

## KEBIJAKAN INTERNASIONAL MENGENAI KESELAMATAN NELAYAN (*International Safety Policy on Fishermen*)

Oleh:

Fis Purwangka<sup>1\*</sup>, Sugeng Hari Wisudo<sup>1</sup>, Budhi Hascaryo Iskandar<sup>1</sup>, John Haluan<sup>1</sup>

Diterima: 5 Desember 2012; Disetujui: 1 Februari 2013

### ABSTRACT

*Fishing vessels, fishing gear and fishing are the three factors that support the success of a fishing operation. Fishing activity, especially in the sea is a high risk activity. Factor of safety of the ship and the fishing is a priority to support the success of an arrest operation. According to the IMO, 80% of accidents are caused by human error (human error) and the majority of these errors can be attributed to lack of management that creates the pre-conditions for the occurrence of accidents. International policy is based on mutual consent and agreement of member countries who joined in it, so it becomes an obligation for each member state to implement it. Study conducted in this research is mengidentifikasi international policies relating to the safety of fishermen. The method used in this research is a case study. The data were obtained by literature, namely data collection in the form document library or study rules related to materials research. The documents obtained from the relevant international organizations, such as IMO, ILO and FAO who have an interest in the safety of fishermen, as well as search through the internet sites related. Today, at an international level, there has been an international agency or organization that regulates the safety of shipping. Shipping safety intended by the agency include the safety of fishermen and fishing boats are used. The institution in question is the IMO, ILO and FAO. Each institution involved, have restrictions in accordance with the scope of their respective organizations. The policies were issued, clearly has set about the safety of fishermen and fishing vessels, while imlementasi conducted in member countries is still lacking. Existing international policy can not be implemented prior to the regional agreement on it.*

**Keywords:** *safety policy, safety on fishermen*

### ABSTRAK

Kapal ikan, alat tangkap ikan dan nelayan merupakan tiga faktor yang mendukung keberhasilan suatu operasi penangkapan ikan. Aktivitas menangkap ikan, terutama di laut merupakan kegiatan yang beresiko tinggi. Faktor keselamatan kapal maupun nelayan merupakan hal yang utama untuk menunjang kesuksesan suatu operasi penangkapan. Menurut IMO, 80% dari kecelakaan, disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) dan sebagian besar kesalahan ini dapat dihubungkan dengan kekurangan manajemen yang menciptakan pra-kondisi untuk terjadinya kecelakaan. Kebijakan internasional dibuat berdasarkan persetujuan dan kesepakatan bersama negara-negara anggota yang tergabung didalamnya, sehingga menjadi kewajiban untuk setiap negara anggota melaksanakannya. Telaah yang dilakukan pada penelitian ini adalah mengidentifikasi kebijakan internasional yang berhubungan dengan

---

<sup>1</sup>Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, FPIK, IPB

\*Korespondensi: fis\_tli@yahoo.com

keselamatan nelayan. Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Data tersebut diperoleh dengan cara studi pustaka, yaitu melakukan pengumpulan data pustaka atau telaah dokumen berupa aturan yang terkait dengan materi penelitian. Dokumen tersebut didapatkan dari lembaga internasional yang terkait, antara lain IMO, ILO dan FAO yang mempunyai kepentingan pada keselamatan nelayan, serta penelusuran melalui situs-situs internet yang terkait. Saat ini, pada tingkat internasional, telah ada lembaga atau organisasi internasional yang mengatur tentang keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran yang dimaksud oleh lembaga tersebut mencakup keselamatan nelayan dan kapal ikan yang digunakan. Lembaga yang dimaksud adalah IMO, ILO dan FAO. Setiap lembaga yang terlibat, mempunyai batasan-batasan sesuai dengan cakupan organisasi masing-masing. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan, secara jelas telah mengatur tentang keselamatan nelayan dan kapal ikan, sedangkan implementasi yang dilakukan pada negara-negara anggotanya tersebut masih kurang. Kebijakan internasional yang ada belum dapat diimplementasikan sebelum dilakukan kesepakatan pada regional tersebut.

**Kata kunci:** kebijakan keselamatan, keselamatan nelayan

## PENDAHULUAN

Kapal ikan, alat tangkap ikan dan nelayan merupakan tiga faktor yang mendukung keberhasilan suatu operasi penangkapan ikan. Aktivitas menangkap ikan, terutama di laut merupakan kegiatan yang beresiko tinggi (Grainger, 1993). Faktor keselamatan kapal maupun nelayan merupakan hal yang utama untuk menunjang kesuksesan suatu operasi penangkapan.

Masalah keselamatan kapal dan nelayan merupakan hal yang menjadi perhatian dunia. Telah banyak kebijakan-kebijakan internasional yang berkenaan dengan keselamatan di laut. Menurut IMO, 80% dari kecelakaan, disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) dan sebagian besar kesalahan ini dapat dihubungkan dengan kekurangan manajemen yang menciptakan pra-kondisi untuk terjadinya kecelakaan (Michel Blanc, 2006).

Kebijakan internasional dibuat berdasarkan persetujuan dan kesepakatan bersama negara-negara anggota yang tergabung didalamnya, sehingga menjadi kewajiban untuk setiap negara anggota melaksanakannya. Dalam melakukan pengkajian keselamatan nelayan, banyak hal yang perlu diketahui dan diperhatikan, yaitu kebijakan internasional yang ada. Kebijakan internasional yang ada diantaranya adalah konvensi-konvensi internasional yang berhubungan dengan keselamatan, baik secara langsung maupun tidak langsung yang berhubungan dengan keselamatan sumberdaya manusianya maupun keselamatan kapal ikan yang digunakan. Pengkajian kebijakan internasional perlu dilakukan, karena secara teknis kebijakan internasional menjadi salah satu masukan atau bahan pertimbangan dalam merumuskan suatu kebijakan yang berhubungan dengan nelayan dan kapal ikan dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayarannya.

Telaah yang dilakukan pada penelitian ini adalah mengidentifikasi kebijakan internasional yang berhubungan dengan keselamatan nelayan.

## METODE PENELITIAN

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Data yang dikumpulkan berupa aturan-aturan yang terkait dengan keselamatan kerja nelayan. Data tersebut diperoleh dengan cara studi pustaka, yaitu melakukan pengumpulan data pustaka atau telaah dokumen berupa aturan yang terkait dengan materi penelitian. Dokumen tersebut didapatkan dari lembaga internasional yang terkait, antara lain IMO, ILO dan FAO yang mempunyai

kepentingan pada keselamatan nelayan, serta penelusuran melalui situs-situs internet yang terkait.

Obyek penelitian ini berupa kebijakan internasional yang berkaitan dengan keselamatan nelayan. Kebijakan internasional yang dimaksud meliputi perjanjian-perjanjian atau ketentuan-ketentuan internasional yang ada. Data yang diperoleh dianalisis secara deskriptif, dengan menggunakan pendekatan kualitatif.

Analisis data dilakukan secara deskriptif dengan metode kualitatif menggunakan analisis isi yaitu dengan melakukan pengumpulan data pustaka atau dokumen berupa kebijakan-kebijakan internasional, baik yang berupa konvensi maupun pedoman yang berkaitan dengan keselamatan nelayan, antara lain yang dikeluarkan oleh IMO, ILO dan FAO, serta pedoman atau petunjuk yang mengatur keselamatan nelayan di laut.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Saat ini, pada tingkat internasional, telah ada lembaga atau organisasi internasional yang mengatur tentang keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran yang dimaksud oleh lembaga tersebut mencakup keselamatan nelayan dan kapal ikan yang digunakan. Lembaga yang dimaksud adalah IMO, ILO dan FAO. Setiap lembaga yang terlibat, mempunyai batasan-batasan sesuai dengan cakupan organisasi masing-masing.

