



International
Labour
Organization

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006

*Maritime
Labour Convention, 2006*



International
Labour
Organization

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006

***Maritime
Labour Convention,
2006***



Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006

Sidang Umum Organisasi Perburuhan Internasional,

Telah diselenggarakan di Jenewa oleh Badan Pimpinan Kantor Perburuhan Internasional dan bertemu pada Sesi ke-94 Sidang tersebut, pada 7 Februari 2006, dan

Berkeinginan untuk menciptakan sebuah instrumen tunggal yang saling berkaitan dan sedapat mungkin memuat semua standar terbaru dari Konvensi dan Rekomendasi internasional ketenagakerjaan maritim yang berlaku serta prinsip-prinsip dasar yang terdapat dalam Konvensi Ketenagakerjaan Internasional lainnya, khususnya:

- Konvensi Kerja Paksa, 1930 (No. 29);
- Konvensi Kebebasan Berserikat dan Perlindungan Hak untuk Berorganisasi, 1948 (No. 87);
- Konvensi Hak untuk Berorganisasi dan untuk Berunding Bersama, 1949 (No. 98);
- Konvensi Kesetaraan Upah, 1951 (No. 100);
- Konvensi Penghapusan Kerja Paksa, 1957 (No. 105);
- Konvensi Diskriminasi (dalam Pekerjaan dan Jabatan), 1958 (No. 111)
- Konvensi Usia Minimum untuk Diperbolehkan Bekerja, 1973 (No. 138);
- Konvensi Bentuk-bentuk Pekerjaan Terburuk untuk Anak, 1999 (No. 182); dan

Maritime Labour Convention, 2006

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international Labour Conventions, in particular:

- *the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);*
- *the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);*
- *the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);*
- *the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);*
- *the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);*
- *the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);*
- *the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);*
- *the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and*

Memperhatikan mandat dasar Organisasi dalam mempromosikan kondisi kerja layak, dan

Mengingat Deklarasi ILO mengenai Prinsip-prinsip dan Hak-hak Mendasar di Tempat Kerja, 1998, dan

Memperhatikan juga bahwa awak kapal dilindungi oleh ketentuan-ketentuan instrumen ILO lainnya dan mempunyai hak lain yang ditetapkan sebagai hak-hak dan kebebasan dasar yang berlaku bagi semua orang, dan

Menimbang adanya sifat global dari industri pelayaran, maka awak kapal memerlukan perlindungan khusus, dan

Memperhatikan juga standar internasional mengenai keselamatan kapal, jaminan sosial kemanusiaan dan kualitas manajemen pelayaran dalam Konvensi Internasional bagi Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sesuai amandemen, Konvensi mengenai Peraturan Internasional bagi Pencegahan Tabrakan di Laut, 1972, sesuai amandemen, dan pelatihan bagi awak kapal serta persyaratan-persyaratan kompetensi di dalam Konvensi Internasional mengenai Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Tugas Jaga Awak Kapal, 1978, sesuai amandemen, dan

Mengingat bahwa Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut, 1982, menetapkan suatu kerangka hukum umum di mana semua kegiatan di samudra dan laut harus dilaksanakan dan merupakan strategi penting sebagai dasar aksi dan kerjasama nasional, regional dan global di sektor kelautan, dan bahwa integritasnya perlu dipertahankan, dan

Mengingat bahwa Pasal 94 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut, Tahun 1982, menetapkan tugas dan kewajiban Negara bendera berkenaan

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour

dengan, antara lain, kondisi ketenagakerjaan, awak kapal, dan masalah-masalah sosial di atas kapal yang mengibarkan benderanya, dan

Mengingat Pasal 19 ayat (8) Konstitusi Organisasi Perburuhan Internasional yang mengatur bahwa pengadopsian Konvensi atau Rekomendasi oleh Sidang atau ratifikasi oleh Negara Anggota tidak mempengaruhi hukum, keputusan, kebiasaan atau perjanjian yang memastikan kondisi yang lebih menguntungkan bagi para pekerja tersebut dari yang sudah diatur dalam Konvensi dan Rekomendasi, dan

Menetapkan bahwa instrumen baru ini wajib dirancang untuk menjamin kepastian penerimaan instrumen ini seluas mungkin di antara para pemerintah, pemilik kapal dan awak kapal yang berkomitmen terhadap prinsip-prinsip kerja layak, yang dapat terus diperbaharui dan dapat dilaksanakan dan ditegakkan secara efektif, dan

Telah memutuskan saat pengadopsian sejumlah usulan tertentu untuk mewujudkan instrumen tersebut, yang merupakan satu-satunya pokok agenda dari sesi tersebut, dan

Telah menetapkan bahwa usulan-usulan tersebut wajib berbentuk suatu Konvensi Internasional.

Ditetapkan pada tanggal dua puluh tiga Februari tahun dua ribu enam Konvensi berikut ini, yang dapat disebut sebagai Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006.

conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

Kewajiban Umum

Pasal I

1. Setiap Negara Anggota yang meratifikasi Konvensi ini harus memberlakukan ketentuan-ketentuan ini secara penuh dengan cara sebagaimana diatur dalam Pasal VI guna menjamin hak semua awak kapal atas pekerjaan yang layak;
2. Negara-negara Anggota harus saling bekerjasama dengan tujuan memastikan pelaksanaan dan penegakkan Konvensi ini secara efektif.

Definisi dan Ruang Lingkup Penerapan

Pasal II

1. Untuk tujuan Konvensi ini, dan kecuali diatur sebaliknya dalam ketentuan-ketentuan khusus, istilah:
 - (a) **otoritas berwenang** adalah menteri, lembaga pemerintah atau pihak lain yang berwenang untuk menerbitkan dan menegakkan peraturan, perintah atau instruksi lain yang berlaku berkenaan dengan hal-hal yang diatur dalam ketentuan ini;
 - (b) **deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim** adalah deklarasi sebagaimana dirujuk dalam Peraturan 5.1.3;
 - (c) **tonase** adalah volume tonase kotor kapal yang dihitung sesuai dengan aturan pengukuran tonase dalam Lampiran 1 dari Konvensi Internasional, mengenai

General Obligations

Article I

1. *Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.*
2. *Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.*

Definitions and Scope of Application

Article II

1. *For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:*
 - (a) **competent authority** means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;
 - (b) **declaration of maritime labour compliance** means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
 - (c) **gross tonnage** means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on

Pengukuran Tonase Kapal, Tahun 1969 atau setiap Konvensi penggantinya;

untuk kapal yang tercakup dalam skema sementara pengukuran tonase sebagaimana ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional, tonase kapal adalah yang dimuat dalam kolom CATATAN pada Sertifikat Tonase Internasional (1969);

- (d) **sertifikat ketenagakerjaan maritim** adalah sertifikat sebagaimana dirujuk dalam Peraturan 5.1.3;
- (e) **persyaratan Konvensi ini** merujuk pada persyaratan-persyaratan dalam Pasal-pasal ini dan Peraturan dan Bagian A dari Kaidah Konvensi ini;
- (f) **awak kapal** adalah setiap orang yang dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja sesuai kapasitasnya di atas kapal sejalan dengan Konvensi ini;
- (g) **perjanjian kerja awak kapal** meliputi baik kontrak kerja maupun pasal-pasal perjanjian;
- (h) **jasa perekrutan dan penempatan awak kapal** adalah setiap orang, perusahaan, institusi, agensi atau organisasi lain, baik umum maupun perorangan, yang terlibat dalam perekrutan awak kapal atas nama pemilik kapal atau menempatkan awak kapal bersama dengan pemilik kapal;
- (i) **kapal** adalah kapal selain dari kapal yang berlayar secara khusus di perairan pedalaman atau kapal yang berlayar di perairan antara, atau perairan perbatasan, perairan

Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention;

for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

- (d) **maritime labour certificate** means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
- (e) **requirements of this Convention** refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
- (f) **seafarer** means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
- (g) **seafarers' employment agreement** includes both a contract of employment and articles of agreement;
- (h) **seafarer recruitment and placement service** means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
- (i) **ship** means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

yang terlindungi atau perairan di mana peraturan pelabuhan berlaku;

(j) **pemilik kapal** adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau penyewa (*bareboat charterer*) yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dan dengan tanggung jawab itu telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan Konvensi ini, tanpa mengindahkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik kapal.

2. Kecuali secara tegas ditentukan lain, Konvensi ini berlaku bagi semua awak kapal.
3. Saat terjadi keraguan mengenai kategori orang-orang yang dianggap sebagai awak kapal dalam Konvensi ini, masalah tersebut harus diputuskan oleh otoritas berwenang di setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang terkait dengan masalah tersebut.
4. Kecuali secara tegas ditentukan lain, Konvensi ini berlaku untuk semua kapal, baik yang dimiliki oleh umum maupun perseorangan, yang biasa digunakan dalam kegiatan komersial selain dari kapal-kapal yang digunakan dalam penangkapan ikan atau melakukan kegiatan serupa dan kapal-kapal yang dibangun secara tradisional seperti kapal layar dan pinisi. Konvensi ini tidak berlaku pada kapal perang atau kapal angkatan laut.

(j) **shipowner** means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.
3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.
4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. Jika terdapat keraguan mengenai penerapan Konvensi terhadap suatu kapal atau kapal dengan kategori tertentu, maka masalah tersebut wajib ditentukan oleh otoritas berwenang setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait.
6. Apabila otoritas berwenang menetapkan bahwa tidak beralasan atau tidak praktis pada saat itu untuk menerapkan detail-detail tertentu dari Kaidah yang merujuk pada Pasal 6 ayat 1 terhadap kapal atau kapal kategori tertentu yang mengibarkan bendera Negara Anggota, ketentuan-ketentuan Kaidah tersebut tidak wajib dilaksanakan sejauh pokok masalah tersebut ditangani secara berbeda oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama atau peraturan lainnya. Penetapan tersebut hanya dapat ditetapkan setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait dan hanya berlaku untuk kapal-kapal dengan bobot kurang dari 200 tonase dan tidak berlayar di perairan internasional.
7. Setiap penetapan yang dibuat oleh Negara Anggota berdasarkan ayat 3 atau 5 atau 6 dari Pasal ini harus dikomunikasikan kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional, yang harus diinformasikan kepada seluruh Negara Anggota.
8. Kecuali apabila secara tegas dinyatakan lain, acuan pada Konvensi ini secara bersamaan merupakan acuan bagi Peraturan dan Kaidah ini.

5. *In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.*
6. *Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.*
7. *Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.*
8. *Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.*

Prinsip dan Hak Dasar

Pasal III

Setiap Negara Anggota harus memastikan bahwa ketentuan peraturan perundang-undangannya, dalam konteks Konvensi ini, menghormati hak-hak dasar terhadap:

- (a) kebebasan berserikat dan pengakuan yang efektif terhadap hak atas perundingan bersama;
- (b) penghapusan segala bentuk kerja paksa atau wajib kerja;
- (c) penghapusan efektif pekerja anak; dan
- (d) penghapusan diskriminasi berkaitan dengan pekerjaan dan jabatan.

Hak Bekerja dan Sosial bagi Awak Kapal

Pasal IV

1. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan.
2. Setiap awak kapal mempunyai hak atas syarat-syarat kerja yang adil.
3. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal.
4. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medis, tingkat kesejahteraan dan bentuk-bentuk perlindungan sosial lainnya.

Fundamental Rights and Principles

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;*
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;*
- (c) the effective abolition of child labour; and*
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.*

Seafarers' Employment and Social Rights

Article IV

- 1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.*
- 2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.*
- 3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.*
- 4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.*

5. Setiap Negara Anggota harus memastikan, dalam batas-batas wilayah hukumnya, bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal yang diatur pada ayat sebelumnya dalam Pasal ini telah diterapkan sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi ini. Kecuali dinyatakan lain dalam Konvensi, penerapan tersebut dapat dicapai melalui hukum atau peraturan nasional, melalui perjanjian kerja bersama atau melalui kebijakan lain atau sesuai praktik yang berlaku.

Pelaksanaan dan Penegakkan Tanggung Jawab

Pasal V

1. Setiap Negara Anggota harus melaksanakan dan menegakkan hukum atau peraturan atau kebijakan yang telah diadopsi untuk memenuhi komitmen terhadap Konvensi ini, berkenaan dengan kapal dan awak kapal di dalam wilayah hukumnya.
2. Setiap Negara Anggota harus melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negeranya melalui pembentukan sebuah sistem untuk memastikan kepatuhan terhadap persyaratan Konvensi ini, termasuk pemeriksaan rutin, pelaporan, pemantauan dan proses hukum sesuai hukum yang berlaku.
3. Setiap Negara Anggota harus memastikan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negeranya memiliki

5. *Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.*

Implementation and Enforcement Responsibilities

Article V

1. *Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.*
2. *Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.*
3. *Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime*

sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim sebagaimana dipersyaratkan dalam Konvensi ini.

4. Suatu kapal di mana Konvensi ini berlaku dapat, sesuai dengan hukum internasional, diperiksa oleh Negara Anggota lainnya selain Negara benderanya sendiri, ketika kapal tersebut berada di salah satu pelabuhannya untuk menentukan apakah kapal tersebut telah memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan dalam Konvensi.
5. Setiap Negara Anggota harus, dalam wilayah hukumnya, melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, apabila ada dalam wilayahnya.
6. Setiap Negara Anggota wajib mencegah pelanggaran atas persyaratan dalam Konvensi ini dan harus, sesuai dengan hukum internasional, menetapkan sanksi atau mengambil tindakan perbaikan berdasarkan hukum yang memadai untuk mencegah terjadinya pelanggaran.
7. Setiap Negara Anggota harus melaksanakan tanggungjawabnya menurut Konvensi ini untuk memastikan kapal yang mengibarkan bendera Negaranya yang belum meratifikasi Konvensi ini tidak menerima perlakuan yang lebih menguntungkan dari kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negara yang telah meratifikasi Konvensi ini.

labour compliance as required by this Convention.

4. *A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.*
5. *Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.*
6. *Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.*
7. *Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.*

Peraturan dan Bagian A dan B dari Kaidah

Pasal VI

1. Peraturan dan ketentuan Kaidah Bagian A bersifat wajib. Ketentuan Kaidah Bagian B Kaidah bersifat tidak wajib.
2. Setiap Negara Anggota harus menghormati prinsip-prinsip dan hak-hak sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan dan menerapkan setiap Peraturan dengan cara sebagaimana ditetapkan dalam ketentuan-ketentuan yang terkait dengan Kaidah Bagian A. Selain itu, Negara Anggota wajib memberikan pertimbangan untuk melaksanakan tanggungjawabnya dengan cara sebagaimana diatur dalam Kaidah Bagian B.
3. Negara Anggota yang tidak dalam kapasitas untuk menerapkan hak-hak dan prinsip-prinsip sebagaimana ditetapkan dalam Kaidah Bagian A, kecuali secara tegas diatur sebaliknya dalam Konvensi ini, melaksanakan Bagian A melalui ketentuan-ketentuan sesuai dengan peraturan perundang-undangannya atau kebijakan-kebijakan lain yang secara substansial setara dengan ketentuan Bagian A.
4. Tujuan tunggal dari ayat ke-3 Pasal ini, setiap hukum, peraturan, perjanjian bersama atau kebijakan pelaksanaan lainnya harus dianggap setara secara substansial, dalam konteks Konvensi ini, apabila setiap Negara Anggota memenuhi bahwa:
 - (a) Negara tersebut kondusif atas pencapaian maksimal obyek dan tujuan umum ketentuan atau ketentuan-ketentuan Kaidah Bagian A; dan

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

1. *The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.*
2. *Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.*
3. *A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.*
4. *For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:*
 - (a) *it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and*

- (b) Negara tersebut memberlakukan ketentuan-ketentuan dari Kaidah Bagian A tersebut.

Konsultasi dengan Organisasi Pemilik Kapal dan Organisasi Awak Kapal

Pasal VII

Setiap pengurangan, pengecualian atau penerapan fleksibel lainnya dari Konvensi ini yang memerlukan konsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal, dalam kasus di mana anggota tidak memiliki perwakilan, hanya dapat diputuskan oleh Negara Anggota, melalui konsultasi dengan Komite sesuai Pasal XIII.

Pemberlakuan

Pasal VIII

1. Ratifikasi resmi Konvensi ini harus dikomunikasikan kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional untuk didaftarkan.
2. Konvensi ini hanya bersifat mengikat untuk Negara-negara Anggota Organisasi Perburuhan Internasional yang ratifikasinya telah didaftarkan oleh Direktur Jenderal.
3. Konvensi ini harus berlaku 12 bulan setelah tanggal pendaftaran ratifikasi oleh paling sedikit 30 Negara Anggota

- (b) *it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.*

Consultation with Shipowners' and Seafarers' Organizations

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

Entry Into Force

Article VIII

1. *The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.*
2. *This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.*
3. *This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at*

dengan total pangsa 33 persen tonase kapal di dunia.

4. Setelah itu, Konvensi ini harus berlaku untuk setiap Negara Anggota 12 bulan setelah tanggal ratifikasi tersebut didaftarkan.

Pengaduan

Pasal IX

1. Setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini dapat mengadukan Konvensi ini setelah berakhirnya jangka waktu sepuluh tahun sejak tanggal Konvensi ini pertama kali berlaku, dengan suatu tindakan yang dikomunikasikan kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional untuk pendaftaran. Pengaduan tersebut tidak berlaku hingga satu tahun setelah tanggal pendaftaran pengaduan tersebut.
2. Setiap Negara Anggota, yang tidak melaksanakan hak pengaduan pada tahun setelah berakhirnya jangka waktu sepuluh tahun sebagaimana tersebut pada ayat 1 dalam Pasal ini, harus terikat selama sepuluh tahun berikutnya dan, kemudian, dapat mengadukan Konvensi ini saat berakhirnya jangka waktu sepuluh tahun yang baru, sesuai dengan ketentuan dalam Pasal ini.

least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of a 33 per cent.

