



Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

Bergabung membentuk sektor perikanan masa depan

Mempromosikan keselamatan dan pekerjaan yang layak di sektor perikanan melalui penerapan standar internasional



International
Labour
Organization



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



Bergabung membentuk sektor perikanan masa depan

Mempromosikan keselamatan dan pekerjaan yang layak di sektor perikanan melalui penerapan standar internasional

Isi

1. Penghargaan	5
2. Konteks	7
3. Perjanjian Cape Town tentang Pelaksanaan Ketentuan Protokol 1993 yang berkaitan dengan Konvensi Internasional 1977 untuk Keselamatan Kapal Perikanan, 2012 (CTA)	9
4. Konvensi IMO tentang Pelatihan dan Sertifikasi bagi Personil Kapal Perikanan (STCW-F), OMI	12
5. Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan, 2007 (K188)	14
6. Perjanjian FAO 2009 tentang Tindakan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi dan Menghapus Penangkapan Ikan Ilegal, Tidak Dilaporkan, dan Tidak Diatur (PSMA), FAO	17
7. Instrumen sukarela FAO-ILO-IMO tentang keselamatan di laut	20
8. Kesimpulan	23
9. Lampiran - Daftar negara, dalam urutan abjad, yang telah meratifikasi CTA, STCW-F, C188 dan PSMA	24
10. Referensi	25

Bergabung untuk membentuk sektor perikanan masa depan

Mempromosikan keselamatan dan pekerjaan layak di perikanan melalui penerapan standar internasional Penghargaan Brosur ini disusun oleh Mariaeleonora D’Andrea dan Raymon van Anrooy (FAO) dengan kontribusi berharga dari Brandt Wagner (ILO), Sandra Rita Allnutt, Ismael Cobos Delgado, Brice Martin-Castex, (IMO) dan Rossen Karavatchev (International Transport Workers’ Federation). Ucapan terima kasih dan penghargaan juga atas masukan penting dari Eszter Hidas (FAO), Yugraj Yadava (BOBP-IGO) dan Ari Gudmundsson (The Pew Charitable Trusts).





© K. Isman

1. Penghargaan

Pembangunan perikanan tangkap di Indonesia yang dilakukan oleh DJPT KKP merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari pembangunan kelautan dan perikanan sebagai bagian dari rencana pembangunan nasional yang meliputi aspek biologi, aspek lingkungan, aspek ekonomi, dan aspek sosial dalam memanfaatkan kekayaan sumber daya alam.

Indonesia memiliki zona maritim yang luas, sekitar 6,32 juta km² yang terdiri dari 17.504 pulau, perairan kepulauan, perairan teritorial, dan ZEE dengan garis pantai lebih dari 99.093 km (garis pantai terpanjang kedua di dunia). Berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 50/KEPMEN-KP/2017 tentang Estimasi Potensi, Jumlah Tangkapan Yang Diperbolehkan, dan Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia, potensi sumber daya ikan di Indonesia kurang lebih sebesar 12.541 juta ton pada tahun 2017 sedangkan Jumlah Tangkapan yang diperbolehkan (JTB) diperkirakan mencapai 80% atau sekitar 10,03 juta ton per tahun. Selain itu, Indonesia juga memiliki potensi yang cukup besar untuk sektor budidaya perikanan, perikanan tangkap perairan umum daratan serta pengembangan bioteknologi kelautan.

Indonesia mengelola Zona Ekonomi Eksklusif yang luas dimana armada kapal perikanan skala besar dapat melakukan aktifitasnya. Indonesia merupakan produsen ikan terbesar kedua di dunia setelah China, dengan produksi perikanan tangkap liar sebesar 5,8 juta ton dan perikanan budidaya sebesar 4,4 juta ton pada tahun 2015. Sektor Perikanan memegang peranan yang vital bagi perekonomian negara dimana sektor ini telah menyumbang hampir 5% dari Produk Domestik Bruto (PDB), sedangkan nilai total ekspor pada tahun 2017 untuk penangkapan ikan liar mencapai kurang lebih USD 3,17 miliar dan perikanan budidaya sebesar USD 4,09 miliar.

93% dari produksi Perikanan tangkap di Indonesia didominasi oleh perikanan tangkap laut dengan estimasi 6,4 juta ton pada tahun 2017 sedangkan 7% nya atau sekitar 482 ribu ton didapat dari perikanan tangkap darat. Produksi perikanan tangkap laut pada tahun 2017 meningkat sekitar 4,47% dibandingkan dengan produksi tahun sebelumnya atau tahun 2016, sedangkan produksi perikanan tangkap darat pada tahun 2017 meningkat sebesar 3,66% dibandingkan tahun 2016.

Selama delapan tahun terakhir, sektor perikanan Indonesia telah tumbuh dengan laju hampir 16% pertahun. Sebagian besar pertumbuhan ini terjadi pada perikanan budidaya (tingkat pertumbuhan sebesar 33%), sementara sektor perikanan tangkap terus tumbuh meskipun dengan laju yang lebih lambat sekitar 4% per tahun sebelum 2014 dan kurang dari 1% dari tahun 2014 hingga 2015.

Sektor tuna merupakan sektor perikanan terbesar di Indonesia, baik dihitung berdasarkan pada volume pendaratan maupun nilai ekonomisnya. Secara historis, penangkapan ikan komersial paling tinggi terjadi di wilayah Indonesia bagian barat, seperti wilayah Sumatera, Jawa, dan Kalimantan. Sebagai akibat tereksplotasinya area tersebut sehingga menyebabkan aktivitas perikanan tangkap berpindah ke arah timur seperti Sulawesi, NTT, Banda, Maluku dan Papua. Perikanan tuna sebagai besar terdapat di perairan yang berbatasan dengan perairan internasional termasuk Samudra Hindia, Laut China Selatan, dan Samudra Pasifik.

Secara nilai ekonomis, tuna olahan merupakan komoditas ekspor terpenting kedua setelah udang beku. Produk-produk ini menyumbang sekitar 27% dari nilai ekspor produk makanan laut. Pasar ekspor utama Indonesia meliputi China (344.000 ton), Thailand (198.871 ton), Amerika Serikat (168.017 ton), Jepang



(108.847 ton), dan Uni Eropa (94.948 ton) pada tahun 2014. Indonesia secara aktif mendorong pertumbuhan sektor perikanan dan budidaya yang berkelanjutan untuk mencapai target ekspor senilai USD 9 miliar pada 2019.

Aset alam Indonesia dianggap penting dan Indonesia sangat berupaya melindungi ekosistem pesisir dan laut. Sejak 1980-an, Indonesia telah ikut serta dalam beberapa perjanjian multilateral dan merupakan anggota penting dalam berbagai inisiatif regional yang relevan dengan pengelolaan sumber daya laut dan pesisir. Pada awal tahun 2000, Indonesia menjalin kemitraan yang menyelaraskan agenda konservasi laut.

Perikanan skala kecil mendominasi kegiatan penangkapan ikan di Indonesia. Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, salah satu prioritas Indonesia adalah penanganan *IUU fishing* untuk melindungi perikanan Indonesia sehingga dapat terus memberikan manfaat bagi nelayan di Indonesia.



© FAO/R. Lee





2. Konteks

Perikanan tangkap adalah tulang punggung bagi banyak komunitas pesisir dan berkontribusi pada ekonomi lokal, lapangan kerja, dan ketahanan pangan. Diperkirakan secara global lebih dari 39 juta orang bekerja di bidang perikanan tangkap. Pada saat yang sama, perdagangan produk perikanan merupakan salah satu sektor yang paling dinamis karena 38% dari produksi ikan dunia memasuki perdagangan internasional.

Akan tetapi, penangkapan ikan adalah salah satu pekerjaan paling berbahaya di dunia, yang juga ditunjukkan dalam tingkat kecelakaan dan kematian yang tinggi di sebagian besar negara. Terlepas dari kesadaran yang lebih besar dan praktik yang lebih baik, terus bertambahnya orang yang dipekerjakan di bidang perikanan tangkap di seluruh dunia telah berkontribusi pada peningkatan jumlah kematian nelayan. Angka pastinya sulit didapatkan karena pelaporan yang ada tidak selalu konsisten, tetapi perkiraan konservatif menempatkan tingkat kematian tahunan di sektor perikanan mencapai 80 jiwa per 100.000 nelayan. Dengan menggunakan angka kematian saat ini, ini berarti bahwa hampir empat pelaut perikanan kehilangan nyawa setiap jam saat bekerja. Jumlah pelaut perikanan yang cedera atau menderita penyakit karena pekerjaan bahkan lebih tinggi. Kematian dan kecelakaan ini berdampak besar pada keluarga nelayan, awak kapal, komunitas nelayan, serta kegiatan pencarian dan penyelamatan (SAR) maritime.