IMO merupakan lembaga yang mengatur tentang keselamatan jiwa di laut, kapal, peralatan, serta perlengkapan pendukungnya. Organisasi yang menangani secara khusus tentang keselamatan maritim adalah IMO. Sebagai lembaga internasional, IMO mengembangkan dan menetapkan aturan-aturan tentang transportasi laut dan keselamatan maritim. ILO mengatur tenaga kerja dalam industri perikanan, sedangkan FAO mengatur tentang perikanan secara umum.

.Konvensi-konvensi IMO merupakan penjabaran dari peraturan-peraturan yang berhubungan dengan keselamatan maritim termasuk didalamnya keselamatan nelayan dan kapal ikan. Indonesia sebagai anggota IMO juga telah berpartisipasi dengan meratifikasi beberapa konvensi IMO tersebut di bidang keselamatan maritim. Dalam persyaratan keselamatan termasuk didalamnya keselamatan nelayan dan kapal-kapal ikan yang berlayar di perairan internasional, maupun pengawasan terhadap kapal-kapal yang ada di perairan/pelabuhan Indonesia, pada prinsipnya yang diterapkan mengacu pada perangkat peraturan yang dihasilkan oleh IMO baik dalam bentuk konvensi maupun pedoman.

Hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan kapal penangkap ikan telah didiskusikan sejak FAO didirikan pada tahun 1945. FAO telah bekerja sama dengan ILO dan IMO dalam mengembangkan standar keselamatan tersebut.

Standar keselamatan internasional untuk kapal-kapal nelayan yang sudah ada adalah Protokol Torremolinos 1993, *Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels*/Panduan Keselamatan untuk Nelayan dan Kapal Perikanan FAO/ILO/IMO 2005, dan *Voluntary Guidelines for The Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels*/Pedoman Sukarela untuk Konstruksi, Desain dan Peralatan Kapal Perikanan ukuran Kecil FAO/ILO/IMO 2005.

Protokol Torremolinos 1993, berkaitan dengan Konvensi Internasional Torremolinos untuk Keselamatan Kapal Perikanan/*The Torremolinos Convention for The Safety of Fishing Vessels* (SFV), 1977. Protokol berlaku untuk kapal penangkap ikan berukuran panjang sama dengan atau lebih dari 24 meter yang memiliki deck, tetapi bab-bab tertentu tidak berlaku untuk panjang kapal kurang dari 45 m. Untuk menerapkan standar yang seragam pada semua

kapal, standar setiap regional telah dikembangkan dan dikomunikasikan kepada IMO. Konvensi ini berisi peraturan mengenai standar konstruksi kapal dan peralatan-peralatan yang berhubungan dengan keselamatan kapal nelayan, diantaranya ketentuan mengenai konstruksi, *water-tight integrity* (kekedapan air), dan peralatan kapal, stabilitas dan kelaikan laut, permesinan dan instalasi kelistrikan, ruang permesinan, perlindungan dari kebakaran, pendeteksian kebakaran, pemadaman api dan kebakaran, perlindungan ABK (anak buah kapal), peralatan pertolongan dan pengaturan, prosedur dalam keadaan darurat, komunikasi radio, pengaturan dan peralatan shipborne (peralatan pertolongan kapal) yang berhubungan dengan pelayaran dan aspek-aspek lainnya mengenai konstruksi kapal yang mempengaruhi keselamatan (lebih jelasnya dapat dilihat pada pasal-pasal dalam konvensi SFV). Konvensi “terresmolinos” dikeluarkan pada tahun 1977, namun pada tahun berikutnya konvensi ini tidak menerima pengesahan untuk diberlakukan secara hukum, karena negara anggota yang tidak menyetujui untuk diberlakukan. Pada tahun 1993 dilakukan perubahan secara teknis dalam suatu konferensi yang kemudian disebut protokol terresmolinos 1993. Protokol membatasi ketentuan wajib dari konvensi ini untuk diberlakukan bagi kapal ukuran 45 meter dan lebih dari 45 meter. Sedangkan kapal dengan ukuran antara 25 meter sampai 45 meter, kewenangan persyaratan keselamatannya diserahkan kepada masing-masing regional. Konvensi SFV yang diadopsi pada tanggal 2 April 1993 ini akan diberlakukan setelah adanya persetujuan dan pengesahan, yaitu 12 bulan atau 1 tahun setelah 15 negara anggota meratifikasinya. Berdasarkan summary of status convention pada tanggal 30 Juni 2003, diketahui bahwa saat ini ada 9 negara anggota yang telah mengadakan kontrak perjanjian untuk melaksanakan konvensi SFV 1993. Pada tanggal 1 Januari 1999, negara-negara di wilayah Eropa telah melakukan suatu persetujuan regional Eropa (*European Regional Agreement*) yang berisi perundang-undangan mengenai keselamatan kapal nelayan dengan ukuran panjang lebih dari 24 meter. Persetujuan ini telah diadopsi pada bulan Desember 1997 dan keseluruhan peraturannya didasarkan pada konvensi terresmolinos protokol (SFV) 1993.

Pedoman/petunjuk keselamatan nelayan dan kapal ikan yang dikeluarkan oleh IMO pada tahun 1975 adalah *Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels* 1975. Pedoman lainnya adalah *Voluntary Guidelines for The Design, Construction, and Equipment of Small Fishing Vessels* yang dikeluarkan pada tahun 1980. *Voluntary Guidelines for The Design, Construction, and Equipment of Small Fishing Vessels* ini diperuntukkan pada kapal dengan ukuran panjang di atas 12 meter sampai dengan lebih kecil dari 24 meter. Kedua pedoman ini merupakan produk bersama antara IMO, ILO dan FAO.

Sejak Torremolinos Convention tahun 1977 selesai dibuat tak satu pun Bagian B dari Kode untuk Keselamatan berlaku untuk kapal-kapal nelayan dengan panjang di bawah 24 m, dan kode ini mengakui bahwa sebagian besar dari kapal penangkap ikan yang ada lebih kecil dari ukuran tersebut, pedoman sukarela dibuat oleh FAO, IMO dan ILO pada tahun 1980 yang meliputi desain, konstruksi dan peralatan kapal penangkapan ikan dengan ukuran panjang antara 12-24 m, berdasarkan poin-poin yang diuraikan dalam pedoman tersebut. Seperti pada Kode untuk keselamatan lainnya, pedoman sukarela ini tidak dimaksudkan sebagai pengganti hukum nasional, melainkan sebagai panduan untuk mereka yang peduli dengan penyusunan kerangka acuan dan peraturan nasional. Dua publikasi (FAO/ILO/IMO mengenai Kode Keselamatan untuk Nelayan dan Kapal Penangkap Ikan dan Pedoman FAO/ILO/IMO mengenai Pedoman Sukarela untuk Konstruksi, Desain dan Peralatan Kapal Perikanan berukuran Kecil) yang sedang direvisi oleh Subkomite IMO pada Stabilitas, Garis Muat dan Kapal Perikanan melalui korespondensi grup yang dipimpin oleh perwakilan dari negara Islandia. FAO telah aktif berpartisipasi dalam proses ini.

Panduan Keselamatan untuk Nelayan dan Kapal Perikanan FAO/ILO/IMO 2005, panduan dibagi menjadi dua bagian. Bagian A berkaitan dengan praktek-praktek keselamatan

dan kesehatan dan berlaku untuk semua kapal nelayan. Bagian B membahas persyaratan keselamatan dan kesehatan untuk konstruksi dan peralatan dari kapal penangkap ikan dan berlaku untuk kapal penangkap ikan berukuran panjang sama dengan atau lebih dari 24 m yang memiliki *deck*.