4. *Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.*

Denunciation

Article IX

1. *A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.*
2. *Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.*

Dampak Pemberlakuan

Pasal X

Konvensi ini merevisi Konvensi-konvensi berikut:

- Konvensi Usia Minimum (Laut), 1920 (No. 7)
- Konvensi Jaminan Pengangguran (Kecelakaan Kapal), 1920 (No. 8)
- Konvensi Penempatan Awak Kapal, 1920 (No. 9)
- Konvensi Pemeriksaan Kesehatan Awak Kapal Muda (Laut), 1921 (No. 16)
- Konvensi Persetujuan Pasal Awak Kapal, 1926 (No. 22)
- Konvensi Pemulangan Awak Kapal, 1926 (No. 23)
- Konvensi Sertifikat Kompetensi Personel, 1936 (No. 53)
- Konvensi Liburan Berbayar (Laut), 1936 (No. 54)
- Konvensi Tanggung Jawab Pemilik Kapal (Awak Kapal yang Sakit dan Terluka) 1936 (No. 55)
- Konvensi Asuransi Kesehatan (Laut), 1936 (No. 56)
- Konvensi Jam Kerja dan Pengawakan (Laut), 1936 (No. 57)
- Konvensi Usia Minimum (Laut) (Revisi), 1936 (No. 58)
- Konvensi Makanan dan Katering (Awak Kapal), 1946 (No. 68)
- Konvensi Sertifikat Koki Kapal, 1946 (No. 69)
- Konvensi Jaminan Sosial (Awak Kapal), 1946 (No. 70)

Effect of Entry into Force

Article X

This Convention revises the following Conventions:

- *Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)*
- *Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)*
- *Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)*
- *Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)*
- *Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)*
- *Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)*
- *Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)*
- *Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)*
- *Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)*
- *Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)*
- *Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)*
- *Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)*
- *Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)*
- *Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)*
- *Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)*

- Konvensi Liburan Berbayar (Awak Kapal), 1946 (No. 72)
- Konvensi Pemeriksaan Kesehatan (Awak Kapal), 1946 (No. 73)
- Konvensi Sertifikat Kecakapan Awak Kapal, 1946 (No. 74)
- Konvensi Akomodasi Awak Kapal, 1946 (No. 75)
- Konvensi Pengupahan, Jam Kerja Dan Pengawakan (Laut), 1946 (No. 76)
- Konvensi Liburan Berbayar (Awak Kapal, Revisi), 1949 (No. 91)
- Konvensi Akomodasi Awak Kapal (Revisi), 1949 (No. 92)
- Konvensi Pengupahan, Jam Kerja dan Pengawakan Laut (Revisi), 1949 (No. 93)
- Konvensi Pengupahan, Jam Kerja dan Pengawakan Laut (Revisi), 1958 (No. 109)
- Konvensi Akomodasi Awak Kapal (Ketetapan Tambahan), 1970 (No. 133)
- Konvensi Pencegahan Kecelakaan (Awak Kapal), 1970 (No. 134)
- Konvensi Kelanjutan Kepegawaian (Awak Kapal), 1976 (No. 145)
- Konvensi Cuti Tahunan Berbayar bagi Awak Kapal, 1976 (No. 146)
- Konvensi Pelayaran Niaga (Standar Minimum), 1976 (No. 147)
- Protokol Tahun 1996 tentang Konvensi Standar Minimum Pelayaran Niaga, 1976 (No. 147)
- Konvensi Kesejahteraan Awak Kapal, 1987 (No. 163)
- Konvensi Perlindungan Kesehatan dan Perawatan Medis (Awak Kapal), 1987 (No. 164)
- Konvensi Jaminan Sosial (Awak Kapal, Revisi), 1987 (No. 165)

- *Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)*
- *Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)*
- *Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)*
- *Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)*
- *Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)*
- *Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)*
- *Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)*
- *Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)*
- *Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)*
- *Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)*
- *Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)*
- *Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)*
- *Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)*
- *Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)*
- *Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)*
- *Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)*
- *Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)*
- *Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)*

- Konvensi Pemulangan Kembali Awak Kapal (Revisi), 1987 (No. 166)
- Konvensi Inspeksi Ketenagakerjaan (Awak Kapal), 1996 (No. 178)
- Konvensi Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, 1996 (No. 179)
- Konvensi Jam Kerja dan Pengawasan Kapal Laut, 1996 (No. 180)

- *Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)*
- *Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)*
- *Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)*
- *Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).*

Fungsi Lembaga Penyimpan

Pasal XI

1. Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional harus memberitahukan semua Negara Anggota Organisasi Perburuhan Internasional mengenai pendaftaran semua ratifikasi, penerimaan dan pengaduan berdasarkan Konvensi ini.
2. Apabila ketentuan-ketentuan sebagaimana diatur pada ayat 3 dari Pasal VIII telah dipenuhi, Direktur Jenderal harus memberitahukan Negara Anggota Organisasi mengenai tanggal berlakunya Konvensi.

Pasal XII

Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional wajib mengomunikasikan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk pendaftaran sesuai Pasal 102 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa, seluruh rincian ratifikasi, penerimaan, dan pengaduan yang telah didaftarkan berdasarkan Konvensi ini.

Depositary Functions

Article XI

1. *The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.*
2. *When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.*

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

Komite Tripartit Khusus

Pasal XIII

1. Badan Pimpinan Kantor Perburuhan Internasional harus menjaga keberlakuan Konvensi ini dengan meninjau kembali secara terus-menerus, melalui suatu komite yang dibentuk sesuai dengan kompetensi khusus di bidang standar ketenagakerjaan maritim.
2. Untuk hal-hal yang terkait dengan Konvensi ini, Komite harus terdiri dari dua perwakilan yang ditunjuk oleh Pemerintah dari setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini, dan perwakilan pemilik kapal serta awak kapal yang ditunjuk oleh Badan Pimpinan setelah berkonsultasi dengan Komisi Maritim Bersama.
3. Perwakilan Pemerintah dari Negara Anggota yang belum meratifikasi Konvensi ini dapat berpartisipasi dalam Komite tetapi tidak mempunyai hak suara untuk setiap hal yang terkait dengan Konvensi ini. Badan Pimpinan dapat mengundang organisasi-organisasi atau entitas-entitas lain untuk hadir dalam Komite sebagai pengamat.
4. Hak suara dari setiap perwakilan Pemilik Kapal dan Awak Kapal dalam Komite harus dipertimbangkan sedemikian rupa untuk memastikan agar masing-masing kelompok pemilik kapal dan kelompok awak kapal memiliki separuh hak suara dari jumlah pemerintah yang hadir pada pertemuan tersebut dan berhak memilih.

Special Tripartite Committee

Article XIII

1. *The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.*
2. *For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.*
3. *The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.*
4. *The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.*

Amandemen Konvensi

Pasal XIV

1. Perubahan-perubahan atas setiap ketentuan dari Konvensi ini dapat ditetapkan oleh Sidang Umum Organisasi Perburuhan Internasional dalam kerangka Pasal 19 Konstitusi Organisasi Perburuhan Internasional dan tata cara organisasi untuk pengadopsian Konvensi. Perubahan-perubahan pada Kaidah dapat juga ditetapkan mengikuti prosedur-prosedur dalam Pasal XV.
2. Bagi Negara-negara Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah terdaftar sebelum pemberlakuan perubahan, naskah perubahan harus dikomunikasikan kepada mereka untuk diratifikasi.
3. Bagi hal Anggota Organisasi lainnya, naskah Konvensi sesuai amandemen harus dikomunikasikan kepada mereka untuk diratifikasi sesuai dengan Pasal 19 Konstitusi.
4. Suatu perubahan harus dianggap telah diterima pada tanggal saat pendaftaran ratifikasi, amandemen atau Konvensi yang telah diamandemen, sesuai permasalahannya, oleh sedikitnya 30 Negara Anggota dengan total pangsa paling sedikit 33 persen tonase kapal dunia.
5. Amandemen yang diadopsi dalam kerangka Pasal 19 Konstitusi harus bersifat mengikat hanya bagi Negara Anggota Organisasi yang ratifikasinya telah didaftarkan kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional.

Amendment of this Convention

Article XIV

1. *Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.*
2. *In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.*
3. *In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.*
4. *An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.*
5. *An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.*

6. Untuk setiap Negara Anggota pada ayat 2 Pasal ini, amandemen harus berlaku 12 bulan setelah tanggal penerimaan sesuai ayat 4 Pasal ini atau 12 bulan setelah tanggal ratifikasi amandemennya didaftarkan, merujuk tanggal yang lebih akhir.
7. Tunduk pada ayat 9 Pasal ini, untuk Negara-negara Anggota mengacu pada ayat 3 Pasal ini, Konvensi yang telah diamandemen harus berlaku 12 bulan setelah tanggal penerimaan sesuai ayat 4 Pasal ini atau 12 bulan setelah tanggal pendaftaran ratifikasi Konvensi mereka, merujuk tanggal yang lebih akhir.
8. Untuk Negara Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah didaftarkan sebelum pengadopsian amandemen tetapi belum meratifikasi amandemen tersebut, Konvensi ini harus tetap berlaku tanpa amandemen tersebut.
9. Setiap Negara Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah didaftarkan setelah pengadopsian amandemen tersebut tetapi sebelum tanggal yang dirujuk dalam ayat 4 Pasal ini, dengan sebuah pernyataan yang mendampingi piagam ratifikasi tersebut, harus dapat menjelaskan bahwa ratifikasi tersebut terkait dengan Konvensi tanpa amandemen yang dimaksud. Untuk ratifikasi yang tersebut disertai dengan pernyataan, Konvensi harus berlaku Negara Anggota bersangkutan 12 bulan setelah tanggal ratifikasi didaftarkan. Apabila piagam ratifikasi tidak disertai dengan pernyataan, atau apabila ratifikasi tersebut didaftarkan pada atau setelah tanggal yang mengacu pada ayat 4, Konvensi mulai berlaku untuk Negara Anggota yang bersangkutan 12 bulan setelah tanggal ratifikasi didaftarkan

6. *For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.*
7. *Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.*
8. *For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.*
9. *Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was*

dan setelah mulai berlaku sesuai dengan ayat 7 Pasal ini, perubahan tersebut wajib bersifat mengikat untuk Anggota yang bersangkutan kecuali amandemen tersebut mengatur sebaliknya.

Amandemen terhadap Kaidah

Pasal XV

1. Kaidah dapat diubah baik melalui prosedur sebagaimana yang ditetapkan dalam Pasal XIV atau, kecuali diatur sebaliknya, sesuai dengan prosedur sebagaimana ditetapkan dalam Pasal ini.
2. Perubahan Kaidah dapat diusulkan kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional oleh Pemerintah dari setiap Anggota Organisasi atau kelompok perwakilan Pemilik Kapal atau kelompok perwakilan Awak Kapal yang telah ditunjuk Komite sesuai Pasal XIII. Perubahan yang diusulkan oleh pemerintah harus diusulkan, atau didukung, oleh paling sedikit lima pemerintah Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi atau oleh kelompok perwakilan Pemilik Kapal atau Awak Kapal sebagaimana dirujuk pada ayat ini.
3. Setelah memverifikasi bahwa usulan perubahan memenuhi persyaratan ayat 2 dari Pasal ini, Direktur Jenderal harus dengan segera mengomunikasikan usulan tersebut, disertai dengan tanggapan atau saran yang dianggap tepat, kepada semua Anggota Organisasi, dengan mengundang mereka untuk menyampaikan pengamatan atau saran

registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

Amendments to the Code

Article XV

1. *The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.*
2. *An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.*
3. *Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning*

terkait dengan usulan tersebut dalam jangka waktu enam bulan atau jangka waktu lain (yang harus kurang dari tiga bulan atau tidak lebih dari sembilan bulan) sebagaimana diatur oleh Badan Pimpinan.

4. Pada akhir jangka waktu mengacu di pada ayat 3 Pasal ini, usulan tersebut, disertai dengan rangkuman pengamatan atau saran yang dibuat berdasarkan ayat tersebut, harus disampaikan kepada Komite untuk dipertimbangkan dalam pertemuan. Perubahan dipertimbangkan untuk diterima oleh Komite apabila:
 - a. paling sedikit setengah dari pemerintah Anggota yang telah meratifikasi terwakili dalam pertemuan tersebut di mana usulannya dipertimbangkan;
 - b. mayoritas dua pertiga dari anggota Komite memilih untuk mendukung perubahan; dan
 - c. mayoritas ini terdiri dari hak suara yang didukung sedikitnya setengah dari pemerintah yang memiliki hak suara, setengah dari Pemilik Kapal yang memiliki hak suara, dan setengah dari Awak Kapal yang memiliki hak suara sebagai anggota Komite yang terdaftar pada pertemuan tersebut saat usulan diajukan untuk dipilih.
5. Perubahan-perubahan yang diterima sesuai dengan ayat 4 dari Pasal ini harus disampaikan kepada Sidang sesi berikutnya untuk persetujuan. Persetujuan ini harus mensyaratkan mayoritas dua pertiga hak suara yang diberikan para delegasi yang hadir. Apabila suara mayoritas tidak diperoleh, perubahan yang diusulkan harus dikembalikan kepada Komite

the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. *At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:*
 - (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered;*
 - (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and*
 - (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.*
5. *Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee*

untuk dipertimbangkan kembali apabila Komite bersedia.

6. Perubahan-perubahan yang disetujui oleh Sidang wajib diinformasikan Direktur Jenderal kepada setiap Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah didaftarkan sebelum tanggal persetujuan sidang tersebut. Anggota-anggota tersebut disebut sebagai Anggota peratifikasi. Pemberitahuan tersebut wajib memuat rujukan Pasal ini dan wajib mengatur jangka waktu untuk mengomunikasikan setiap ketidaksepakatan resmi. Jangka waktu ini selama dua tahun sejak tanggal pemberitahuan kecuali, pada saat persetujuan, Sidang menetapkan jangka waktu yang berbeda, sedikitnya satu tahun. Salinan pemberitahuan tersebut wajib dikomunikasikan kepada Anggota Organisasi lainnya sebagai informasi.
7. Perubahan yang disetujui oleh Sidang wajib dianggap telah diterima kecuali, pada akhir jangka waktu yang diatur, pernyataan resmi mengenai ketidaksepakatan telah diterima lebih dari 40 persen Anggota yang telah meratifikasi dan mewakili tidak kurang dari 40 persen tonase kotor kapal dari Anggota yang telah meratifikasi Konvensi.
8. Perubahan yang dianggap telah diterima harus berlaku enam bulan setelah akhir jangka waktu yang diatur untuk seluruh Anggota peratifikasi kecuali yang telah secara resmi menyatakan ketidaksepakatannya sesuai dengan ayat 7 Pasal ini dan belum menarik ketidaksepakatan tersebut sesuai dengan ayat 11.
Namun demikian:

so wish.

6. *Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as "the ratifying Members". The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.*
7. *An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.*
8. *An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:*

- a. sebelum berakhirnya jangka waktu yang telah diatur, setiap Anggota peratifikasi dapat memberitahukan Direktur Jenderal bahwa ia terikat pada perubahan tersebut hanya setelah menyampaikan penerimaannya; dan
 - b. sebelum tanggal berlaku perubahan tersebut, setiap Anggota peratifikasi dapat memberitahukan Direktur Jenderal bahwa ia tidak akan memberlakukan perubahan itu untuk jangka waktu tertentu.
9. Perubahan yang merupakan pokok dari pemberitahuan mengacu pada ayat 8 (a) dari Pasal ini harus berlaku bagi Anggota enam bulan setelah Anggota tersebut memberitahu Direktur Jenderal mengenai penerimaan perubahan atau pada tanggal perubahan tersebut mulai berlaku pertama kali, merujuk tanggal yang lebih akhir.
 10. Jangka waktu sebagaimana dirujuk pada ayat 8 (b) pada Pasal ini harus tidak melewati satu tahun sejak tanggal mulai berlakunya perubahan atau melewati setiap jangka waktu yang ditetapkan oleh Sidang pada saat persetujuan perubahan tersebut.
 11. Negara Anggota yang secara resmi menyatakan ketidaksepakatannya atas suatu perubahan dapat menarik ketidaksepakatannya setiap saat. Apabila pemberitahuan mengenai penarikan tersebut diterima oleh Direktur Jenderal setelah perubahan mulai berlaku, perubahan tersebut harus berlaku untuk Negara Anggota tersebut enam bulan setelah tanggal pemberitahuan didaftarkan.
 12. Setelah diberlakukannya suatu perubahan, Konvensi hanya dapat diratifikasi dalam versi yang sudah di amandemen.

- (a) *before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and*
 - (b) *before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.*
9. *An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.*
 10. *The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.*
 11. *A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.*
 12. *After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.*

13. Sejauh mana sertifikat ketenagakerjaan maritim berkaitan dengan permasalahan yang tercakup pada perubahan Konvensi yang berlaku:

(a) Anggota yang telah menerima perubahan tersebut tidak diwajibkan memperluas manfaat Konvensi sejalan dengan sertifikat ketenagakerjaan maritim yang diterbitkan bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera Anggota lainnya di mana:

(i) berdasarkan ayat 7 Pasal ini, telah menyatakan secara resmi ketidaksetujuan terhadap perubahan dan tidak mencabut ketidaksetujuan tersebut; atau

(ii) berdasarkan ayat 8 (a) Pasal ini, telah memberitahukan bahwa penerimaannya disampaikan dalam pemberitahuan selanjutnya penerimaan perubahan tersebut merupakan pokok pemberitahuan dan menerima perubahan tersebut.

(b) Anggota yang telah menerima perubahan harus memperluas manfaat Konvensi terkait dengan sertifikat ketenagakerjaan maritim yang diterbitkan untuk kapal-kapal yang mengibarkan bendera Anggota lainnya yang telah memberikan pemberitahuan, sesuai ayat 8 (b) Pasal ini, bahwa hal ini tidak berpengaruh terhadap perubahan selama periode yang ditentukan sesuai dengan ayat 10 Pasal ini.

13. *To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:*

(a) *a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:*

(i) *pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or*

(ii) *pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and*

(b) *a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.*

Bahasa-bahasa Resmi

Pasal XVI

Naskah resmi Konvensi ini tertulis dalam bahasa Inggris dan bahasa Perancis.