Keselamatan di laut dan kondisi kerja di atas kapal perikanan saling terkait dengan keputusan tentang pengelolaan perikanan dan dengan status kesehatan sumber daya perikanan. Dengan berkurangnya sumber daya perikanan dan penangkapan ikan yang berlebihan di perairan pesisir, nelayan cenderung melaut lebih jauh dan tinggal lebih lama di laut. Hal ini meningkatkan

paparan bahaya bagi nelayan. Selain itu, kapal perikanan skala kecil di wilayah pesisir tidak dibangun untuk beroperasi di lepas pantai yang menambah masalah keselamatan. Demikian pula pada kapal perikanan industri skala besar yang umumnya dapat berada di laut selama berminggu-minggu atau berbulan-bulan, kondisi hidup dan kerja awak kapal sering kali buruk. Standar keselamatan kurang mendapat perhatian saat pekerjaan dilakukan dalam keadaan berbahaya dan penuh tekanan di malam hari dan dalam kondisi cuaca buruk. Ruang aktivitas untuk awak kapal sangat minim dan jam istirahat sering kali terganggu. Selain itu, kesehatan dan keselamatan kerja serta perlindungan terhadap kecelakaan umumnya kurang bagi awak kapal perikanan. Terdapat juga bukti bahwa kondisi kerja dan kehidupan awak kapal perikanan yang terlibat dalam penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur (IUU) cukup memprihatinkan. Dalam situasi penurunan pendapatan karena sumber daya perikanan yang ditangkap secara berlebihan dan penangkapan ikan IUU, pemilik kapal cenderung memangkas biaya operasional (misalnya tenaga kerja, makanan, peralatan penyelamatan diri, asuransi) dengan mengorbankan keselamatan awak kapal.

Organisasi Maritim Internasional (IMO), Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) dan Organisasi Pangan dan Pertanian PBB (FAO) telah mengembangkan dan mengadopsi berbagai instrumen internasional yang memberikan kerangka hukum yang kuat untuk perikanan yang bertanggung jawab, keselamatan kapal perikanan dan awak kapal, dan kondisi kerja serta kehidupan yang layak di sektor perikanan.

Brosur ini memberikan ikhtisar ringkasan dari empat instrumen perikanan internasional yang mengikat secara hukum (konvensi dan perjanjian) yang mempromosikan



keselamatan kapal perikanan dan awak kapal, pelatihan awak kapal, kondisi kerja dan kehidupan yang layak, dan operasi perikanan yang bertanggung jawab serta aman.

1. Perjanjian IMO Cape Town (CTA), 2012.
2. Konvensi Internasional IMO tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Tugas Jaga untuk Personil Kapal Perikanan (STCW-F), 1995.
3. Konvensi ILO tentang Bekerja di Bidang Penangkapan Ikan (C188), 2007.

4. Perjanjian FAO tentang Tindakan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi, dan Menghapus Penangkapan Ikan yang Ilegal, Tidak Dilaporkan dan Tidak Diatur (PSMA), 2009.

Selain itu, informasi diberikan tentang instrumen sukarela, seperti Kode Perilaku FAO 1995 terkait Perikanan yang Bertanggung Jawab, berbagai kode keselamatan, rekomendasi keselamatan, dan pedoman teknis serta implementasi.



© Widya





© Wajaya

3. Perjanjian Cape Town tentang Pelaksanaan Ketentuan Protokol 1993 terkait dengan Konvensi Internasional 1977 untuk Keselamatan Kapal Penangkapan Ikan, 2012 (CTA)

Apakah itu?

Perjanjian Cape Town (CTA) diadopsi oleh Konferensi Internasional tentang Keselamatan Kapal Perikanan, yang diadakan dari 9 hingga 11 Oktober 2012 di Cape Town, Afrika Selatan, di bawah naungan Organisasi Maritim Internasional (IMO). Perjanjian tersebut memperbarui beberapa ketentuan Protokol Torremolinos 1993 dan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kapal Perikanan, 1977, yang belum pernah diberlakukan.



Tujuan keseluruhan dari CTA adalah untuk memastikan keselamatan kapal perikanan dan awaknya (termasuk pemantau perikanan) dengan menetapkan standar global minimum untuk desain, konstruksi, peralatan dan inspeksi kapal perikanan. CTA sangat mencerminkan ketentuan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), yang secara unik mencakup sektor kapal niaga.

Mengapa harus menjadi Pihak dalam Perjanjian Cape Town IMO?

Perjanjian Cape Town IMO sangat penting untuk meningkatkan keselamatan di atas kapal perikanan. CTA mendukung penerapan standar keselamatan yang disetujui untuk kapal perikanan (asing dan nasional) yang beroperasi di perairan di bawah yurisdiksi negara yang meratifikasinya, serta armada nasional

mereka yang beroperasi di laut lepas atau di perairan di bawah yurisdiksi negara lain. CTA juga mengurangi risiko pemantau perikanan dan awak kapal nasional di atas kapal perikanan asing dan memungkinkan untuk melakukan inspeksi pada kapal perikanan asing. Penambahan jumlah negara yang menjadi Pihak CTA sangat penting untuk dapat memberlakukan instrumen tersebut. Ratifikasi dan implementasi CTA yang luas akan membantu menjembatani kesenjangan saat ini dalam hal standar keselamatan antara pelaut dan awak kapal perikanan.

Sebagai negara bendera, pelabuhan, pantai, penyedia tenaga kerja dan pasar, negara-negara memiliki sederet manfaat dalam meratifikasinya.

Negara Bendera dapat menunjukkan komitmen dan tanggung jawab politik mereka dalam memastikan keselamatan di atas kapal perikanan yang mengibarkan benderanya. Selain itu, dengan menetapkan inspeksi yang sejalan dengan ketentuan CTA, Negara Bendera dan Negara Pelabuhan dapat memotivasi pemilik kapal, perwira, ABK dan organisasi yang diakui (lembaga klasifikasi) untuk mengadopsi dan memastikan kepatuhan dengan standar keselamatan yang disetujui.

Bagi negara pantai dan penyedia tenaga kerja, meratifikasi dan melaksanakan Perjanjian akan meningkatkan kondisi kerja dan kehidupan warga negara mereka di kapal. Ini akan mengurangi risiko kecelakaan dan tabrakan di perairan mereka, mengurangi kemungkinan timbulnya biaya operasi pencarian dan penyelamatan, juga mengurangi kemungkinan risiko polusi dan dengan demikian memiliki efek anggaran yang positif secara keseluruhan.



Pada saat yang sama, meratifikasi CTA dapat berdampak positif pada perang melawan penangkapan ikan IUU dengan meningkatkan kemungkinan inspeksi kapal dan memberikan kesempatan untuk mendeteksi penangkapan ikan secara IUU.

Ketentuan ‘tidak pilih kasih’ yang termasuk dalam Perjanjian ini memberi negara-negara Pihak wewenang untuk menginspeksi kapal perikanan berbendera asing, yang memasuki pelabuhan mereka. Dengan cara ini, mereka juga dapat menginspeksi kapal perikanan dari Negara yang belum meratifikasi Perjanjian ini. Ketentuan ini mendukung terciptanya lapangan permainan yang setara dalam industri perikanan.

Lingkup dan penerapan

CTA hanya berlaku untuk kapal perikanan dengan panjang 24 meter atau lebih atau setara dengan tonase kotor 300¹ dan berhak mengibarkan bendera Pihak.

Meskipun sebagian besar ketentuan CTA hanya berlaku untuk kapal yang baru dibangun, beberapa ketentuan juga berlaku untuk kapal baru maupun yang sudah ada. Selanjutnya, untuk ketentuan tentang peralatan komunikasi radio yang merupakan bagian dari peralatan penyelamatan diri (tidak ada di Tabel 1), prosedur darurat, komunikasi radio dan peralatan navigasi, Perjanjian ini memberikan kemungkinan penerapan secara progresif. Para pihak juga dapat memutuskan untuk mengecualikan kapal dengan panjang 24 meter atau lebih yang berhak mengibarkan benderanya,

asalkan mereka beroperasi di perairan pantai, di zona penangkapan ikan bersama, atau di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Negara. Ringkasan penerapan progresif dan opsi pengecualian tersedia di Tabel 1.