Pedoman Sukarela untuk Konstruksi, Desain dan Peralatan Kapal Perikanan ukuran Kecil FAO/ILO/IMO 2005, panduan ini berlaku untuk kapal penangkap ikan berukuran panjang dari dan lebih dari 12 m tetapi kurang dari 24 m yang memiliki *deck*.

Standar internasional yang berkaitan dengan keselamatan nelayan adalah Standar Pelatihan, Sertifikasi dan *Watch keeping* untuk Personil Kapal Perikanan/ *Standards of Training, Certification and Watch keeping for Fishing Vessel Personnel* (STCW-F) 1995, dan Dokumen mengenai Pedoman Pelatihan dan Sertifikasi awak Kapal Perikanan/ *Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel* FAO/ILO/IMO 2001.

Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan *Watch keeping* untuk Personil Kapal Perikanan/ *Standards of Training, Certification and Watch keeping for Fishing Vessel Personnel* (STCW-F) 1995, konvensi ini berlaku umum untuk awak pada kapal nelayan yang berlayar di laut lepas dengan ukuran panjang 24 m atau lebih. STCW-F 1995 adalah konvensi yang mengatur secara internasional tentang persyaratan kecakapan, keahlian dan dinas jaga laut oleh pelaut perikanan (nelayan). STCW-F 1995 ini antara lain berisi tentang sertifikat dan pengaturan serta pengesahannya, dasar pelatihan keselamatan bagi semua awak kapal penangkap ikan, prosedur pengawasan, komunikasi informasi, dan petunjuk/pedoman lainnya bagi nelayan dan kapal penangkap ikan. Tujuan ditetapkannya STCW-F 1995 adalah untuk memperkecil tingkat kecelakaan dan pencemaran di laut, serta meningkatkan SDM pelaut perikanan yang berstandar internasional yang pertama dengan menetapkan aturan/ketentuan bahwa seluruh negara anggota mengembangkan, menetapkan sistem diklat/kursus, sertifikasi dan pengawasan berdasarkan standar minimal, selanjutnya menetapkan aturan/ketentuan bahwa negara-negara anggota dapat saling memantau sistem dan implementasi masing-masing serta melaporkannya ke IMO agar tujuan konvensi tercapai. Konvensi STCW-F 1995 yang telah diadopsi pada tanggal 9 Juli 1995 ini akan diberlakukan 12 bulan atau 1 tahun setelah adanya persetujuan dan pengesahan oleh sedikitnya 15 negara anggota. Berdasarkan summary of status convention tanggal 30 Juni 2003, saat ini terdapat 5 negara anggota yang telah mengadakan kontrak perjanjian untuk melaksanakan peraturan dalam konvensi STCW-F 1995.

Dokumen mengenai Pedoman Pelatihan dan Sertifikasi awak Kapal Perikanan/ *Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel* FAO/ILO/IMO 2001, atas nama tiga organisasi yang diterbitkan oleh IMO pada tahun 2001.

Konvensi dan rekomendasi ILO yang berhubungan secara khusus dengan sektor perikanan meliputi Rekomendasi Jam Kerja (Perikanan)/ *Hours of Work (Fishing) Recommendation*, 1920 (No 7), Konvensi Usia Minimum (Nelayan)/ *Minimum Age (Fishermen) Convention*, 1959 (No 112), Konvensi Pemeriksaan Kesehatan (Nelayan)/ *Medical Examination (Fishermen) Convention*, 1959 (No 113), Konvensi Perjanjian Anggaran Nelayan/ *Fishermen's Articles of Agreement Convention*, 1959 (No 114), Konvensi Sertifikat Kompetensi Nelayan/ *Fishermen's Competency Certificates Convention*, 1966 (No 125), Konvensi Akomodasi ABK (Nelayan)/ *Accommodation of Crews (Fishermen) Convention*, 1966 (No 126), dan Rekomendasi Pelatihan Kejuruan (Nelayan)/ *Vocational Training (Fishermen) Recommendation*, 1966 (No 126).

Rekomendasi Jam Kerja (Perikanan)/ *Hours of Work (Fishing) Recommendation*, 1920 (No 7) diselenggarakan di Genoa oleh Badan Pimpinan Kantor Perburuhan Internasional pada 15 Juni 1920 dan diputuskan untuk mengadopsi usulan-usulan tertentu untuk diterapkan pada

Konvensi Pelaut yang disusun di Washington, yang berisi mengenai batas jam kerja di semua industri usaha, termasuk transportasi melalui laut dan, dalam kondisi yang ditentukan, transportasi melalui lintas air, sampai delapan jam dalam sehari dan empat puluh delapan minggu, efek konsekuensi dan peraturan yang berkaitan dengan akomodasi dan kesehatan di kapal yang berhubungan dengan migas dan mineral, yang merupakan item pertama dalam agenda pertemuan Genoa Konferensi, dan Setelah menetapkan bahwa usulan-usulan ini akan berbentuk sebuah Rekomendasi, mengadopsi Rekomendasi berikut, yang dapat disebut sebagai Rekomendasi Jam Kerja (Perikanan), 1920, yang akan disampaikan kepada Anggota Organisasi Perburuhan Internasional untuk dipertimbangkan dengan maksud dapat mempengaruhi aturan nasional negara anggota atau sebaliknya, sesuai dengan ketentuan Konstitusi Organisasi Perburuhan Internasional

Isi deklarasi dalam Konstitusi Organisasi Perburuhan Internasional bahwa semua masyarakat industri harus berusaha untuk mengadopsi, sejauh keadaan khusus mereka yang memungkinkan, delapan jam sehari atau empat puluh delapan jam seminggu sebagai standar yang akan dilaksanakan, di mana belum atau sudah tercapai, Konferensi Perburuhan Internasional merekomendasikan bahwa setiap Anggota Organisasi Perburuhan Internasional memberlakukan aturan ini pada semua pekerja yang bekerja di industri perikanan, dengan ketentuan khusus mungkin diperlukan untuk memenuhi kondisi tertentu dibandingkan industri perikanan di setiap negara, dan pada penyusunan aturan tersebut setiap negara anggota berkonsultasi dengan organisasi pengusaha dan organisasi pekerja yang bersangkutan.

*Minimum age (fishermen) convention* nomor 112 tahun 1959, adalah konvensi yang menetapkan bahwa anak-anak yang berusia dibawah 15 tahun tidak dipekerjakan pada kapal-kapal nelayan. Konvensi ini juga menetapkan bahwa anak-anak boleh mengambil bagian dalam kegiatan penangkapan ikan selama liburan, selama sesuai/tunduk dengan kondisi-kondisi tertentu, yaitu kegiatan tidaklah berbahaya bagi kesehatan mereka, atau pendidikan/perkembangan normal mereka, seperti tidak merugikan/mengganggu kehadiran sekolah, dan tidak ada niatan untuk tujuan komersil (mencari keuntungan). Konvensi ini telah diberlakukan (*entry into force*) pada tanggal 7 November 1961 dan menurut data ILO sampai tahun 2000 diketahui 29 negara telah meratifikasinya.

*Medical examination (Fishermen) convention* nomor 113 tahun 1959, merupakan konvensi yang secara umum menetapkan bahwa setiap orang yang bekerja pada kapal-kapal nelayan harus memiliki suatu sertifikat kesehatan badan setelah dilakukan pemeriksaan kesehatan badan. Sertifikat tersebut diharapkan ditandatangani oleh bagian kesehatan yang ditunjuk dan disetujui oleh pemerintah setempat yang berwenang. Konvensi ini diberlakukan pada tanggal 7 November 1961, dan menurut ILO sampai tahun 2000 diketahui 29 negara anggota telah meratifikasinya.