Authoritative Languages

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

Catatan Penjelasan bagi Peraturan dan Kaidah Konvensi Ketenagakerjaan Maritim



Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention

Catatan Penjelasan bagi Peraturan dan Kaidah Konvensi Ketenagakerjaan Maritim

1. Catatan penjelasan ini, bukan merupakan bagian dari Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, hanya dimaksudkan sebagai sebuah pedoman Konvensi.
2. Konvensi mencakup tiga bagian yang berbeda tetapi berkaitan: Pasal-pasal, Peraturan dan Kaidah.
3. Pasal-pasal dan Peraturan-peraturan menetapkan hak dan prinsip utama serta kewajiban-kewajiban dasar Anggota yang meratifikasi Konvensi. Pasal-pasal dan Peraturan-peraturan hanya dapat diubah oleh Sidang sesuai kerangka kerja Pasal 19 Konstitusi Organisasi Perburuhan Internasional (lihat Pasal XIV Konvensi).
4. Kaidah memuat rincian-rincian atas penerapan peraturan. Kaidah juga memuat Bagian A (Ketentuan-ketentuan wajib) dan Bagian B (Pedoman-pedoman tidak wajib). Kaidah dapat diubah melalui prosedur yang disederhanakan yang ditetapkan dalam Pasal XV Konvensi. Mengingat Kaidah diterapkan secara rinci, maka perubahan terhadap Kaidah harus tetap berada dalam ruang lingkup umum Pasal-pasal dan Peraturan-peraturan;
5. Kaidah dan Peraturan telah dikelompokkan secara umum di bawah lima Judul:
 - Judul 1: Persyaratan minimum bagi awak kapal untuk bekerja di atas kapal
 - Judul 2: Kondisi kerja
 - Judul 3: Akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering
 - Judul 4: Perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan dan jaminan sosial
 - Judul 5: Kepatuhan dan penegakkan

Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention

1. *This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.*
2. *The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.*
3. *The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).*
4. *The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.*
5. *The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:*
 - Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship*
 - Title 2: Conditions of employment*
 - Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering*
 - Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection*
 - Title 5: Compliance and enforcement*

6. Setiap Judul memuat kelompok ketentuan yang berkaitan dengan prinsip atau hak tertentu (atau langkah penegakkan dalam Judul 5), sesuai dengan penomoran. Kelompok pertama dalam Judul 1, misalnya, terdiri dari Peraturan 1.1, Standar A1.1 dan Pedoman B1.1 berkaitan dengan usia minimum.
 7. Konvensi mempunyai tiga tujuan mendasar:
 - a. untuk menetapkan, dalam Pasal dan Peraturan, sekumpulan prinsip dan hak;
 - b. untuk memperbolehkan, melalui Kaidah, tingkat fleksibilitas yang tepat mengenai cara Anggota menerapkan prinsip dan hak tersebut; dan
 - c. untuk memastikan, melalui Judul 5, bahwa prinsip dan hak dipatuhi dan ditegakkan sebagaimana mestinya.
 8. Ada dua wilayah utama untuk fleksibilitas dalam penerapan: pertama adalah peluang bagi Negara Anggota, bilamana perlu (lihat Pasal VI, ayat 3), untuk memberlakukan persyaratan terperinci Kaidah Bagian A melalui kesamaan isi (seperti yang didefinisikan dalam Pasal VI, ayat 4).
 9. Wilayah kedua fleksibilitas dalam penerapan ditetapkan dengan menyusun persyaratan-persyaratan wajib dari ketentuan dalam Bagian A, secara yang lebih umum, sehingga menyisakan ruang lingkup yang lebih luas untuk tindakan tepat yang dipersiapkan di tingkat nasional. Untuk itu, pedoman tentang penerapan diberikan dalam Kaidah Bagian B. Dengan cara ini, Anggota-anggota yang telah meratifikasi Konvensi dapat mengetahui jenis tindakan yang
6. *Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.*
 7. *The Convention has three underlying purposes:*
 - (a) *to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;*
 - (b) *to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and*
 - (c) *to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.*
 8. *There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).*
 9. *The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the nonmandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of*

diharapkan dari mereka menurut kewajiban umum di dalam Bagian A, serta tindakan yang tidak diwajibkan. Misalnya, Standar A4.1 mensyaratkan semua kapal memberi akses cepat atas obat-obatan untuk perawatan medis di kapal (ayat 1(b)) dan untuk “membawa kotak obat” (ayat 4(a)). Pelaksanaan kewajiban terakhir ini disertai dengan itikad baik berarti lebih dari sekedar memiliki sebuah kotak obat di atas setiap kapal. Petunjuk yang lebih tepat tentang apa yang dilibatkan diberikan dalam Pedoman B4.1.1 (ayat 4) guna memastikan isi kotak tersebut disimpan, digunakan dan dipelihara dengan benar.

10. Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini tidak terikat oleh pedoman dan, seperti yang diperlihatkan dalam ketentuan Judul 5 tentang pengawasan di pelabuhan Negara, pemeriksaan-pemeriksaan hanya akan menangani ketentuan-ketentuan Konvensi yang relevan (Pasal-pasal, Peraturan-peraturan dan Standar-standar dalam Bagian A). Namun, Anggota diwajibkan berdasarkan ayat 2 Pasal VI untuk mempertimbangkan pelaksanaan tanggung jawab mereka atas Kaidah Bagian A sesuai cara yang ditetapkan dalam Bagian B. Apabila, setelah mempertimbangkan sebagaimana mestinya Pedoman-pedoman yang berkaitan, Anggota memutuskan untuk melakukan tindakan pengaturan yang berbeda guna memastikan penyimpanan, penggunaan dan pemeliharaan isi kotak obat secara tepat, misalnya seperti contoh di atas, seperti dipersyaratkan Standar Bagian A, hal ini dapat diterapkan. Di sisi lain, dengan mengikuti pedoman yang diberikan dalam Bagian B, Anggota

them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to “carry a medicine chest” (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. *Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing*

terkait, serta badan-badan ILO yang bertanggungjawab meninjau penerapan Konvensi Ketenagakerjaan internasional, meyakini tanpa keraguan bahwa tindakan pengaturan Anggota tersebut telah memadai untuk melaksanakan tanggungjawab sesuai dengan Pedoman Bagian A yang berhubungan dengan Peraturan dan Kaidah.

implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

Peraturan dan Kaidah



The Regulations and the Code

Peraturan dan Kaidah

Judul 1. Persyaratan Minimum bagi Awak Kapal yang Bekerja di atas Kapal

Peraturan

Peraturan 1.1 – Usia Minimum

Tujuan: untuk memastikan tidak ada orang di bawah umur yang bekerja di atas kapal.

1. Tidak ada satu orang pun yang berusia di bawah usia minimum dapat dipekerjakan atau terlibat atau bekerja di atas kapal.
2. Usia minimum pada saat awal mulai berlakunya Konvensi ini adalah 16 tahun.
3. Usia minimum yang lebih tinggi wajib dipersyaratkan dalam kondisi khusus sebagaimana diatur dalam Kaidah.

Standar

Standar A1.1 – Usia Minimum

1. Penempatan, keterlibatan atau bekerja di atas kapal bagi setiap orang di bawah usia 16 tahun dilarang.
2. Bekerja malam hari bagi awak kapal di bawah usia 18 tahun dilarang. Sesuai tujuan Standar ini, “malam hari” dapat didefinisikan sejalan dengan hukum dan kebiasaan nasional. Ketentuan ini mencakup jangka waktu paling sedikit sembilan jam dimulai tidak lebih dari tengah malam dan berakhir tidak lebih awal dari pukul 5 pagi.

The Regulations and the Code

Title 1. Minimum Requirements for Seafarers to Work on a Ship

Regulation

Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: to ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.
3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.
2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, “night” shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. Pengecualian terhadap kepatuhan yang tegas terkait dengan pembatasan bekerja pada malam hari dapat dibuat oleh otoritas berwenang apabila:
 - a. pelatihan efektif bagi para awak kapal terkait, sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan, akan terganggu; atau
 - b. sifat khusus dari tugas atau program pelatihan yang diakui mensyaratkan para awak kapal dikecualikan dari melaksanakan tugas-tugas pada malam hari dan otoritas menetapkan, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait, bahwa pekerjaan itu tidak akan membahayakan kesehatan atau kesejahteraan mereka.
4. Penempatan, keterlibatan atau pekerjaan bagi awak kapal di bawah usia 18 tahun dilarang apabila pekerjaan itu dianggap berbahaya bagi kesehatan atau keselamatan mereka. Jenis-jenis pekerjaan tersebut wajib ditetapkan berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau oleh otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait, sesuai dengan standar internasional.

Pedoman

Pedoman B1.1 – Usia Minimum

Saat mengatur pekerjaan dan kondisi tempat kerja, Anggota wajib memberikan perhatian khusus terhadap kebutuhan orang-orang muda di bawah usia 18 tahun.

3. *An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:*
 - (a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or*
 - (b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.*
4. *The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.*

Guideline

Guideline B1.1 – Minimum age

When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Peraturan

Peraturan 1.2 – Sertifikat Medis

Tujuan: untuk memastikan bahwa seluruh awak kapal sehat secara medis dalam melaksanakan tugas mereka di laut.

1. Para awak kapal tidak diperbolehkan bekerja di atas kapal kecuali mereka dinyatakan sehat secara medis untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.
2. Pengecualian-pengecualian hanya dapat diizinkan sebagaimana diatur dalam Kaidah.

Standar

Standar A1.2 – Sertifikat Medis

1. Otoritas berwenang wajib mensyaratkan bahwa, sebelum mulai bekerja di atas suatu kapal, para awak kapal memiliki sertifikat medis yang sah yang menyatakan bahwa mereka sehat secara medis untuk mengerjakan tugas-tugas di laut.
2. Guna memastikan bahwa sertifikat medis benar-benar mencerminkan kondisi kesehatan para awak kapal, sejalan dengan tugas-tugas yang akan dilaksanakan, otoritas berwenang wajib, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait, dan dengan mempertimbangkan untuk pedoman-pedoman internasional yang berlaku dengan merujuk Kaidah Bagian B, menetapkan sifat pemeriksaan dan sertifikat medis tersebut.
3. Standar ini, tanpa mengurangi arti dari Konvensi Internasional mengenai Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan

Regulation

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: to ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea.

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.
2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.
3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping

Tugas Jaga Awak kapal, Tahun 1978, sesuai amandemen (STCW). Sertifikat medis yang diterbitkan sesuai dengan persyaratan STCW wajib diterima oleh otoritas berwenang, sesuai tujuan Peraturan 1.2. Sertifikat medis yang memenuhi substansi persyaratan dimaksud, dalam kasus awak kapal yang tidak tercakup dalam STCW, wajib diterima.

4. Sertifikat medis harus diterbitkan oleh seorang praktisi medis yang memenuhi syarat atau, dalam kasus sertifikat yang hanya mengenai penglihatan, oleh seseorang yang diakui oleh otoritas berwenang telah memenuhi syarat untuk menerbitkan sertifikat tersebut. Praktisi-praktisi tersebut harus menikmati kebebasan profesional sepenuhnya saat melaksanakan penilaian medis untuk melakukan prosedur-prosedur pemeriksaan medis.
5. Para awak kapal yang ditolak untuk mendapatkan sertifikat atau mempunyai keterbatasan dalam bekerja, terutama mengenai waktu, wilayah kerja atau area perdagangan, wajib diberikan kesempatan untuk memperoleh pemeriksaan lebih lanjut oleh praktisi medis independen atau referensi medis independen.
6. Setiap sertifikat medis wajib menyatakan secara khusus bahwa:
 - a. pendengaran dan penglihatan awak kapal, dan visi warna dalam kasus awak yang akan dipekerjakan dalam kapasitas di mana kebugaran untuk melakukan pekerjaannya dapat terpengaruh oleh visi warna yang kurang baik, semuanya dalam kondisi baik; dan
 - b. Awak kapal yang bersangkutan tidak menderita kondisi medis

for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. *The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.*
5. *Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.*
6. *Each medical certificate shall state in particular that:*
 - (a) *the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and*
 - (b) *the seafarer concerned is not suffering from any medical condition*

yang cenderung memburuk akibat bekerja di laut atau mengakibatkan awak kapal menjadi tidak layak untuk melakukan pekerjaan tersebut atau membahayakan kesehatan orang lain di atas kapal.

7. Kecuali jangka waktu yang lebih singkat dipersyaratkan dengan alasan tugas khusus yang dilakukan oleh awak kapal tersebut atau dipersyaratkan di bawah STCW:
 - a. sertifikat medis wajib berlaku untuk jangka waktu maksimum dua tahun kecuali awak kapal berusia di bawah 18 tahun, di mana waktu berlaku maksimum selama satu tahun;
 - b. sertifikasi visi warna wajib berlaku untuk jangka waktu maksimum enam tahun.
8. Dalam kasus-kasus mendesak, otoritas berwenang dapat memberikan izin kepada awak kapal untuk bekerja tanpa sertifikat medis yang berlaku hingga di pelabuhan berikutnya di mana awak kapal dapat memperoleh sertifikat medis dari praktisi medis yang memenuhi syarat, dengan ketentuan bahwa:
 - a. jangka waktu izin tersebut tidak melebihi tiga bulan; dan
 - b. awak kapal yang bersangkutan memiliki sertifikat medis yang habis tanggal berlakunya.
9. Apabila jangka waktu berlaku sertifikat berakhir dalam perjalanan, sertifikat wajib berlaku hingga pelabuhan berikutnya di mana awak kapal bisa mendapatkan sertifikat medis dari praktisi medis yang memenuhi syarat, jangka waktu tidak melebihi tiga bulan.

likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. *Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:*
 - (a) *a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;*
 - (b) *a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.*
8. *In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:*
 - (a) *the period of such permission does not exceed three months; and*
 - (b) *the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.*
9. *If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.*

10. Sertifikat medis bagi awak kapal yang bekerja di atas kapal yang biasanya menjalani pelayaran internasional harus minimal diberikan dalam bahasa Inggris.

Pedoman

Pedoman B1.2 – Sertifikat Medis

Pedoman B1.2.1 – Pedoman Internasional

1. Otoritas berwenang, praktisi medis, pemeriksa, pemilik kapal, perwakilan awak kapal dan semua orang lain yang terkait dengan pelaksanaan pemeriksaan kesehatan medis para calon awak kapal dan awak kapal yang sedang bekerja harus mengikuti Panduan ILO/WHO untuk Melaksanakan Pemeriksaan Medis Sebelum Melaut dan Berkala bagi Awak Kapal, termasuk versi-versi selanjutnya, dan setiap pedoman internasional lain yang berlaku yang diterbitkan oleh Organisasi Perburuhan Internasional, Organisasi Maritim Internasional, dan Organisasi Kesehatan Dunia.

Peraturan

Peraturan 1.3 – Pelatihan dan Kualifikasi

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal telah terlatih atau telah memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas mereka di atas kapal.

1. Para awak kapal tidak wajib bekerja di atas sebuah kapal kecuali mereka

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, ship-owners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: to ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship.

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as

terlatih atau tersertifikasi atau memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.

2. Para awak kapal tidak diperbolehkan untuk bekerja di atas kapal, kecuali mereka telah berhasil menyelesaikan pelatihan untuk keselamatan diri di atas kapal.
3. Pelatihan dan sertifikasi sesuai dengan instrumen-instrumen wajib yang telah diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional wajib dipertimbangkan telah memenuhi ketentuan-ketentuan ayat 1 dan 2 Peraturan ini.
4. Setiap Negara Anggota, pada waktu pengesahan Konvensi ini, terikat oleh Sertifikasi Konvensi Kecakapan Awak Kapal (*Able Seamen Convention*), 1946 (No. 74), wajib melanjutkan pelaksanaan kewajiban-kewajiban di bawah Konvensi tersebut kecuali dan hingga ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mencakup pokok materi yang telah diadopsi Organisasi Maritim Internasional dan diberlakukan, atau hingga melewati lima tahun sejak berlakunya Konvensi ini sesuai dengan ayat 3 pasal VIII, dengan merujuk pada tanggal yang lebih awal.

Peraturan 1.4 – Perekrutan dan Penempatan

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal mempunyai akses atas sebuah sistem perekrutan dan penempatan awak kapal yang efisien dan sesuai peraturan.

1. Semua awak kapal wajib memiliki akses terhadap sistem yang efisien, memadai dan akuntabel untuk mencari pekerjaan di atas kapal tanpa dikenakan biaya.
2. Jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang beroperasi dalam

competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. *Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.*
3. *Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.*
4. *Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.*

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: to ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system.

1. *All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.*
2. *Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's*

wilayah suatu Negara Anggota wajib menyesuaikan dengan standar-standar yang ditetapkan dalam Kaidah.

3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan, terkait dengan awak kapal yang bekerja di atas kapal yang mengibarkan bendera Negaranya, para pemilik kapal yang menggunakan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang bertempat di negara atau wilayah di mana Konvensi ini tidak berlaku, memastikan bahwa jasa tersebut sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang ditetapkan dalam Kaidah.

Standar

Standar A1.4 – Perekrutan dan Penempatan

1. Setiap Negara Anggota yang menjalankan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh Pemerintah wajib memastikan bahwa jasa itu dijalankan secara tertib yang melindungi dan mempromosikan hak-hak ketenagakerjaan para awak kapal sebagaimana diatur dalam Konvensi ini.
2. Apabila suatu Negara Anggota mempunyai jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta yang dilakukan di wilayahnya, yang tujuan utamanya adalah perekrutan dan penempatan para awak kapal atau yang merekrut dan menempatkan sejumlah awak kapal yang signifikan, wajib hanya dijalankan sesuai dengan sistem perizinan atau sertifikasi yang telah distandarkan, atau bentuk peraturan lainnya. Sistem ini wajib ditetapkan, dimodifikasi atau diubah hanya setelah berkonsultasi dengan

territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. *Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.*

Standard

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. *Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.*
2. *Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether*

organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang terkait. Apabila terjadi keraguan mengenai apakah Konvensi ini berlaku bagi jasa perekrutan dan penempatan swasta, permasalahan tersebut wajib ditetapkan oleh otoritas berwenang di setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait. Penambahan yang tidak semestinya terhadap jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta wajib tidak didukung.