Untuk memeriksa keamanan kapal, Perjanjian ini menyatakan perlunya melakukan survei dan inspeksi kapal. Administrasi Negara Bendera, surveyor yang diakui atau organisasi yang ditunjuk untuk tujuan yang demikian dapat melakukan inspeksi. Setelah dilaksanakan inspeksi dan dinyatakan sesuai, Sertifikat Keselamatan Kapal Perikanan Internasional, disertai dengan Catatan Peralatan, akan dikeluarkan. Masa berlaku sertifikat tersebut tidak boleh lebih dari lima tahun. Dalam hal Administrasi Negara memutuskan untuk mengecualikan kapal dari ketentuan tertentu, Sertifikat Pengecualian Kapal Perikanan Internasional diterbitkan.

Perjanjian ini hanya mencakup sekitar 2 persen dari armada kapal perikanan dunia dan tidak termasuk kapal perikanan dengan panjang di bawah 24 meter. Rincian tentang instrumen sukarela untuk meningkatkan keselamatan kapal ukuran sedang (panjang antara 12 dan 24 meter) dan kapal skala kecil (panjang di bawah 12 meter) tersedia di bagian 6 brosur ini.

Isi

CTA mencakup ketentuan untuk desain, konstruksi dan standar peralatan kapal perikanan dengan panjang 24 meter atau lebih.

Bab I didedikasikan untuk Ketentuan Umum. Bagian A dari bab ini berisi spesifikasi tentang penerapan Perjanjian dan memberikan gambaran umum tentang berbagai definisi. Bagian B merinci modalitas untuk memeriksa dan mensurvei peralatan penyelamatan diri dan peralatan lainnya, instalasi dan struktur radio, mesin dan peralatan. Selain itu, bagian B memberikan gambaran umum tentang penerbitan atau pengesahan Sertifikat Keselamatan Kapal Perikanan Internasional.

Bab II sampai Bab X bertujuan memberikan spesifikasi untuk konstruksi dan pengoperasian kapal perikanan untuk memastikan kapal tersebut kedap air dan tahan cuaca, stabil dan laik laut.

Selain itu, ketentuan tentang mesin dan peralatan listrik juga disertakan untuk meminimalkan bahaya bagi orang yang bekerja di kapal. CTA selanjutnya memberikan perincian tentang metode konstruksi untuk

Tabel 1. Panduan implementasi bertahap dari ketentuan CTA

Bab	Isi	Penerapan		Waktu pelaksanaan	Opsi pengecualian
		Baru	Sudah ada		
II	Konstruksi	✓		Sejak diberlakukan	✓
III	Stabilitas	✓		Sejak diberlakukan	✓
IV	Mesin	✓		Sejak diberlakukan	✓
V	Keselamatan kebakaran	✓		Sejak diberlakukan	✓
VI	Perlindungan awak kapal	✓		Sejak diberlakukan	✓
VII	Peralatan penyelamatan diri	✓	✓	Sampai lima tahun setelah diberlakukan	✓
VIII	Prosedur kedaruratan	✓	✓	Sampai lima tahun setelah diberlakukan	✓
IX	Komunikasi radio	✓	✓	Sampai 10 tahun setelah diberlakukan	✓
X	Peralatan navigasi	✓	✓	Sampai 5 tahun setelah diberlakukan	✓

Diadaptasi dari PEW, 2019.

¹ Pasal 2 peraturan 1 memberikan Administrasi dengan nilai referensi antara panjang dan tonase kotor (GT) yang dapat diterapkan.



meminimalkan risiko kebakaran dan untuk memastikan bahwa peralatan untuk deteksi kebakaran, pemadam kebakaran dan pemadaman api tersedia di atas kapal.

Perjanjian tersebut juga melihat perlunya perlindungan awak kapal, melalui ketentuan bukaan geladak, pemasangan rel pengaman dan bagian bawah dek, untuk memastikan awak kapal dapat beroperasi dan bergerak di atas kapal dengan cara yang aman. Perjanjian tersebut menetapkan dalam Bab VII peralatan penyelamatan diri harus disimpan di kapal, termasuk sekoci penyelamatan diri dan rompi pelampung.

Dalam keadaan darurat, Perjanjian menetapkan prosedur yang harus diikuti dan persyaratan alarm darurat, Sijil Darurat, termasuk di mana harus ditempatkan di kapal, dan informasi apa yang harus disertakan. Perjanjian tersebut juga menetapkan kebutuhan untuk pelatihan dan latihan kapal terlantar. Selain itu, Perjanjian ini juga menetapkan tanggung jawab Administrasi Negara bendera untuk mengambil tindakan guna memastikan awak kapal dilatih dengan benar tentang berbagai prosedur darurat sebelum keberangkatan.

Bab IX dari Perjanjian ini merinci persyaratan dalam hal komunikasi radio, pemeliharannya, sumber energi, serta kehadiran personil yang berdedikasi dan memiliki kualifikasi yang bertanggung jawab untuk komunikasi radio di kapal.

Bab terakhir menyajikan peralatan dan pengaturan navigasi kapal, termasuk peralatan persinyalan yang harus dimiliki kapal di atas kapal.

Bagaimana caranya menjadi Pihak dalam Perjanjian Cape Town IMO?

Negara dapat menyampaikan instrumen ratifikasinya kepada Sekretaris Jenderal IMO. Atas permintaan, IMO dapat memberikan bantuan teknis dan hukum dalam proses menuju ratifikasi dan implementasi. Saat meratifikasi Perjanjian, Negara harus menginformasikan jumlah kapal perikanan dengan panjang 24 meter atau lebih yang beroperasi di laut lepas.

Terdapat berbagai sumber informasi tentang cara menghitung jumlah kapal tersebut. Resolusi Komite Keselamatan Maritim IMO² menentukan prosedur, atau jika Negara peratifikasi menjadi Pihak dari Perjanjian Kepatuhan FAO,³ maka Sekretariat FAO dapat memberikan jumlah dimaksud. Jumlah kapal dapat juga tersedia pada basis data Badan Perikanan Regional (RFB), catatan Global Kapal Perikanan, Kapal Pengangkut Bependingin dan Kapal Suplai (Global Record), Sistem Informasi Pengiriman Terpadu Global (GISIS) IMO atau basis data maritim internasional lainnya.

Status: Perjanjian belum berlaku. CTA akan mulai berlaku 12 bulan setelah minimal 22 negara, dengan setidaknya 3.600 kapal perikanan yang beroperasi di laut lepas meratifikasi Perjanjian tersebut.

Pada bulan Oktober 2019, 48 negara menandatangani Deklarasi Torremolinos⁴ secara terbuka menunjukkan tekad mereka untuk meratifikasi Perjanjian Cape Town 2012 sebelum ulang tahun ke 10 pengadopsiannya (11 Oktober 2022), untuk dapat mulai memberlakukan Perjanjian. Sampai saat ini, 14 negara anggota telah meratifikasi Perjanjian tersebut (IMO, 2020).

Materi terkait lainnya

- Teks gabungan dari Perjanjian Cape Town IMO
- Penjelasan Perjanjian Cape Town

Untuk informasi lebih lanjut, hubungi:
fvs@imo.org

² Resolusi Komite Keselamatan Maritim .364 (92), yang terkandung dalam Lampiran 5 dari Perjanjian Cape Town ini menentukan prosedur dan dapat dilihat di sini www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-

³ Nomor tersebut dapat dihitung melalui Catatan Otorisasi Kapal Laut Lepas, tersedia di sini: www.fao.org/figis/vrmf/hsvar/ - bagi negara-negara pihak dalam Perjanjian untuk mempromosikan kepatuhan terhadap konservasi dan pengelolaan internasional tindakan oleh kapal perikanan di laut lepas (FAO Compliance Agreement).

⁴ Teks resolusi tersedia di tautan berikut: www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Events/Documents/Torremolinos%20fishing%20conf/TORREMOLINOS%20DECLARATION.pdf

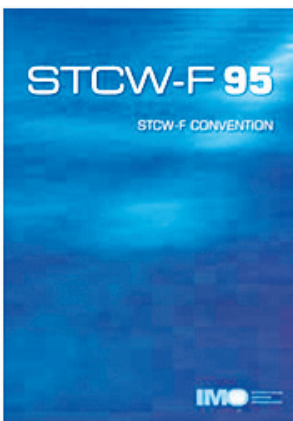




4. Konvensi IMO tentang Pelatihan dan Sertifikasi untuk Personil Kapal Perikanan, 1995 (STCW-F)

Apakah itu?

Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Tugas Jaga untuk Personil Kapal Perikanan (STCW-F), diadopsi oleh IMO pada tahun 1995. Konvensi STCW-F 1995 adalah perjanjian mengikat yang menetapkan sertifikasi dan persyaratan pelatihan minimum bagi awak kapal perikanan di laut dengan tujuan untuk mempromosikan keselamatan kehidupan di laut dan perlindungan lingkungan laut, dengan mempertimbangkan sifat unik dari industri perikanan dan lingkungan kerja perikanan.



Konvensi ini umumnya berlaku untuk personil kapal perikanan di laut dan, khususnya, untuk nakhoda dan perwira di bagian dek kapal perikanan dengan panjang 24 meter ke atas, dan perwira di bagian mesin kapal perikanan yang digerakkan oleh mesin penggerak utama bertenaga 750 kW atau lebih.

Mengapa menjadi Pihak dalam IMO STCW-F ?

Konvensi STCW-F 1995 adalah blok bangunan utama dalam meningkatkan keselamatan kehidupan di laut dengan menetapkan kerangka acuan yang diperlukan untuk memastikan penyediaan personil yang sangat terampil di sektor perikanan. Personil yang lebih terampil dan terlatih akan mengurangi kemungkinan kecelakaan fatal dan oleh karena itu akan mengurangi hilangnya nyawa di laut dan meningkatkan keselamatan umum operasi penangkapan ikan.

Konvensi STCW-F mendukung harmonisasi kualifikasi dengan memperkenalkan tingkat pelatihan minimum untuk setiap orang yang bekerja di kapal perikanan di mana Konvensi ini berlaku. Hal ini, pada gilirannya, memfasilitasi mobilitas bebas pekerja antar negara yang telah meratifikasi dan melaksanakan Konvensi STCW-F dan menciptakan kesempatan yang setara di sektor ini. Di sebagian besar armada perikanan laut lepas (misalnya kapal pukat pelagis, rawai tuna, dan purse seine) persentase pekerja migran telah meningkat pesat selama beberapa dekade terakhir. Baru-baru ini, juga di segmen kapal skala kecil, jumlah pekerja migran meningkat karena, di beberapa negara, sulit untuk menemukan cukup generasi muda yang tertarik untuk bekerja di sektor perikanan. Hambatan bahasa dan tantangan komunikasi terkait di atas kapal membuat semakin penting bahwa semua awak kapal harus telah menerima pelatihan yang tepat dan kompeten untuk melaksanakan pekerjaan mereka, karena ketergantungan pada sesama rekan kerja yang tinggi.

Selain itu, ratifikasi dan penegakan instrumen secara luas akan mengurangi biaya operasi penyelamatan dan pencarian dan biaya administrasi terkait.

Lingkup dan penerapan

Konvensi STCW-F umumnya berlaku untuk personil yang bertugas di kapal perikanan di laut yang berhak mengibarkan bendera suatu Pihak.

Konvensi STCW-F tidak hanya berisi ketentuan wajib untuk sertifikasi nakhoda, perwira, perwira mesin dan operator radio kapal perikanan, tetapi juga berisi ketentuan penting tentang pelatihan keselamatan dasar, yang berlaku untuk semua personil kapal perikanan; dan ketentuan tugas jaga. Suatu Pihak dalam Kontrak dapat



menentukan bahwa ketentuan tertentu (peraturan II/3, II/4 dan II/5 dan persyaratan penggunaan bahasa Inggris) tidak boleh berlaku, seluruhnya atau sebagiannya, untuk personil kapal perikanan yang kurang dari 45 meter, yang beroperasi hanya dari pelabuhannya dan menangkap ikan di perairan yang terbatas.

Isi

Konvensi STCW-F terdiri dari 15 pasal, satu lampiran berisi regulasi teknis, tiga lampiran, dan sembilan resolusi. Konvensi tersebut menetapkan sertifikasi dan persyaratan pelatihan minimum untuk awak kapal perikanan di laut, yang wajib dipenuhi atau dilampai oleh negara. Bab I dari lampiran berisi "Ketentuan Umum", dan Bab II berkaitan dengan "Sertifikasi Nakhoda, Perwira, Perwira mesin dan Operator Radio". Bab III menguraikan persyaratan pelatihan keselamatan dasar untuk semua personil kapal perikanan. Dalam konteks ini, personil kapal perikanan harus, sebelum ditugaskan untuk tugas kapal apa pun, menerima pelatihan atau instruksi dasar dan harus memenuhi standar kompetensi yang sesuai di bidang-bidang berikut:

- teknik bertahan hidup pribadi, termasuk mengenakan rompi pelampung dan, jika diperlukan, pakaian selam;
- pencegahan kebakaran dan pemadaman kebakaran;
- prosedur kedaruratan;
- pertolongan pertama dasar;
- pencegahan pencemaran laut; dan
- pencegahan kecelakaan kapal.

Merupakan tugas Pihak dalam Kontrak untuk menentukan apakah dan, jika demikian, sejauh mana, ketentuan akan berlaku untuk personil kapal perikanan kecil atau personil yang sudah dipekerjakan di kapal perikanan.

Terakhir, Bab IV merinci persyaratan yang harus diperhatikan di atas kapal dalam kaitannya dengan pengawasan navigasi di kapal perikanan (tugas jaga).

Konvensi STCW-F sedang ditinjau secara komprehensif (Maret 2020) oleh Sub-komite IMO untuk Elemen Manusia, Pelatihan dan Tugas Jaga, untuk menyelaraskan standar Konvensi dengan keadaan industri perikanan saat ini, dan untuk menyediakan instrumen yang efektif, yang akan berkontribusi untuk mengatasi tantangan signifikan dari sektor ini. Diharapkan revisi ini dapat memasukkan lebih banyak informasi, termasuk keterkaitan dengan keberlanjutan dan ketentuan Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan (Work in Fishing), dan Kode Perilaku FAO untuk Perikanan yang Bertanggung Jawab (CCRF).

Bagaimana menjadi Pihak di IMO STCW-F?

Negara-negara dapat menjadi Pihak terhadap Konvensi ini dengan menyampaikan instrumen pemberlakuannya kepada Sekretaris Jenderal IMO.

Status: Mulai berlaku pada tanggal 29 September 2012.

Materi terkait lainnya

- Laman web IMO 1995 Konvensi STCW-F 1995
- Dokumen FAO / ILO / IMO untuk Panduan Pelatihan dan Sertifikasi Personil Kapal Perikanan

**Untuk informasi lebih lanjut,
hubungi:** AAmiti@imo.org





5. Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan, 2007 (K188)⁵

Apakah itu?

Dengan tujuan meningkatkan pekerjaan yang layak untuk semua dan memberikan standar global bagi pekerja di sektor perikanan, Konferensi Perburuhan Internasional mengadopsi pada tahun 2007 Konvensi Bekerja di Perikanan (C188). Konvensi ini adalah instrumen hukum internasional utama yang menetapkan standar minimum untuk kondisi kerja dan kehidupan di kapal perikanan. Konvensi tersebut mulai berlaku pada tahun 2017, Konvensi ini dilengkapi dengan Rekomendasi Bekerja di Perikanan (R199), yang memberikan panduan lebih lanjut kepada negara-negara tentang bagaimana menerapkan Konvensi No. 188.

Mengapa menjadi Pihak untuk Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan?

Untuk negara bendera, meratifikasi dan menerapkan C188 akan meningkatkan kondisi kerja dan kehidupan warga negara mereka dan pekerja asing di kapal yang mengibarkan bendera mereka. Untuk negara pantai dan pelabuhan, meratifikasi dan menerapkan C188 akan meningkatkan kondisi hidup dan kerja para ABK perikanan di atas kapal perikanan berbendera asing komersial yang mengunjungi pelabuhan mereka atau yang beroperasi di perairan pantai mereka. Negara Pasar yang meratifikasi Konvensi Bekerja di Perikanan dapat menunjukkan kepada konsumen mereka bahwa ikan yang dijual di pasar mereka telah ditangkap dalam kondisi kerja yang aman dan layak. Ratifikasi dan implementasi C188 yang luas menciptakan lapangan permainan yang setara bagi industri dan dapat mengurangi risiko reputasi terkait dengan kondisi kerja yang tidak layak (termasuk perbudakan).

Peningkatan kesehatan dan keselamatan pelaut perikanan dapat mengakibatkan penurunan biaya terkait dengan kompensasi jika terjadi kecelakaan kerja. Pada saat yang sama, kondisi kerja yang lebih baik akan menghasilkan retensi dan perekrutan pekerja yang lebih baik di industri.