Konvensi Perjanjian Anggaran Nelayan/*Fishermen's Articles of Agreement Convention*, 1959 (No 114) adalah mulai berlaku pada tanggal 7 November tahun 1961 yang di adopsi di Jenewa, pada konferensi teknis Organisasi Perburuhan Internasional (ILC) sesi ke 43 (19 Juni 1959), dengan status sebagai Instrumen yang akan direvisi.

Konferensi Umum Organisasi Perburuhan Internasional, telah disidangkan di Jenewa oleh Badan Pimpinan Kantor Perburuhan Internasional, dan setelah bertemu dalam Empat puluh tiga Sidang pada tanggal 3 Juni 1959, dan memutuskan untuk menerima usulan-usulan tertentu yang berkaitan dengan nelayan, yang termasuk dalam item kelima pada agenda sidang, dan telah menetapkan bahwa usulan-usulan tersebut harus berbentuk konvensi internasional, diterima pada hari ke-19 bulan Juni tahun 1959, konvensi ini, yang selanjutnya disebut sebagai Konvensi Perjanjian Anggaran Nelayan, 1959.

Pada Konvensi ini, istilah kapal nelayan mencakup semua kapal dan perahu yang ada yang terdaftar atau didokumentasikan, baik oleh pemerintah maupun swasta, yang bergerak di bidang perikanan laut. Otoritas yang berkompeten dapat dikecualikan dari penerapan ketentuan Konvensi kapal ini yang berhubungan dengan nelayan dari jenis dan ukuran yang ditentukan setelah berkonsultasi dengan nelayan-pemilik perahu 'dan organisasi nelayan yang bersangkutan berada. Pihak berwenang yang berkompeten jika yakin bahwa hal yang dibahas dalam Konvensi ini layak diterapkan, dapat melakukan kesepakatan bersama antara nelayan-pemilik perahu atau organisasi pemilik perahu penangkapan ikan, dan organisasi nelayan, dalam perjanjian ketentuan Konvensi ini mengenai pemilik perorangan yang dibebaskan dari ketentuan Konvensi harus tercakup oleh kesepakatan bersama tersebut.

Pada Konvensi ini, istilah nelayan mencakup setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat dalam kapasitas apapun di atas kapal penangkap ikan dan dimasukkan pada daftar nama yang berada di kapal, termasuk nahkoda, perwira dan taruna, angkatan laut, dan pihak lainnya, baik dari kelembagaan pemerintah maupun NGO.

Kesepakatan anggaran harus ditandatangani baik oleh pemilik kapal penangkap ikan atau wakilnya yang sah dan oleh nelayan. Nelayan difasilitasi secara wajar untuk memeriksa perjanjian tersebut sebelum mereka menandatangani dengan memberikan kesempatan kepada nelayan atau penasihatnya untuk dipelajari. Nelayan harus menandatangani perjanjian di pada kondisi yang ditetapkan dengan peraturan nasional dalam rangka untuk memastikan pengawasan yang memadai oleh otoritas publik yang kompeten. Ketentuan tersebut di atas dianggap harus telah dipenuhi jika pihak yang berwenang menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan perjanjian telah ditandatangani sebelum disepakati secara tertulis dan telah dikonfirmasi baik oleh pemilik kapal penangkap ikan atau wakilnya yang sah dan oleh nelayan. Peraturan nasional harus membuat ketentuan yang memadai untuk memastikan bahwa nelayan telah memahami perjanjian tersebut. Perjanjian tersebut tidak memuat apapun yang bertentangan dengan ketentuan peraturan nasional. Peraturan nasional harus menentukan formalitas lanjut tersebut dan pengamanannya sehubungan dengan penyelesaian perjanjian sebagaimana yang dianggap perlu untuk melindungi kepentingan pemilik kapal penangkap ikan dan nelayan.

Langkah-langkah yang memadai harus diambil sesuai dengan peraturan nasional untuk memastikan bahwa perjanjian tidak akan mengandung ketentuan dimana para pihak yang dimaksudkan menyimpang di kemudian hari dari aturan umum yang berlaku dalam isi perjanjian. Bagian ini tidak boleh ditafsirkan sebagai tidak termasuk referensi untuk arbitrase.

Setiap nelayan harus memiliki catatan kerja yang selalu diisi saat bekerja oleh atau dengan cara yang ditentukan otoritas yang berwenang. Pada akhir setiap pelayaran atau kegiatan, pencatatan dalam hal bahwa pelayaran atau kegiatan harus tersedia untuk nelayan yang bersangkutan atau dimasukkan dalam buku kerjanya. Perjanjian tersebut dapat dilakukan baik untuk jangka waktu tertentu atau saat perjalanan atau untuk jangka waktu yang lama, jika diizinkan oleh peraturan nasional. Perjanjian yang dimaksud harus memuat hal-hal yang utama berikut, kecuali adanya satu atau lebih dari hal tersebut yang diberikan tidak penting yang didukung oleh fakta bahwa masalah ini diatur dengan cara lain oleh undang-undang atau peraturan nasional. Hal-hal yang utama adalah nama, nama keluarga dan lainnya dari nelayan, tanggal lahir atau usia, dan tempat kelahirannya, tempat dan tanggal dimana perjanjian tersebut ditandatangani, nama kapal atau perahu nelayan dimana nelayan berada/bekerja, pelayaran atau perjalanan yang akan dilakukan, jika hal ini dapat ditentukan pada saat pembuatan perjanjian, Kewenangan dan tanggung jawab nelayan yang akan dipekerjakan, jika memungkinkan, kapan dan di mana tempat pelayaran nelayan melaporkan catatannya, skala ketentuan yang diberikan kepada nelayan, kecuali beberapa alternatif sistem yang diatur oleh peraturan nasional, jumlah gajinya, atau jumlah bagi hasil dan metode menghitung bagi hasil

tersebut jika ia akan dibayar atas dasar bagi hasil, atau jumlah upah dan bagi hasil dan metode penghitungan yang kedua jika ia dibayar secara gabungan, dan setiap upah minimum yang disepakati, waktu berakhirnya perjanjian dan kondisi daripadanya, yang mengatakan bila perjanjian telah dibuat selama jangka waktu tertentu, dengan tanggal kadaluwarsa yang jelas/tetap, jika perjanjian telah dibuat untuk pelayaran, pelabuhan tujuan dan waktu yang harus berakhir setelah kedatangan sebelum nelayan masa kerja selesai, jika perjanjian telah dibuat untuk jangka waktu tak terbatas, kondisi yang akan merugikan salah satu pihak dapat membatalkan perjanjian tersebut, serta periode waktu yang diperlukan untuk pemberitahuan pembatalan, berdasarkan periode waktu tersebut waktu untuk pemilik kapal penangkap ikan tidak boleh kurang daripada untuk nelayan, hal-hal lain diluar perjanjian diselesaikan dengan peraturan nasional setempat.

Jika peraturan nasional menetapkan bahwa daftar awak kapal harus dimasukkan dalam perjanjian, sebaiknya dicatat atau dilampirkan pada daftar awak.

Agar nelayan dapat bekerja dengan nyaman, sesuai dengan hak dan kewajibannya, otoritas yang berwenang harus menetapkan langkah-langkah yang akan dilakukan untuk memungkinkan kemudahan memperoleh informasi yang jelas saat berada di atas kapal, seperti mengenai kondisi kerja yang ada.

