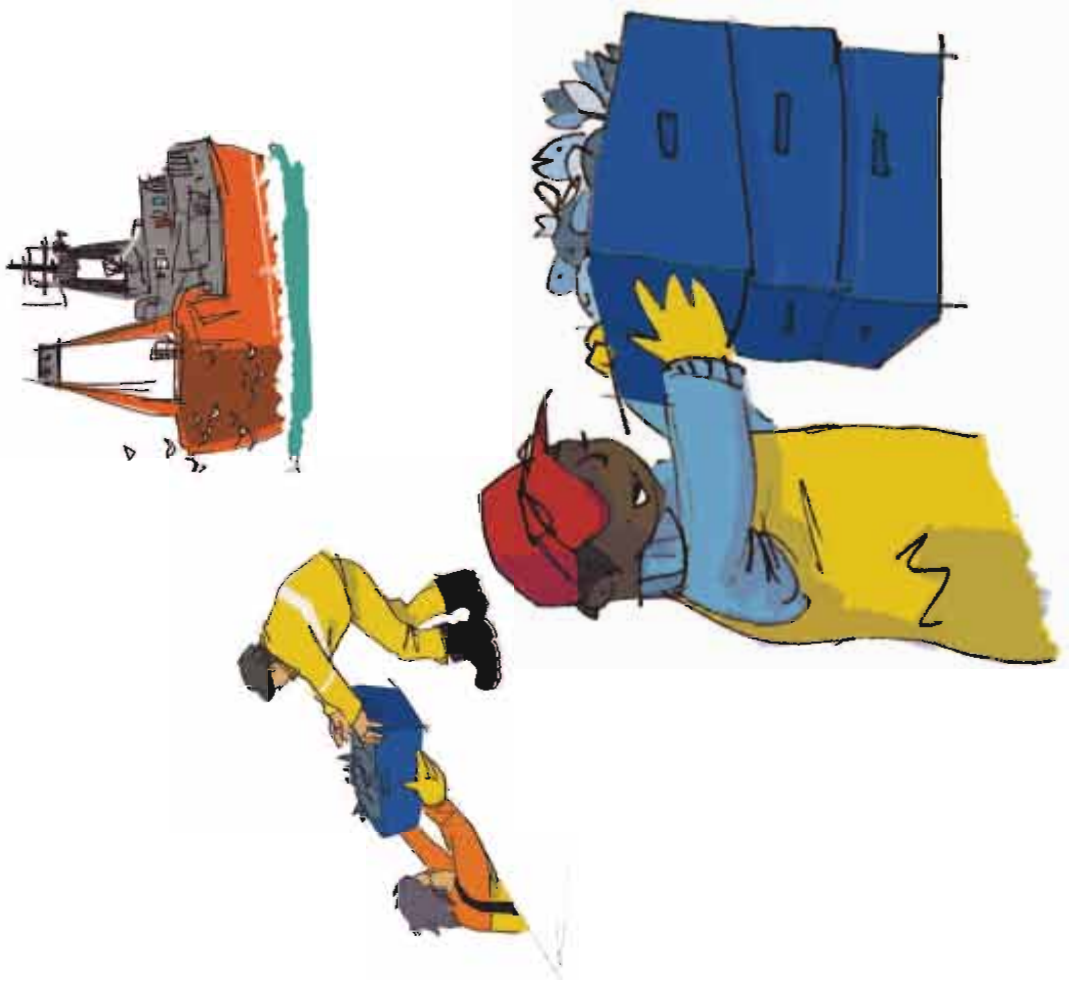




# Konvensi ILO tentang Bekerja Di Industri Perikanan, tahun 2007 Panduan untuk Serikat Pekerja

Penangkapan ikan komersial dapat menjadi salah satu jenis pekerjaan yang paling berbahaya dan tidak diatur. Sekarang sebuah konvensi ILO berupaya untuk menetapkan standar bagi keselamatan dan kondisi kerja - tetapi ini perlu didukung dan dipahami. Panduan ini menetapkan bagaimana konvensi ini dapat membantu pelaut di seluruh dunia, dan mengapa sangat penting bahwa lebih banyak pemerintah harus mengadopsinya.



International Transport Workers' Federation  
49-60 Borough Road, London Se1 1DR, UK  
Tel: +44 (0)20 7403 2733  
Fax: +44 (0)20 7357 7871  
[www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)



ISBN: 1-904676-48-0

ITF (Federasi Buruh Transport Internasional) adalah anggota dari federasi buruh global yang mewakili 5.000.000 transportasi seluruh dunia. Saat ini sekitar 700 serikat transport dari 150 negara adalah afiliasi ITF.

# Konvensi ILO tentang Bekerja Di Industri Perikanan, tahun 2007

Panduan untuk Serikat Pekerja



**Penerbit :**

Federasi Buruh Transport Internasional (ITF)  
49-60 Borough Road, London Se1 1DR, UK



# Daftar Isi

## 3 Pendahuluan

### Bagian satu

- 7 Tentang Konvensi
- 8 Perlindungan apa saja yang disediakan bagi pelaut Perikanan ?
- 9 Apa arti 'fleksibel' di sini?
- 10 Siapa saja yang dilindungi?
- 11 Manfaat apa yang diperoleh pelaut yang bekerja di industri perikanan ber-skala kecil?
- 12 Bagaimana pengaruhnya terhadap regulasi perburuhan di industri perikanan?
- 13 Apa artinya bagi para pelaut di Industri Perikanan?
- 14 Apa yang disebut usia minimum?
- 15 Apa yang disebut standar medis?

### Bagian dua

- 19 Ketentuan dan Kondisi Kerja
- 20 Sistem Pengupahan bagi Pelaut Perikanan
- 21 Jam istirahat dan Pengawakan
- 22 Daftar Awak Kapal
- 23 Sakit, Cedera dan Kematian
- 24 Pemulangan
- 25 Perekrutan
- 26 Perawatan Medis
- 27 Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan Kerja
- 28 Jaminan Sosial
- 29 Makanan dan Air
- 30 Akomodasi
- 35 Apa saja tanggung jawab pemilik kapal di industri perikanan?
- 36 Penegakan
- 38 Panduan PSC
- 39 Rekomendasi ITF tentang PSC
- 40 Studi Kasus

### Bagian tiga

- 45 Bagaimana mengimplementasikan konvensi menggunakan Model PKB (Perjanjian Kerja Bersama) ITF

### Bagian empat

- 51 Kesimpulan
- 52 Kosa Kata
- 53 Apa itu ILO?
- 54 Konvensi ILO
- 55 Informasi lainnya



## Pendahuluan

Konvensi ILO tentang Bekerja di Industri Perikanan, 2007 (No 188) dirancang untuk memastikan bahwa pelaut yang bekerja di-industri ini di seluruh dunia memiliki akses terhadap kondisi kerja dan kesejahteraan yang layak. Bersama dengan rekomendasi resmi yang menyertainya, konvensi ini disahkan pada Juni 2007, setelah berlangsungnya negosiasi yang alot selama bertahun-tahun.

Konvensi yang menjadi tonggak hukum yang baru ini, berlaku untuk semua jenis industri perikanan tangkap komersial dan mencoba untuk memberikan standar minimum yang dapat diterima yang melindungi pekerja/pelaut perikanan dalam semua aspek pekerjaan mereka - yang merupakan profesi yang sangat berbahaya - dan paling tidak memiliki suatu regulasi yang permanen.

Pelaut perikanan dan kapal penangkap ikan tidak diatur dalam hampir semua undang-undang yang ada sehingga konvensi ini menetapkan kerangka dasar kewajiban bagi pengusaha, dan kewajiban pemerintah untuk membuat peraturan nasional dengan mengadopsi konvensi ini sebagai standar minimum. Untuk beberapa pemerintah hal ini merupakan tantangan yang besar dibandingkan beberapa pemerintah yang lain, mengingat kondisi yang beragam dimana industri perikanan global beroperasi. Untuk alasan yang sama ketentuan yang paling dasar dari konvensi ini kemungkinan memiliki dampak yang lebih besar pada para pelaut perikanan yang bekerja dibagian dunia lain yang belum maju dalam industri ini.

Konvensi ini fleksibel, sehingga relevan untuk semua jenis industri perikanan komersial dan dapat diimplementasikan di seluruh dunia. Konvensi ini menawarkan fleksibilitas implementasi yang dilakukan secara bertahap untuk beberapa ketentuan tertentu.

Meskipun telah diadopsi, konvensi ini tidak akan berlaku sampai konvensi ini diratifikasi oleh 10 negara anggota ILO (International Labour Organization), delapan dari negara tersebut harus negara pesisir. Target tersebut belum tercapai. ITF percaya adalah merupakan sesuatu yang penting bila lebih banyak negara meratifikasi, dan bahwa serikat pekerja memiliki peran penting dalam membujuk pemerintah negaranya masing-masing untuk meratifikasinya.

ITF ingin memberikan penghormatan bagi 30 juta laki-laki dan perempuan yang bekerja di industri perikanan di seluruh dunia dan ingin membantu mereka mendapatkan kondisi kerja yang layak melalui penerapan konvensi ini. Panduan ini telah dirancang untuk membantu serikat pekerja dan anggotanya memahami konvensi dan lebih efektif melakukan lobi agar konvensi ini dapat diratifikasi, membantu mereka dalam menggunakannya untuk memperbaiki kondisi dan mendukung perundingan bersama, dan juga untuk menunjukkan bagaimana konvensi dapat diimplementasikan dengan bantuan model perjanjian kerja bersama yang telah dibuat oleh ITF.





## Bagian satu

- 7 Tentang Konvensi
- 8 Perlindungan apa saja yang disediakan bagi pelaut Perikanan ?
- 9 Apa arti 'fleksibel' di sini?
- 10 Siapa saja yang dilindungi?
- 11 Manfaat apa yang diperoleh pelaut yang bekerja di industri perikanan ber-skala kecil?
- 12 Bagaimana pengaruhnya terhadap regulasi perburuhan di industri perikanan?
- 13 Apa artinya bagi para pelaut di Industri Perikanan?
- 14 Apa yang disebut usia minimum?
- 15 Apa yang disebut standar medis?



## Tentang Konvensi

Konvensi ini memiliki dua struktur tingkatan, yaitu di satu sisi, ia memiliki standar untuk:

- kapal dengan panjang 24 meter atau lebih;
- kapal yang berlayar di laut selama lebih dari tujuh hari;
- kapal dengan rute navigasi melebihi jarak 200 mil laut dari garis pantai;
- kapal dengan rute navigasi melebihi garis terluar landas kontinen, dan
- pelaut yang bekerja di kapal penangkap ikan.