Lingkup dan penerapan

Konvensi ini berlaku untuk semua operasi penangkapan ikan komersial. Ini tidak termasuk penangkapan ikan untuk kebutuhan sehari-hari dan rekreasi.

Konvensi ini berlaku untuk semua jenis kapal atau perahu yang digunakan untuk penangkapan ikan komersial. Persyaratan tambahan yang lebih tinggi disediakan untuk kapal dengan panjang 24 meter ke atas dan untuk kapal yang terus menerus berada di laut selama tiga hari atau lebih. Kapal yang hanya digunakan untuk pengangkutan dan pengolahan ikan biasanya akan dicakup oleh Konvensi Perburuhan Maritim, 2006, sebagaimana telah diamandemen.⁶

Negara peratifikasi harus menunjuk otoritas atau otoritas yang kompeten, menetapkan mekanisme koordinasi di antara otoritas terkait di tingkat nasional dan lokal, sebagaimana mestinya, dan mendefinisikan fungsi serta tanggung jawab mereka sehubungan dengan Konvensi. Mereka harus menetapkan sistem untuk memastikan kepatuhan terhadap persyaratan Konvensi termasuk, jika diperlukan, inspeksi, pelaporan, pemantauan, prosedur pengaduan, hukuman yang sesuai dan tindakan korektif, sesuai dengan hukum atau peraturan nasional. Untuk kapal yang berada di laut selama

⁵ Meskipun bagian ini meringkas isi Konvensi, namun dianjurkan untuk membaca teks lengkapnya sehingga dapat memperoleh pemahaman yang lengkap tentang ruang lingkup dan isinya. ILO telah menghasilkan sejumlah publikasi tentang Konvensi tersebut, yang dapat ditemukan di www.ilo.org/fishing.

⁶ Jika ada keraguan mengenai apakah sebuah kapal sedang melakukan penangkapan ikan komersial, pertanyaan tersebut harus ditentukan oleh otoritas yang berwenang setelah konsultasi.



lebih dari tiga hari, yang panjangnya 24 meter dan lebih atau biasanya berlayar pada jarak yang jauh dari pantai, mereka harus mengeluarkan dokumen yang sah yang menyatakan bahwa kapal telah diinspeksi untuk memenuhi ketentuan Konvensi. Panduan khusus untuk inspeksi negara bendera telah dibuat untuk memandu lebih lanjut negara-negara yang meratifikasi desain sistem inspeksi kondisi kerja dan panduan inspeksi di atas kapal (ILO, 2017). Konvensi ini berlaku untuk semua kapal perikanan komersial yang mengibarkan bendera Negara yang meratifikasi. Konvensi ini juga menerapkan prinsip 'tidak ada perlakuan pilih kasih' yang memastikan bahwa kapal perikanan dari setiap Negara bendera yang belum meratifikasi Konvensi tidak akan menerima perlakuan yang lebih baik dibandingkan dengan kapal perikanan yang mengibarkan bendera Anggota yang telah meratifikasinya. Oleh karena itu, negara pelabuhan yang telah meratifikasi Konvensi ini dapat menginspeksi kapal asing yang berkunjung untuk memastikan kepatuhan terhadap persyaratan Konvensi. Negara Pelabuhan dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memperbaiki kondisi apapun di kapal yang jelas-jelas berbahaya bagi keselamatan atau kesehatan.

Prosedur inspeksi tersebut diatur dalam Panduan untuk pejabat PSC negara pelabuhan (ILO, 2010).

Isi

Konvensi ini terdiri dari sembilan bagian berbeda yang merinci definisi, ketentuan umum dan lebih lanjut menetapkan persyaratan minimum, kondisi layanan, akomodasi dan makanan, perlindungan kesehatan perawatan medis dan jaminan sosial, dan, terakhir, bagian tentang kepatuhan dan penegakan.

Konvensi ini menetapkan bahwa usia minimum untuk bekerja di kapal perikanan adalah 16 tahun, atau 15 tahun untuk orang yang tidak lagi berusia wajib sekolah dan yang terlibat dalam pelatihan kejuruan di bidang perikanan atau melakukan pekerjaan ringan selama liburan sekolah. Ketika otoritas nasional memutuskan bahwa operasi perikanan tertentu terlalu berbahaya maka usia minimum untuk operasi tersebut dapat dinaikkan menjadi 18. Konvensi tersebut menetapkan bahwa tidak ada pelaut perikanan yang boleh bekerja di atas kapal perikanan tanpa sertifikat medis yang sah. Pihak berwenang yang berkompeten harus menetapkan sifat pemeriksaan medis dan bentuk serta isi sertifikat medis. Pengecualian persyaratan untuk pemeriksaan medis dan sertifikat medis dapat diberikan kepada awak kapal yang bekerja di kapal dengan panjang di bawah 24 meter, tidak berada di laut lebih dari tiga hari.

Konvensi ini mensyaratkan bahwa kapal harus diawaki secara memadai dan para awak kapal memiliki waktu istirahat tetap yang cukup lama agar tetap sehat dan aman. Persyaratan lebih lanjut ditetapkan untuk kapal dengan panjang lebih dari 24 meter dan kapal berada di laut lebih dari tiga hari. Awak kapal harus memiliki perjanjian kerja tertulis yang mereka pahami. Pemilik kapal memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap pelaut perikanan memiliki perjanjian kerja tertulis, yang ditandatangani oleh awak kapal dan pemilik kapal perikanan atau perwakilan resmi dari pemilik kapal. Setiap kapal harus membawa daftar awak kapal dengan rincian para awak kapal. Salinan daftar tersebut harus diberikan kepada orang yang ditunjuk di darat sebelum, atau segera setelah, kapal meninggalkan pelabuhan.

Awak kapal yang dibayar akan menerima pembayaran bulanan atau tetap. Mereka memiliki sarana untuk mengirimkan semua atau sebagian dari pembayaran yang mereka terima, termasuk uang muka, kepada keluarga mereka tanpa pungutan biaya. Konvensi ini mensyaratkan para awak kapal untuk dipulangkan ketika perjanjian kerja mereka berakhir, atau karena alasan lain yang ditentukan, dan bahwa biaya repatriasi akan ditanggung oleh pemilik kapal perikanan dan, jika pemiliknya tidak mampu, maka negara bendera yang menanggung.

Kapal perikanan harus membawa peralatan medis dan perbekalan dan memiliki setidaknya satu awak di kapal yang memiliki pengetahuan untuk menggunakan peralatan medis dan perbekalan kapal. Kapal perikanan harus dilengkapi dengan komunikasi radio atau satelit dengan orang atau layanan di darat yang dapat memberikan saran medis. Awak kapal memiliki hak untuk dibawa ke darat pada waktu yang tepat untuk mendapatkan perawatan medis jika menderita cedera atau penyakit serius. Untuk mencegah dan mengurangi risiko kecelakaan kerja, awak kapal mendapatkan pelatihan, dan penilaian risiko harus dilakukan. Jika menderita sakit, mengalami kecelakaan atau cedera yang berhubungan dengan pekerjaan, awak kapal harus memiliki akses ke perawatan medis, dan kompensasi, yang dapat dijamin melalui suatu sistem sebagai kewajiban pemilik kapal perikanan atau asuransi wajib, kompensasi pekerja atau skema lainnya. Jika perundang-undangan nasional tidak memberikan sistem perlindungan bagi awak kapal, tanggung jawab tetap berada pada pemilik kapal perikanan sampai awak kapal tersebut dipulangkan.



Untuk memperluas cakupan ratifikasi negara dan dengan mempertimbangkan tahapan perkembangan yang berbeda, C188 berisi berbagai klausul yang fleksibel, termasuk untuk ketentuan tertentu kemungkinan implementasi progresif.

Bagaimana menjadi Pihak pada Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan?

Negara dapat menyampaikan instrumen ratifikasi kepada Direktur Jenderal ILO. Negara-negara yang sedang mempertimbangkan ratifikasi dapat mempertimbangkan:

1. melakukan analisis hukum nasional, peraturan atau tindakan lain dibandingkan dengan ketentuan Konvensi, untuk mengidentifikasi kesenjangan yang harus ditutup;
2. melakukan validasi nasional atas analisis kesenjangan, termasuk mengidentifikasi perubahan yang diperlukan pada hukum dan peraturan nasional;
3. membentuk mekanisme untuk berkoordinasi antara kementerian terkait, lembaga di tingkat nasional untuk mendukung pelaksanaan Konvensi;
4. membangun kapasitas penegakan hukum.

Status: Mulai berlaku pada 16 November 2017.