Sebuah perjanjian untuk melakukan pelayaran, selama jangka waktu tertentu, atau untuk jangka waktu tak terbatas, harus sepatutnya diakhiri oleh persetujuan dari kedua belah pihak, tingkat resiko kematian nelayan, kerugian atau unseaworthiness total kapal penangkap ikan, dan penyebab lainnya yang mungkin diatur dalam peraturan nasional.

Hukum nasional, kesepakatan bersama atau perjanjian individu akan menentukan keadaan dimana pemilik atau kapten dapat segera membeastugaskan nelayan. Kecuali terdapat ketentuan lain di dalamnya, ketentuan Konvensi ini oleh peraturan nasional atau kesepakatan bersama memberikan dampak tertentu.

Ratifikasi resmi Konvensi ini harus disampaikan kepada Direktur Jenderal-dari Kantor Perburuhan Internasional untuk didaftarkan. Konvensi ini mengikat hanya para Anggota Organisasi Perburuhan Internasional yang ratifikasinya telah terdaftar pada Direktur Jenderal Organisasi Perburuhan Internasional. Konvensi ini mulai berlaku dua belas bulan setelah tanggal ratifikasi oleh dua anggota yang terdaftar pada Direktur Jenderal Organisasi Perburuhan Internasional. Selanjutnya, Konvensi ini akan mulai berlaku untuk semua anggota dua belas bulan setelah tanggal ratifikasi tersebut didaftarkan.

Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini dapat mencabutnya setelah sepuluh tahun dari tanggal Konvensi ini mulai berlaku, dengan menyampaikan suatu keterangan kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional untuk didaftarkan. Pembatalan itu tidak akan berlaku hingga satu tahun setelah tanggal pendaftarannya. Setiap anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini dan yang tidak meratifikasinya, dalam waktu satu tahun setelah berakhirnya masa sepuluh tahun tersebut dalam ayat sebelumnya, tidak menggunakan hak pembatalan menurut ketentuan dalam pasal ini, akan terikat untuk jangka waktu sepuluh tahun dan, sesudah itu dapat membatalkan konvensi ini pada waktu berakhirnya tiap-tiap masa sepuluh tahun menurut ketentuan yang tercantum dalam Pasal ini.

Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional harus memberitahukan kepada segenap Anggota Organisasi Perburuhan Internasional tentang pendaftaran semua ratifikasi dan pembatalan yang disampaikan kepadanya oleh anggota organisasi. Pada waktu memberitahukan kepada anggota organisasi tentang pendaftaran ratifikasi kedua yang disampaikan kepadanya, Direktur jenderal wajib meminta perhatian anggota organisasi tentang tanggal Konvensi ini akan mulai berlaku.



Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional harus menyampaikan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk pendaftaran sesuai dengan Pasal 102 dari Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa penuh dari semua ratifikasi dan pembatalan yang didaftarkan oleh Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional sesuai dengan ketentuan Pasal-pasal sebelumnya.

Pada saat itu Badan Pimpinan Kantor Perburuhan Internasional harus menyampaikan kepada konferensi umum suatu laporan mengenai pelaksanaan konvensi ini dan harus mengkaji perlunya menempatkan dalam agenda konferensi mengenai pertanyaan revisi secara keseluruhan atau sebagian.

Jika konferensi menerima konvensi baru yang mengubah konvensi ini seluruhnya atau sebagian, maka, kecuali konvensi baru menentukan lain, ratifikasi oleh anggota atas konvensi baru yang mengubah itu akan secara hukum merupakan pencabutan segera atas konvensi ini, tanpa mengurangi ketentuan dalam Pasal 15 di atas, jika dan bilamana konvensi baru itu mulai berlaku, sejak tanggal ketika konvensi baru berlaku, konvensi ini tidak dapat lagi diratifikasi oleh para anggota. Konvensi ini dalam hal apapun akan tetap berlaku dalam bentuk dan isi yang sebenarnya untuk para anggota yang sudah meratifikasinya tetapi belum meratifikasi konvensi.

*Fishermen's competency certificates convention* nomor 125 tahun 1966, adalah konvensi yang menetapkan standar kemampuan nelayan, yaitu dengan mengeluarkan sertifikat kemampuan bagi bagi nelayan yang memegang jabatan sebagai nahkoda, mualim atau masinis pada suatu kapal nelayan yang berukuran lebih dari 25 GT. Konvensi ini juga menentukan usia minimum untuk sesuatu sertifikat dan pokok materi yang akan diujikan untuk calon/kandidat yang akan dikeluarkan sertifikat kemampuan. Konvensi ini diberlakukan pada tanggal 15 Juli 1969. Menurut data ILO sampai tahun 2000 diketahui 10 negara anggota telah meratifikasinya. Aturan-aturan dalam konvensi ini telah dimasukkan dalam konvensi STCW-F (*international convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessels personnel*) yang dikeluarkan oleh IMO tahun 1995.

*Accommodation of crews (fishermen) convention* nomor 126 tahun 1966, mengatur tentang perlunya perencanaan dalam pembuatan kapal ikan terhadap fasilitas ABK (nelayan). Perencanaan tersebut mencakup konstruksi kapal dan penempatan ruangan, pembuangan/pengaliran air, ventilasi, pencahayaan dalam ruangan, ukuran ruang tidur, ruang mesin, fasilitas kesehatan, kamar sakit di kapal, peti/lemari obat-obatan dan ruang dapur. Konvensi ini tidak berlaku bagi kapal-kapal ikan dengan ukuran kurang dari 75 GT, untuk ukuran panjang sebagai pengganti ukuran GT sebagai parameter dalam konvensi ini, yaitu tidak berlaku bagi kapal yang kurang dari 80 kaki (24,4 meter). Namun demikian, jika setelah dilakukan perundingan oleh pihak-pihak yang berwenang dianggap layak dan dapat dipraktekkan mungkin diberlakukan bagi kapal dengan ukuran 45 dan 80 kaki (13,7 dan 24,4 meter). Konvensi ini diberlakukan pada tanggal 6 November 1968, dan menurut ILO sampai tahun 2000 diketahui 22 negara anggota telah meratifikasinya.

*The vocational training (fishermen) recommendation* nomor 126 tahun 1966, merupakan konvensi yang berisi rekomendasi pelatihan kejuruan untuk meningkatkan kemampuan/keahlian nelayan selama bekerja pada kapal-kapal perikanan. Rekomendasi pelatihan ini berlaku untuk semua nelayan yang bekerja di kapal-kapal perikanan. Rekomendasi ini secara jelas mengindikasikan perlunya pelatihan terhadap keselamatan di laut dan keselamatan pada saat mengoperasikan/menggunakan alat tangkap. Pelatihan yang dimaksudkan diantaranya adalah stabilitas kapal, kebakaran, keselamatan diri, *water-tight integrity* (tingkat kekedapan air), keselamatan dalam ruang mesin, penggunaan sekoci penolong, penggunaan rakit penolong, PPPK (P3K), perawatan medis dan berbagai hal yang

berhubungan dengan keselamatan. Lembaga yang berwenang perlu menetapkan standar pelatihan dan kurikulum rencana bahan ajar untuk nelayan dari berbagai program pelatihan, serta harus didasarkan pada suatu analisis sistematis yang diperlukan dalam pekerjaan menangkap ikan. Metode pelatihan harus efektif dan didasarkan pada kebutuhan yang nyata sesuai dengan kondisi di lapangan. Pelatihan juga harus disesuaikan dengan pengalaman, pendidikan dan usia para nelayan sebagai peserta pelatihan. Rekomendasi ini menyerukan negara-negara untuk bekerjasama dalam mengembangkan pelatihan keahlian nelayan. Rekomendasi ini diadopsi oleh ILO pada tanggal 21 Juni 1966.