Di sisi lain, konvensi ini menawarkan lebih banyak fleksibilitas untuk semua kapal ikan lain yang dilindungi oleh konvensi dan untuk pelaut yang bekerja pada kapal-kapal tersebut. Hal ini diserahkan kepada otoritas nasional untuk mengadopsi undang-undang dan peraturan nasional atau tindakan-tindakan lain demi mengimplementasikan ketentuan konvensi.

Setelah melakukan konsultasi, setiap negara akan memutuskan tentang jenis kapal penangkap ikan, termasuk yang berskala kecil, yang harus mendapatkan keuntungan dari standar minimum bagi pelaut. Ada juga ketentuan untuk 'penerapan secara progresif' bagi beberapa ketentuan konvensi yang berkaitan dengan kategori tertentu dari kapal penangkap ikan.

### Konvensi ini disertai dengan tiga lampiran

- Lampiran 1 memberikan kesetaraan dalam pengukuran, dimana otoritas yang berwenang lebih memutuskan untuk menggunakan panjang keseluruhan (LOA) dibandingkan dengan panjang (L) sebagai dasar pengukuran.
- Lampiran 2 berisi hal-hal khusus untuk dimasukkan dalam perjanjian kerja pelaut.
- Lampiran 3 berisi daftar persyaratan akomodasi kapal yang dipersyaratkan bagi kapal penangkap ikan yang baru dibangun dengan panjang 24 meter atau lebih.

Ada juga ketentuan pelengkap berupa Rekomendasi bagi Pelaut yang bekerja di industri Perikanan (Rekomendasi ILO No. 199), yang memberikan pedoman tentang cara terbaik untuk melaksanakan ketentuan konvensi.



## Perlindungan apa saja yang disediakan bagi Pelaut Perikanan?

Konvensi ini membahas isu-isu utama dibawah ini, yang dianggap penting dalam memastikan pekerjaan yang layak di kapal penangkap ikan. Yaitu :

- menetapkan tanggung jawab pemilik kapal penangkap ikan dan tanggung jawab Nakhoda bagi keselamatan pelaut dan kapalnya;
- menetapkan usia minimum untuk bekerja di kapal penangkap ikan;
- mengharuskan semua pelaut perikanan untuk menjalani pemeriksaan medis berkala yang menyatakan kebugaran untuk bekerja di kapal penangkap ikan;
- mengharuskan kapal penangkap ikan diawaki dengan cukup dan efisien dan di bawah kendali yang terus menerus dari Nakhoda yang berkompeten;
- memastikan bahwa bagi pelaut di kapal penangkap ikan disediakan waktu istirahat yang cukup;
- mengharuskan kapal penangkap ikan untuk memiliki daftar awak kapal dan semua pelaut yang ada di kapal harus memiliki perjanjian kerja laut yang sudah ditandatangani;
- memberikan hak bagi para pelaut perikanan untuk dipulangkan saat perjanjian kerja mereka berakhir;
- melarang pelaut perikanan untuk membayar apapun demi mengamankan pekerjaan mereka, atau dari dimasukkannya ke dalam daftar hitam untuk alasan apapun;
- mengharuskan setiap perusahaan jasa perekrutan dan penempatan swasta dan agen tenaga kerja swasta, jika usaha yang demikian diperbolehkan untuk beroperasi, untuk diatur dan dikendalikan dengan benar;
- membahas bagaimana pelaut perikanan dibayar;
- menetapkan standar minimum rinci untuk akomodasi dan makanan di kapal;
- menetapkan persyaratan minimum untuk keselamatan dan kesehatan kerja;
- menekankan kebutuhan perawatan medis di kapal penangkap ikan; dan
- memastikan bahwa para pelaut perikanan mendapatkan manfaat dari ketentuan jaminan sosial.



## Apa arti "fleksibel" disini?

Mereka yang menegosiasikan konvensi ini dihadapkan dengan beberapa tantangan dalam berurusan dengan industri yang beragam baik dari kapal penangkap ikan yang paling canggih dan kapal pabrik pengolahan sampai kapal-kapal perikanan dengan skala yang jauh lebih kecil - termasuk satu set ragam standar yang sudah ada dan faktor geografis yang kompleks. Meskipun penting untuk mempertahankan standar tertinggi dan tidak melemahkan ketentuan yang ada, tetapi juga ada kebutuhan untuk menerapkan standar minimum yang dapat diperoleh jika belum ada standar ketentuan sama sekali.

Pencarian solusi untuk tantangan ini menghasilkan sebuah konvensi yang memiliki pendekatan bertahap dan memperkenalkan konsep 'implementasi progresif'. Karena proses implementasi yang lebih kaku mungkin akan mencegah diratifikasinya konvensi oleh negara-negara berkembang penting yang memiliki sejumlah besar pelaut perikanan, pendekatan yang 'progresif' memungkinkan pemerintah untuk meratifikasi konvensi ini dengan dasar bahwa mereka berkomitmen untuk melakukan semua ketentuannya, dan bahwasannya hal ini dapat dilakukan dengan proses bertahap. Hal ini hanya dapat dilakukan jika perwakilan dari pelaut dan pemilik kapal perikanan dapat melakukan konsultasi secara baik.

Sejumlah pasal dalam konvensi ini diidentifikasi sebagai hal yang tunduk pada 'implementasi progresif' karena masalah-masalah khusus yang bersifat substansial yang disebabkan oleh infrastruktur yang belum cukup berkembang. Hal tersebut berhubungan dengan:

- dibutuhkannya sertifikat kesehatan yang sah untuk bekerja di kapal;
- kewajiban untuk membawa daftar awak kapal yang juga harus ada salinannya di darat;
- tanggung jawab pemilik kapal untuk memastikan bahwa setiap pelaut yang dipekerjakan memiliki perjanjian kerja laut;
- persyaratan untuk melaksanakan penilaian risiko di kapal; dan
- kewajiban negara anggota untuk memberikan perlindungan dalam hal terjadi kasus kondisi sakit, cedera, atau kematian yang berhubungan dengan pekerjaan.

Tetapi 'implementasi progresif' wajib diberlakukan untuk kapal yang:

- memiliki panjang 24 meter panjang atau lebih; atau
- berada di laut selama lebih dari tujuh hari; atau
- melakukan penangkapan ikan di perairan jauh.

Konvensi tersebut juga memperkenalkan unsur fleksibilitas untuk ratifikasi melalui konsep 'kesetaraan substansial'. Ini berarti bahwa setiap negara anggota dapat memilih untuk melaksanakan hak-hak dan prinsip-prinsip dari ketentuan dalam cara yang berbeda dengan yang ditetapkan dalam konvensi tersebut, sepanjang hal itu tidak bertentangan dengan tujuan umum dan maksud ketentuan konvensi. Penggunaan 'kesetaraan substansial' adalah terbatas pada ketentuan mengenai jam istirahat dan akomodasi di kapal penangkap ikan.

## Siapa saja yang dilindungi?

Di dalam konvensi ini definisi pekeja mencakup semua yang bekerja atau terlibat dalam kapasitas apapun dalam melakukan suatu pekerjaan di atas sebuah kapal penangkap ikan termasuk pelaut. Ini termasuk orang di atas kapal yang dibayar dengan gaji atau berdasarkan bagi hasil dari hasil tangkapan, serta mereka yang bekerja untuk diri sendiri.

Ini tidak hanya pelaut perikanan (dalam pengertian tradisional dari kata tersebut) tetapi juga pekerja pengolahan-ikan yang berada di atas kapal ikan termasuk dalam lingkup konvensi ini.

Seluruh atau sebagian Konvensi ini dapat dikecualikan, setelah dilakukan konsultasi, operasi penangkapan ikan di perairan darat (sungai atau danau) dan kategori terbatas tertentu dari pelaut atau kapal penangkapan ikan yang terlibat dalam industri perikanan perairan laut yang tergantung pada, antara lain: panjang kapal, durasi perjalanan penangkapan ikan, area operasi, dan jenis operasi penangkapan. Namun, meskipun panjang kapal di bawah 24 meter, maka pengecualian ini tidak berlaku bagi kapal yang berada di laut selama lebih dari tujuh hari dan berlayar di atas 200 mil laut dari pantai, atau di luar tepi luar landas kontinen.

Usia minimum untuk bekerja diatas kapal penangkapan ikan/perikanan ditetapkan pada usia enam belas tahun.



## Manfaat apa yang diperoleh pelaut yang bekerja di industri perikanan berskala kecil?

Konvensi tidak membuat referensi khusus untuk yang memisahkan pelaut perikanan skala besar atau kecil. Ini mencakup semua operasi industri perikanan, terlepas dari tingkat teknologi yang digunakan atau ukuran kapalnya, kecuali operasi penangkapan ikan skala kecil untuk tujuan memenuhi kebutuhan hidup sendiri. Untuk lebih jelasnya, 'perikanan untuk kebutuhan sendiri' berarti pelaut mencari ikan untuk memberi makan keluarga mereka dan tidak menjual hasil tangkapan. Diperkirakan lebih dari 90 persen pelaut yang bekerja di atas kapal penangkap ikan dengan panjang di bawah 24 meter.

Konvensi ini sangat fleksibel karena harus memperhitungkan berbagai situasi dimana para pelaut perikanan bekerja. Sebagai contoh, beberapa ketentuan konvensi berlaku hanya untuk kapal dengan panjang lebih dari 24 meter atau bagi kapal yang berada di laut selama tiga hari atau lebih.

## Bagaimana pengaruhnya terhadap regulasi tentang perburuhan di industri perikanan?

Konvensi ini tidak mempengaruhi hukum, penghargaan, kebiasaan yang sudah ada atau perjanjian antara pemilik kapal dan pelaut perikanan yang memberikan kondisi yang lebih baik daripada yang diatur di dalam konvensi. Sebaliknya konvensi ini dimaksudkan untuk meningkatkan standar di bagian dunia yang kurang diatur dan bertujuan untuk membangun 'sistim yang saling menguntungkan' terkait persyaratan minimum untuk menjamin kondisi kerja dan kesejahteraan yang layak di lingkup industri ini.



## Apa artinya bagi para pelaut di Industri perikanan?

Konvensi ini bertujuan untuk menangani semua aspek penting dan esensial terkait pekerjaan dan penghidupan di atas kapal penangkap ikan dan untuk membangun satu set standar minimum global yang akan dikelola oleh otoritas yang berwenang ketika membuat legislasi nasional untuk penerapan maksud dan tujuan konvensi ini.

## Apa yang disebut usia minimum?

Usia minimum yang disepakati untuk bekerja di kapal industri perikanan adalah 16 tahun. Namun demikian, terserah kepada otoritas yang berwenang untuk mengizinkan seorang pelaut di industri perikanan untuk bekerja di sebuah kapal jika pelaut tersebut berusia antara 15 dan 16 tahun, tidak lagi terkena wajib belajar dan ikut serta dalam pelatihan kejuruan industri perikanan.