Materi terkait lainnya

- Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan tahun 2007, 188 (No. 188).
- Rekomendasi Bekerja di Perikanan 2007, 199 (No. 199).
- Panduan ILO tentang inspeksi kondisi kerja dan kehidupan di kapal perikanan.
- Panduan ILO untuk pejabat PSC negara pelabuhan yang melakukan inspeksi di bawah naungan Konvensi Bekerja di Perikanan, 2007 (No. 188).
- Klausul fleksibilitas dari Konvensi Bekerja di Perikanan, 2007.
- Pedoman untuk melakukan analisis komparatif dari Konvensi Bekerja di Perikanan, 2007 (No. 188) dan undang-undang nasional, peraturan atau tindakan lain.

Untuk informasi lebih lanjut, hubungi: wagner@ilo.org



© FAO/R. Lee





© K. Isman

6. Perjanjian FAO 2009 tentang Tindakan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi dan Menghapus Penangkapan Ikan Ilegal, Tidak Dilaporkan dan Tidak Diatur (PSMA)

Apakah itu?

Perjanjian tentang Tindakan Negara Pelabuhan (PSMA) adalah instrumen internasional pertama yang mengikat yang bertujuan khusus untuk mencegah, menghalangi dan menghapus penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur (IUU). Tujuan utamanya adalah untuk mencegah kapal-kapal yang terlibat dalam



penangkapan ikan IUU menggunakan pelabuhan dan m e n d a r t k a n hasil tangkapan mereka. Perjanjian ini melengkapi instrumen dan perangkat lain, dan merupakan bagian dari kerangka kerja internasional dari instrumen perikanan internasional yang mengikat secara hukum dan sukarela yang bertujuan untuk

memastikan konservasi jangka panjang dan penggunaan berkelanjutan sumber daya laut dan ekosistem laut.

Mengapa harus menjadi Pihak PSMA ?

Hilangnya pendapatan global yang disebabkan oleh penangkapan ikan IUU diperkirakan antara USD 10 miliar sampai USD 23 miliar per tahun. Kegiatan destruktif ini menimbulkan ancaman serius bagi konservasi jangka panjang sumber daya hayati laut, dan berdampak serius pada ketahanan pangan, lapangan kerja, dan ekonomi lokal.

Penerapan PSMA adalah cara yang hemat biaya, murah dan aman untuk mencegah penangkapan ikan IUU, dengan mencegah kapal yang dicurigai sebagai penangkap ikan IUU untuk menggunakan layanan pelabuhan dan mendaratkan hasil tangkapannya. Hal ini, pada gilirannya, menghentikan produk perikanan yang berasal dari penangkapan ikan IUU untuk mencapai bisa pasar dan oleh karena itu, mengurangi insentif bagi kapal perikanan IUU untuk beroperasi. Penerapan PSMA juga mengurangi biaya pemantauan di laut dan menyelaraskan secara global langkah-langkah kontrol negara pelabuhan untuk kapal perikanan asing. Potensi PSMA meningkat karena semakin banyak negara yang mematuhi, dan secara efektif menerapkan, Perjanjian ini, karena kapal berlabel IUU fishing akan memiliki pilihan pelabuhan yang semakin sedikit untuk dapat mendaratkan dan menjual hasil tangkapan mereka.

Lingkup dan penerapan

PSMA menetapkan seperangkat langkah standar minimum untuk diterapkan Para Pihak ketika kapal asing berusaha masuk ke pelabuhan mereka, atau saat mereka berada di pelabuhan mereka.

Penerapan PSMA dapat mengakibatkan penolakan masuk ke pelabuhan, penolakan penggunaan layanan pelabuhan dan deteksi kegiatan perikanan IUU dalam situasi di mana terdapat bukti yang jelas tentang penangkapan ikan IUU atau kegiatan terkait.

Penerapan PSMA dapat menyebabkan penahanan atau penyitaan hasil tangkapan, proses pidana, perdata atau administratif dan kerja sama dengan negara bendera dan organisasi pengelolaan perikanan regional (RFMO) dalam tindakan penegakan dan penjeratan.



Selain itu, penerapan PSMA dapat mengarah pada inspeksi pelabuhan yang terkoordinasi dengan lebih baik dengan integrasi inspeksi terkait perikanan dengan sistem kontrol Negara Pelabuhan yang lebih luas (FAO, 2009).

Hal ini dapat memberikan kesempatan untuk sistem kontrol yang terkoordinasi dan terintegrasi pada kesehatan, keamanan, polusi, keselamatan dan subjek kriminal transnasional yang mungkin melibatkan kapal perikanan. Penerapan Perjanjian mengecualikan kapal-kapal dari negara-negara tetangga yang terlibat dalam penangkapan ikan skala kecil, asalkan Negara bendera bekerja sama dan kapal-kapal tersebut diyakini tidak terlibat dalam penangkapan ikan IUU.

Isi

PSMA berisi persyaratan minimum bagi Para Pihak untuk diterapkan sebelum mengizinkan kapal masuk ke pelabuhan, prosedur yang harus diikuti untuk masuk ke pelabuhan dan penggunaan fasilitas pelabuhan, serta prosedur untuk melakukan inspeksi dan mengkomunikasikan hasil inspeksi. Perjanjian tersebut juga memuat ketentuan tentang peran negara bendera, tentang persyaratan khusus negara berkembang dan penyelesaian perselisihan.

Jika izin masuk ke pelabuhan telah diberikan berdasarkan informasi yang disampaikan oleh kapal, dan sebelum inspeksi, penggunaan pelabuhan dapat ditolak dalam keadaan tertentu. Ini termasuk, misalnya, menemukan kapal yang tidak memiliki otorisasi yang sah dan yang masih berlaku oleh Negara Bendera atau Negara Pantai. Suatu Pihak juga dapat menolak penggunaan pelabuhan, jika terdapat bukti yang jelas bahwa ikan di atas kapal diambil dengan cara yang bertentangan dengan persyaratan oleh Negara pantai. Lebih lanjut, penggunaan pelabuhan dapat ditolak jika Negara Bendera tidak mengkonfirmasi kepada Negara Pelabuhan dalam waktu yang wajar bahwa ikan di atas kapal diambil sesuai dengan persyaratan dari organisasi pengelolaan perikanan regional.

Jika inspeksi dilakukan, mereka harus mengikuti prosedur yang disepakati dan formulir laporan inspeksi yang disediakan harus dilengkapi. Panduan untuk pelatihan inspektur juga disediakan di bawah Perjanjian ini.

Apabila kapal dilarang menggunakan pelabuhan, dilarang menggunakan jasa kepelabuhanan, seperti pengisian bahan bakar dan pengisian perbekalan,

pemeliharaan dan perbaikan kapal, maupun mendaratkan, memindahkan ikan kemasan atau olahan yang belum pernah didaratkan sebelumnya.

Perjanjian ini menyerukan komunikasi dan kerja sama di tingkat nasional dan regional. Di tingkat nasional, PSMA membutuhkan integrasi dan koordinasi langkah-langkah negara pelabuhan ke dalam sistem yang lebih luas dari kontrol pelabuhan dan langkah-langkah lain untuk mencegah penangkapan ikan IUU, serta pertukaran informasi antara badan-badan nasional dan koordinasi kegiatan implementasi. Protokol disediakan untuk kerja sama dan pertukaran informasi antara Para Pihak dan dengan organisasi internasional dan regional yang relevan, seperti RFMO.

Para pihak harus menentukan tingkat inspeksi kapal tahunan yang memadai dan menetapkan prioritas kapal mana yang akan diperiksa. Banyak Pihak telah melakukannya melalui RFMO. Inspektur harus menjalankan fungsinya sesuai dengan standar yang disepakati dan harus diizinkan untuk mengakses dan memeriksa semua bukti yang relevan. Laporan inspeksi harus memasukkan informasi standar dan dikirimkan ke Pihak terkait termasuk Negara terkait, RFMO dan FAO.

PSMA mewajibkan negara bendera untuk memastikan bahwa:

- kapal mereka bekerja sama dengan negara pelabuhan selama inspeksi;
- mendorong kapal mereka untuk menggunakan pelabuhan Negara yang mematuhi Perjanjian ini;
- menyelidiki dan mengambil tindakan penegakan hukum di mana telah ditetapkan bukti penangkapan ikan IUU atau kegiatan terkait, dan;
- melaporkan tindakan yang diambil terhadap kapal berbendera mereka yang diduga melakukan kegiatan penangkapan ikan IUU.