3. Ketentuan-ketentuan pada ayat 2 dari Standar ini juga wajib berlaku – sesuai ketetapan yang diambil oleh otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait – dalam konteks jasa perekrutan dan penempatan yang dioperasikan oleh organisasi awak kapal di wilayah Negara Anggota untuk penyediaan awak kapal yang merupakan warga negara dari Negara Anggota yang kapalnya mengibarkan bendera Negaranya. Jasa tersebut dicakup oleh ayat ini untuk memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - (a) jasa perekrutan dan penempatan dijalankan sesuai dengan perjanjian kerja bersama antara organisasi awak kapal dengan pemilik kapal;
 - (b) baik organisasi awak kapal maupun pemilik kapal berada di wilayah Negara Anggota;
 - (c) Negara Anggota mempunyai hukum atau peraturan nasional atau prosedur untuk mengesahkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang mengizinkan pelaksanaan jasa perekrutan dan penempatan; dan

this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. *The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:*
 - (a) *the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;*
 - (b) *both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;*
 - (c) *the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and*

- (d) jasa perekrutan dan penempatan dijalankan secara tertib dan kebijakan-kebijakan yang sesuai untuk melindungi dan mempromosikan hak-hak penempatan awak kapal sebanding dengan ketentuan pada ayat 5 dari Standar ini.
4. Tidak satupun dalam Standar ini atau Peraturan 1.4 wajib dianggap:
- (a) mencegah Negara Anggota untuk mempertahankan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal publik secara bebas dalam kerangka kerja kebijakan untuk memenuhi kebutuhan para awak kapal dan pemilik kapal, apakah jasa tersebut merupakan bagian dari, atau dikoordinir oleh layanan ketenagakerjaan publik untuk semua pekerja dan pemberi kerja; atau
- (b) membebaskan kewajiban bagi Negara Anggota untuk menetapkan sistem operasional jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta di wilayahnya.
5. Negara Anggota yang menerapkan sistem yang mengacu pada ayat 2 dari Standar ini harus, sesuai dengan peraturan perundang-undangannya atau kebijakan lainnya, serendah-rendahnya:
- (a) melarang jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang menggunakan cara-cara, mekanisme atau daftar yang dimaksudkan untuk mencegah atau menghalangi para awak kapal untuk memperoleh pekerjaan yang sesuai dengan kualifikasi mereka;
- (b) mensyaratkan tidak ada biaya atau pungutan lain untuk perekrutan
- (d) *the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.*
4. *Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:*
- (a) *prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or*
- (b) *impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.*
5. *A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:*
- (a) *prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;*
- (b) *require that no fees or other charges for seafarer recruitment*

atau penempatan awak kapal atau pemberian kerja terhadap awak kapal baik secara langsung atau tidak langsung, secara menyeluruh atau sebagian, yang ditanggung oleh awak kapal, selain biaya memperoleh sertifikat medis nasional yang sah, buku awak kapal dan paspor atau dokumen perjalanan pribadi, namun tidak termasuk, biaya visa, yang wajib ditanggung oleh pemilik kapal; dan

- (c) memastikan bahwa jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang dijalankan di wilayahnya:
 - (i) memelihara daftar yang mutakhir dari seluruh awak kapal yang direkrut atau ditempatkan melalui mereka, yang siap untuk diperiksa oleh otoritas berwenang;
 - (ii) memastikan awak kapal terinformasi mengenai hak dan kewajiban berdasarkan perjanjian kerjanya sebelum atau dalam proses pengikatan dan bahwa pengaturan yang sepantasnya diberikan kepada para awak kapal untuk mengkaji perjanjian kerja sebelum dan sesudah ditandatangani dan mereka harus menerima salinan perjanjian tersebut;
 - (iii) memverifikasi bahwa para awak kapal yang direkrut atau ditempatkan memenuhi kualifikasi dan memiliki dokumen untuk pekerjaan tersebut, dan perjanjian kerja awak kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan

or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

- (c) *ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:*
 - (i) *maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;*
 - (ii) *make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;*
 - (iii) *verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that*

- perjanjian kerja bersama menjadi bagian dari perjanjian kerja;
- (iv) memastikan selama dapat diterapkan, pemilik kapal memiliki cara untuk melindungi para awak kapal agar tidak terlantar di pelabuhan asing;
- (v) mengkaji dan menanggapi setiap keluhan mengenai kegiatan mereka dan memberitahukan otoritas berwenang setiap keluhan yang tidak terselesaikan;
- (vi) membentuk sistem perlindungan, melalui asuransi atau kebijakan yang sesuai, untuk memberikan kompensasi bagi awak kapal atas kehilangan finansial yang mungkin terjadi sebagai akibat kegagalan jasa perekrutan dan penempatan atau pemilik kapal dalam memenuhi kewajibannya kepada awak kapal berdasarkan perjanjian kerja.
6. Otoritas berwenang wajib mengawasi dan mengendalikan secara saksama semua jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang dijalankan di wilayah Negara Anggota terkait. Setiap izin atau sertifikat atau otorisasi sejenis untuk pelaksanaan jasa oleh swasta di wilayahnya diberikan atau diperbarui hanya setelah verifikasi yang menyatakan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal tersebut memenuhi persyaratan peraturan perundang-undangan nasional.
7. Otoritas berwenang wajib memastikan ketersediaan prosedur dan perlengkapan yang memadai untuk penyelidikan, apabila diperlukan, mengenai keluhan-
- forms part of the employment agreement;*
- (iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;*
- (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;*
- (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.*
6. *The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.*
7. *The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities*

keluhan kegiatan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, apabila memungkinkan, melibatkan perwakilan pemilik kapal dan perwakilan awak kapal.

8. Setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini, sejauh dapat diterapkan, wajib menginformasikan kepada warga negaranya mengenai permasalahan yang mungkin terjadi apabila bekerja di atas kapal berbendera Negara Anggota yang belum meratifikasi Konvensi hingga Negara Anggota tersebut dinyatakan menerapkan standar yang sama dengan Konvensi ini. Kebijakan-kebijakan yang diambil oleh negara yang telah meratifikasi, tidak boleh bertolak belakang dengan prinsip pergerakan bebas awak kapal sebagaimana diatur dalam perjanjian-perjanjian tersebut, yang kedua negara terkait kemungkinan menjadi para pihak.
9. Setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi konvensi ini, wajib mensyaratkan pemilik-pemilik kapal yang berbendera Negara Anggota, yang memanfaatkan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal di negara atau wilayah yang tidak memberlakukan konvensi ini, untuk memastikan, sejauh dapat diterapkan, layanan jasa tersebut memenuhi persyaratan Standar ini.
10. Tidak satu pun dalam Standar ini dapat dipahami sebagai pengurangan kewajiban dan tanggung jawab pemilik kapal atau Negara Anggota yang kapal-kapalnya berbendera Negara Anggota tersebut.

of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. *Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.*
9. *Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.*
10. *Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.*

Pedoman

Pedoman B1.4 – Perekrutan dan Penempatan

Pedoman B1.4.1 – Pedoman Organisasi dan Pedoman Pelaksanaan

1. Saat memenuhi kewajiban-kewajibannya berdasarkan Standar A1.4 ayat 1, otoritas berwenang wajib mempertimbangkan:
 - (a) mengambil kebijakan yang diperlukan untuk meningkatkan kerja sama efektif antar jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, baik milik pemerintah maupun swasta;
 - (b) kebutuhan dari industri maritim baik di tingkat nasional maupun internasional, ketika mengembangkan program-program pelatihan untuk para awak kapal yang merupakan bagian dari awak kapal, yang bertanggungjawab terhadap keselamatan pelayaran dan pencegahan polusi, dengan keikutsertaan para pemilik kapal, awak kapal, dan lembaga pelatihan yang terkait;
 - (c) membuat pengaturan-pengaturan yang tepat untuk kerja sama antara perwakilan dari organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal dalam pengaturan dan pelaksanaan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh pemerintah, apabila ada;
 - (d) menentukan, berkenaan dengan hak pribadi dan kebutuhan untuk melindungi kerahasiaan, kondisi-kondisi di mana data pribadi awak kapal kemungkinan diproses oleh

Guideline

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:
 - (a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
 - (b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;
 - (c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;
 - (d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed

- jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, termasuk pengumpulan, penyimpanan, penggabungan, dan komunikasi data tersebut kepada pihak ketiga;
- (e) menjaga pengaturan untuk pengumpulan dan analisis semua informasi yang relevan mengenai bursa kerja maritim, termasuk pasokan awak kapal terkini dan prospektif yang bekerja sebagai awak kapal dan digolongkan berdasarkan umur, jenis kelamin, tingkat jabatan, dan kualifikasi, serta persyaratan industrial, pengumpulan data berdasarkan umur atau jenis kelamin yang hanya diizinkan untuk keperluan statistik atau digunakan dalam kerangka kerja suatu program yang mencegah diskriminasi berdasarkan umur atau jenis kelamin;
- (f) memastikan bahwa petugas yang bertanggungjawab atas pengawasan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, baik yang dikelola oleh pemerintah maupun swasta untuk kru kapal yang bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran dan pencegahan polusi harus mendapatkan pelatihan yang sesuai dengan standar, termasuk memiliki masa layar yang diakui dan pengetahuan yang relevan dengan industri maritim, termasuk instrumen-instrumen maritim internasional yang relevan tentang pelatihan, sertifikasi, dan standar ketenagakerjaan;
- (g) penetapan standar pelaksanaan dan pengadopsian kaidah etik dan praktik-praktik etika bagi jasa
- by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;*
- (e) *maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;*
- (f) *ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;*
- (g) *prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer*

perekrutan dan penempatan awak kapal; dan

- (h) melakukan pengawasan perizinan atau sistem sertifikasi berbasis pada sistem standar kualitas.

2. Dalam menetapkan sistem sebagaimana dirujuk dalam Standar A1.4 ayat 2, setiap Negara Anggota wajib menimbang untuk mensyaratkan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang sudah ada di wilayahnya, untuk mengembangkan dan menjaga praktik-praktik operasional yang dapat diverifikasi. Praktik-praktik operasional ini bagi jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta dan, sejauh dapat diterapkan, untuk jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh pemerintah, harus memperhatikan hal-hal berikut ini:

- (a) pemeriksaan kesehatan, dokumen identitas para awak kapal dan hal-hal lain sebagaimana mungkin dipersyaratkan bagi awak kapal untuk memperoleh pekerjaan;
- (b) menjaga, berkenaan dengan hak pribadi dan kebutuhan untuk melindungi kerahasiaan, catatan-catatan yang menyeluruh dan lengkap mengenai awak kapal yang dilindungi oleh sistem perekrutan dan penempatannya, yang wajib meliputi, tetapi tidak terbatas pada:
- (i) kualifikasi awak kapal;
 - (ii) catatan pekerjaan;
 - (iii) data pribadi yang relevan dengan pekerjaan; dan
 - (iv) data kesehatan yang relevan dengan pekerjaan;
- (c) memutakhirkan daftar kapal-kapal yang jasa perekrutan

recruitment and placement services; and

- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.*

2. *In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:*

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;*
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:*
- (i) the seafarers' qualifications;*
 - (ii) record of employment;*
 - (iii) personal data relevant to employment; and*
 - (iv) medical data relevant to employment;*
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer*

dan penempatan awak kapal menyediakan para awak kapalnya dan memastikan bahwa terdapat sarana pada jasa tersebut yang dapat dihubungi dalam keadaan darurat setiap waktu;

- (d) prosedur-prosedur untuk memastikan bahwa awak kapal tidak dieksploitasi oleh jasa perekrutan dan penempatan awak kapal atau oleh personel yang terkait dengan penawaran pekerjaan pada kapal-kapal tertentu atau oleh perusahaan-perusahaan tertentu;
- (e) prosedur-prosedur untuk mencegah kemungkinan eksploitasi terhadap awak kapal yang muncul dari pemberian uang muka atau transaksi keuangan lainnya antara pemilik kapal dengan awak kapal yang difasilitasi oleh jasa perekrutan dan penempatan awak kapal;
- (f) secara terang-terangan mengumumkan biaya-biaya, jika ada, yang harus ditanggung oleh awak kapal di dalam proses perekrutan;
- (g) memastikan bahwa setiap awak kapal diinformasikan mengenai setiap kondisi tertentu yang melekat pada pekerjaan yang mereka dapat dan kebijakan-kebijakan pemilik kapal mengenai pekerjaan mereka itu.
- (h) prosedur-prosedur yang sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan yang berhubungan dengan kasus-kasus ketidakmampuan atau ketidakdisiplinan, yang konsisten dengan hukum dan kebiasaan nasional serta, apabila dapat diterapkan, dengan kesepakatan bersama;

recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;

- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;*
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;*
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;*
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;*
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;*

- (i) prosedur-prosedur untuk memastikan, sejauh dapat diterapkan, bahwa seluruh sertifikat dan dokumen yang diserahkan untuk harus mendapatkan pekerjaan adalah yang terbaru dan tidak diperoleh dengan cara curang dan rujukan kerjanya dapat diverifikasi;
- (j) prosedur-prosedur untuk memastikan bahwa permintaan terhadap informasi atau saran dari keluarga awak kapal pada saat para awak kapal berada di laut, ditangani dengan segera, secara simpatik, dan tanpa biaya; dan
- (k) memverifikasi bahwa kondisi kerja di atas kapal, tempat para awak kapal ditempatkan, sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang berlaku yang ditetapkan antara pemilik kapal dan perwakilan organisasi awak kapal serta, sebagai suatu kebijakan, menyerakan awak kapal hanya kepada pemilik kapal yang mengajukan syarat dan ketentuan kerja yang sesuai hukum atau peraturan yang berlaku atau perjanjian bersama.
3. Pertimbangan wajib diberikan untuk mendorong kerja sama internasional antara Negara Anggota dan organisasi yang relevan, seperti:
- (a) pertukaran informasi secara sistematis mengenai industri dan bursa kerja maritim secara bilateral, regional dan multilateral;
- (b) pertukaran informasi mengenai perundang-undangan ketenagakerjaan maritim;
- (c) harmonisasi kebijakan, metode kerja, dan perundang-undangan
- (i) *procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;*
- (j) *procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and*
- (k) *verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.*
3. *Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:*
- (a) *the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;*
- (b) *the exchange of information on maritime labour legislation;*
- (c) *the harmonization of policies, working methods and legislation*

yang mengatur perekrutan dan penempatan awak kapal;

- (d) perbaikan prosedur dan kondisi bagi perekrutan dan penempatan awak kapal internasional; dan
- (e) perencanaan angkatan kerja, dengan memperhatikan permintaan dan penawaran awak kapal dan persyaratan industri maritim.

governing recruitment and placement of seafarers;

- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and*
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.*

Judul 2. Kondisi Kerja

Peraturan

Peraturan 2.1 – Perjanjian Kerja Awak Kapal

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal mempunyai perjanjian kerja yang adil.

1. Syarat dan ketentuan kerja awak kapal wajib ditetapkan atau merujuk pada perjanjian tertulis yang jelas dapat ditegakkan secara hukum dan wajib konsisten dengan standar-standar sebagaimana tercantum dalam Kaidah.
2. Perjanjian kerja awak kapal wajib disepakati oleh para awak kapal berdasarkan kondisi-kondisi yang memastikan bahwa awak kapal memiliki kesempatan untuk meninjau kembali dan meminta saran mengenai syarat dan ketentuan dalam perjanjian tersebut dan tanpa tekanan menerimanya sebelum penandatanganan.
3. Selama masih sesuai dengan hukum dan kebiasaan nasional Negara Anggota,

Title 2. Conditions of Employment

Regulation

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose: to ensure that seafarers have a fair employment agreement.

1. *The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.*
2. *Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.*
3. *To the extent compatible with the Member's national law and practice,*

perjanjian kerja awak kapal wajib dipahami untuk menggabungkan setiap perjanjian kerja bersama yang berlaku.

Standar

Standar A2.1 – Perjanjian Kerja Awak Kapal

1. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan hukum atau peraturan yang mensyaratkan bahwa kapal-kapal yang berbendera Negara Anggota memenuhi persyaratan berikut ini:
 - (a) para awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera Negara Anggota, wajib memiliki perjanjian kerja awak kapal yang ditandatangani, baik oleh awak kapal dan pemilik kapal maupun perwakilan pemilik kapal (atau, apabila mereka bukan pekerja, bukti kontraktual, atau pengaturan yang serupa) yang memberikan mereka kondisi pekerjaan dan kehidupan yang layak di atas kapal seperti yang dipersyaratkan oleh Konvensi ini;
 - (b) awak kapal yang menandatangani perjanjian kerja awak kapal wajib diberikan kesempatan untuk memeriksa dan meminta saran mengenai perjanjian tersebut sebelum penandatanganan serta fasilitas lainnya bila diperlukan untuk memastikan mereka telah menandatangani perjanjian tersebut tanpa tekanan dan dengan pemahaman yang memadai tentang hak dan tanggung jawab mereka;

seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

1. *Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:*
 - (a) *seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;*
 - (b) *seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;*

- (c) pemilik kapal dan awak kapal bersangkutan masing-masing wajib memiliki dokumen asli perjanjian kerja awak kapal yang ditandatangani kedua belah pihak;
- (d) kebijakan wajib diambil untuk memastikan bahwa informasi yang jelas mengenai kondisi-kondisi pekerjaan mereka dapat diperoleh secara mudah di atas kapal oleh awak kapal, termasuk nakhoda, dan bahwa informasi tersebut, termasuk salinan perjanjian kerja awak kapal, dan juga bisa diakses untuk ditinjau kembali oleh para petugas dari otoritas berwenang, termasuk di pelabuhan-pelabuhan yang akan dikunjungi; dan
- (e) awak kapal wajib diberikan dokumen yang memuat catatan mengenai pekerjaan mereka di atas kapal.
2. Apabila suatu perjanjian kerja bersama membentuk seluruh atau sebagian dari perjanjian kerja awak kapal, salinan perjanjian itu wajib tersedia di atas kapal. Apabila bahasa perjanjian kerja awak kapal dan setiap perjanjian kerja bersama yang berlaku bukan merupakan bahasa Inggris, yang berikut ini juga wajib disediakan dalam bahasa Inggris (kecuali untuk kapal-kapal yang hanya berlayar di dalam negeri):
- (a) salinan bentuk standar dari perjanjian tersebut; dan
- (b) bagian-bagian dari perjanjian kerja bersama yang tunduk pada pemeriksaan negara pelabuhan berdasarkan Peraturan 5.2.
3. Dokumen sebagaimana dirujuk pada ayat 1(e) dari Standar ini wajib tidak memuat setiap pernyataan menyangkut kualitas kerja awak kapal atau
- (c) *the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;*
- (d) *measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and*
- (e) *seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.*
2. *Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):*
- (a) *a copy of a standard form of the agreement; and*
- (b) *the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.*
3. *The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The*

menyangkut upahnya. Bentuk dokumen itu, hal-hal khusus yang akan dicatat dan cara hal-hal tersebut akan dimasukkan wajib ditentukan berdasarkan hukum nasional.

4. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan yang menguraikan hal-hal yang akan dimasukkan ke seluruh perjanjian kerja awak kapal yang diatur oleh hukum nasionalnya. Perjanjian kerja awak kapal, dalam segala hal wajib memuat hal-hal khusus berikut ini:
- (a) nama lengkap, tanggal lahir atau usia, dan tempat lahir awak kapal;
 - (b) nama dan alamat pemilik kapal;
 - (c) tempat di mana dan tanggal pada saat perjanjian kerja awak kapal ditandatangani;
 - (d) jabatan awak kapal yang akan dipekerjakan;
 - (e) jumlah upah awak kapal atau apabila memungkinkan rumusan yang digunakan untuk menghitungnya;
 - (f) jumlah cuti tahunan yang dibayar atau apabila memungkinkan rumusan yang digunakan untuk menghitungnya;
 - (g) pemutusan perjanjian dan ketentuan-ketentuannya yang termasuk:
 - (i) apabila perjanjian telah dibuat untuk jangka waktu tidak terbatas, ketentuan-ketentuan yang memperkenankan salah satu pihak untuk mengakhirinya, serta jangka waktu pemberitahuan yang dipersyaratkan, yang wajib tidak kurang bagi pemilik kapal

form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. *Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:*
- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;*
 - (b) the shipowner's name and address;*
 - (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;*
 - (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;*
 - (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;*
 - (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;*
 - (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:*
 - (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;*

daripada bagi awak kapal;

(ii) apabila perjanjian tersebut telah dibuat untuk suatu jangka waktu tertentu, tanggal berakhirnya ditetapkan; dan

(iii) apabila perjanjian tersebut telah dibuat untuk suatu perjalanan, pelabuhan tujuan dan masa berlakunya harus berakhir setelah kedatangan kapal sebelum awak kapal tersebut wajib diturunkan;

(h) manfaat perlindungan jaminan kesehatan dan jaminan sosial yang akan diberikan kepada awak kapal oleh pemilik kapal;

(i) hak pemulangan awak kapal;

(j) rujukan untuk perjanjian kerja bersama, apabila memungkinkan; dan

(k) setiap hal khusus lainnya yang mungkin dipersyaratkan oleh hukum nasional.

5. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan hukum atau peraturan yang menetapkan jangka waktu pemberitahuan minimum yang akan diberikan kepada awak kapal dan pemilik kapal untuk pemutusan awal perjanjian kerja awak kapal. Jangka waktu minimum ini wajib ditetapkan setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang bersangkutan, tetapi tidak lebih singkat dari tujuh hari.

6. Jangka waktu pemberitahuan yang lebih singkat dari jangka waktu minimum dapat diberikan dalam keadaan yang diakui berdasarkan hukum nasional

(ii) *if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and*

(iii) *if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;*

(h) *the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;*

(i) *the seafarer's entitlement to repatriation;*

(j) *reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and*

(k) *any other particulars which national law may require.*

5. *Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.*

6. *A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective*

atau peraturan perundang-undangan atau perjanjian kerja bersama yang berlaku yang membenarkan pemutusan perjanjian kerja tersebut pada jangka waktu yang lebih singkat atau tanpa pemberitahuan. Dalam menentukan keadaan tersebut, setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kebutuhan awak kapal untuk memutus perjanjian kerja yang lebih singkat atau tanpa pemberitahuan dengan alasan belas kasihan atau alasan mendesak dapat dipertimbangkan tanpa hukuman.

Pedoman

Pedoman B2.1 – Perjanjian Kerja Awak Kapal

Pedoman B2.1.1 – Rekam Jejak Kerja

Dalam menentukan hal-hal yang akan dicatat dalam rekam jejak kerja sebagaimana dirujuk pada Standar A2.1, ayat 1(e), Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa dokumen ini memuat informasi yang mencukupi, dengan terjemahan dalam bahasa Inggris, untuk memudahkan perolehan pekerjaan selanjutnya atau memenuhi persyaratan dalam masa layar untuk meningkatkan kemampuan atau promosi. Buku pelepasan awak kapal dapat memenuhi persyaratan ayat 1(e) dari Standar ini.

Peraturan

Peraturan 2.2 – Upah

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal dibayar atas jasa mereka.

bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Guideline

Guideline B2.1 – Seafarers’ employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers’ discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: to ensure that seafarers are paid for their services

Semua awak kapal wajib dibayar atas pekerjaan mereka secara teratur dan penuh sesuai dengan perjanjian kerja mereka.

Standar

Standar A2.2 – Upah

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan pembayaran-pembayaran yang terkait dengan pekerjaan awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera Negara Anggota dilakukan tidak lebih lama dari pada jangka waktu satu bulan dan sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang berlaku.
2. Awak kapal wajib diberikan rekening pembayaran bulanan dan sejumlah uang yang dibayarkan, termasuk upah, pembayaran tambahan dan nilai tukar yang digunakan di mana pembayaran tersebut telah dilakukan dalam suatu mata uang atau dari suatu nilai tukar yang berbeda dari nilai tukar yang disepakati.
3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal mengambil kebijakan, sebagaimana tercantum pada ayat 4 dari Standar ini, untuk menyediakan awak kapal sarana mengirimkan seluruh atau sebagian daripada pendapatan mereka kepada keluarga atau yang menjadi tanggungannya atau para penerima sah.
4. Kebijakan yang memastikan bahwa para awak kapal dapat mengirimkan pendapatan mereka kepada keluarga mereka meliputi:
 - (a) suatu sistem untuk memungkinkan awak kapal, pada saat memulai pekerjaan atau selama bekerja,

All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard

Standard A2.2 – Wages

1. *Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.*
2. *Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.*
3. *Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.*
4. *Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:*
 - (a) *a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if*

untuk membagi, apabila mereka menginginkan, sebagian dari upah mereka untuk dikirimkan dengan jangka waktu yang teratur kepada keluarga mereka melalui pengiriman antar bank atau dengan cara yang sejenis; dan

- (b) suatu persyaratan bahwa pembagian wajib dikirimkan tepat waktu dan secara langsung kepada seseorang atau orang-orang yang ditunjuk oleh awak kapal.

5. Setiap biaya atas jasa sebagaimana dirujuk pada ayat 3 dan 4 dalam Standar ini wajib dihitung dalam jumlah yang wajar, dan sesuai dengan nilai tukar mata uang, kecuali ditetapkan lain, wajib, sesuai hukum atau peraturan nasional, menggunakan nilai tukar pasar yang berlaku atau nilai tukar resmi dan tidak merugikan awak kapal.
6. Setiap Negara Anggota yang menerapkan hukum atau peraturan nasional yang mengatur upah awak kapal wajib memberikan pertimbangan terhadap pedoman sebagaimana tercantum dalam Bagian B dari Kaidah ini.

Pedoman

Pedoman B2.2 – Upah

Pedoman B2.2.1. – Definisi Khusus

Untuk tujuan Pedoman ini, istilah:

- (a) **awak kapal terampil (*able seafarer*)** adalah awak kapal yang dianggap kompeten untuk melaksanakan berbagai tugas yang memerlukan kecakapan kerja di departemen dek, selain tugas

they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

- (b) *a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.*

5. *Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.*
6. *Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.*

Guideline

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

For the purpose of this Guideline, the term:

- (a) ***able seafarer*** *means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist*

seorang pengawas atau spesialis, atau yang ditetapkan oleh hukum, peraturan atau kebiasaan nasional, atau oleh perjanjian kerja bersama;

- (b) **gaji pokok atau upah pokok** adalah sejumlah pembayaran, bagaimanapun komposisinya, untuk waktu kerja normal; tidak termasuk pembayaran lembur, bonus, uang harian, uang cuti berbayar atau setiap tambahan pendapatan lainnya;
- (c) **upah gabungan** adalah upah atau penghasilan yang meliputi gaji pokok dan tunjangan terkait lainnya; suatu upah gabungan dapat meliputi kompensasi atas seluruh waktu kerja lembur yang dikerjakan dan seluruh tunjangan terkait lainnya, atau dapat meliputi hanya tunjangan tertentu dalam sebuah bagian dari upah gabungan
- (d) **jam kerja** adalah waktu yang diperlukan awak kapal untuk melakukan pekerjaan selama di atas kapal;
- (e) **waktu kerja lembur** adalah waktu kerja yang melebihi jam kerja normal

Pedoman B2.2.2 – Penghitungan dan Pembayaran

1. Bagi awak kapal yang memiliki pendapatan meliputi kompensasi yang terpisah atas kerja lembur:
 - (a) untuk tujuan penghitungan upah, jam kerja normal di laut dan di pelabuhan tidak boleh melebihi delapan jam per hari;
 - (b) untuk tujuan penghitungan lembur, jumlah jam kerja normal per minggu yang dicakup oleh gaji pokok atau upah pokok wajib ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional,

rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

- (b) **basic pay or wages** means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;
- (c) **consolidated wage** means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;
- (d) **hours of work** means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (e) **overtime** means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:
 - (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
 - (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations,

apabila tidak ditetapkan dalam perjanjian kerja bersama, tetapi wajib tidak melebihi 48 jam per minggu; perjanjian kerja bersama dapat memberikan perbedaan tetapi tidak kurang dari perlakuan yang menguntungkan;

- (c) tingkat kompensasi untuk lembur, yang tidak boleh kurang dari satu seperempat kali gaji pokok atau upah pokok per jam, harus ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau oleh perjanjian kerja bersama, apabila dapat diterapkan; dan
- (d) catatan seluruh kerja lembur wajib disimpan oleh nakhoda, atau seseorang yang ditunjuk oleh nakhoda tersebut, dan disetujui oleh awak kapal dan tidak lebih dari jangka waktu satu bulan.

2. Bagi awak kapal yang upahnya secara keseluruhan atau sebagian digabungkan:

- (a) perjanjian kerja awak kapal wajib menguraikan secara jelas, apabila sesuai, jumlah jam kerja yang diharapkan oleh awak kapal terkait dengan pendapatannya, dan setiap uang harian tambahan yang mungkin ditambahkan dalam upah gabungan, dan dalam keadaan tertentu;
- (b) apabila jam lembur per jam dibayarkan untuk kelebihan waktu kerja yang dikerjakan sebagaimana tercakup dalam upah gabungan, nilai per jam tidak boleh kurang dari satu seperempat kali upah pokok yang terkait dengan jam kerja normal sebagaimana didefinisikan pada ayat 1 dari Pedoman ini, prinsip yang sama wajib berlaku untuk jam

if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

- (c) *the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and*
- (d) *records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.*

2. *For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:*

- (a) *the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;*
- (b) *where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the*

kerja lembur yang termasuk ke dalam upah gabungan;

- (c) pendapatan untuk bagian keseluruhan atau sebagian upah gabungan mencerminkan jam kerja normal sebagaimana didefinisikan dalam ayat 1(a) Pedoman ini wajib tidak kurang dari upah minimum yang berlaku; dan
- (d) awak kapal yang upahnya sebagian digabungkan, catatan kerja lembur wajib disimpan dan disetujui sebagaimana yang ditetapkan dalam ayat 1 (d) Pedoman ini.

3. Hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama dapat mengatur kompensasi untuk lembur atau untuk pekerjaan yang dikerjakan pada hari istirahat mingguan dan pada hari libur nasional setidaknya setara dengan waktu libur dan ketika kapal sandar atau cuti tambahan sebagai pengganti pendapatan atau kompensasi lain sebagaimana diberikan

4. Hukum atau peraturan nasional yang diterapkan setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal atau, apabila sesuai, perjanjian kerja bersama wajib mempertimbangkan prinsip-prinsip berikut:

- (a) pendapatan yang setara untuk pekerjaan yang bernilai setara wajib berlaku untuk semua awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang sama tanpa diskriminasi berdasarkan ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, paham politik, keturunan kewarganegaraan atau asal usul sosial;

consolidated wage;

- (c) *remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and*

- (d) *for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.*

3. *National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.*

4. *National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:*

- (a) *equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;*

- (b) perjanjian kerja awak kapal yang menguraikan upah atau nilai upah yang berlaku wajib diberlakukan di atas kapal; informasi mengenai jumlah upah atau nilai upah tersebut wajib disediakan untuk setiap awak kapal, baik dengan memberikannya paling sedikit satu salinan informasi yang relevan yang telah ditandatangani kepada awak kapal dalam bahasa yang dipahami oleh awak kapal tersebut, atau dengan menempatkan salinan perjanjian tersebut di tempat yang mudah diakses oleh awak kapal atau dengan cara lain yang tepat;
- (c) upah wajib dibayarkan dengan alat pembayaran yang sah; apabila sesuai, dapat dibayarkan melalui pengiriman antar bank, cek, cek pos atau surat perintah pembayaran;
- (d) pada saat pemutusan pembayaran semua pendapatan, wajib dibayar tanpa penundaan yang tidak semestinya;
- (e) hukuman yang memadai atau pemulihan yang sesuai lainnya harus dikenakan oleh otoritas berwenang apabila pemilik kapal menunda dengan tidak semestinya atau gagal melakukan pembayaran atas semua pendapatan;
- (f) upah wajib dibayarkan secara langsung ke rekening bank awak kapal yang sudah ditunjuk, kecuali mereka meminta sebaliknya secara tertulis;
- (g) tunduk pada sub ayat (h) dari ayat ini, pemilik kapal wajib tidak membatasi kebebasan awak kapal untuk menghabiskan pendapatan mereka;

- (b) *the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;*
- (c) *wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;*
- (d) *on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;*
- (e) *adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;*
- (f) *wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;*
- (g) *subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;*

(h) pengurangan pendapatan seharusnya diizinkan hanya jika:

(i) ada ketentuan tegas dalam hukum atau peraturan nasional atau dalam perjanjian bersama yang berlaku dan awak kapal telah diberitahukan sebelumnya, melalui cara yang dianggap paling tepat oleh otoritas berwenang, atas syarat-syarat pengurangan tersebut; dan

(ii) total pengurangan tidak melebihi batas yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian bersama atau keputusan pengadilan dalam membuat pengurangan tersebut.

(i) tidak boleh ada pengurangan dari remunerasi awak kapal terkait dengan perolehan atau mempertahankan pekerjaan;

(j) denda yang bersifat finansial terhadap awak kapal selain daripada yang diizinkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama atau kebijakan-kebijakan lain wajib dilarang.

(k) otoritas berwenang wajib memiliki kewenangan untuk memeriksa toko dan layanan yang disediakan di atas kapal untuk memastikan bahwa harga yang adil dan wajar diberlakukan untuk manfaat bagi awak kapal bersangkutan; dan

(l) sepanjang klaim dari awak kapal untuk upah dan jumlah lainnya berkenaan dengan pekerjaan yang tidak ditanggung sesuai dengan ketentuan Konvensi Internasional

(h) *deduction from remuneration should be permitted only if:*

(i) *there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and*

(ii) *the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions.*

(i) *no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;*

(j) *monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;*

(k) *the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and*

(l) *to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International*

mengenai Gadai dan Hipotek Maritim, 1993, klaim dimaksud wajib dilindungi sesuai Konvensi Perlindungan Klaim Pekerja (Kepailitan Pengusaha), 1992 (No. 173).

5. Setiap Negara Anggota wajib, setelah berkonsultasi dengan perwakilan pemilik kapal dan organisasi awak kapal, memiliki prosedur untuk menyelidiki keluhan yang tercantum dalam Pedoman ini.

Pedoman B2.2.3 – Upah Minimum

1. Tanpa mengurangi arti dari prinsip perundingan bersama yang bebas, setiap Negara Anggota wajib, setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal, menetapkan prosedur untuk menetapkan upah minimum bagi awak kapal. Perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal wajib ikut serta dalam pelaksanaan prosedur tersebut.
2. Saat menyusun prosedur tersebut dan menetapkan upah minimum, wajib sejalan dengan standar ketenagakerjaan internasional mengenai penetapan upah minimum, serta prinsip-prinsip berikut ini:
 - (a) tingkat upah minimum wajib mempertimbangkan sifat lapangan kerja maritim, tingkat jabatan di atas kapal, dan jam kerja normal awak kapal; dan
 - (b) tingkat upah minimum wajib disesuaikan dengan mempertimbangkan perubahan biaya hidup dan kebutuhan awak kapal.

Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. *Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.*

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. *Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.*
2. *When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:*
 - (a) *the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and*
 - (b) *the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.*

3. Otoritas berwenang wajib memastikan:
 - (a) melalui sarana sistem pengawasan dan sanksi, upah dibayarkan tidak kurang dari nilai upah atau nilai upah yang ditetapkan; dan
 - (b) bahwa setiap awak kapal yang telah dibayar dengan nilai yang lebih rendah daripada upah minimum untuk dipulihkan, dengan proses hukum atau prosedur lain yang tidak mahal dan cepat untuk jumlah yang belum dibayarkan.

Pedoman B2.2.4 – Gambaran Gaji Pokok atau Upah Pokok Minimum Bulanan bagi Awak Kapal

1. Gaji pokok atau upah pokok untuk jasa satu bulan kalender bagi seorang awak kapal wajib tidak kurang dari jumlah yang secara rutin ditetapkan oleh Komite Maritim Bersama atau badan-badan resmi lainnya oleh Badan Pimpinan pada Kantor Ketenagakerjaan Internasional. Berdasarkan keputusan Badan Pimpinan, Direktur Jenderal wajib memberitahukan setiap perbaikan jumlah kepada Negara-negara Anggota Organisasi.
2. Tidak ada dalam Pedoman ini yang wajib dianggap mengurangi pengaturan-pengaturan yang telah disepakati antara pemilik kapal atau organisasi-organisasinya dengan organisasi-organisasi awak kapal berkenaan dengan peraturan mengenai standar minimum syarat dan kondisi kerja, bahwa syarat dan kondisi tersebut diakui oleh otoritas berwenang.