Pelaut berusia di bawah 18 tahun dilarang bekerja pada malam hari (malam hari didefinisikan sebagai periode waktu setidaknya sembilan jam, mulai tengah malam dan berakhir paling cepat 05:00). Pengecualian terhadap pembatasan-pembatasan kerja malam hanya dapat dilakukan oleh otoritas yang berwenang ketika pelaut disyaratkan untuk melaksanakan pelatihan khusus.

Pelaut di bawah usia 18 tahun tidak diizinkan untuk melaksanakan tugas-tugas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan atau moral.



## Apa yang disebut standar medis?

Pelaut tidak dapat bekerja di atas kapal kecuali mengantongi sertifikasi kebugaran secara medis untuk tugas-tugas mereka. Pelaut dapat diberikan pengecualian dari keharusan untuk memiliki sertifikat kesehatan, jika mereka tidak bekerja pada kapal ikan dengan panjang 24 meter atau lebih dan tidak berada di laut selama lebih dari tiga hari.

Semua sertifikat medis harus dikeluarkan oleh petugas medis yang memenuhi syarat, atau, untuk sertifikat penglihatan, oleh dokter spesialis mata yang diakui.

Sertifikat medis secara minimal harus menyatakan bahwa:

- kondisi pendengaran dan penglihatan pelaut memenuhi syarat untuk tugas-tugas mereka di kapal; dan
- mereka tidak menderita kondisi kesehatan yang mungkin diperburuk oleh pekerjaan di laut, kemungkinan membuat mereka menjadi tidak fit untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau membahayakan keselamatan atau kesehatan orang lain di kapal.

Sertifikat medis berlaku selama dua tahun. Bagi pelaut perikanan yang berusia 18 tahun sertifikasi ini hanya akan berlaku maksimum satu tahun.

Jika masa sertifikasi tersebut berakhir pada saat di laut maka sertifikasi tersebut akan tetap berlaku sampai akhir dari pelayaran tersebut.

“Sejujurnya saya katakan Dok,  
badan saya ini seperti candi”

“Sudahlah, tarik nafas  
dalam-dalam”





## Bagian dua

- 19 Ketentuan dan Kondisi Kerja
- 20 Sistem Pengupahan bagi Pelaut Perikanan
- 21 Jam istirahat dan Pengawakan
- 22 Daftar Awak Kapal
- 23 Sakit, Cedera dan Kematian
- 24 Pemulangan
- 25 Perekrutan
- 26 Perawatan Medis
- 27 Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan Kerja
- 28 Jaminan Sosial
- 29 Makanan dan Air
- 30 Akomodasi
- 35 Apa saja tanggung jawab pemilik kapal di industri perikanan?
- 36 Penegakan
- 38 Panduan PSC
- 39 Rekomendasi ITF tentang PSC
- 40 Studi Kasus



## Ketentuan dan Kondisi Kerja

### Perjanjian Kerja pelaut perikanan

- Pelaut perikanan harus menerima dan menyimpan Perjanjian Kerja-nya yang asli yang telah mereka tandatangani, dimana salinannya juga harus tersedia di kapal tempat mereka bekerja.
- Perjanjian kerja harus ditandatangani baik oleh pelaut yang bersangkutan maupun pengusahanya.
- Pelaut memiliki hak untuk memperoleh saran terkait ketentuan perjanjian kerja laut yang mereka tandatangani.

Ketentuan tersebut tidak berlaku bagi pemilik kapal ikan yang mengoperasikan kapalnya sendiri tanpa bantuan orang lain.

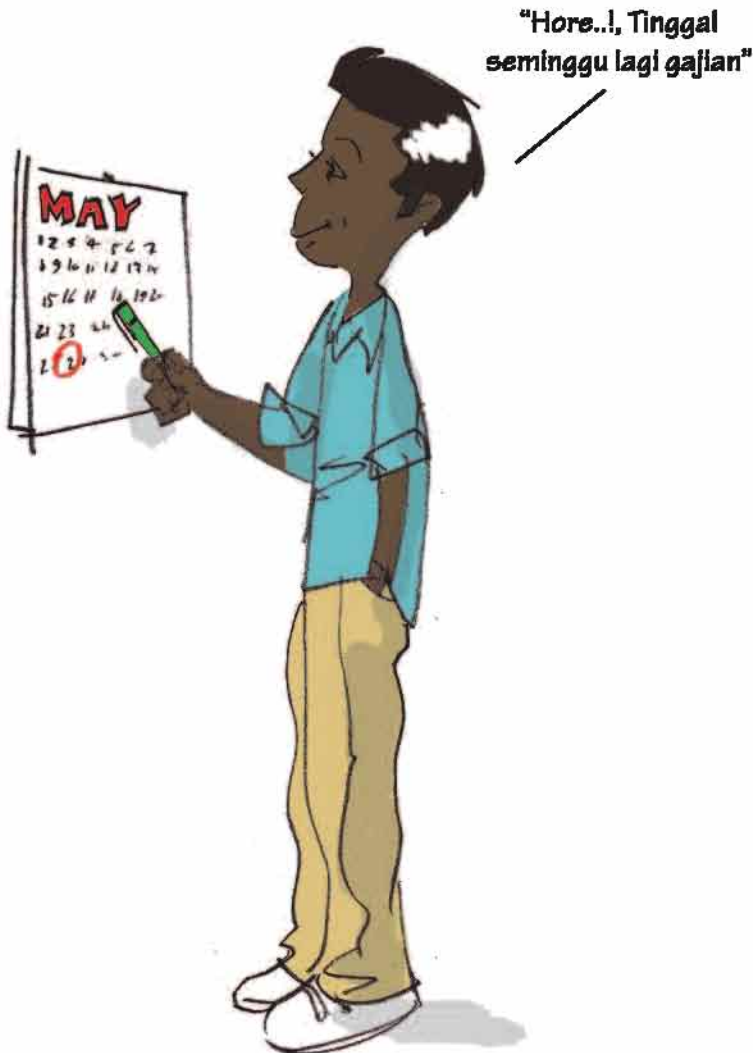
Hal-hal berikut dapat dimasukkan dalam perjanjian kerja pelaut perikanan, kecuali telah diatur lain dalam legislasi nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku:

- nama lengkap, tanggal lahir/usia dan tempat lahir;
- kapan (tanggal) dan dimana (tempat) perjanjian ditandatangani;
- nama dan nomor registrasi kapal;
- nama pengusaha, pemilik kapal penangkap ikan atau pihak perwakilan pemilik yang diberikan kewenangan untuk menandatangani perjanjian;
- pelaksanaan pelayaran;
- jabatan di kapal;
- kapan (tanggal) dan dimana (tempat) pelaut diminta untuk melaporkan di kapal;
- perbekalan yang diberikan kepada pelaut;
- jumlah gaji dan/atau bagi hasil tangkapan dan bagaimana penghitungannya, termasuk upah minimum yang disepakati;
- lama perjanjian dan kondisi yang dapat menghentikannya;
- perawatan medis saat melakukan pekerjaan;
- cuti tahunan yang dibayar;
- perlindungan jaminan sosial;
- pemulangan;
- standar minimum untuk waktu-waktu istirahat;
- referensi untuk perjanjian kerja bersama, jika ada;
- hal-hal khusus lain sebagaimana disyaratkan hukum nasional.

**Catatan:** persyaratan perjanjian kerja juga berlaku untuk para pelaut perikanan yang mengawaki sendiri kapalnya, kecuali mereka yang sendirian di kapal memancing/mencari ikan di kapal mereka sendiri.

## Sistem pengupahan bagi pelaut perikanan

- Upah harus dibayar bulanan atau dibayar secara teratur.
- Pemilik kapal harus memastikan bahwa pelaut dapat mengirim semua atau sebagian dari penghasilan mereka ke rumah mereka, dan pelaut tersebut tidak dibebani biaya apapun.





## Jam istirahat dan pengawakan

Setiap pelaut harus diberikan waktu istirahat reguler yang cukup panjang untuk menjamin keselamatan dan kesehatan.

### Persyaratan tambahan untuk kapal-kapal dengan panjang 24 meter atau lebih

- Standar minimum pengawakan untuk kenavigasian ditetapkan oleh otoritas yang berwenang dalam hal menentukan jumlah dan kualifikasi yang dibutuhkan pelaut di industri perikanan

### Persyaratan tambahan untuk setiap kapal penangkap ikan yang berada di laut selama lebih dari tiga hari

- Jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari 10 jam dalam rentang waktu 24 jam dan / atau 77 jam dalam rentang waktu tujuh hari, namun, pihak berwenang yang berkompeten dapat mengizinkan pengecualian sementara terhadap batas-batas ini.

Dalam keadaan darurat dimana keselamatan kapal dan awak kapal berada dalam bahaya, atau untuk memberikan bantuan kepada kapal lain atau orang-orang yang berada dalam kesulitan di laut, Nakhoda dapat menanggukkan jadwal jam istirahat dan meminta pelaut untuk melakukan pekerjaan dengan waktu yang diperlukan sampai situasi telah kembali normal.



## Daftar awak kapal

Setiap kapal perikanan harus membawa daftar awak kapal, yang salinannya harus diberikan kepada otoritas darat sebelum keberangkatan kapal, atau dikomunikasikan dengan otoritas darat segera setelah keberangkatan kapal.

Saya ingin mengupdate  
data anda dalam daftar  
awak kapal kami

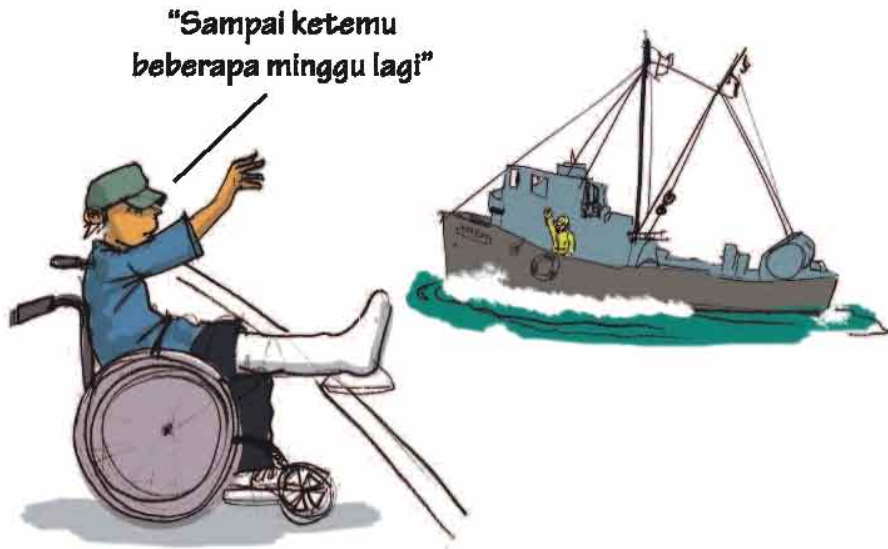


## Sakit, cedera dan kematian

Dalam hal cedera akibat kecelakaan kerja atau penyakit, pelaut berhak untuk mendapatkan akses ke:

- perawatan medis yang sesuai; dan
- kompensasi sesuai dengan hukum dan peraturan nasional.