Persyaratan negara berkembang diakui dan ketentuan untuk bantuan teknis dan keuangan dibuat, termasuk pembentukan dana untuk mendukung pengembangan dan peningkatan kapasitas dan kegiatan monitoring, pengendalian, pemantauan serta kepatuhan yang relevan.

Bagaimana menjadi Pihak di PSMA?

Negara dan organisasi integrasi ekonomi didorong untuk menjadi Pihak PSMA. Jika suatu negara adalah penandatanganan PSMA, negara tersebut dapat



menyampaikan instrumen ratifikasi, penerimaan atau persetujuan kepada Direktur Jenderal FAO. Jika negara tidak menandatangani PSMA, mereka dapat menyampaikan instrumen asli penerimaan kepada Direktur Jenderal FAO.

Status: Mulai berlaku pada 5 Juni 2016.

Materi terkait lainnya

- Teks Perjanjian FAO 2009 tentang Tindakan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi dan Menghapus Penangkapan Ikan Secara Ilegal, Tidak Dilaporkan dan Tidak Diatur (PSMA).
- Catatan Global Kapal Perikanan, Kapal Angkut Berpendingin dan Kapal Suplai.
- Status Pihak PSMA.
- Kerangka hukum yang relevan dan melengkapi PSMA.

**Untuk informasi lebih lanjut,
hubungi:** PSMA-support@fao.org



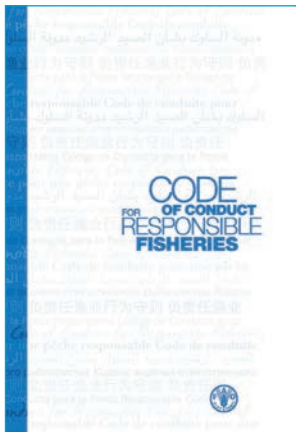
© FAO/R. Lee





7. Instrumen sukarela FAO-ILO-IMO tentang keselamatan di laut

FAO, ILO dan IMO mengembangkan beberapa instrumen, bersifat sukarela, untuk mempromosikan keselamatan kapal perikanan dan pelaut perikanan. Beberapa dari instrumen ini dirangkum di sini.



Kode Perilaku untuk Perikanan yang Bertanggung Jawab (CCRF), 1995.

CCRF menetapkan prinsip dan standar perilaku internasional untuk praktik penangkapan ikan yang bertanggung jawab dan pengembangan akuakultur. Ini berfungsi sebagai acuan untuk upaya nasional dan internasional, termasuk untuk kebijakan dan kerangka acuan kelembagaan dan instrumen, untuk memastikan pemanfaatan berkelanjutan dari sumber daya hayati perairan yang selaras dengan lingkungan. Ini mencakup ketentuan tentang tugas semua negara, negara bendera, negara pelabuhan dan negara pasar, dan peran RFMO. Pasal 8 (operasi penangkapan ikan) dari CCRF memberikan prinsip-prinsip praktik penangkapan ikan yang bertanggung jawab. Pasal tersebut mencakup tugas negara untuk memastikan bahwa operasi penangkapan ikan dilakukan secara bertanggung jawab, termasuk aspek-aspek yang terkait dengan keselamatan di laut, jaminan sosial dan pekerjaan yang layak di perikanan, teknologi penangkapan ikan dan keuangan dan asuransi perikanan.

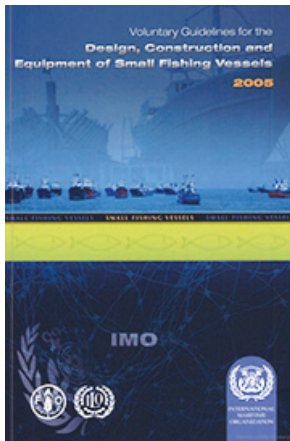


Kode Keselamatan Awak Kapal dan Kapal Perikanan, 2005.

Kode Keselamatan adalah buku panduan dua bagian yang merekomendasikan “praktik keselamatan dan kesehatan bagi awak kapal (Bagian A)” dan “persyaratan keselamatan dan kesehatan untuk konstruksi dan peralatan kapal perikanan (Bagian B)”.

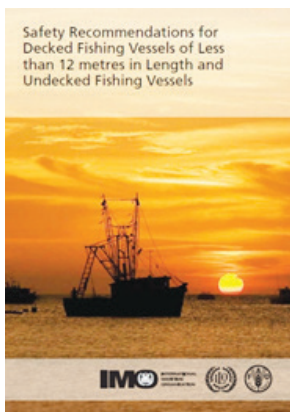
Bagian A memberikan rincian tentang tugas dan tanggung jawab pihak berwenang yang kompeten, nakhoda dan awak kapal, informasi tentang pendidikan pelaut perikanan, pelatihan dan kesadaran keselamatan, dan tentang perawatan kesehatan dan medis di industri penangkapan ikan. Ini berlaku untuk kapal perikanan dari semua ukuran dan termasuk bagian khusus untuk kapal yang tidak ber-dek dan kapal berlekuk dengan panjang kurang dari 12 m. Bagian B memberikan informasi kepada pembuat dan pemilik kapal tentang desain, konstruksi dan peralatan kapal perikanan, dengan maksud untuk mempromosikan keselamatan kapal perikanan serta keselamatan dan kesehatan awak kapalnya. Bagian B hanya berlaku untuk kapal perikanan dengan panjang 24 meter atau lebih. Kode Keselamatan dapat menjadi panduan yang berguna bagi mereka yang berkepentingan dengan pengembangan hukum dan peraturan nasional tentang keselamatan kapal perikanan dan pelaut perikanan.





Panduan Sukarela untuk Desain, Konstruksi dan Peralatan Kapal Perikanan Kecil, 2005.

Tujuan dari Panduan ini adalah untuk memberikan panduan umum tentang praktik yang aman untuk desain, konstruksi, dan peralatan kapal perikanan dengan panjang antara 12 sampai 24 m. Pedoman tersebut mencakup bagian tentang konstruksi, stabilitas, permesinan, perlindungan kebakaran, perlindungan awak kapal, peralatan penyelamat, prosedur darurat, komunikasi radio, peralatan navigasi, dan akomodasi awak kapal.



Rekomendasi Keselamatan untuk Kapal Perikanan ber-dek dengan Panjang Kurang dari 12 meter dan Kapal Perikanan yang Tidak ber-Dek, 2012.

Rekomendasi tersebut memberikan informasi tentang desain, konstruksi, peralatan, pelatihan dan perlindungan awak kapal perikanan kecil dengan tujuan untuk mempromosikan keselamatan kapal dan keselamatan serta kesehatan awak kapal.

Ketentuan ini berlaku untuk kapal berdek yang panjangnya kurang dari 12 m dan kapal tanpa awak yang dimaksudkan untuk beroperasi di laut, serta di lautan, sungai, danau dan bendungan, atau di perairan mana pun. Aspek yang tercakup dalam rekomendasi praktis ini adalah: konstruksi kapal, stabilitas dan kelaikan laut, instalasi mesin dan listrik, proteksi kebakaran dan pemadaman kebakaran, perlindungan awak kapal, peralatan penyelamat jiwa, prosedur darurat dan pelatihan keselamatan, komunikasi radio, peralatan navigasi, akomodasi awak, dan pengawakan, pelatihan dan pengembangan kompetensi.



Panduan Penerapan pada Bagian B Kode, Panduan Sukarela dan Rekomendasi Keselamatan, 2014.

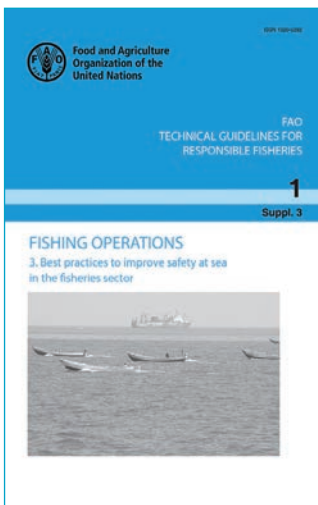
Pedoman ini bertujuan untuk membantu kementerian kelautan, ketenagakerjaan dan perikanan (dan kementerian pemerintah terkait lainnya) dalam penerapan tiga instrumen FAO / ILO / IMO tentang desain, konstruksi dan peralatan kapal perikanan dari semua jenis dan ukuran.

Panduan tersebut mencakup persyaratan hukum, administratif, strategis dan operasional dari keselamatan, pengembangan kapasitas, pelatihan awak kapal, dan penegakan peraturan. Pedoman ini memberikan informasi dasar untuk meningkatkan pemahaman tentang ketentuan teknis dan terminologi instrumen. Panduan Penerapan ini menunjukkan di mana dapat menemukan informasi dalam instrumen IMO / ILO / FAO dan memberikan contoh yang berguna.