Tak satu pun dari yang disebutkan di atas, yaitu konvensi Torremolinos Protocol tahun 1993, Konvensi STCW-F tahun 1995 dan Konvensi ILO - belum diberlakukan secara menyeluruh.

Langkah pertama untuk mengatasi keselamatan nelayan dan kapal penangkap ikan di tingkat internasional dibuat pada awal 1960-an. Instrumen Internasional tentang masalah ini tidak ada dan konvensi maritim utama perlu diperbarui.

Pada tahun 1960, tak lama setelah dibentuk IMO, konferensi diselenggarakan dalam rangka mengadopsi konvensi internasional baru untuk keselamatan jiwa di laut, dikenal sebagai SOLAS. Konvensi ini umumnya dianggap sebagai yang paling penting dari semua perjanjian internasional tentang keselamatan maritim. Pada Konferensi SOLAS tahun 1960, diusulkan bahwa Konvensi SOLAS 60 harus diberlakukan untuk kapal penangkap ikan selain kapal dagang, namun usulan ini akhirnya dicabut. Alasannya adalah informasi mengenai kapal penangkap ikan yang sangat sedikit. Tetapi kebutuhan akan pedoman dan standar internasional tentang keselamatan nelayan dan kapal penangkap ikan diperlukan, dan konferensi meminta pemerintah agar memberikan pendapat mereka tentang memperluas ketentuan konvensi SOLAS untuk kapal nelayan pada IMO. Pada tahun 1963, resolusi IMO pertama tentang keselamatan kapal penangkap ikan diadopsi oleh Majelis IMO. Hal ini ditangani Majelis dengan memutuskan bahwa IMO harus melanjutkan studi tentang stabilitas kapal nelayan "*Intact stability of fishing vessels/stabilitas utuh kapal nelayan*" "*with all possible speed/dengan semua kecepatan yang memungkinkan.*"

Setelah resolusi ini, maka diputuskan untuk membentuk sebuah panel ahli stabilitas kapal perikanan dalam sub-komite stabilitas. Pada tahun 1964, panel ini menjadi terpisah dari sub-komite keselamatan kapal perikanan. Sub-Komite mempersiapkan beberapa rekomendasi tentang keselamatan nelayan dan kapal penangkap ikan, serta teks draft Konvensi Torremolinos 1977.

Selama tahun 1960-an dan 1970-an, Majelis IMO mengadopsi beberapa resolusi yang disiapkan oleh sub-komite keselamatan kapal perikanan. Sebagian besar konten mereka menjadi dasar dari Kode FAO/ILO/IMO tentang Keselamatan untuk Nelayan dan Kapal Perikanan seperti pada Konvensi Torremolinos. Resolusi-resolusi ini berisi mengenai "*Intact Stability of Fishing Vessels*" pada September 1965, "*Recommendation on pilot ladders on fishing vessels and vessels of less than 500 Tons Gross*" pada Oktober 1967, "*Recommendation on Intact Stability of Fishing Vessels*" pada November 1968, "*Recommendation for an Interim Simplified Stability Criterion for Decked Fishing Vessels under 30 m in Length*/Rekomendasi untuk Kriteria Sementara Stabilitas Sederhana untuk Panjang Kapal Perikanan yang memiliki deck di bawah 30 m" dan "*Recommendation on Construction of Fishing Vessels Affecting the Vessel's Stability and Crew Safety*/Rekomendasi pada Pembangunan Kapal Perikanan Mempengaruhi Stabilitas di kapal dan Keselamatan Crew" pada Oktober 1971, "*Code of Practice concerning the Accuracy of Stability Information for Fishing Vessels*/Kode Etik tentang Akurasi Stabilitas Informasi untuk Kapal Perikanan" pada November 1973.

Resolusi Oktober 1963 menandai awal kerja IMO tentang keselamatan nelayan dan kapal penangkap ikan. Kurang dari setahun sebelumnya, *Committee on Conditions of Work in the Fishing Industry*/Komite Kondisi Kerja di Industri Perikanan diadakan oleh ILO telah merekomendasikan kode etik praktis internasional yang berhubungan dengan aspek navigasi, operasional dan keselamatan kerja kapal ikan dan nelayan. ILO didesak untuk meneliti kemungkinan pembentukan badan yang sesuai untuk mempersiapkan kode etik tersebut, bekerja sama dengan FAO dan IMO. Tiga organisasi tersebut kemudian menandatangani perjanjian yang berkaitan dengan kapal ikan dan nelayan. FAO akan menangani perikanan pada umumnya; ILO dengan tenaga kerja di industri perikanan, dan IMO dengan keselamatan hidup, kapal dan peralatan di laut. Setelah perjanjian ini, kontribusi draft kode etik keselamatan untuk nelayan dan kapal perikanan disusun oleh FAO, ILO dan IMO. Disepakati bahwa kode etik harus dibagi menjadi dua bagian-bagian A, yang ditujukan kepada nakhoda dan kru, dan bagian B, yang akan ditujukan kepada pembuat kapal dan pemilik kapal.

Kontribusi dari FAO, ILO dan IMO untuk Bagian A dari kode etik keselamatan untuk nelayan dan kapal perikanan dikonsolidasi menjadi sebuah rancangan tunggal pada pertemuan pada tahun 1968 di IMO pusat, London. Teks akhir dari bagian A dari kode etik ini diadopsi oleh rapat gabungan konsultan FAO/ILO/IMO tentang Keselamatan di atas Kapal Perikanan yang diadakan kemudian pada tahun yang sama. Setelah bagian A diadopsi, bagian B disiapkan oleh Sub-Komite Keselamatan Kapal Perikanan IMO bekerjasama dengan FAO dan ILO. Teks final disepakati bersama pada rapat kedua gabungan Konsultan FAO/ILO/IMO tentang Keselamatan di atas Kapal Perikanan pada tahun 1974. Tujuan dari kode etik pada bagian B adalah untuk memberikan informasi tentang desain, konstruksi dan peralatan pada kapal penangkap ikan baru yang memiliki deck dengan panjang 24 m atau lebih. Hal ini ditangani dengan persyaratan stabilitas untuk kapal penangkap ikan serta lambung dan peralatannya, mesin dan instalasi listrik, perlindungan kebakaran, perlindungan kru, peralatan penyelamatan; telegrafi radio dan telepon radio dan lain-lain.

Konvensi Torremolinos 1977 diadopsi pada konferensi yang diselenggarakan di Torremolinos, Spanyol dari 7 Maret - 2 April 1977. Pada 1980-an, penerapan Konvensi Torremolinos 1977 sulit dilakukan, hal tersebut menjadi lebih jelas, terutama karena kesulitan teknis, bahwa Konvensi Torremolinos tak mungkin berlaku. IMO memutuskan untuk mempersiapkan pengganti dalam bentuk Protokol lain.

Konferensi Internasional tentang Keselamatan Kapal Perikanan (1977), sadar bahwa sebagian besar kapal nelayan di seluruh dunia memiliki panjang kurang dari 24 m, sehingga mendesak IMO untuk mengembangkan standar keselamatan untuk konstruksi, desain dan peralatan kapal nelayan ukuran tersebut. Pedoman Sukarela FAO/ILO/IMO atau FAO/ILO/IMO *Voluntary Guidelines for the Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels* telah disetujui oleh Komite Keselamatan Maritim pada bulan Oktober 1979 dan oleh FAO pada November 1979 untuk disirkulasikan pada negara-negara anggotanya. Beberapa pengamat mengatakan, bagaimanapun, bahwa bagian dari Pedoman membutuhkan pengembangan lebih lanjut, terutama berkaitan dengan kriteria stabilitas. Konferensi Internasional tentang Keselamatan Kapal Perikanan (1977) mengadopsi resolusi yang merekomendasikan bahwa IMO melanjutkan studi dengan tujuan untuk merumuskan standar rinci stabilitas untuk kapal nelayan.