Perlindungan yang diberikan bervariasi antara satu negara dan negara lain, tergantung pada hukum, peraturan atau praktek di tingkat nasional dan mungkin dapat dipastikan melalui sistem yang mengatur kewajiban pemilik kapal atau asuransi wajib, kompensasi pekerja atau skema lain.



## Pemulangan

Pelaut yang bekerja di industri perikanan berhak atas pemulangan dengan biaya dari pemilik kapal, dalam kondisi :

- setelah masa perjanjian kerja laut mereka berakhir;
- setelah perjanjian kerja laut mereka dihentikan karena alasan yang dibenarkan oleh pelaut atau pemilik kapal;
- jika pelaut tidak lagi mampu melaksanakan tugas-tugas yang dipersyaratkan dalam perjanjian kerja laut mereka; atau
- jika pelaut tidak dapat diharapkan lagi untuk melaksanakan tugas mereka di bawah keadaan tertentu.

Namun pemilik kapal tidak wajib untuk menutupi biaya pemulangan jika pelaut terbukti melanggar kewajiban perjanjian kerja laut mereka.

**"Sedih juga kapal saya tenggelam, tetapi setidaknya Boss membayar tiket pulang untuk saya"**



## Perekrutan

Konvensi ini menetapkan persyaratan minimum yang berlaku baik untuk agen perekrutan dan penempatan (agen pengawakan) publik maupun swasta dan agen jasa pengerahan tenaga kerja swasta, jika memang ada. Agen pengawakan sering digunakan di negara-negara pengerah tenaga kerja untuk mengirimkan pelaut bekerja di atas kapal penangkap ikan berbendera asing di luar negeri, sementara agen pengerah tenaga kerja swasta kadang-kadang digunakan di beberapa negara baik untuk mencarikan pekerjaan atau menempatkan pelaut untuk bekerja pada kapal penangkap ikan yang berbeda. Ini harus dibuat jelas bahwa agen-agen pengerah tenaga kerja swasta hanya diperbolehkan untuk beroperasi hanya jika negara telah meratifikasi konvensi ILO yang relevan.

Pemilik kapal industri perikanan terutama akan bertanggung jawab dalam hal jika agen swasta melanggar kewajibannya terhadap pelaut perikanan sebagaimana ditetapkan dalam konvensi (misalnya dalam hal membayar upah, pemulangan mereka, penyediaan perawatan medis) dan pelaut perikanan yang bersangkutan tidak boleh dihalangi untuk mendapatkan hak-haknya.

Jika ada jasa publik yang menyediakan perekrutan dan penempatan untuk pelaut perikanan, maka badan tersebut harus:

- menjadi bagian dari jasa pengerahan tenaga kerja publik untuk semua pekerja dan pengusaha; serta
- tidak memungut biaya/gratis.

Setiap agen pengawakan swasta harus diatur oleh otoritas berwenang di negara mereka setelah berkonsultasi dengan pelaut perikanan dan organisasi perwakilan pemilik kapal industri perikanan.

Hukum, peraturan atau tindakan-tindakan lain harus sudah tersedia untuk:

- mencegah daftar hitam pelaut perikanan;
- memastikan bahwa pelaut perikanan - dalam keadaan apapun tidak akan diminta membayar untuk memperoleh pekerjaan atau bekerja, baik secara langsung atau tidak langsung, secara keseluruhan atau sebagiannya; dan
- menerapkan kondisi untuk pengoperasian, penundaan atau penarikan ijin atau sertifikat dari agen-agen swasta.

## Perawatan medis

Dengan mempertimbangkan jumlah pelaut di kapal, lokasi operasi dan lama perjalanan, sebuah kapal harus:

- membawa perlengkapan dan peralatan medis yang sesuai;
- memiliki setidaknya satu pelaut di kapal yang memenuhi syarat atau dilatih dalam memberikan pertolongan pertama dan dalam pemberian perawatan medis, dan tahu bagaimana menggunakan perlengkapan dan peralatan medis; serta
- dilengkapi perlengkapan untuk berkomunikasi dengan layanan di darat yang dapat memberikan saran medis yang tepat.

Semua perlengkapan dan peralatan medis yang dibawa harus disertai dengan instruksi dalam bahasa dan format yang dimengerti oleh pelaut di kapal.

Pelaut berhak mendapatkan perawatan medis dan dibawa ke darat pada waktu yang tepat untuk pengobatan dalam hal terjadi cedera atau penyakit serius.

**Persyaratan Tambahan untuk kapal penangkap ikan dengan panjang 24 meter atau lebih :**

- Perlengkapan dan peralatan medis di kapal harus ditentukan oleh otoritas yang kompeten dan harus dirawat dan diinspeksi dengan baik.
- Kapal perikanan harus membawa panduan medis yang disetujui oleh otoritas yang berwenang atau edisi terbaru dari Panduan Medis Internasional untuk Kapal.
- Kapal perikanan harus memiliki akses ke sistem saran medis untuk kapal di laut melalui komunikasi radio atau satelit, termasuk mendapatkan saran dari spesialis, yang harus tersedia setiap saat.
- Kapal perikanan harus memiliki daftar stasiun radio atau satelit dimana saran medis dapat diperoleh.

Perawatan medis harus disediakan di kapal atau saat mendarat di sebuah pelabuhan asing untuk semua awak kapal dan tanpa biaya pribadi.



## Keselamatan, kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja

Evaluasi risiko yang sesuai harus dilakukan dengan partisipasi para pelaut dan/atau perwakilan mereka.

Langkah-langkah harus siap dilakukan untuk menghindari bahaya terkait pekerjaan dan mencegah kecelakaan kerja serta penyakit di kapal perikanan.

Pelaut harus dilatih dalam menangani peralatan penangkap ikan pada tingkat dimana ia diharapkan akan menggunakannya dan diberi informasi mengenai pengoperasian penangkapan ikan dimana mereka bekerja.

Mereka juga harus mengetahui hal-hal berikut:

- pertimbangan khusus akan diberikan untuk keselamatan dan kesehatan pelaut yang berusia di bawah 18;
- kecelakaan di kapal harus dilaporkan dan diselidiki oleh negara bendera; dan
- komite bersama untuk keselamatan dan kesehatan kerja harus dibentuk.

**Persyaratan tambahan untuk kapal-kapal penangkap ikan/perikanan dengan panjang 24 meter dan yang secara reguler berada di laut selama lebih dari tiga hari**

- Pemilik kapal perikanan harus menetapkan prosedur di kapal untuk pencegahan kecelakaan kerja, cedera dan penyakit.
- Pemilik kapal perikanan, Nakhoda dan pelaut harus diberi panduan tentang bagaimana mengevaluasi dan mengelola risiko terhadap keselamatan dan kesehatan pelaut di kapal perikanan.
- Pemilik kapal perikanan harus memastikan bahwa :
  - a) Kepada pelaut disediakan pakaian dan peralatan pelindung pribadi yang layak untuk melaksanakan tugas mereka di kapal;
  - b) setiap pelaut di kapal telah menerima pelatihan keselamatan dasar; dan bahwa
  - c) setiap pelaut cukup terbiasa dengan peralatan di kapal dan bagaimana mengoperasikannya, termasuk langkah-langkah keselamatan yang relevan.



## Jaminan Sosial

Pelaut dan keluarga mereka berhak untuk mendapatkan manfaat dari perlindungan jaminan sosial dengan kondisi yang tidak lebih rendah dari yang diberlakukan untuk pekerja lain di industri lain, termasuk karyawan dan wiraswasta, yang umum dilakukan di negara dimana mereka tinggal.

Negara anggota harus menyediakan perlindungan kepada pelaut yang sesuai dengan hukum, peraturan atau praktek di tingkat nasional berkenaan dengan kondisi cedera, sakit atau kematian terkait pekerjaan.

Dalam kasus cedera akibat kecelakaan kerja atau penyakit, pelaut harus memiliki akses ke:

- perawatan medis yang sesuai; dan
- kompensasi sesuai dengan hukum dan peraturan nasional.

Perlindungan ini dapat dijamin melalui:

- sebuah sistem untuk mewajibkan pemilik kapal perikanan; atau
- asuransi wajib, kompensasi pekerja atau skema lainnya.

Jika tidak ada ketentuan nasional untuk pelaut industri perikanan, negara bendera harus mengadopsi undang-undang atau peraturan untuk memastikan bahwa pemilik kapal perikanan bertanggung jawab untuk menutupi biaya pengobatan selama perawatan medis di negara asing, sampai pelaut dipulangkan.



## Makanan dan air

Bagi banyak pelaut, kapal tidak hanya merupakan tempat mereka bekerja tetapi juga tempat dimana mereka hidup - tidak hanya ketika di laut tapi terkadang di pelabuhan juga.

Dengan demikian, air yang dibawa dan makanan yang disajikan di atas kapal harus bernilai gizi yang cukup, berkualitas dan berjumlah cukup untuk memberi makan semua awak kapal. Penyediaan makanan dan air minum menjadi tanggung jawab pemilik kapal ikan dan tidak dibebankan kepada pribadi pelaut. Jika harus dibayar maka akan dimasukkan ke dalam biaya operasional atas dasar bagi hasil itupun jika PKB nya menyebutkan yang demikian.



## Akomodasi

Penyediaan akomodasi yang layak dan peralatan pelindung pribadi juga merupakan tanggung jawab dari pemilik kapal perikanan. Selain klausul dalam konvensi tersebut terdapat lampiran khusus (Lampiran 3) yang membahas akomodasi kapal perikanan di kapal yang baru dibangun atau kapal yang sedang dalam perbaikan besar.

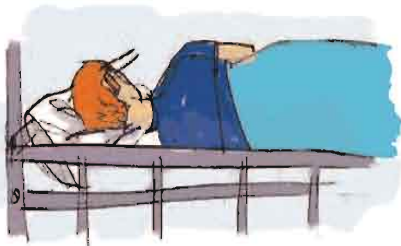
Konvensi mengakui bahwa apa yang sesuai untuk kapal besar atau kapal yang berada di laut selama jangka waktu yang lama mungkin tidak relevan untuk kapal kecil atau kapal yang berada di laut untuk waktu yang singkat. Oleh sebab itu konvensi ini fleksibel; konvensi mengatur dimensi untuk area seperti kamar tidur di kapal-kapal besar tetapi tidak terlalu spesifik untuk kapal kecil. Persyaratan untuk dimensi ruangan tertentu berlaku untuk kapal yang baru dibangun tetapi tidak termasuk kapal yang sudah beroperasi pada saat ratifikasi.

