1 omschrijving: treft maatregelen voor het behoud van stabiliteit - P2-K1-W2 omschrijving: treft maatregelen voor het behoud van stabiliteit, zeewaardigheid en veiligheid van het schip en maakt daarbij gebruik van berekeningen op het gebied van stuwage en stabiliteit - P2-K2-W2 resultaat: een veilig en succesvol vis- en/of losproces waarbij de veiligheid van schip en opvarenden ten alle tijden gewaarborgd zijn - P2-K2-W2 gedrag: ziet er op toe dat vistuig en vangst volgens de veiligheidsvoorschriften vastgezet zijn - P2-K2 vakkennis: bezit kennis van laad- en losoperaties met speciale kennis voor het hellend moment veroorzaakt door het laadgerei en de vangst - P2-K2 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 de kwalificatie Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij 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 zo blijvende aandacht voor dit onderwerp te borgen.

## 14. Certificaten

N.v.t.