3. *The competent authority should ensure:*
 - (a) *by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and*
 - (b) *that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.*

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. *The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.*
2. *Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.*

Peraturan

Peraturan 2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

Tujuan: untuk memastikan awak kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat awak kapal telah diatur.
2. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum dalam jangka waktu tertentu yang konsisten dengan ketentuan yang diatur dalam Kaidah.

Standar

Standar A2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

1. Untuk tujuan Standar ini, istilah:
 - (a) jam kerja adalah waktu selama awak kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
 - (b) jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek
2. Setiap Negara Anggota wajib, dalam batas yang ditetapkan dalam ayat 5 sampai dengan ayat 8 Standar ini menentukan suatu jumlah maksimum jam kerja yang wajib tidak melebihi jangka waktu yang ditetapkan, atau jumlah minimum jam istirahat yang wajib diberikan dalam suatu jangka waktu yang ditetapkan.
3. Setiap Negara Anggota mengakui standar jam kerja normal untuk awak

Regulation

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

Purpose: to ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest.

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.
2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard

Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:
 - (a) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
 - (b) hours of rest means time outside hours of work; this term does not include short breaks.
2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.
3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for

kapal, seperti halnya pekerja lain, wajib didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu hari istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur nasional. Akan tetapi, hal ini harus tidak mencegah Negara Anggota untuk memiliki prosedur guna mengizinkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang menentukan jam kerja normal awak kapal yang pada dasarnya tidak kurang menguntungkan dari Standar ini.

4. Dalam menetapkan standar nasional, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan awak kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan pelayaran dan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.
5. Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
 - (a) jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
 - (i) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (ii) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
 - (b) jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 - (i) sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (ii) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
6. Jam istirahat dapat dibagi ke dalam tidak kurang dari dua jangka waktu, satu diantaranya paling singkat enam jam lamanya, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam.

seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. *In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.*
5. *The limits on hours of work or rest shall be as follows:*
 - (a) *maximum hours of work shall not exceed:*
 - (i) *14 hours in any 24-hour period; and*
 - (ii) *72 hours in any seven-day period; or*
 - (b) *minimum hours of rest shall not be less than:*
 - (i) *ten hours in any 24-hour period; and*
 - (ii) *77 hours in any seven-day period.*
6. *Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.*

7. Berkumpul, latihan pemadaman kebakaran dan latihan penggunaan sekoci, dan latihan-latihan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan nasional dan oleh instrumen internasional, wajib dilaksanakan dengan cara yang meminimalkan gangguan waktu istirahat dan tidak mengakibatkan kelelahan.
 8. Pada saat awak kapal sedang bertugas, misalnya ketika di ruang mesin tanpa awak, awak kapal wajib mempunyai kompensasi jangka waktu istirahat yang cukup jika jangka waktu istirahat normal terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
 9. Apabila tidak ada perjanjian kerja bersama atau keputusan arbitrase atau bila otoritas berwenang menetapkan bahwa ketentuan dalam perjanjian atau keputusan yang terkait dengan ayat 7 atau ayat 8 Standar ini tidak mencukupi, otoritas berwenang wajib menetapkan ketentuan guna memastikan awak kapal mendapat waktu istirahat yang cukup.
 10. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan penempatan, di tempat yang mudah diakses, sebuah tabel yang memuat pengaturan kerja di atas kapal, yang wajib memuat untuk setiap posisi, paling tidak:
 - (a) jadwal kerja di kapal dan kerja di pelabuhan; dan
 - (b) jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku.
 11. Tabel yang dirujuk pada ayat 10 Standar ini wajib disusun dalam format baku dalam bahasa yang digunakan atau bahasa-bahasa di atas kapal dan bahasa Inggris.
7. *Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.*
 8. *When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.*
 9. *If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.*
 10. *Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:*
 - (a) *the schedule of service at sea and service in port; and*
 - (b) *the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.*
 11. *The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.*

12. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan catatan harian jam kerja harian awak kapal atau jam istirahat harian mereka disimpan untuk memungkinkan pemantauan kepatuhan terhadap ayat 5 sampai dengan ayat 11 yang tercantum dalam Standar ini. Catatan ini wajib dalam format baku yang disusun oleh otoritas berwenang dengan mempertimbangkan pedoman Organisasi Perburuhan Internasional yang ada atau wajib dalam format standar apa pun yang disiapkan oleh Organisasi. Catatan tersebut wajib dalam bahasa-bahasa yang ditetapkan pada ayat 11 Standar ini.

Awak kapal wajib menerima salinan catatan yang berkaitan dengan mereka yang disahkan oleh nakhoda, atau seseorang yang diberi wewenang oleh nakhoda, dan disetujui oleh awak kapal.

13. Tidak ada dalam ayat 5 dan 6 Standar ini yang mencegah Negara Anggota memiliki hukum atau peraturan nasional atau prosedur untuk otoritas berwenang guna mengesahkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang memperbolehkan pengecualian terhadap batas yang ditetapkan. Pengecualian tersebut wajib, sedapat mungkin, mengikuti ketentuan dalam Standar ini tetapi dapat mempertimbangkan jangka waktu cuti yang lebih sering atau lebih lama atau pemberian kompensasi cuti bagi awak kapal yang berdinam jaga di bagian navigasi atau awak kapal yang bekerja di atas kapal pada pelayaran pendek.

14. Tidak ada dalam Standar ini yang dianggap menghilangkan hak nakhoda kapal untuk mengharuskan seorang awak kapal melaksanakan tindakan yang diperlukan kapan saja bagi keselamatan kapal, orang-orang di atas kapal atau

12. *Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard.*

The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. *Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.*

14. *Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose*

muatan kapal, atau untuk tujuan pemberian bantuan kepada kapal lain atau orang yang berada dalam keadaan bahaya di laut. Selain itu, nakhoda dapat menunda jadwal jam kerja atau jam istirahat dan mengharuskan awak kapal melaksanakan tindakan yang diperlukan sampai situasi normal telah dikembalikan. Secepatnya dapat dipraktikkan situasi normal telah dikembalikan, nakhoda wajib memastikan bahwa setiap awak kapal yang telah melaksanakan pekerjaan saat waktu istirahatnya diberikan jangka waktu istirahat yang memadai.

Pedoman

Pedoman B2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

Pedoman B2.3.1 – Awak Kapal Muda

1. Di laut dan di pelabuhan ketentuan berikut ini harus diberlakukan pada semua awak kapal muda berusia di bawah 18 tahun:
 - (a) jam kerja wajib tidak melebihi delapan jam sehari dan 40 jam per minggu dan lembur wajib dilaksanakan hanya jika terdapat kondisi yang tidak dapat dihindari untuk alasan keselamatan;
 - (b) waktu yang cukup harus diberikan untuk makan, dan waktu istirahat paling singkat satu jam untuk makan harus dipastikan; dan
 - (c) jangka waktu istirahat 15 menit sedapat mungkin setiap dua jam kerja yang harus diberikan.

of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. *At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:*
 - (a) *working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;*
 - (b) *sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and*
 - (c) *a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.*

2. Dengan pengecualian, ketentuan ayat 1 Pedoman di atas tidak perlu diterapkan jika:
 - (a) ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan untuk awak kapal muda di anjungan, ruang mesin dan bagian catering yang ditugaskan untuk melakukan dinas jaga atau bekerja pada sebuah sistem kerja terjadwal; atau
 - (b) pelatihan yang efektif bagi awak kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu.
3. Situasi pengecualian tersebut wajib dicatat, disertai dengan alasan-alasannya, dan ditandatangani oleh nakhoda.
4. Ayat 1 dari Pedoman ini tidak mengecualikan awak kapal muda dari kewajiban umum atas semua awak kapal untuk bekerja selama keadaan darurat sesuai yang tercantum dalam Standar A2.3, ayat 14.

Peraturan

Peraturan 2.4 – Hak Cuti

Tujuan: untuk memastikan awak kapal mempunyai cuti yang memadai.

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal berbendera Negara Anggota diberikan cuti tahunan berbayar sesuai kondisi, sejalan dengan ketentuan dalam Kaidah.
2. Awak kapal wajib diberikan izin pesiar untuk manfaat kesehatan dan

2. *Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:*
 - (a) *they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shiftwork system; or*
 - (b) *the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.*
3. *Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.*
4. *Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.*

Regulation

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: to ensure that seafarers have adequate leave.

1. *Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.*
2. *Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being*

kesejahteraan mereka dan dengan persyaratan operasional posisi mereka.

Standar

Standar A2.4 – Hak Cuti

1. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan nasional menetapkan standar minimum untuk cuti tahunan bagi awak kapal bekerja di atas kapal berbendera Negara Anggota, dengan mempertimbangkan kebutuhan khusus awak kapal saat cuti tersebut.
2. Tunduk pada setiap perjanjian kerja bersama atau hukum atau peraturan yang mengatur suatu metode penghitungan yang tepat dengan mempertimbangkan kebutuhan khusus awak kapal dalam hal ini, cuti tahunan berbayar wajib dihitung berbasis minimum 2,5 hari kalender per bulan kerja. Cara bagaimana lamanya pekerjaan diperhitungkan wajib ditentukan oleh otoritas berwenang atau oleh mekanisme tepat di setiap negara. Ketidakhadiran yang disetujui dari pekerjaan wajib tidak dipertimbangkan sebagai cuti tahunan.
3. Setiap perjanjian untuk mengabaikan cuti tahunan minimum berbayar yang dijelaskan dalam Standar ini, kecuali hal yang ditentukan oleh otoritas berwenang, wajib dilarang.

and with the operational requirements of their positions.

Standard

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. *Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.*
2. *Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.*
3. *Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.*

Pedoman

Pedoman B2.4 – Hak Cuti

Pedoman B2.4.1 – Penghitungan Cuti

1. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau oleh mekanisme tepat di setiap negara, *service off-articles* wajib dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
2. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau dalam sebuah perjanjian kerja bersama yang berlaku, absen dari pekerjaan untuk menghadiri kursus pelatihan kejuruan maritim yang disetujui atau karena alasan seperti sakit atau cedera atau persalinan wajib dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
3. Tingkat gaji selama cuti tahunan wajib sama dengan tingkat gaji atau upah normal awak kapal yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau dalam perjanjian kerja awak kapal yang berlaku. Bagi awak kapal yang dipekerjakan untuk jangka waktu lebih singkat dari satu tahun atau dalam peristiwa pengakhiran hubungan kerja, hak cuti harus dihitung berbasis prorata.
4. Yang berikut ini tidak boleh dihitung sebagai bagian dari cuti tahunan berbayar:
 - (a) hari libur nasional dan hari libur keagamaan yang diakui di negara berbendera, berada atau tidak berada selama cuti tahunan berbayar;
 - (b) jangka waktu tidak mampu untuk bekerja yang disebabkan sakit atau

Guideline

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. *Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.*
2. *Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.*
3. *The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.*
4. *The following should not be counted as part of annual leave with pay:*
 - (a) *public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;*
 - (b) *periods of incapacity for work resulting from illness or injury or*

cidera atau persalinan, di bawah kondisi yang akan ditetapkan oleh otoritas berwenang atau melalui mekanisme ditetapkan di setiap negara;

- (c) izin pesiar sementara yang diberikan kepada awak kapal sepanjang diatur perjanjian kerja; dan
- (d) cuti pemulihan tipe apapun, di bawah kondisi yang akan ditetapkan oleh otoritas berwenang atau melalui mekanisme ditetapkan di setiap negara.

Pedoman B2.4.2 – Pengambilan Cuti Tahunan

1. Waktu cuti tahunan yang akan diambil wajib, kecuali tidak ditetapkan oleh peraturan perjanjian kerja bersama, keputusan arbitrase atau cara lain yang konsisten dengan praktik nasional ditetapkan oleh pemilik kapal setelah berkonsultasi dan, sedapat mungkin, melalui perjanjian dengan para awak kapal yang bersangkutan atau perwakilan mereka.
2. Awak kapal pada prinsipnya harus mempunyai hak untuk mengambil cuti tahunan di tempat mereka mempunyai hubungan yang mendasar, yang biasanya sama dengan tempat mereka berhak untuk dipulangkan. Awak kapal wajib tidak dipersyaratkan, tanpa persetujuan mereka untuk mengambil cuti tahunan di lain tempat kecuali diatur dalam perjanjian kerja awak kapal atau hukum atau peraturan nasional.
3. Bila awak kapal dipersyaratkan mengambil cuti tahunan mereka dari sebuah tempat selain dari yang

from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

- (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and*
- (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.*

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

- 1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.*
- 2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.*
- 3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this*

diperkenankan oleh paragraf 2 di atas, mereka wajib berhak menerima bebas biaya perjalanan menuju tempat mereka dilibatkan atau direkrut, yang lebih dekat dari rumah mereka; biaya hidup dan biaya lain yang langsung terkait wajib dibiayai oleh pemilik kapal; waktu perjalanan yang diperlukan wajib tidak dikurangi dari cuti tahunan berbayar yang menjadi hak awak kapal.

4. Awak kapal yang mengambil cuti tahunan wajib dipanggil kembali hanya pada kondisi darurat luar biasa dan dengan persetujuan awak kapal.

Pedoman B2.4.3 – Pembagian dan Akumulasi

1. Pembagian cuti tahunan berbayar ke dalam bagian, atau akumulasi hak cuti tahunan tersebut dalam satu tahun yang sama beserta dengan jangka waktu cuti selanjutnya, dapat disahkan oleh otoritas berwenang atau melalui mekanisme tepat di setiap negara.
2. Tunduk pada ayat 1 Pedoman ini dan kecuali ditetapkan sebaliknya dalam sebuah perjanjian yang berlaku pada pemilik kapal dan awak kapal bersangkutan, cuti tahunan berbayar yang direkomendasikan dalam Pedoman ini wajib terdiri dari jangka waktu yang tidak terputus.

Pedoman B2.4.4 – Awak Kapal Muda

Kebijakan khusus wajib dipertimbangkan bagi awak kapal muda berumur di bawah 18 tahun yang telah bekerja enam bulan atau dalam jangka waktu yang lebih singkat yang diatur dalam suatu perjanjian kerja bersama atau perjanjian kerja awak kapal tanpa cuti

Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. *A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.*

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. *The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.*
2. *Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.*

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going

pada kapal yang berlayar internasional yang tidak kembali ke negara mereka dalam waktu itu, dan tidak akan kembali dalam tiga bulan selanjutnya dari perjalanan tersebut. Kebijakan tersebut dapat terdiri dari pemulangan mereka tanpa biaya ke tempat asal keterlibatan di negara kediaman mereka untuk tujuan mengambil cuti yang diperoleh selama pelayaran.

Peraturan

Peraturan 2.5 – Pemulangan

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal mampu kembali pulang.

1. Awak kapal mempunyai hak untuk dipulangkan tanpa biaya yang dibebankan kepada mereka dalam keadaan dan di bawah kondisi yang diatur secara rinci dalam Kaidah.
2. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal yang berbendera negaranya untuk memberikan jaminan finansial guna memastikan bahwa awak kapal dipulangkan sebagaimana mestinya sesuai dengan Kaidah ini.

Standar

Standar A2.5 – Pemulangan

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal pada kapal-kapal yang berbendera negaranya berhak atas pemulangan dalam keadaan berikut:
 - (a) apabila perjanjian kerja awak kapal sudah selesai ketika mereka berada di luar negeri;

ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: to ensure that seafarers are able to return home.

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.
2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard

Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:
 - (a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

- (b) ketika perjanjian kerja awak kapal diakhiri:
- (i) oleh pemilik kapal; atau
 - (ii) oleh awak kapal karena alasan-alasan yang dibenarkan; dan juga
- (c) ketika awak kapal tidak lagi mampu untuk melaksanakan kewajiban yang diatur dalam perjanjian kerja atau tidak dapat diharapkan melaksanakan kewajiban mereka itu dalam keadaan khusus.
2. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa ada ketentuan yang tepat dalam peraturan perundang-undangan atau kebijakan lain atau perjanjian kerja bersama, yang menetapkan:
- (a) keadaan awak kapal berhak atas pemulangan sesuai dengan ayat 1(b) dan (c) Standar ini;
 - (b) lamanya maksimum pekerjaan dari jangka waktu pekerjaan di kapal yang awak kapalnya berhak dipulangkan dalam jangka waktu kurang dari 12 bulan; dan
 - (c) hak yang tepat diberikan oleh pemilik kapal untuk pemulangan termasuk hal-hal yang berkaitan dengan tujuan pemulangan, moda transportasi, jenis biaya yang akan ditanggung dan pengaturan lain yang akan dibuat oleh pemilik kapal.
3. Setiap Negara Anggota wajib melarang pemilik kapal dari mempersyaratkan awak kapal membuat suatu pembayaran dimuka untuk biaya pemulangan di awal masa kerja mereka dan juga untuk mendapatkan kembali biaya
- (b) *when the seafarers' employment agreement is terminated:*
- (i) *by the shipowner; or*
 - (ii) *by the seafarer for justified reasons; and also*
- (c) *when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.*
2. *Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:*
- (a) *the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;*
 - (b) *the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and*
 - (c) *the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.*
3. *Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements*

pemulangan dari upah awak kapal atau hak lain kecuali apabila awak kapal telah mendapatkannya, sesuai dengan hukum atau peraturan nasional atau kebijakan lain atau perjanjian kerja bersama yang berlaku, menjadi standar yang serius pada kewajiban kerja awak kapal.