Ada lingkup substansial dalam konvensi bagi perwakilan pelaut untuk mendorong standar terbaik di wilayah mereka ketika sedang diminta konsultasi terkait akomodasi kapal-kapal baru.

### Desain dan konstruksi akomodasi

Merupakan hak setiap pelaut perikanan untuk mendapatkan akomodasi yang layak di kapal yang mematuhi standar minimum yang ketat yang mencakup:

- ukuran kamar tidur dan ruang akomodasi lainnya;
- jumlah pelaut per kamar;
- sanitasi standar dan fasilitas minimum;
- fasilitas bagi pelaut yang sakit dan cedera;
- jarak langit-langit empat tidur/kamar dengan kepala;
- pemanas dan ventilasi;
- kebisingan, getaran dan faktor lingkungan sekitar lainnya;
- pencahayaan, dan
- penyekatan.



Dalam hal kapal perlu memperhitungkan, tanpa diskriminasi, kepentingan agama yang berbeda dan praktek sosial tertentu pelaut di atas kapal, pihak berwenang yang berkompeten, setelah berkonsultasi dengan pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait, memberikan ijin diterapkannya variasi untuk ruang dan kondisi tinggal yang mematuhi standar konvensi.

### Ekuivalensi berat kotor

Karena otoritas yang berwenang menggunakan kriteria, baik berdasarkan tonase kotor ataupun berdasarkan panjang kapal, ketika menetapkan undang-undang untuk kapal penangkap ikan yang berbeda, maka Lampiran 1 dari konvensi menetapkan ekuivalensi/kesetaraan antara berat kotor, panjang tonase dan panjang keseluruhan sebagaimana berikut:

Berat Tonase Kotor	Panjang	Panjang Keseluruhan
75 GT	15	16.5
300	24	26.5
950	45	50

### Tabel Akomodasi

Tabel ini merangkum kebutuhan akomodasi bagi kapal-kapal perikanan yang baru seperti yang dijelaskan dalam Lampiran 3 dari konvensi ini:

Desain dan konstruksi	Persyaratan untuk semua kapal	Persyaratan tambahan untuk kapal - kapal 24 meter atau lebih
<b>Jarak langit-langit dan kepala</b>	Jarak langit-langit dan kepala yang memadai di semua ruang akomodasi.	Tidak kurang dari 200 cm. Dapat dikurangi tetapi tidak boleh kurang dari 190 cm
<b>Jalan masuk ke dalam dan antara ruang akomodasi</b>	Tidak ada jalan masuk langsung ke kamar tidur dari kamar pengolahan ikan dan / atau ruang mesin	Tidak ada jalan masuk langsung ke kamar tidur dari kamar pengolahan ikan, ruang mesin atau dari dapur, gudang, ruang pengeringan atau daerah sanitasi umum, kecuali untuk ke jalan/tangga darurat.
<b>Penyekatan</b>	Ruang akomodasi disekat secara memadai .	
<b>Lainnya</b>	Jalan/tangga darurat disediakan seperlunya .	
<b>Kebisingan dan getaran</b>	Langkah-langkah untuk membatasi kebisingan dan getaran yang berlebihan.	Standar untuk kebisingan dan getaran di ruang-ruang akomodasi untuk memastikan perlindungan yang memadai terhadap pelaut dari efek kebisingan dan getaran tersebut .

Desain dan konstruksi	Persyaratan untuk semua kapal	Persyaratan tambahan untuk kapal-kapal 24 meter atau lebih
<b>Ventilasi</b>	Ruang akomodasi berventilasi dengan baik dengan mempertimbangkan kondisi iklim.	Sistem ventilasi akomodasi menjaga udara dalam kondisi yang memuaskan dalam semua kondisi cuaca dan iklim.
<b>Pemanas Udara dan AC</b>	Ruang akomodasi dipanaskan dengan memadai mempertimbangkan kondisi iklim.	Panas yang memadai melalui sistem pemanas yang sesuai, kecuali di kapal penangkap ikan yang beroperasi secara khusus di iklim tropis. AC sentral di ruang akomodasi, anjungan dan setiap ruangan kontrol mesin. Pengecualian untuk kapal penangkap ikan yang ada di kondisi iklim yang tidak memerlukannya.
<b>Pencahayaan</b>	Di semua ruang akomodasi harus tersedia cahaya yang cukup, lampu baca untuk setiap tempat tidur dan lampu darurat di kamar-kamar tidur.	Pencahayaan di ruang akomodasi harus memenuhi standar yang diadopsi yang ditetapkan oleh negara bendera.
<b>Kamar tidur</b>	Secara umum diletakkan di tempat yang dapat meminimalkan efek gerak dan akselerasi tetapi tidak boleh ditempatkan di depan sekat tumbukan.	
<b>Area Umum</b>	Ruangan memadai dan nyaman bagi pelaut di kapal.	<b>Untuk kapal-kapal yang memiliki panjang kurang dari 45 meter</b> , tidak kurang dari 1,5 meter persegi per orang; dapat dikurangi menjadi 1,0 meter persegi. <b>Untuk kapal-kapal yang memiliki panjang 45 meter atau lebih</b> , tidak kurang dari 2 meter persegi per orang; dapat dikurangi menjadi 1,5 meter persegi.
<b>Jumlah orang per kamar tidur</b>	Jumlah orang yang diperbolehkan untuk menempati setiap ruang tidur tidak lebih dari enam. Pisahkan kamar tidur untuk officer, bilamana dapat dilakukan.	Tidak lebih dari empat orang di kamar tidur tetapi jika tidak memungkinkan dan tidak dapat dilakukan boleh ada pengecualian. Kamar tidur untuk officer sedapat mungkin satu orang per kamar dan dalam kondisi apapun tidak boleh lebih dari dua tempat tidur.

Desain dan konstruksi	Persyaratan untuk semua kapal	Persyaratan tambahan untuk kapal - kapal 24 meter atau lebih
Lainnya	Disediakan tempat tidur untuk individu pelaut dengan dimensi yang tepat. Kamar tidur harus terletak atau dilengkapi sedemikian rupa sehingga memberikan tingkat privasi yang tepat bagi laki-laki dan perempuan.	Ukuran minimum di dalam tempat tidur tidak boleh kurang dari 198 cm x 80 cm. Dapat dikurangi menjadi 190 cm x 70 cm. Meja dengan sebuah kursi.
Ruang makan	Ruang makan terletak sedekat mungkin dengan dapur, tetapi di belakang dari sekat tumbukan dan terpisah dari tempat tidur, dibuat yang praktis.	Terpisah dari kamar-kamar tidur. Sebuah kulkas dan fasilitas untuk membuat minuman panas dan dingin dapat diakses oleh pelaut setiap saat.
Fasilitas Sanitasi bak mandi atau shower, toilet dan wastafel	Disediakan untuk semua orang di kapal selayaknya untuk layanan fasilitas kapal dan akan memungkinkan privasi yang wajar. Air dingin dan panas segar untuk semua pelaut dan lain-lain di kapal dalam jumlah yang cukup.	Setidaknya satu bak atau shower, satu toilet dan satu wastafel untuk setiap empat orang atau kurang. Dapat dikurangi hingga satu bak mandi atau satu shower dan satu wastafel untuk setiap enam orang atau kurang dan setidaknya satu toilet untuk setiap delapan orang atau kurang.
Fasilitas binatu	Fasilitas untuk mencuci dan mengeringkan pakaian harus disediakan.	Fasilitas yang memadai untuk mencuci, mengeringkan dan menyetrika pakaian. <b>Untuk kapal-kapal dengan panjang 45 meter dan lebih</b> , fasilitas binatu yang memadai dalam ruang terpisah.
Fasilitas bagi pelaut yang sakit dan cedera	Kapanpun diperlukan, ada sebuah kabin yang akan tersedia untuk seorang pelaut yang menderita penyakit atau cedera.	<b>Kapal-kapal dengan panjang 45 meter atau lebih</b> memisahkan ruang penderita sakit dengan baik.
Fasilitas lain	Sebuah tempat untuk menggantung baju/perlengkapan cuaca buruk dan alat pelindung pribadi lainnya di luar kamar tidur.	
Perlengkapan tempat tidur, peralatan ruang makan dan aneka kebutuhan lain	Peralatan/perlengkapan yang layak untuk makan, tempat tidur dan penutup tempat tidur untuk semua pelaut di kapal. Biaya linen dapat dimasukkan sebagai biaya operasional.	
Fasilitas rekreasi		Fasilitas dan layanan rekreasi yang layak untuk semua pelaut di kapal; ruang makan dapat digunakan untuk kegiatan rekreasi.

Desain dan konstruksi	Persyaratan untuk semua kapal	Persyaratan tambahan untuk kapal-kapal 24 meter atau lebih
<b>Fasilitas komunikasi</b>	Akses yang memadai terhadap fasilitas komunikasi untuk semua pelaut, sejauh dapat dilakukan, dengan biaya yang wajar dan masuk akal.	
<b>Fasilitas dapur dan penyimpanan makanan</b>	<p>Peralatan memasak dilengkapi, bila memungkinkan, dalam dapur yang terpisah.</p> <p>Daerah dapur atau memasak harus mempunyai ukuran yang memadai, cukup terang dan berventilasi, dilengkapi dan dirawat dengan benar.</p> <p>Sebuah tempat yang berkapasitas cukup memadai untuk penyimpanan lemari es atau lemari pendingin lainnya, bila memungkinkan .</p>	Dapur terpisah. gudang penyimpanan bahan-bahan makanan dan lemari es dan suhu rendah lainnya harus digunakan.
<b>Makanan dan air layak minum</b>	Jumlah yang cukup, dengan memperhatikan jumlah pelaut, lama waktu dan sifat pelayaran. Nilai gizi yang sesuai secara kualitas, kuantitas dan beragam, disesuaikan dengan persyaratan agama pelaut dan kebiasaan budaya.	
<b>Kondisi yang bersih dan layak huni</b>	Akomodasi harus dirawat dalam kondisi bersih dan layak huni. Dapur dan fasilitas penyimpanan makanan harus dipertahankan dalam kondisi higienis. Limbah harus disimpan dalam tertutup, kontainer harus tertutup rapat dengan baik .	
<b>Pemeriksaan oleh Nakhoda atau di bawah otoritas nakhoda</b>		<p>Inspeksi sering dilakukan untuk memastikan bahwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) akomodasi bersih, layak huni, aman dan terawat;</li> <li>(b) makanan dan persediaan air yang cukup; serta</li> <li>(c) dapur dan ruang penyimpanan makanan serta peralatan yang higienis dan selalu dalam keadaan baik.</li> </ul> <p>Hasil dan tindakan yang diambil harus dicatat dan dibuat tersedia .</p>

## Apa saja tanggung jawab pemilik kapal di industri perikanan?

Konvensi ini memberikan kerangka dasar kewajiban dari pemilik kapal perikanan. Beberapa aspek kehidupan di kapal merupakan tanggung jawab dari pemilik, beberapa yang lain merupakan tanggung jawab bersama dari pemilik kapal dan negara bendera dan / atau badan internasional lainnya, dan beberapa hanya tergantung pada keterlibatan pihak lain. Yang menjadi tanggung jawab negara anggota adalah mengadopsi undang-undang, peraturan dan langkah-langkah lebih lanjut yang bertujuan agar pemilik kapal penangkap ikan yang mengibarkan benderanya memenuhi kewajibannya.