Pada tahun 1989 (12 tahun setelah penerapan Konvensi Torremolinos) Majelis IMO mengadopsi resolusi tentang keselamatan nelayan di laut. Melalui resolusi ini, Majelis mendesak Komite Keselamatan Maritim untuk mempertimbangkan dan menyetujui protokol kepada Konvensi Torremolinos. Resolusi itu juga berhubungan dengan statistik kerugian untuk kapal ikan dan nelayan serta pelatihan dan sertifikasi kru di kapal penangkap ikan, dengan dua isu bahwa Majelis telah meminta persetujuan IMO. Sebuah kelompok kerja menyelesaikan

teks draft Protokol pada Juni 1992 untuk dipertimbangkan pada saat Konperensi tahun berikutnya.

Protokol Torremolinos 1993 diadopsi pada konferensi yang diselenggarakan di Torremolinos, Spanyol, dari 22 Maret - 2 April 1993, tepat 16 tahun setelah penerapan Konvensi Torremolinos. Protokol berlaku untuk kapal penangkap ikan yang berukuran panjang 24 m atau lebih, termasuk kapal yang memproses tangkapan mereka. Ketentuan Keselamatan ditangani oleh Protokol (yang terkandung dalam lampiran bab 10) termasuk peningkatan peralatan keselamatan, sistem komunikasi satelit dan komponen lain dari *global maritime distress and safety system* (GMDSS). Protokol ini memperbaharui Konvensi 1977, dengan mempertimbangkan berbagai perkembangan teknologi dari tahun-tahun sebelumnya.

Untuk memastikan keseragaman standar regional, Protokol mendorong pemerintah negara-negara anggota untuk menetapkan standar yang sama pada kapal penangkap ikan yang beroperasi pada wilayah yang sama. Perjanjian regional tersebut saat dalam operasi meliputi pedoman keselamatan kapal nelayan ukuran panjang 24 m atau lebih tetapi kurang dari 45 m yang beroperasi di Timur dan Selatan kawasan Asia Tenggara, diadopsi pada konferensi di Tokyo pada bulan Februari 1997. Perjanjian regional Eropa berlaku sejak 1 Januari 1999. Memperkenalkan sebuah rezim keselamatan yang harmonis untuk kapal-kapal nelayan ukuran 24 m. Diadopsi pada bulan Desember 1997, hal itu didasarkan sepenuhnya pada Protokol Torremolinos 1993.

Protokol Torremolinos akan mulai berlaku pada satu tahun setelah 15 Negara dengan armada agregat minimal 14.000 kapal (pada tahun 1993 dianggap sekitar 50 persen dari armada penangkapan ikan di dunia kapal ukuran panjang 24 m atau lebih) meratifikasi Protokol. Saat ini hanya 12 negara, dengan sekitar 10 persen dari tonase dunia, telah meratifikasinya. Konvensi STCW-F akan mulai berlaku satu tahun setelah 15 negara telah meratifikasi Konvensi. Saat ini hanya enam negara, yang mewakili sekitar 3 persen dari tonase dunia, telah meratifikasinya.

Keprihatinan telah diungkapkan oleh beberapa Negara yang sejak mengadopsi Protokol Torremolinos 1993 dan Konvensi STCW-F 1995. Hanya beberapa negara telah meratifikasi aturan ini. Di Majelis IMO ke-22, yang diselenggarakan pada bulan November 2001, terungkap pendapat bahwa IMO harus lebih proaktif tentang keselamatan kapal penangkap ikan dan nelayan mengingat bahwa telah terjadi 24.000 nelayan yang hilang di laut setiap tahunnya. Pada tanggal 29 November 2001, Majelis mengadopsi Resolusi A.925 (22), "Pemberlakuan dan pelaksanaan Protokol Torremolinos 1993 dan Konvensi STCW-F 1995". Resolusi ini mendesak negara anggota untuk mempertimbangkan menerima Protokol Torremolinos tahun 1993 dan 1995 Konvensi STCW-F pada kesempatan sedini mungkin.

Pelaksanaan Protokol Torremolinos dengan melakukan seminar pertama yang diadakan di Beijing, Cina pada bulan September 2004. Implementasi Konvensi STCW-F dengan melakukan seminar pertama yang diadakan di Busan, Republik Korea, Desember 2002.

Pada tahun 2004, IMO mengambil inisiatif untuk memberlakukan Protokol Torremolinos 1993. Sekretaris Jenderal IMO diundang pemerintah negara anggota untuk memberikan informasi pada IMO mengenai jumlah kapal penangkap ikan ukuran panjang 24 m atau lebih yang berbendera negara masing-masing anggota dan untuk merumuskan alasan mereka untuk tidak meratifikasi Protokol. 42 negara anggota IMO menanggapi permintaan tersebut. Di antara alasan keengganan mereka untuk meratifikasi Protokol yang disediakan oleh Anggota tetap IMO dan juga FAO adalah sebagai berikut: 1) Dampak langsung pada kapal nelayan untuk mengontrol Pelabuhan Negara merupakan faktor utama; 2) Pemberlakuan Protokol memerlukan beban administrasi dan keuangan yang besar; 3) Perubahan signifikan pada sikap nelayan sangat diperlukan untuk sebuah perubahan dalam keselamatan kapal

perikanan; 4) Ratifikasi dan implementasi selanjutnya dari Protokol akan menempatkan beban keuangan pada industri, yang beberapa negara percaya bahwa mereka tidak mampu menanggung, masalah ini tidak bisa diselesaikan oleh IMO sendiri, sehingga harus mempertimbangkan untuk berhubungan dengan organisasi-organisasi PBB lainnya yang relevan; 5) Beberapa Negara percaya bahwa keselamatan armada kapal penangkap ikan mereka sudah cukup ditutupi oleh peraturan nasional; dan 6) Beberapa Negara tidak memiliki otoritas legislatif untuk memeriksa dan mensertifikasi kapal ikan berbendera Negara mereka.