4. Peraturan perundang-undangan nasional wajib tidak mengurangi hak lain pemilik kapal memperoleh kembali biaya pemulangan yang diatur berdasarkan pengaturan yang disepakati dengan pihak ketiga.
5. Apabila pemilik kapal gagal untuk membuat pengaturan atau untuk memenuhi biaya pemulangan awak kapal yang berhak untuk dipulangkan:
 - (a) Otoritas berwenang dari Negara Anggota yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut wajib mengatur pemulangan awak kapal bersangkutan, apabila gagal untuk melakukannya, Negara asal awak kapal dapat mengatur kepulangan dan memperoleh kembali biaya dari Negara Anggota yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut;
 - (b) Biaya yang dikeluarkan dalam pemulangan awak kapal wajib diperoleh kembali dari pemilik kapal oleh Negara Anggota yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut;
 - (c) Biaya pemulangan wajib dalam keadaan apapun tidak dibebankan kepada awak kapal, kecuali seperti yang ditetapkan dalam ayat 3 di atas.
6. Mempertimbangkan instrumen internasional yang berlaku, termasuk Konvensi Internasional mengenai

except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. *National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.*
5. *If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:*
 - (a) *the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;*
 - (b) *costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;*
 - (c) *the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.*
6. *Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of*

Penahanan Kapal, 1999, Negara Anggota yang telah membayar biaya pemulangan berdasarkan Kaidah ini dapat menahan, atau meminta penahanan, kapal-kapal dari pemilik kapal bersangkutan sampai penggantian untuk pengeluaran telah dilakukan sesuai dengan ayat 5(a) Standar ini.

7. Setiap Negara Anggota wajib memfasilitasi pemulangan awak kapal yang bekerja di kapal yang bersandar atau kapal yang sedang melintas di wilayahnya atau perairan dalam, beserta pengganti mereka di atas kapal.
8. Secara khusus, Negara Anggota wajib tidak boleh menolak hak pemulangan awak kapal yang disebabkan kondisi keuangan pemilik kapal atau karena ketidakmampuan atau ketidakmauan pemilik kapal untuk menggantikan awak kapal.
9. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal berbendera negaranya membawa dan menyediakan bagi awak kapal sebuah salinan ketentuan nasional yang berlaku menyangkut pemulangan yang ditulis dalam bahasa yang tepat.

Pedoman

Pedoman B2.5 – Pemulangan

Pedoman B2.5.1 – Hak

1. Awak kapal wajib berhak atas pemulangan:
 - (a) pada kasus sebagaimana tercakup dalam Standar A.2.5, ayat 1 (a), setelah habis jangka waktu pemberitahuan yang diberikan

Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. *Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.*
8. *In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.*
9. *Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.*

Guideline

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. *Seafarers should be entitled to repatriation:*
 - (a) *in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions*

sesuai dengan ketentuan perjanjian kerja awak kapal;

(b) pada kasus sebagaimana tercakup dalam Standar A2.5, ayat 1(b) dan (c):

(i) saat terjadi sakit atau cedera atau kondisi medis lainnya mensyaratkan pemulangan apabila dinyatakan sehat secara medis untuk melakukan perjalanan;

(ii) dalam hal terjadi kecelakaan kapal;

(iii) bila pemilik kapal tidak mampu untuk melanjutkan pemenuhan kewajiban hukum atau kontraktualnya sebagai seorang pemberi kerja atas awak kapal karena alasan kepailitan, penjualan kapal, perubahan pendaftaran kapal, atau setiap alasan serupa lainnya;

(iv) dalam hal suatu kapal berada dalam zona perang, sebagaimana ditetapkan berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja awak kapal, bilamana awak kapal tidak diizinkan untuk pergi; dan

(v) dalam hal terjadi pengakhiran atau penghentian sementara pekerjaan berdasarkan putusan lembaga penyelesaian hubungan industrial, atau perjanjian kerja bersama, atau pengakhiran pekerjaan karena setiap alasan serupa lainnya

2. Dalam menetapkan jangka waktu maksimum pelayanan di atas kapal sesuai

of the seafarers' employment agreement;

(b) *in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):*

(i) *in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;*

(ii) *in the event of shipwreck;*

(iii) *in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;*

(iv) *in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and*

(v) *in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.*

2. *In determining the maximum duration of service periods on board following which*

awak kapal yang berhak dipulangkan berdasarkan Kaidah ini, tanggung jawab wajib diambil berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi lingkungan kerja awak kapal. Setiap Negara Anggota wajib berupaya, sedapat mungkin, mengurangi jangka waktu ini sejalan dengan perubahan dan perkembangan teknologi dan dapat dipandu oleh setiap rekomendasi yang dibuat untuk hal tersebut oleh Komisi Maritim Bersama.

3. Biaya-biaya yang akan ditanggung oleh pemilik kapal untuk pemulangan berdasarkan Standar A2.5 wajib meliputi paling sedikit sebagai berikut:
 - (a) alur lintasan tujuan yang dipilih untuk pemulangan sesuai dengan ayat 6 Pedoman ini;
 - (b) akomodasi dan makanan sejak awak kapal meninggalkan kapal sampai mereka mencapai tujuan pemulangan;
 - (c) upah dan uang harian sejak awak kapal meninggalkan kapal sampai mereka mencapai tujuan pemulangan, apabila diatur oleh hukum nasional atau peraturan perundang-undangan atau perjanjian kerja bersama;
 - (d) pengangkutan bagasi pribadi awak kapal seberat 30 kilogram ke tujuan pemulangan; dan
 - (e) perawatan medis apabila diperlukan sampai awak kapal sehat secara medis untuk melakukan perjalanan ke tujuan pemulangan.
4. Waktu yang dihabiskan untuk menunggu pemulangan dan waktu perjalanan pemulangan wajib tidak dipotong dari cuti berbayar yang terkumpul untuk awak kapal.

a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. *The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:*
 - (a) *passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;*
 - (b) *accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;*
 - (c) *pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;*
 - (d) *transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and*
 - (e) *medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.*
4. *Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.*

5. Para pemilik kapal wajib dipersyaratkan untuk menanggung biaya-biaya pemulangan sampai awak kapal mendarat di suatu tujuan yang ditetapkan oleh Kaidah ini atau diberikan pekerjaan yang sesuai di atas kapal yang berlayar menuju salah satu dari tujuan tersebut.
6. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa para pemilik kapal bertanggungjawab atas pengaturan pemulangan melalui sarana yang tepat dan cepat. Moda transportasi normal wajib melalui udara. Negara Anggota wajib menetapkan tujuan awak kapal akan dipulangkan. Tujuan-tujuan dimaksud wajib meliputi negara-negara yang awak kapal dianggap mempunyai suatu hubungan substansial meliputi:
 - (a) tempat awak kapal disetujui untuk melakukan perikatan;
 - (b) tempat yang ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja bersama;
 - (c) Negara awak kapal bertempat tinggal; atau
 - (d) tempat lain sebagaimana dapat disepakati bersama pada saat pengikatan.
7. Para awak kapal wajib mempunyai hak untuk memilih tempat di antara tujuan-tujuan yang akan ditetapkan untuk pemulangan.
8. Hak pemulangan dapat hilang apabila para awak kapal bersangkutan tidak menuntutnya dalam suatu jangka waktu yang wajar berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama.

5. *Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.*
6. *Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:*
 - (a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;*
 - (b) the place stipulated by collective agreement;*
 - (c) the seafarer's country of residence; or*
 - (d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.*
7. *Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.*
8. *The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.*

Pedoman B2.5.2 – Penerapan oleh Negara Anggota

1. Setiap bantuan praktis wajib diberikan kepada awak kapal yang terlantar di pelabuhan asing karena tertunda pemulangannya dan saat terjadi penundaan pemulangan ini, otoritas berwenang di pelabuhan asing tersebut wajib memastikan bahwa konsuler atau perwakilan lokal dari Negara bendera dan negara awak kapal tersebut atau negara tempat awak kapal tinggal, diinformasikan segera.
2. Setiap Negara Anggota wajib menghormati ketentuan yang telah dibuat:
 - (a) untuk pemulangan awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang berbendera negara asing di wilayah negara asing yang ditempatkan di darat pada sebuah pelabuhan asing karena alasan tidak bertanggungjawab pada:
 - (i) pelabuhan tempat awak kapal yang bersangkutan terikat; atau
 - (ii) pelabuhan tempat kewarganegaraan dari negara awak kapal dimaksud atau negara tempat awak kapal bertempat tinggal, yang sesuai; atau
 - (iii) pelabuhan lain yang disepakati antara awak kapal bersangkutan dan nakhoda atau pemilik kapal, dengan persetujuan otoritas berwenang atau berdasarkan perlindungan lain yang tepat.
 - (b) untuk perawatan dan pemeliharaan medis bagi awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang berbendera negara asing di wilayah

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. *Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.*
2. *Each Member should have regard to whether proper provision is made:*
 - (a) *for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:*
 - (i) *to the port at which the seafarer concerned was engaged; or*
 - (ii) *to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or*
 - (iii) *to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;*
 - (b) *for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign*

negara asing yang ditempatkan di darat pada sebuah pelabuhan asing karena penyakit atau cedera yang terjadi dalam pekerjaan di atas kapal dan bukan karena kesengajaan.

3. Apabila, setelah awak kapal muda berusia di bawah 18 tahun telah bekerja di atas kapal paling singkat empat bulan selama pelayaran pertama ke luar negeri, keadaan tersebut menjelaskan bahwa awak kapal muda tidak cocok dengan kehidupan di laut, mereka wajib diberikankesempatan untuk dipulangkan tanpa biaya dari pelabuhan berikutnya yang terdapat layanan konsuler dari negara bendera kapal tersebut, atau negara dari kewarganegaraan atau tempat tinggal dari awak kapal muda tersebut. Pemberitahuan dari setiap pemulangan dengan alasan-alasan tersebut, wajib diberikan kepada otoritas yang menerbitkan dokumen yang memungkinkan awak kapal muda yang bersangkutan untuk mendapatkan pekerjaan berikutnya.

Peraturan

Peraturan 2.6 – Kompensasi bagi Awak Kapal untuk Kapal yang Hilang atau Tenggelam

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal diberikan kompensasi ketika kapal hilang atau tenggelam.

Awak kapal berhak mendapatkan kompensasi yang memadai dalam hal terjadi kerusakan, kerugian atau hilangnya pekerjaan yang terjadi karena kapal hilang atau tenggelam.

port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. *If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.*

Regulation

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: to ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standar

Standar A.2.6 – Kompensasi bagi Awak Kapal untuk Kapal yang Hilang atau Tenggelam

1. Setiap Negara Anggota wajib membuat aturan yang memastikan bahwa, dalam setiap kasus hilang atau tenggelamnya kapal, pemilik kapal wajib membayar untuk setiap awak kapal di atas kapal dengan ganti rugi atas hilangnya pekerjaan yang disebabkan oleh hilang atau tenggelamnya kapal.
2. Aturan sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Standar ini wajib tidak mengurangi setiap hak lain dari awak kapal yang mungkin dimiliki berdasarkan hukum nasional dari Negara Anggota yang bersangkutan yang disebabkan oleh kerugian atau kecelakaan yang timbul dari kapal yang hilang atau tenggelam.

Pedoman

Pedoman B2.6 – Kompensasi untuk Awak Kapal untuk Kapal yang Hilang atau Tenggelam

Pedoman B2.6.1 – Penghitungan Ganti Rugi atas Hilangnya Pekerjaan

1. Pemberian ganti rugi atas hilangnya pekerjaan yang terjadi karena tenggelam atau hilangnya kapal wajib dibayar untuk hari-hari selama awak kapal tidak dipekerjakan dengan tingkat upah yang sama yang dibayar sesuai perjanjian kerja dimaksud, tetapi keseluruhan pemberian ganti rugi yang dapat dibayarkan kepada setiap awak kapal

Standard

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. *Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.*
2. *The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.*

Guideline

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. *The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.*

dapat dibatasi sampai sebesar dua bulan upah.

2. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal memiliki hak pemulihan hukum yang sama untuk memperoleh ganti rugi dimaksud sebagaimana mereka miliki untuk pemulihan pembayaran upah yang tertunggak selama bekerja.

Peraturan

Peraturan 2.7 – Tingkat Pengawakan

Tujuan: untuk memastikan bahwa para awak kapal yang bekerja di atas kapal dengan personel yang mencukupi untuk operasional kapal yang selamat, efisien dan aman.

Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa semua kapal yang berbendera Negaranya mempunyai jumlah awak kapal yang mencukupi untuk dipekerjakan di atas kapal untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan dengan selamat, efisien dan aman sesuai dengan segala kondisi dengan memperhatikan kelelahan awak kapal serta sifat dan kondisi tertentu dari pelayaran dimaksud.

Standar

Standar A2.7 – Tingkat Pengawakan

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa semua kapal yang berbendera Negaranya mempunyai jumlah awak kapal yang cukup di atas kapal untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan dengan selamat, efisien dan

2. *Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.*

Regulation

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: to ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship.

Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard

Standard A2.7 – Manning levels

1. *Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate,*

aman. Setiap kapal wajib diawaki oleh kru yang memadai sesuai dengan ukuran dan kualifikasi kapal, untuk memastikan keselamatan dan keamanan kapal dan personelnnya, berdasarkan keseluruhan kondisi operasional, sesuai dokumen pengawakan minimum yang aman atau dokumen lain yang setara diterbitkan oleh otoritas berwenang, dan untuk disesuaikan dengan standar Konvensi ini.

2. Pada saat menetapkan, menyetujui atau merevisi tingkat pengawakan, otoritas berwenang wajib memperhatikan kebutuhan jam kerja atau meminimalisasi kelebihan jam kerja untuk memastikan istirahat yang cukup dan membatasi kelelahan, serta prinsip-prinsip instrumen internasional yang berlaku, khususnya dari Organisasi Maritim Internasional mengenai tingkat pengawakan.
3. Pada saat menetapkan tingkat pengawakan, otoritas berwenang wajib memperhatikan seluruh persyaratan di dalam Peraturan 3.2 dan Standar A3.2 yang terkait makanan dan catering.

Pedoman

Pedoman B2.7 – Tingkat Pengawakan

Pedoman B2.7.1 – Penyelesaian Sengketa

1. Setiap Negara Anggota wajib menjaga, atau memenuhi dengan sendirinya bahwa terdapat mekanisme efisien yang dijaga, untuk penyelidikan dan

in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. *When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.*
3. *When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.*

Guideline

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. *Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.*

penyelesaian keluhan atau sengketa yang terkait dengan tingkat pengawakan di atas kapal.

2. Perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal wajib ikut serta dengan atau tanpa pihak atau otoritas lain, dalam pelaksanaan mekanisme tersebut.

Peraturan

Peraturan 2.8 – Pengembangan Karier dan Keterampilan serta Kesempatan Kerja sebagai Awak Kapal

Tujuan: untuk meningkatkan pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja sebagai awak kapal.

Setiap Negara Anggota wajib memiliki kebijakan nasional untuk meningkatkan pekerjaan di sektor maritim dan mendorong pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja yang lebih besar bagi awak kapal yang berdomisili di wilayahnya.

Standar

Standar A2.8 – Pengembangan Karier dan Keterampilan serta Kesempatan Kerja sebagai Awak Kapal

1. Setiap Negara Anggota wajib memiliki kebijakan nasional yang mendorong pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan kerja bagi awak kapal, dalam rangka menyediakan tenaga kerja yang stabil dan kompeten di sektor maritim.

2. *Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.*

Regulation

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. *Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.*

2. Tujuan kebijakan sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Standar ini wajib membantu awak kapal untuk memperkuat kompetensi, kualifikasi dan kesempatan kerjanya.
3. Setiap Negara Anggota wajib, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang terkait, menetapkan tujuan yang jelas untuk panduan kejuruan pendidikan dan pelatihan bagi awak kapal yang tugas utamanya di atas kapal terkait dengan keselamatan operasional dan pelayaran di atas kapal, termasuk pelatihan yang sedang berjalan.

Pedoman

Pedoman B2.8 – Pengembangan Karier dan Keterampilan serta Kesempatan Kerja sebagai Awak Kapal

Pedoman B2.8.1- Kebijakan untuk Meningkatkan Pengembangan Karier dan Keterampilan serta Kesempatan Kerja sebagai Awak Kapal

1. Kebijakan untuk mencapai tujuan sebagaimana ditetapkan dalam Standar A2.8 dapat meliputi:
 - (a) Perjanjian yang menyediakan pengembangan karier dan pelatihan keterampilan dengan pemilik kapal atau organisasi pemilik kapal; atau
 - (b) Pengaturan untuk promosi kerja melalui pembentukan dan pemeliharaan pencatatan atau daftar berdasarkan kategori, atas awak kapal yang berkualifikasi; atau

2. *The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.*
3. *Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.*

Guideline

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. *Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:*
 - (a) *agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or*
 - (b) *arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or*

- (c) Kesempatan promosi, baik di atas kapal maupun di darat, untuk pelatihan dan pendidikan lebih lanjut bagi awak kapal untuk mengembangkan keterampilan dan kompetensi ringan dalam rangka mengamankan dan mempertahankan pekerjaan yang layak, untuk meningkatkan prospek pekerjaan individu dan untuk memenuhi perubahan teknologi dan kondisi pasar kerja industri maritim.

Pedoman B2.8.2 – Pencatatan Awak Kapal

1. Apabila pencatatan atau daftar yang mengatur pekerjaan awak kapal, pencatatan atau daftar ini wajib meliputi seluruh kategori pekerjaan bagi awak kapal dengan cara ditetapkan berdasarkan hukum nasional atau kebiasaan atau berdasarkan perjanjian kerja bersama.
2. Para awak kapal dalam pencatatan atau daftar tersebut wajib mempunyai prioritas dalam perikatan pelayaran.
3. Para awak kapal dalam pencatatan atau daftar tersebut wajib disiapkan untuk pekerjaan dengan cara yang akan ditetapkan berdasarkan hukum atau kebiasaan nasional atau berdasarkan perjanjian kerja bersama.
4. Sepanjang diizinkan oleh hukum atau peraturan nasional, jumlah awak kapal pada pencatatan atau daftar tersebut wajib secara berkala ditinjau kembali sampai tingkat yang sesuai dengan kebutuhan industri maritim.
5. Apabila pengurangan jumlah awak kapal dalam daftar tersebut diperlukan,

- (c) *promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.*

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. *Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.*
2. *Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.*
3. *Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.*
4. *To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.*
5. *When a reduction in the number of seafarers on such a register or list*

seluruh kebijakan yang sesuai wajib diambil untuk mencegah atau meminimalisasi dampak merugikan bagi awak kapal, dengan memperhatikan situasi ekonomi dan sosial dari negara yang bersangkutan.