**Perawatan medis:** pemilik kapal perikanan harus menanggung biaya kesehatan pelaut, termasuk bantuan dan dukungan materi terkait lainnya, selama perawatan medis di negara asing, sampai pelaut dipulangkan - kecuali jika pelaut telah terbukti melakukan pelanggaran serius terhadap perjanjian kerja laut.

**Pengawakan:** pemilik harus memastikan bahwa Nakhoda adalah berkompeten dan memiliki semua sumber daya yang diperlukan untuk memastikan bahwa kapal sudah mematuhi kewajiban-kewajiban konvensi. Selanjutnya kapal ini harus diawasi secara penuh dan aman untuk memastikan navigasi dan pengoperasian kapal yang aman.

**Perjanjian kerja laut:** pemilik harus memastikan bahwa setiap pelaut di atas kapal memiliki perjanjian kerja yang berlaku yang telah ditandatangani baik oleh pelaut dan pemilik kapal penangkap ikan atau oleh perwakilan resmi pemilik kapal.

**Makanan dan akomodasi:** pemilik harus menyediakan makanan dan air untuk pelaut di kapal tanpa ada biaya tambahan. Standar akomodasi minimal juga harus ditekankan sebagaimana tercantum dalam Lampiran 3.

**Kesehatan dan keselamatan:** pemilik harus memastikan bahwa, tergantung pada ukuran kapal, di kapal harus ada langkah-langkah atau prosedur yang tersedia untuk mencegah kecelakaan kerja, cedera dan penyakit. Lebih lanjut, setiap pelaut harus menerima pelatihan keselamatan dasar yang diperlukan untuk navigasi yang aman dan pengoperasian kapal serta harus dibiasakan dengan peralatan di atas kapal. Selain itu, yang merupakan tanggung jawab pemilik kapal penangkap ikan adalah memberikan pakaian pelindung pribadi atau peralatan yang dibutuhkan oleh pelaut di kapal.

**Tanggung jawab bersama:** bekerja dengan badan-badan internasional yang kompeten dan dengan masukan dari pelaut, adalah tanggung jawab pemilik untuk meninjau secara terus-menerus masalah getaran di kapal dengan tujuan utama melindungi pelaut dari efek yang merugikan akibat getaran.

### Tanggung Jawab di kapal

Pemilik kapal industri perikanan memiliki tanggung jawab umum untuk memastikan bahwa Nakhoda disediakan dengan sumber daya dan fasilitas yang diperlukan untuk mematuhi kewajiban konvensi.

Nakhoda memiliki tanggung jawab atas keselamatan pelaut di kapal dan pengoperasian kapal yang aman.

Pelaut harus mematuhi perintah yang sah dari Nakhoda dan mematuhi langkah-langkah keselamatan dan kesehatan yang berlaku.

## Penegakan

### Dokumen kepatuhan

Semua kapal penangkap ikan yang berada di laut selama lebih dari tiga hari, yang:

- (a) memiliki panjang 24 meter atau lebih, atau
- (b) biasanya berlayar dengan jarak melebihi 200 mil laut dari garis pantai negara bendera, diharuskan membawa dokumen yang sah yang mematuhi ketentuan konvensi mengenai kondisi penghidupan dan kondisi kerja, yang berlaku selama jangka waktu tidak lebih dari lima tahun.

Konvensi ini menyerukan kepada otoritas negara bendera kapal dan Port State Control untuk mengamankan pelaksanaan yang efektif dari ketentuan-ketentuannya.

### Kontrol Negara Bendera

Konvensi ini menetapkan persyaratan bagi negara-negara bendera untuk membangun sebuah sistem penegakan kepatuhan atas kapal yang mengibarkan benderanya. Dalam terminologi praktis, hal ini berarti bahwa jumlah inspektur yang berkualitas akan dibutuhkan untuk memeriksa kondisi kehidupan dan kondisi kerja dan untuk mengeluarkan sertifikat kepatuhan bagi kapal tertentu. Selain itu, negara pelabuhan dapat menyelidiki keluhan-keluhan dan melaporkan kembali ke negara bendera. Siapapun yang berkepentingan dengan kesejahteraan pelaut dapat mengajukan keluhan. Singkatnya sistem penegakan membutuhkan:

- inspeksi;
- pelaporan;
- pemantauan;
- prosedur keluhan kesah; dan
- penalti atau tindakan korektif yang tepat.

### Port state control (PSC)

Cara lain menegakkan persyaratan konvensi adalah melalui Port State Control (PSC) di pelabuhan asing. Konvensi tersebut memungkinkan negara-negara yang telah meratifikasinya untuk menegakkan persyaratan yang harus dipenuhi oleh kapal penangkap ikan asing yang memasuki pelabuhan mereka.

Para petugas PSC secara umum diharapkan dapat memeriksa dokumen-dokumen yang relevan.

Inspeksi terhadap kapal ikan asing sehubungan dengan kondisi pelautnya, tergantung pada undang-undang nasional, dapat dilakukan ketika:

- diperoleh bukti, misalnya selama inspeksi rutin, bahwa kapal tidak sesuai dengan persyaratan konvensi; atau
- diterima komplain/keluh kesah bahwa kapal tersebut tidak sesuai dengan persyaratan konvensi.



Jika sebuah negara pelabuhan, dimana menjadi pelabuhan pemberhentian sebuah kapal penangkap ikan, menjalankan kegiatan secara normal atau karena alasan operasional, menerima keluhan atau memperoleh bukti bahwa kapal tersebut tidak sesuai dengan persyaratan konvensi, negara pelabuhan dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk memperbaiki kondisi di kapal yang jelas berbahaya bagi keselamatan atau kesehatan. Kapal tidak boleh ditahan atau dilakukan penundaan tanpa adanya alasan yang masuk akal.

Komplain/keluh kesah dapat disampaikan oleh seorang pelaut, badan profesional, asosiasi, serikat pekerja atau orang yang berkepentingan dengan keselamatan kapal, termasuk berkepentingan terhadap bahaya keselamatan atau kesehatan para pelaut di kapal. Hal ini tidak berlaku terhadap komplain/keluh kesah yang secara nyata tidak berdasar.

Selanjutnya, masing-masing negara yang telah meratifikasi konvensi harus memastikan bahwa kapal penangkap ikan yang mengibarkan bendera dari setiap negara yang belum meratifikasi konvensi ini harus diperlakukan sama dengan kapal penangkap ikan yang mengibarkan bendera negara yang telah meratifikasinya.

**“Ya kapal ini ada kebocoran,  
saya kira perlu dicek sebelum  
meninggalkan pelabuhan”**



## Panduan PSC

Disamping konvensi, ILO juga mengadopsi Panduan Port State Control untuk Pelaksanaan Konvensi Pelaut yang Bekerja di Industri Perikanan, 2007 (No 188), pada bulan Februari 2010.

Pedoman tersebut dibuat dalam rangka:

- membantu administrator negara pelabuhan agar secara efektif melaksanakan tanggung jawab mereka berdasarkan konvensi; dan
- mempromosikan harmonisasi dalam pelaksanaan ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab negara pelabuhan.

Pedoman ini dimaksudkan untuk memberikan informasi tambahan dan bimbingan praktis kepada administrator negara pelabuhan yang dapat disesuaikan sedemikian rupa agar mencerminkan praktek-praktek dan kebijakan nasional serta aturan internasional yang berlaku yang mengatur inspeksi port state control pada kapal penangkap ikan.

Pedoman harus dianggap sebagai pelengkap bagi langkah-langkah nasional yang diambil oleh administrator negara bendera di negara mereka dan di luar negeri. Pedoman ini dimaksudkan untuk memberikan bantuan kepada administrator negara pelabuhan agar tetap sesuai dengan konvensi.

## Rekomendasi ITF tentang PSC

ITF sangat mendukung pelaksanaan port state control yang efektif, dan percaya bahwa:

- PSC yang efektif terhadap kapal penangkap ikan terkait dengan kondisi kerja dan kehidupan pelaut akan bermanfaat dan akan memperbaiki situasi secara keseluruhan di industri ini;
- Perjanjian regional terkait port state control yang tidak seragam pada kondisi kerja dan kehidupan pelaut di kapal penangkap ikan harus dikembangkan;
- langkah yang harus diambil untuk mengidentifikasi bagaimana penerapan PSC yang paling tepat;
- ada kebutuhan untuk pelatihan tentang standar konvensi bagi para petugas port control;
- pemerintah nasional harus bekerjasama dengan ILO untuk melaksanakan kursus pelatihan tertentu; dan
- ratifikasi dan implementasi yang efektif dari Konvensi untuk Pelaut yang Bekerja di Industri Perikanan, 2007 di seluruh dunia harus dipromosikan, termasuk melalui pengenalan PSC yang efektif.

## Studi kasus

ITF dan inspektornya di seluruh dunia sering menerima komplain/keluh kesah dari pelaut. Berikut adalah beberapa contohnya:

### Kasus 1

Seorang pelaut menandatangani kontrak tiga tahun dengan agen pengawakan. Gaji bulanannya adalah US \$ 240, tetapi kontraknya tidak menyebutkan kapan atau bagaimana pembagian bonusnya. Selama berada di kapal ia menderita cedera, tapi karena dia takut kehilangan bonus, ia menolak untuk turun dari kapal. Dia menyatakan bahwa kekerasan fisik umum terjadi di kapal. Setelah 22 bulan dan 20 hari, para pelaut tidak tahan lagi terhadap kekerasan yang diterimanya dan diminta untuk mengakhiri kontraknya. Pemilik kapal menolak membayar gaji enam bulan terakhirnya dan tidak memberi bonus apapun. Pelaut tersebut membawa pemilik ke pengadilan dan menandatangani dokumen arbitrase dimana dia sepakat dengan enam bulan gaji, yang memang adalah haknya. Tapi karena bonus (bagian dari hasil tangkapan) tidak disebutkan dalam kontrak, maka ia hanya menerima bonus US \$ 600 untuk 22 bulan bekerja.