© K. Isman



Panduan Teknis untuk Perikanan yang Bertanggung Jawab: Operasi penangkapan ikan: Praktik Terbaik untuk meningkatkan keselamatan di laut di sektor perikanan, 2015.

Panduan Teknis ini mendukung otoritas yang berwenang untuk mengembangkan dan menerapkan strategi dalam meningkatkan keselamatan, kesehatan, dan kondisi kerja dalam operasi perikanan. Pedoman mencakup pokok-pokok berikut. Pengumpulan dan analisis data dan informasi untuk meningkatkan keselamatan, inventarisasi sektor perikanan nasional (survei dasar — dengan fokus pada sumber daya manusia — untuk memahami penyebab kecelakaan di laut), masalah, solusi, pengembangan strategi keselamatan, dan memberikan saran tentang cara mengelola perubahan.



© FAO/R. Lee





8. Kesimpulan

Perikanan secara luas dianggap sebagai salah satu pekerjaan paling berbahaya di dunia, yang tercermin dari puluhan ribu kecelakaan dan kematian pelaut perikanan setiap tahunnya. Selama beberapa dekade terakhir, Keanggotaan IMO, ILO dan FAO mengembangkan kerangka kerja instrumen perikanan internasional untuk meningkatkan keselamatan dan kondisi kerja dan kehidupan di sektor perikanan dan mengurangi jumlah kecelakaan dan kematian di sektor ini.

Instrumen sukarela telah dikembangkan dan digunakan secara aktif oleh banyak negara dan pemangku kepentingan di sektor perikanan. Dalam beberapa tahun terakhir, kerangka kerja yang mengikat secara hukum internasional tentang keselamatan perikanan dan kondisi kerja yang layak dilengkapi dengan Konvensi ILO Bekerja di Perikanan (No. 188), Perjanjian Tindakan Negara Pelabuhan FAO (PSMA) dan Perjanjian Cape Town IMO, yang diharapkan akan dapat segera berlaku.

Jumlah negara yang meratifikasi dan menerapkan instrumen yang mengikat secara internasional ini semakin meningkat. Namun, agar dapat menjadi alat yang benar-benar efektif untuk meningkatkan keselamatan perikanan dan kondisi kerja, penting agar standar dan persyaratan minimum dari instrumen internasional ini diadopsi seluas mungkin. Oleh karena

itu, IMO, ILO dan FAO terus mempromosikan, bersama dengan Negara Anggota mereka, kerangka instrumen internasional ini, dan mendorong semua Negara untuk meratifikasi dan menerapkan instrumen yang dinegosiasikan secara internasional ini.

IMO, ILO dan FAO bersama-sama mendukung ratifikasi dan implementasi instrumen internasional ini, misalnya melalui pertukaran informasi tentang kontrol negara pelabuhan untuk meningkatkan keselamatan, kondisi kerja dan kehidupan, dan mengurangi penangkapan ikan IUU, peningkatan kapasitas melalui seminar regional dan seminar teknis regional tentang keselamatan, Penangkapan ikan IUU dan pekerjaan yang layak di Asia, Samudera Hindia Barat Daya dan Afrika Barat, dan Kelompok Kerja Gabungan FAO / ILO / IMO tentang penangkapan ikan IUU dan hal-hal terkait (JWG). Dana bantuan, bantuan teknis dan hukum serta peningkatan kapasitas tersedia bagi Negara-negara yang meratifikasi instrumen internasional yang dipromosikan dalam brosur ini, untuk mendukung pelaksanaan dan penegakannya.

Mari bergabung untuk membentuk sektor perikanan masa depan dan meningkatkan keselamatan dan pekerjaan yang layak di perikanan, melalui penerapan standar internasional.





9. Lampiran

Daftar negara dalam urutan abjad yang telah meratifikasi CTA, STCW-F, C188 dan PSMA

CTA	Afrika Selatan, Belanda, Belgia, Denmark, Finlandia, Islandia, Jerman, Kepulauan Cook, Kongo, Kroasia, Norwegia, Peru, Prancis, Saint Kitts dan Nevis, Sao Tome dan Principe dan Spanyol.
STCW-F	Afrika Selatan, Baru, Belanda, Belgia, Denmark, Federasi Rusia, Gambia, Islandia, Indonesia, Kanada, Kiribati, Kongo, Latvia, Lithuania, Maroko, Mauritania, Namibia, Nauru, Norwegia, Polandia, Portugal, Prancis, Republik Arab Suriah, Rumania, Saint Lucia, Selandia Palau, Sierra Leone, Spanyol, Tunisia, Uganda, Ukraina dan Uruguay.
K188	Afrika Selatan, Angola, Argentina, Belanda, Bosnia dan Herzegovina, Denmark, Estonia, Irlandia Utara, Kerajaan Inggris Raya, Kongo, Lituania, Maroko, Namibia, Norwegia, Polandia, Portugal, Prancis, Senegal dan Thailand.
PSMA	Albania, Afrika Selatan, Amerika Serikat, Australia, Bahama, Bangladesh, Barbados, Cabo Verde, Chili, Denmark (sehubungan dengan Greenland dan Kepulauan Faroe - Anggota Asosiasi), Djibouti, Dominika, Ekuador, Federasi Rusia, Fiji, Filipina, Gabon, Gambia, Ghana, Grenada, Guinea, Guyana, Irlandia Utara, Islandia, Indonesia, Jepang, Kamboja, Kanada, Kenya, Kerajaan Inggris Raya, Kosta Rika, Kuba, Liberia, Libya, Madagaskar, Maladewa, Mauritania, Mauritius, Montenegro, Mozambik, Myanmar, Namibia, Norwegia, Oman, Palau, Panama, Pantai Gading, Peru, Prancis, Republik Korea, Saint Kitts dan Nevis, Saint Vincent dan Grenadines, Sao Tome dan Principe, Selandia Baru, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, Sri Lanka, Sudan, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad dan Tobago, Turki, Uni Eropa (Organisasi Anggota), Uruguay, Vanuatu dan Viet Nam.

*Status per 1 juni 2021





© J. Bae

10. Referensi

- FAO.** 2016. *Perjanjian tentang Tindakan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi, dan Menghapuskan Penangkapan Ikan Secara Ilegal, Tidak Dilaporkan dan Tidak Diatur. Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada* [en ligne]. \[Accès le 13^{er} Mungkin^a 2020] www.fao.org/3/a-i5469t.pdf
- OIT.** 2010. *Panduan bagi pejabat PSC Negara Pelabuhan yang melaksanakan inspeksi berdasarkan Konvensi Bekerja di Perikanan, 2007 (No.188)* \ [online]. \ [Dikutip 13 Mungkin 2020] www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_177245/lang-en/index.htm
- OIT.** 2017. *Panduan tentang inspeksi kondisi kerja dan kehidupan di kapal penangkap ikan* [online]. \ [Dikutip 13 Mungkin] www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_428592/lang-en/index.htm
- OMI.** 2020. *Status Perjanjian IMO* \ [online]. \ [Dikutip 13 Mungkin 2020] www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx
- PEW.** 2019. *Penjelasan Perjanjian Cape Town.* \ [on line]. \ [Dikutip 13 Mungkin] www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/ctaexplained_brief.pdf





Brosur yang disiapkan oleh IMO, ILO dan FAO ini bertujuan untuk memberikan panduan kepada pembuat kebijakan dan keputusan serta pemangku kepentingan lainnya di sektor perikanan, kelautan, dan ketenagakerjaan serta mendorong ratifikasi dan implementasi instrumen internasional berikut yang mengikat secara hukum:

- Perjanjian Cape Town IMO (CTA), 2012
- Konvensi Internasional IMO tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Tugas Jaga untuk Personil Kapal Perikanan (STCW-F), 1995
- Konvensi ILO Bekerja di Perikanan (No.188), 2007
- Perjanjian FAO tentang Langkah-Langkah Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi dan Menghapus Penangkapan Ikan Ilegal, Tidak Dilaporkan dan Tidak Diatur (PSMA), 2009.

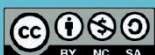
Kontak:

Fisheries – Natural Resources and Sustainable Production

E-mail : fishing-safety@fao.org

Situs Web : www.fao.org/fishing-safety/en/

Organisasi Pangan dan Pertanian Perserikatan Bangsa-Bangsa
Viale delle Terme di Caracalla
00153 Roma, Italia



Some rights reserved. This work is available under a [CC BY-NC-SA 3.0 IGO](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/) licence