Instrumen internasional lainnya tentang keselamatan kapal penangkap ikan dan nelayan yang sudah ada adalah 1) Konvensi tentang Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut/*convention on the international regulation for preventing collision at sea* (1972, COLREGs). Konvensi ini berlaku untuk semua kapal, termasuk kapal penangkap ikan, yang beroperasi di Laut Lepas dan semua perairan terhubung ke laut lepas dan dilayari oleh kapal berlayar di laut. Ketentuan-ketentuan dalam COLLREG 1972 menjelaskan tentang aturan-aturan mengemudi dan aturan-aturan berlayar serta penggunaan penerangan-penerangan (lampu) dan benda-benda yang diisyaratkan untuk keamanan berlayar sehingga tidak terjadi kecelakaan atau tabrakan. Konvensi ini didopsi pada tanggal 20 oktober 1972 dan telah diberlakukan untuk dilaksanakan oleh semua negara anggota pada tanggal 15 Juli 1977. Sampai saat ini terdapat 142 anggota yang telah melaksanakannya. 2) *International convention for the safety of life at sea* (SOLAS) 1974. Bab V Konvensi berlaku untuk kapal nelayan. Akan tetapi, batasan pemerintah untuk menentukan sejauh mana ketentuan peraturan tertentu dari pasal tersebut yang tidak berlaku. Peraturan ini berisi, antara lain, ketentuan mengenai peralatan navigasi kapal-yang harus dibawa. Ketentuan-ketentuan dalam konvensi pada bab V ini mengatur tentang keselamatan pelayaran secara umum dan berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran. Konvensi ini diadopsi pada tanggal 1 November 1974 dan telah diberlakukan untuk dilaksanakan oleh semua negara anggota pada tanggal 25 Mei 1980, sampai saat ini terdapat 147 negara anggota yang telah melaksanakannya. 3) *International Convention on Maritime Search and rescue* (SAR) 1979. SAR 1979 berisi tentang pencarian dan pertolongan terhadap musibah pelayaran atau kecelakaan. Konvensi ini diadopsi pada tanggal 27 April 1979 dan diberlakukan untuk dilaksanakan oleh setiap negara anggota pada tanggal 22 Juni 1985. Sampai saat ini terdapat 77 negara anggota yang telah melaksanakannya. 4) Dokumen FAO/ILO/IMO mengenai Pedoman Pelatihan dan Sertifikasi Personil Kapal Perikanan adalah panduan pertama pelatihan maritim internasional bagi nelayan. Dokumen ini disusun bersama oleh kelompok kerja FAO/ILO/IMO dan diterbitkan oleh IMO pada tahun 1985. Ini meliputi pelatihan dan sertifikasi nelayan skala kecil dan industri. Sebuah dokumen revisi, berjudul Dokumen mengenai Pedoman Pelatihan dan Sertifikasi Personil Kapal Perikanan, telah disetujui oleh FAO, ILO dan IMO pada tahun 2000.

Kode Etik FAO dalam *technical Guidelines for responsible fisheries* tahun 1995 menyediakan kerangka kerja bagi upaya nasional dan internasional untuk menjamin pemanfaatan harmonis yang berkelanjutan dari sumberdaya hayati perairan dengan lingkungannya. Dalam konvensi FAO yaitu *Code of conduct for responsible fisheries* (CCRF) tahun 1995, terdapat ketentuan yang menjelaskan mengenai pentingnya tanggung jawab terhadap keselamatan nelayan dan kapal ikan (Bab 1 pasal 6 dan 8). Sebagian dari Kode tentang keselamatan dan kesehatan di sektor perikanan, khususnya adalah sebagai berikut: 1) 6.17: Setiap negara harus memastikan bahwa sarana dan peralatan penangkapan ikan serta semua kegiatan perikanan mempertimbangkan kondisi kerja yang aman, sehat dan adil dan kondisi tempat kerja yang disepakati secara internasional dan memenuhi standar yang ditetapkan oleh organisasi internasional yang relevan. 2) 8.1.5: Setiap negara harus memastikan standar kesehatan dan keselamatan untuk semua orang yang bekerja pada operasi penangkapan telah diterapkan. Standar tersebut harus tidak kurang dari persyaratan minimum dari perjanjian internasional yang relevan dengan kondisi pekerjaan dan pelayanan bagi pekerja. 3)

8.2.5: Aturan negara harus memastikan kepatuhan terhadap persyaratan keamanan yang sesuai untuk kapal-kapal nelayan dan nelayan sesuai dengan konvensi internasional yang disepakati pada petunjuk pelaksanaan internasional dan pedoman sukarela. Negara harus mengadopsi persyaratan keselamatan yang sesuai untuk semua kapal kecil yang tidak tercakup oleh konvensi internasional seperti, petunjuk pelaksanaan atau pedoman sukarela.

Saat ini, tidak ada standar internasional keselamatan di yang berlaku bagi kapal penangkap ikan berukuran panjang kurang dari 12 m yang memiliki *decked* dan kapal penangkap ikan tanpa *decked* dari berbagai ukuran. Standar perlu dikembangkan, karena sebagian besar kematian terjadi di atas kapal nelayan kapal ukuran tersebut. Pada bulan Desember 2004, Komite Keselamatan Maritim IMO (MSC) sepakat untuk memasukkan dalam program kerja-Sub Komite tentang Stabilitas dan batas muat Keselamatan Kapal Perikanan dengan prioritas utama berhubungan dengan 'Keselamatan kapal nelayan berukuran kecil', yang dijadwalkan selesai tahun 2009. FAO bermaksud untuk berpartisipasi aktif dalam pengembangan standar-standar baru ini.

## KESIMPULAN

Permasalahan keselamatan nelayan dan kapal ikan, secara internasional telah menjadi perhatian yang khusus melalui lembaga atau organisasi internasional. Kelembagaan internasional yang memperhatikan keselamatan nelayan dan kapal ikan adalah IMO, ILO dan FAO. Kelembagaan internasional tersebut mengatur dan mengeluarkan kebijakan dalam meningkatkan keselamatan nelayan dan kapal ikan. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan, secara jelas telah mengatur tentang keselamatan nelayan dan kapal ikan, sedangkan implementasi yang dilakukan pada negara-negara anggotanya tersebut masih kurang. Kebijakan internasional yang ada belum dapat diimplementasikan sebelum dilakukan kesepakatan pada regional tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Blanc M. 2006. Tools For Improved Fishing Vessel Safety: The Torremolinos Protocol And The Stcw-F Convention. #116 – January/ March 2006. SPC Fisheries Newsletter. Nearshore Fisheries Development and Training Adviser, Secretariat of the Pacific Community. P 30 – 32.
- Grainger CR. 1993. Hazards of Commercial Fishing. World Health Forum. Vol 14, 1993. WHO: Geneva. P 313-315.
- [ILO] International Labour Organization. 2000. Safety and Health in the Fishing Industry. Safety and Health Issues in the Fishing Industry. Geneva.
- [FAO] Food Agriculture Organization. 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005. Part B. Safety and Health Requirements for the Construction and Equipment of Fishing Vessels. London.
- [FAO] Food Agriculture Organization. 2007. Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel.
- [FAO] Food Agriculture Organization. 2001 Edition. FAO of United Nations, ILO and IMO, International Labor Organization, and Food Agriculture Organization,
- [FAO] Food Agriculture Organization. 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005.

- [IMO] International Maritime Organization. 1980. Voluntary Guidance for the Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessel. London.
- [IMO] International Maritime Organization. 1983. International Conference on Tonnage Measurement of Ships, 1969. London.
- [IMO] International Maritime Organization. 1985. Standar Marine Navigational Vocabulary. Incorporating all amendments adopted by the Marine Safety Committee up to and including those adopted at its fifty-first session (May 1985). London.
- [IMO] International Maritime Organization. 1995. Torremolinos Protocol and Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, Consolidated Edition, 1995. London.
- [IMO] International Maritime Organization. 1996. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995. London.
- [IMO] International Maritime Organization. 2005a. IMO Model Course 1.33. Safety of Fishing Operations (Support Level). 2005 Edition. Course +Compendium. London.
- [IMO] International Maritime Organization. 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005. Part B. Safety and Health Requirements for The Construction and Equipment of Fishing Vessel. London.
- [ILO] International Labor Organization, [FAO] Food Agriculture Organization. 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005. Part A. Safety and Health Practice. London.
- [ILO] International Labor Organization, [FAO] Food Agriculture Organization. 2007a. Any Other Business. Outcome of SLF 50.STW 39/11/1. Sub Committee on Standard of Training and Watchkeeping. 39th Session. London.
- [ILO] International Labor Organization, [FAO] Food Agriculture Organization. 2007b. Safety of Fishing Vessel. London.