### Kasus 2

Inspektur ITF pergi ke pelabuhan Marin di Spanyol menyusul adanya keluhan dari para awak tiga kapal dari perusahaan Spanyol yang sama. Awak kapal tersebut berasal dari Spanyol, Ghana, Pantai Gading, dan Senegal. Masalah utama yang dihadapi di kapal termasuk gaji yang tidak dibayar, permintaan untuk pemulangan, kurang terpenuhinya kebutuhan di kapal termasuk air segar dan bahan bakar, dan penolakan otoritas Spanyol untuk menginspeksi kondisi yang ada atau mengambil tindakan yang tepat. Semuanya semakin rumit oleh hambatan bahasa dan komunikasi. Setelah pemogokan awak kapal dan setelah banyak pertemuan dan negosiasi alot dengan semua pihak yang terlibat, para inspektur akhirnya berhasil mendapatkan tiket pulang dan upah tunggakan bagi semua anggota awak kapal yang bersangkutan.

### Kasus 3

Kontrak (copy dihalaman berikut) ditandatangani oleh seorang warga negara Nepal yang buta huruf yang hampir pasti belum pernah melihat laut atau kapal ikan sebelumnya, menegaskan eksploitasi terhadap awak kapal oleh beberapa perusahaan perikanan dan agen perekrutan. Ini adalah tiga tahun kontrak yang menjamin upah sebesar US \$ 200 per bulan. Dari jumlah ini, US \$ 150 per bulan dipegang oleh agen di Singapura (ditambah enam bulan pertama upah), dan US \$ 50 per bulan dipegang oleh kapten/Nakhoda (untuk diberikan 'di pelabuhan'); remitensi (pengiriman uang) hanya dapat dikirim ke Nepal setiap enam bulan. Awak kapal diharapkan bekerja setidaknya 18 jam sehari, dengan tidak ada lembur. Air laut digunakan untuk mandi dan mencuci pakaian. Pada akhir kontrak, para awak kapal harus mencari jalan pulang sendiri ke Singapura untuk mengambil upahnya, jika kontrak tidak selesai maka awak kapal akan ditinggalkan di pelabuhan terdekat dan akan dibiarkan pulang dengan caranya sendiri.

Contract  
**CONTRACT BETWEEN CREW AND FISHING VESSEL**  
**(SIGN IN NEPAL)**

Name: \_\_\_\_\_ Passport No: \_\_\_\_\_ Date of Birth: \_\_\_\_\_  
 Father's Name: \_\_\_\_\_ Mother's Name: \_\_\_\_\_  
 Beneficiary's Name: \_\_\_\_\_ Contact No: \_\_\_\_\_ (HP)

**PERSONAL DECLARATION:**

1. It is my deliberate and thoughtful decision to join this job as a Fisherman
2. In case I fail to complete the contract stated in the contract for personal reasons or dismissed from the job on the ground that I violated the Company Rules & Regulations, I fully understand and agree to the following conditions:
  - (a) I will pay all the expenses incurred for going home to Nepal from the Fishing Location no matter what the amount may be (minimum US \$7,000 and above depending on the fishing location)
  - (b) I will not claim back any amount of money I spend for securing this job.

**1. TERMS AND CONDITIONS WITH UNDERTAKING:**

- 1.1 Tenure of the Contract is 3 years from the date this contract is signed
- 1.2 Primary job involves Catching, Packing and Freezing Fish. Any other jobs related to these major activities including preparatory works fall within the scope your job.
- 1.3 Primary fishing activities occur in the Seas. A trip to the Sea may last for 6 months to one year or even more.
- 1.4 There is no rest working hours. However, daily working hours will be around 18 hours (sometime more, sometime less).
- 1.5 Both Accommodation & Food provided by the Company. However, Cigarettes and Personal Supplies (eg. Soft Drinks, Noodles, Shampoo, Toilet Paper, Tooth Brush, Mascara etc) is not free and will have to be paid by the crew himself.
- 1.6 Seawater will be used for bathing and laundry purpose.
- 1.7 New Crews may suffer from seasick. However the crew will recover automatically within a few weeks working the vessel. No need to take medicines.
- 1.8 The Crew must follow all the safety rules and regulations on board the ship.
- 1.9 The ship is responsible for accidents occurred during working hours. Insurance is US \$5,000/- and payable to nominated Crews family upon death and permanent disability. However, the ship holds no responsibility for personal sickness, fighting injury and fighting leading to the cause of the death.
- 1.10 The Crew must work hard, conscientiously and diligently.
- 1.11 Any Crew who breaches the Contract (Own Sickness, Lazy and Rejected by the Captain etc) must bear ALL THE EXPENSES INCURRED IN GOING BACK HOME TO NEPAL.

**2. SALARY & BONUS**

- 2.1 Your Basic Salary is US \$ 2000/- Out of this amount, you will be given US \$50/- in the ship by the captain when the ship berth at the port. Remaining US \$ 1550/- will be kept in the company in Singapore. This amount can be sent home upon request by the Crew as stated below.
- 2.2 There is NO overtime working hours and NO overtime pay.
- 2.3 The first 6 x Month Salary (US \$ 2000 x 6 = US \$ 12,000) will be kept in the Company as deposit and will be paid back to the crew when he goes home after completion of the contract.
- 2.4 Your Salary will be sent home once in every 6 months. The reason why it is 6-month is because it is very costly to send salary home every month.
- 2.5 Miscellaneous bonuses may be paid annually at the end of the year. However, the amount depends upon the performance of the crew.

Note:

If a Crew finishes the contract at the port at country other than Singapore, it is the responsibility of the crew to call Singapore Office and inform that he is coming to Singapore. Only when Singapore Office gives GO SIGNAL, then the Crew is to board the plane and come to Singapore to collect the remaining salary. The reason why he needs to confirm is because he has to collect all the amounts Ship Captain owe to the Crew before leaving the Ship. If a Crew fail to do so, Singapore Office will hold no responsibility for claiming back the amount the Ship Captain owe to the Crew on behalf of the Crew.

What the Ship Captain may owe to the Crew as follows:

- (a) Monthly US \$ 50/- which the captain may or may not have paid you in full.
- (b) Short Fr Bonus and other Working Expenses.

Agreed By Crew:

Name: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Thumbprint





## Bagian tiga

- 45 Bagaimana mengimplementasikan konvensi menggunakan Model PKB (Perjanjian Kerja Bersama) ITF





## Bagaimana mengimplementasikan konvensi menggunakan Model PKB ITF

Panduan lebih lanjut tentang bagaimana Konvensi tentang Bekerja di Industri Perikanan, 2007 dapat dilaksanakan dapat ditemukan dalam Model Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ITF untuk Awak Kapal Perikanan. Gambaran ringkas dari PKB diberikan di bawah ini, dan teks lengkap tersedia di <http://www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm>

PKB menyediakan ketentuan dan kondisi kerja yang dapat dinegosiasikan oleh perwakilan serikat pekerja atas nama para pelaut perikanan.

Tujuan dari perjanjian ini adalah untuk memberikan model sederhana untuk sebuah PKB dasar tapi terstruktur dengan baik, untuk digunakan oleh serikat afiliasi sebagaimana diperlukan. Hal ini bertujuan untuk melindungi semua kapal perikanan, bukan hanya kapal berbendera kemudahan (FOC), dan untuk membuat satu set kondisi minimum untuk semua pelaut perikanan yang bekerja di kapal FOC. Perjanjian tersebut telah dirancang untuk membantu afiliasi-afiliasi di negara-negara berkembang ketika membuat dan bernegosiasi dengan pemilik kapal penangkap ikan/perikanan atas nama anggota mereka, dan untuk menyediakan pedoman mengenai berbagai klausul PKB. Model ini menetapkan kerangka kebijakan yang dapat digunakan ketika menetapkan upah dan kondisi, yang - minimalnya - tidak lebih rendah daripada apa yang ditetapkan dalam instrumen ILO. Model Perjanjian ini juga menyediakan klausul untuk digunakan dalam memperjuangkan dan menghukum kegiatan penangkapan ikan ilegal, yang tidak dilaporkan dan tidak sesuai aturan (IUU).

Disarankan bahwa afiliasi, ketika bernegosiasi dengan pengusaha, menggunakan beberapa atau semua klausul Model PKB ITF, tergantung pada keadaan khusus mereka. Ketentuan-ketentuan tersebut tentu saja dapat diubah, dihilangkan atau bahkan ditambah.

**“Jangan kuatir, serikat pekerja akan menangani/melakukan negosiasi mewakili anda”**



**Model PKB ITF terdiri atas 15 bab mini, satu skedul dan tiga lampiran. Ini adalah ringkasan singkatnya:**

- Bab I : Definisi dalam perjanjian.
- Bab II : Kewajiban kedua pihak.
- Bab III : Persyaratan pra-bekerja.
- Bab IV : Jam Kerja (normal dan tambahan), upah minimum, alokasi kerja tambahan dan pencatatan.
- Bab V : Masa kerja dan ketentuan istirahat.
- Bab VI : Hak pelaut atas upah minimum, penghitungan upah, pembayaran dan hal lain yang berkaitan dengan upah. Pembagian hasil tangkapan dan / atau bonus yang dinegosiasikan tercakup dalam Lampiran 1. Definisi uang delegasi dan penyelesaian akhir jatah upah setelah ikan dijual. Kebutuhan solidaritas antara SP pelaut perikanan dan SP buruh B/M yang membongkar muatan ikan di pelabuhan.
- Bab VII : Prosedurendisiplin sederhana dan kriteria dimana pelaut dapat menolak mengikuti sebuah perintah.
- Bab VIII : Hak untuk pemulangan gratis bagi pelaut perikanan ketika kontrak kerja selesai.
- Bab IX : Tugas pengusaha untuk menyediakan makanan, akomodasi, tempat tidur dan fasilitas yang memadai untuk pelaut.
- Bab X : Ketentuan hak-hak pelaut untuk mendapatkan akses medis gratis dan upah waktu sakit.
- Bab XI : Kesehatan dan keselamatan kerja, dan pencegahan kecelakaan.
- Bab XII : cacat dan kehilangan nyawa.
- Bab XIII : Hak-hak pelaut untuk terlibat dalam dan tidak dituntut karena kegiatan serikat pekerja.
- Bab XIV : Pengawasan yang memadai, asuransi wajib dan perlakuan yang sama terhadap pelaut.

**Skedul**

Tujuan dari skedul ini adalah untuk memberikan informasi tentang nama-nama dan rincian dari kapal-kapal yang dilindungi oleh PKB.

**Lampiran 1**

Ini bukan 'Lampiran 1 dari perjanjian', tetapi catatan panduan untuk digunakan ketika bernegosiasi dengan perusahaan.

**Lampiran 2**

Lampiran 2 memberikan panduan tentang tunjangan tunai yang berbeda yang harus diberikan dalam hal terjadi kondisi cacat, hilangnya nyawa kematian selama masa kerja; barang pribadi awak kapal, kerugian atau kerusakan; serta iuran anggota serikat pekerja yang dikenakan oleh beberapa afiliasi.

**Lampiran 3**

Lampiran 3 adalah model prosedur pengaduan/keluh kesah, yang dapat digunakan oleh afiliasi jika belum ada prosedur yang ditetapkan sebelumnya.



## Bagian empat

- 51 Kesimpulan
- 52 Kosa Kata
- 53 Apa itu ILO?
- 54 Konvensi ILO
- 55 Informasi lainnya



## Kesimpulan

Untuk pertama kalinya dalam sejarah ILO seperangkat standar komprehensif mengenai kondisi hidup dan kondisi kerja semua pelaut telah ditetapkan dalam konvensi. Sekali lagi, untuk pertama kalinya, standar ini juga memberikan perlindungan untuk sektor-khusus dalam bidang jaminan sosial, keselamatan dan kesehatan kerja dan jam istirahat.

Ini juga alat pertama ILO yang terkait dengan industri perikanan yang meletakkan, baik operasi perikanan darat maupun laut, dalam ruang lingkupnya. Ini berlaku untuk kapal perikanan skala besar dan skala kecil, terbuka dan memiliki geladak, serta pelaut yang ada di kapal tersebut, dan pekerja industri perikanan lainnya.

Konvensi tersebut menyediakan unsur-unsur kunci dari standar perburuhan di sektor perikanan berkaitan dengan perekrutan pelaut, meningkatkan kondisi hidup dan kerja di kapal penangkap ikan, dan menyediakan jaminan sosial. Ini adalah perlindungan bagi pelaut terhadap kondisi kerja dan kehidupan yang tidak manusiawi, di seluruh dunia.



## Kosa Kata

**PKB:** Perjanjian kerja bersama sebuah perjanjian tentang syarat/ketentuan dan kondisi kerja yang dinegosiasikan/dirundingkan oleh serikat pekerja atas nama para pekerja.

**Perikanan komersial:** semua kegiatan penangkapan ikan, termasuk kegiatan penangkapan ikan di sungai, danau atau kanal-kanal, dengan pengecualian penangkapan ikan untuk bertahan hidup dan rekreasi.

**Otoritas yang Berwenang:** menteri, departemen pemerintah atau otoritas lain dengan kekuasaan untuk mengeluarkan dan memberlakukan peraturan atau instruksi hukum lainnya yang berkaitan dengan ketentuan konvensi.

**Konsultasi:** konsultasi oleh otoritas yang berwenang dengan organisasi perwakilan pengusaha dan pekerja terkait.

**Pemilik kapal penangkap ikan:** pemilik kapal penangkap ikan atau organisasi lain atau perorangan, seperti manajer, agen atau bareboat, yang telah mengambil tanggung jawab untuk pengoperasian kapal dari pemilik dan yang memikul tanggung jawab tersebut, telah setuju untuk mengambil alih tugas-tugasnya.

**Pelaut perikanan:** setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat dalam kapasitas apa pun di kapal penangkap ikan apa saja, termasuk mereka yang dibayar atas dasar bagi hasil tangkapan, tetapi tidak termasuk pilot, personil Angkatan Laut, orang lain yang bekerja tetap untuk pemerintah, orang berkantor di darat yang melaksanakan pekerjaan di atas sebuah kapal penangkap ikan maupun pengamat perikanan.

**Perjanjian Kerja Laut :** kontrak kerja, pasal perjanjian atau pengaturan serupa lainnya, atau kontrak lain yang mengatur hidup dan kondisi bekerja seorang pelaut di atas kapal.

**Kapal penangkap ikan atau kapal:** setiap kapal atau perahu yang digunakan atau dimaksudkan untuk digunakan dengan maksud penangkapan ikan komersial.

**Tonase kotor:** tonase kotor dihitung sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Pengukuran Tonase Kapal, 1969.

**ILO:** Organisasi Perburuhan Internasional.

**Panjang (L):** secara umum adalah 96 persen dari panjang total pada permukaan air pada paling sedikit 85 persen dari kedalaman keliling kapal diukur dari garis tegak lurus buritan kapal.

**Panjang keseluruhan (LOA):** diambil sebagai jarak dalam garis lurus sejajar dengan permukaan air yang dirancang antara titik utama busur dan titik terbelakang dari buritan.

**PSC :** petugas PSC berwenang memeriksa kapal asing di pelabuhan negaranya untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan seluruh peralatannya telah memenuhi standar Konvensi ILO bekerja di Industri Perikanan 2007, sehingga tidak membahayakan keselamatan dan kesehatan awaknya.

**Jasa perekrutan dan penempatan:** setiap orang, perusahaan, institusi, lembaga atau organisasi lain, baik dari sektor publik ataupun swasta, yang terlibat dalam merekrut awak kapal atas nama, atau menempatkan pelaut perikanan dengan pemilik kapal penangkap ikan.

**Nakhoda:** Pelaut yang memberikan perintah pada sebuah kapal perikanan.



## Apa itu ILO ?

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) bertanggung jawab untuk menyusun dan mengawasi standar minimum untuk perburuhan internasional. Ini adalah badan PBB yang sifatnya 'tripartit' yang mengumpulkan perwakilan pemerintah, perwakilan pengusaha dan perwakilan pekerja untuk secara bersama-sama membentuk kebijakan dan program yang mempromosikan 'pekerjaan yang layak bagi semua'. Hal ini memberikan ILO keunggulan dalam menggabungkan pengetahuan 'praktek dilapangan' tentang pekerjaan dan pekerjaan dan memastikan bahwa pandangan dari mitra sosial erat tercermin dalam standar minimum perburuhan dan dalam membentuk kebijakan dan program.

Sejak 1919, ILO telah mengadopsi sejumlah besar konvensi perburuhan internasional dan rekomendasi, dimana beberapa dari mereka memberikan perhatian pada hak-hak dasar dan prinsip-prinsip seperti:

- kebebasan berserikat dan pengakuan efektif terhadap hak untuk berunding bersama;
- penghapusan segala bentuk kerja paksa atau kerja wajib;
- penghapusan pekerja anak secara efektif; dan
- penghapusan diskriminasi dalam hal pekerjaan dan jabatan.

Tujuan utama ILO adalah mempromosikan hak-hak di tempat kerja, mendorong kesempatan kerja yang layak, meningkatkan perlindungan sosial serta memperkuat dialog tentang isu-isu yang terkait dengan pekerjaan.

*Gambar dari [www.ilo.org/global/about-the-ilo](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo)*



## Konvensi ILO

"Konvensi ILO yang baru ini diadopsi oleh delegasi pemerintah, pekerja dan pengusaha pada Konferensi Perburuhan Internasional (ILC) dengan mendapatkan suara 437 menerima, 2 menolak dan 22 abstain. Konvensi, yang dikenal sebagai Konvensi tentang Bekerja di Industri Perikanan, 2007 (No.188), akan mulai berlaku ketika diratifikasi oleh 10 negara (termasuk delapan negara pesisir) dari 180 negara anggota ILO. Sebuah Rekomendasi yang menyertainya (No 199) diadopsi dengan mendapatkan suara 443 menerima, 0 menolak, dan 19 abstain.

Standar baru ini berisi ketentuan-ketentuan yang dirancang untuk menjamin bahwa para pekerja di sektor perikanan:

- telah meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja serta perawatan medis di laut, dan bahwa pelaut yang sakit atau terluka mendapatkan perawatan darat;
- menerima istirahat yang cukup demi kesehatan dan keselamatan mereka;
- perlindungan terhadap perjanjian kerja; dan,
- perlindungan jaminan sosial yang sama dengan pekerja lainnya.

Ketentuan yang ada di dalamnya juga bertujuan untuk memastikan bahwa kapal-kapal perikanan dibangun dan dirawat sedemikian rupa sehingga pekerja di sektor tersebut memiliki kondisi hidup di kapal yang mencerminkan waktu selama mereka sering menghabiskan di laut.

Konvensi ini juga menyiapkan mekanisme untuk memastikan kepatuhan dengan, dan penegakan, ketentuan-ketentuannya oleh Negara dan mengenakan inspeksi pada kapal penangkap ikan yang besar dengan pelayaran berlanjut di pelabuhan asing untuk memastikan bahwa para pelautnya tidak bekerja di bawah kondisi yang berbahaya bagi keselamatan dan kesehatan mereka. Ketentuan yang terakhir bertujuan untuk membantu menghilangkan kondisi kerja dan kondisi hidup yang tidak dapat diterima dari kapal laut yang beroperasi sehingga merugikan operator bertanggung jawab.

Direktur Jenderal ILO Juan Somavia memuji semua yang telah bekerja untuk Konvensi baru No.188 ini, mengingat tingkat kolaborasi yang luar biasa antara pemerintah dan perwakilan pekerja dan pengusaha dalam penyusunan instrumen ini.

"Memperluas jaring perlindungan sosial dan pekerjaan yang layak bagi pelaut merupakan bagian penting dari komitmen ILO untuk keadilan sosial", katanya. "Di sektor perikanan banyak orang menghadapi bahaya yang luar biasa dan tak terduga, sering harus bekerja berjam-jam dalam kondisi yang keras hanya untuk menyediakan bahan makanan ke pasar kita. Instrumen baru ini akan membantu melindungi mereka terhadap eksploitasi."

*Sumber: ILO press release: [http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS\\_083062/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_083062/lang--en/index.htm)*

## Informasi Lainnya

### ICSF (International Collective in Support of Fishworkers)

- Memahami Konvensi tentang Bekerja di Industri Perikanan, 2007:  
<http://icsf.net/icsf2006/ControllerServlet?handler=OTHERPUB&code=viewFullPubn&pubnid=5&language=EN&pubnType=book&subsitelid=2>

### ILO (International Labour Organization)

- Teks lengkap konvensi, lampiran-lampiran dan rekomendasi  
[www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C188](http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C188)
- Informasi lebih lanjut:  
[www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm](http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm)
- Panduan untuk petugas port state control yang melaksanakan inspeksi menurut konvensi:  
[Http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_162325/lang-en/index.htm](http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_162325/lang-en/index.htm)

### ITF (International Transport Workers' Federation)

- ITF Fisheries Section:  
[www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm](http://www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm)
- Model Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ITF untuk Awak Kapal Industri Perikanan:  
<http://www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm>
- Website pelaut ITF:  
[www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

Untuk informasi lebih lanjut dan bantuan kontak ITF di

- [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk)
- [fisheries@itf.org.uk](mailto:fisheries@itf.org.uk)

Tel : +44 (0) 20 7403 2733

Fax : +44 (0) 20 7357 7871