Judul 3. Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makanan, dan Katering

Peraturan

Peraturan 3.1 – Akomodasi dan Fasilitas Rekreasi

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki akomodasi dan fasilitas rekreasi yang memadai di atas kapal

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal berbendera negaranya menyediakan dan memelihara akomodasi dan fasilitas rekreasi yang memadai bagi awak kapal yang bekerja atau tinggal di atas kapal, atau keduanya, yang konsisten dengan peningkatan kesehatan dan kesejahteraan awak kapal.
2. Persyaratan dalam Kaidah yang menerapkan Peraturan ini yang terkait dengan pembangunan dan perlengkapan kapal hanya berlaku pada kapal-kapal yang dibangun pada saat atau sesudah tanggal Konvensi ini mulai berlaku bagi Negara Anggota yang bersangkutan. Bagi kapal-kapal yang dibangun sebelum tanggal tersebut, persyaratan yang terkait dengan

becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

Title 3. Accommodation, Recreational Facilities, Food And Catering

Regulation

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: to ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. *Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.*
2. *The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of*

pembangunan dan perlengkapan kapal sebagaimana diatur dalam Konvensi Akomodasi Kru (revisi). 1949 (No. 92), dan Konvensi Akomodasi Kru (Ketentuan Pelengkap), 1970 (No. 133), wajib terus berlaku sepanjang dapat diterapkan, sebelum tanggal tersebut berdasarkan hukum atau kebiasaan Negara Anggota yang bersangkutan. Sebuah kapal wajib dianggap telah dibangun pada tanggal lunas kapal diletakkan atau pada saat tahapan pembangunan yang sama.

- 3 Kecuali secara tegas dinyatakan sebaliknya, setiap persyaratan berdasarkan suatu perubahan pada Kaidah yang berhubungan dengan ketentuan akomodasi dan fasilitas rekreasi awak kapal wajib berlaku hanya untuk kapal-kapal yang dibangun pada saat atau setelah perubahan mulai berlaku untuk Negara Anggota bersangkutan.

Standar

Standar A3.1 – Akomodasi dan Fasilitas Rekreasi

1. Setiap Negara Anggota wajib mengadopsi peraturan perundang-undangan yang mensyaratkan bahwa kapal yang berbendera negaranya:
 - (a) memenuhi standar minimum untuk menjamin bahwa setiap akomodasi bagi awak kapal, yang bekerja atau tinggal di atas kapal, atau keduanya, aman, layak dan sesuai dengan ketentuan yang relevan dengan Standar ini; dan
 - (b) diperiksa untuk memastikan kesesuaian awal dan yang sedang berjalan terhadap standar tersebut.

Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. *Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.*

Standard

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. *Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:*
 - (a) *meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and*
 - (b) *are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.*

2. Dalam mengembangkan dan menerapkan peraturan perundang-undangan untuk melaksanakan standar ini, otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang bersangkutan, wajib:
 - (a) memperhatikan Peraturan 4.3 dan ketentuan-ketentuan Kaidah yang terkait dengan perlindungan kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan, sejalan dengan kebutuhan khusus bagi para awak kapal yang tinggal maupun bekerja di atas kapal; dan
 - (b) memberikan pertimbangan untuk pedoman yang tercantum dalam Bagian B Kaidah ini.
 3. Pemeriksaan-pemeriksaan sebagaimana disyaratkan berdasarkan Peraturan 5.1.4 wajib dilaksanakan apabila:
 - (a) sebuah kapal didaftar atau didaftarkan kembali; atau
 - (b) akomodasi awak kapal di atas kapal telah diubah secara substansial.
 4. Otoritas berwenang wajib memberikan perhatian khusus untuk memastikan persyaratan-persyaratan dalam Konvensi ini yang terkait dengan:
 - (a) ukuran kamar dan ruang akomodasi lain;
 - (b) sistem pemanasan dan ventilasi;
 - (c) tingkat kebisingan dan getaran serta faktor ambang batas lainnya;
 - (d) fasilitas sanitasi;
 - (e) pencahayaan; dan
 - (f) akomodasi rumah sakit.
-
2. *In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:*
 - (a) *take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and*
 - (b) *give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.*
 3. *The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:*
 - (a) *a ship is registered or re-registered; or*
 - (b) *the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.*
 4. *The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:*
 - (a) *the size of rooms and other accommodation spaces;*
 - (b) *heating and ventilation;*
 - (c) *noise and vibration and other ambient factors;*
 - (d) *sanitary facilities;*
 - (e) *lighting; and*
 - (f) *hospital accommodation.*

5. Otoritas berwenang dari setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa kapal yang berbendera negaranya memenuhi standar minimum untuk akomodasi dan fasilitas rekreasi di atas kapal sebagaimana diatur pada ayat 6 sampai dengan ayat 17 dari Standar ini.
6. Berkenaan dengan persyaratan umum untuk akomodasi:
 - (a) wajib terdapat jarak antara tempat tidur dengan langit-langit kamar tidur yang mencukupi di seluruh akomodasi bagi awak kapal; jarak minimum yang diizinkan di seluruh akomodasi awak kapal yang diperlukan untuk bergerak bebas dan leluasa wajib tidak kurang dari 203 sentimeter; otoritas berwenang dapat mengizinkan beberapa pengurangan terbatas untuk jarak tersebut di setiap ruangan, atau bagian setiap ruangan, yang akomodasinya memenuhi syarat untuk pengurangan tersebut yang:
 - (i) wajar; dan
 - (ii) tidak menyebabkan ketidaknyamanan bagi awak kapal;
 - (b) akomodasi wajib disekat secara memadai;
 - (c) dalam kapal-kapal selain dari kapal penumpang, sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan 2 (e) dan (f) dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sesuai amandemen (Konvensi SOLAS), kamar-kamar tidur wajib ditempatkan di atas garis muat di tengah-tengah kapal atau bagian belakang ke arah buritan kapal, kecuali dalam kasus pengecualian, apabila ukuran, jenis

5. *The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.*
6. *With respect to general requirements for accommodation:*
 - (a) *there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:*
 - (i) *is reasonable; and*
 - (ii) *will not result in discomfort to the seafarers;*
 - (b) *the accommodation shall be adequately insulated;*
 - (c) *in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may*

atau layanan kapal yang diinginkan menyebabkan lokasi lain menjadi tidak praktis, kamar-kamar tidur dapat ditempatkan di bagian haluan kapal, tetapi tidak berada di persimpangan dinding kapal;

- (d) dalam kapal-kapal penumpang, dan kapal-kapal khusus yang dibangun sesuai dengan Kaidah Keselamatan IMO untuk Kapal Bertujuan Khusus tahun 1983, dan versi selanjutnya (selanjutnya disebut Kapal Bertujuan Khusus), otoritas berwenang, dengan ketentuan bahwa, aturan pemenuhan dibuat untuk pencahayaan dan ventilasi dapat mengizinkan penempatan kamar-kamar tidur di bawah garis muat tetapi wajib tidak berada langsung di bawah lorong kerja yang dilalui;
- (e) wajib tidak terdapat celah langsung menuju kamar tidur dari ruang kargo dan mesin atau dari dapur, ruang penyimpanan, ruang pengeringan atau area sanitasi bersama; bagian penyekat yang memisahkan tempat-tempat tersebut dari kamar-kamar tidur dan penyekat luar wajib dibangun dengan baja secara efisien atau bahan lain yang disetujui dan kedap air serta kedap gas;
- (f) bahan-bahan yang digunakan untuk membangun dinding penyekat bagian dalam, panel-panel dan pelapis sekat, lantai dan penghubung wajib sesuai dengan tujuan dan kondusif untuk memastikan lingkungan yang sehat;
- (g) pencahayaan yang tepat dan sistem pembuangan yang mencukupi wajib disediakan; dan

be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

- (d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;*
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;*
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;*
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and*

- (h) akomodasi dan fasilitas rekreasi serta fasilitas katering wajib memenuhi persyaratan dalam Peraturan 4.3, dan ketentuan-ketentuan yang terkait dalam Kaidah, mengenai perlindungan kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan, berkenaan dengan pencegahan risiko terpapar pada tingkat kebisingan dan getaran yang membahayakan dan faktor-faktor ambang batas lainnya serta bahan-bahan kimia di atas kapal, dan menyediakan pekerjaan yang dapat diterima dan lingkungan tempat tinggal di atas kapal yang dapat diterima oleh awak kapal.
7. Berkenaan dengan persyaratan untuk ventilasi dan sistem pemanasan:
- (a) kamar tidur dan ruang makan wajib memiliki ventilasi yang cukup;
- (b) kapal-kapal, kecuali kapal-kapal yang secara teratur terlibat dalam jalur perdagangan yang kondisi cuacanya tidak mensyaratkan hal tersebut, wajib dilengkapi dengan pendingin ruangan untuk akomodasi awak kapal, untuk setiap ruang radio yang terpisah dan untuk setiap ruang kendali mesin yang terpusat;
- (c) seluruh ruang sanitasi wajib mempunyai ventilasi ke udara bebas, secara terpisah dari setiap bagian dari akomodasi; dan
- (d) panas yang memadai melalui sistem pemanasan wajib disediakan, kecuali bagi kapal yang berlayar khusus di wilayah pelayaran beriklim tropis;
8. Berkenaan dengan persyaratan mengenai pencahayaan, tunduk
- (h) *accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and onboard living environment for seafarers.*
7. *With respect to requirements for ventilation and heating:*
- (a) *sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;*
- (b) *ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;*
- (c) *all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and*
- (d) *adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.*
8. *With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as*

terhadap pengaturan khusus dapat diizinkan untuk kapal penumpang, kamar tidur dan ruang makan wajib diterangi dengan pencahayaan alami dan disediakan pencahayaan buatan yang memadai.

9. Apabila akomodasi kamar tidur di atas kapal dipersyaratkan, persyaratan kamar tidur tersebut berlaku:

- (a) pada kapal selain kapal penumpang, kamar tidur perseorangan wajib disediakan bagi masing-masing awak kapal; dalam hal kapal dengan bobot kurang dari 3.000 tonase atau kapal dengan tujuan khusus, pengecualian dari persyaratan ini dapat diberikan oleh otoritas berwenang setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang bersangkutan;
- (b) pemisahan kamar tidur wajib disediakan untuk awak kapal pria dan wanita;
- (c) kamar tidur wajib berukuran memadai dan memiliki perlengkapan yang mencukupi untuk memastikan kenyamanan yang layak dan menunjang kerapian;
- (d) sebuah tempat tidur yang terpisah untuk masing-masing awak kapal wajib disediakan dalam segala keadaan;
- (e) ukuran minimum bagian dalam tempat tidur wajib tidak kurang dari 198 sentimeter kali 80 sentimeter;
- (f) luas lantai pada kamar tidur awak kapal berukuran satu tempat tidur wajib tidak kurang dari:
 - (i) 4,5 meter persegi untuk kapal dengan bobot kurang dari 3.000 tonase;

may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. *When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:*

- (a) *in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;*
- (b) *separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;*
- (c) *sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;*
- (d) *a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;*
- (e) *the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;*
- (f) *in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:*
 - (i) *4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;*

- (ii) 5,5 meter persegi untuk kapal dengan bobot kurang dari 3.000 tonase atau lebih tetapi kurang dari 10.000 tonase;
 - (iii) 7 meter persegi untuk kapal dengan bobot 10.000 tonase atau lebih;
- (g) tetapi, untuk menyediakan kamar tidur dengan satu tempat tidur pada kapal dengan bobot kurang dari 3.000 tonase, pada kapal penumpang dan kapal bertujuan khusus, otoritas berwenang dapat mengizinkan untuk mengurangi luas lantai.
- (h) dalam kapal kurang dari 3.000 tonase selain dari kapal penumpang dan kapal tujuan khusus, kamar tidur dapat ditempati oleh maksimum dua awak kapal; luas lantai kamar tidur tersebut tidak boleh kurang dari 7 meter persegi
- (i) kapal penumpang dan kapal dengan tujuan khusus, area lantai kamar tidur awak kapal yang sedang tidak bertugas di kapal tidak boleh kurang dari:
- (i) 7,5 meter persegi dengan kamar yang ditempati dua orang;
 - (ii) 11,5 meter persegi dengan kamar yang ditempati tiga orang;
 - (iii) 14,5 meter persegi dengan kamar yang di tempati empat orang;
- (j) pada kapal-kapal dengan tujuan khusus kamar tidur boleh ditempati lebih dari empat orang, lantai kamar tidur tidak boleh kurang dari 3,6
- (ii) *5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;*
 - (iii) *7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;*
- (g) *however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;*
- (h) *in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;*
- (i) *on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:*
- (i) *7.5 square metres in rooms accommodating two persons;*
 - (ii) *11.5 square metres in rooms accommodating three persons;*
 - (iii) *14.5 square metres in rooms accommodating four persons;*
- (j) *on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not*

meter persegi per orang;

- (k) pada kapal-kapal lain selain kapal penumpang dan, kapal dengan tujuan khusus, kamar tidur untuk para perwira yang menjalankan tugasnya di mana tidak tersedia ruang duduk atau ruang sehari-hari, area lantai tidak boleh kurang dari:
- (i) 7,5 meter persegi untuk kapal dengan bobot kurang dari 3.000 tonase;
 - (ii) 8,5 meter persegi untuk kapal dengan bobot dari 3,000 tonase atau lebih tetapi tidak boleh kurang dari 10,000 tonase pada kapal;
 - (iii) 10 meter persegi untuk kapal dengan bobot dari 10,000 tonase atau lebih;
- (l) pada kapal penumpang dan kapal dengan tujuan khusus, kamar tidur untuk para perwira yang menjalankan tugasnya di mana tidak tersedia ruang duduk pribadi atau ruang sehari-hari, area lantai untuk per orang bagi pegawai junior tidak boleh kurang dari 7,5 meter persegi dan bagi pegawai senior tidak kurang dari 8.5 meter persegi; pegawai-pegawai junior dipahami pada tingkat operasional, dan pegawai senior pada tingkat manajemen;
- (m) nakhoda, kepala mesin dan kepala navigasi harus mempunyai kamar tidur selain ruang duduk gabungan, ruang sehari-hari, atau ruang dengan luas yang sama {kapal-kapal dengan bobot kurang dari 3,000 tonase) bisa dikecualikan

be less than 3.6 square metres per person;

- (k) *on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:*
- (i) *7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;*
 - (ii) *8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;*
 - (iii) *10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;*
- (l) *on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;*
- (m) *the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000*

oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal bersangkutan;

- (n) bagi setiap penghuni, perabotan termasuk loker baju atau ruang yang cukup (minimum 475 liter) dan sebuah meja berlaci atau ruang yang ekuivalen dan tidak kurang dari 56 liter; Apabila meja berlaci dipadukan dengan loker baju, kemudian volumen kombinasi loker baju minimum 500 liter; ini harus dipasang dengan lemari yang bisa dikunci oleh penghuni dan juga bisa menjamin privasi;
- (n) masing-masing kamar tidur harus disediakan meja atau meja kerja dengan, tipe *drop-leaf* atau *slide-out*, dan jika perlu dengan fasilitas tempat duduk yang nyaman.

10. Berkaitan dengan ketentuan-ketentuan kamar makan:

- (a) kamar-kamar makan harus berlokasi terpisah dari kamar-kamar tidur dan sedekat mungkin dengan dapur; kapal dengan bobot yang kurang dari 3,000 tonase bisa dikecualikan oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan awak kapal terkait;
- (b) kamar tidur bersama harus berukuran memadai dan dilengkapi perabotan dan perlengkapan (termasuk fasilitas minuman dan makanan), dengan mempertimbangkan jumlah awak kapal yang menggunakannya; ketetapan harus dibuat untuk

gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

- (n) *for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;*
- (o) *each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.*

10. *With respect to requirements for mess rooms:*

- (a) *mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and*
- (b) *mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room*

fasilitas-fasilitas ruang terpisah atau bersama, sesuai kebutuhan;

11. Berkaitan dengan persyaratan fasilitas sanitari:

- (a) semua awak kapal harus mempunyai akses yang nyaman terhadap fasilitas-fasilitas kebersihan yang memenuhi standar kesehatan dan kebersihan minimum dan standar kenyamanan yang wajar di mana fasilitas-fasilitas kebersihan terpisah diberikan kepada pria dan wanita,
- (b) harus ada fasilitas-fasilitas kebersihan di antara akses menuju jembatan navigasi dan ruang mesin atau dekat pusat kontrol kamar mesin; kapal dengan bobot kurang dari 3,000 tonase; bisa dikecualikan oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi-organisasi para pemilik kapal dan para awak kapal bersangkutan;
- (c) di semua kapal minimum harus ada satu toilet, satu wastafel dan satu bak mandi atau pancuran bagi enam orang atau kurang, bagi yang tidak mempunyai fasilitas pribadi harus disediakan di lokasi yang nyaman;
- (d) pengecualian bagi kapal penumpang, masing-masing kamar tidur harus disediakan wastafel termasuk air panas dan air dingin, kecuali wastafel diletakkan di kamar mandi khusus yang disediakan;
- (e) dalam kapal penumpang yang biasanya berlayar tidak lebih dari empat jam, pertimbangan mungkin

facilities as appropriate.

11. *With respect to requirements for sanitary facilities:*

- (a) *all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;*
- (b) *there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;*
- (c) *in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;*
- (d) *with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;*
- (e) *in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may*

diberikan oleh otoritas berwenang terhadap pengaturan khusus atau pengurangan jumlah fasilitas yang dibutuhkan; dan

- (f) air panas dan air dingin yang bersih harus disediakan di semua tempat cuci.

12. Berkaitan dengan persyaratan akomodasi rumah sakit, kapal yang membawa 15 atau lebih awak kapal dan melakukan pelayaran selama lebih dari 3 hari harus menyediakan akomodasi rumah sakit terpisah yang digunakan sebagai tujuan medis secara eksklusif; otoritas berwenang dapat mengabulkan persyaratan ini bagi kapal perdagangan di pantai; dalam menyetujui akomodasi rumah sakit di atas kapal otoritas berwenang harus menjamin bahwa akomodasi akan dapat diakses dengan mudah dalam semua cuaca, memberikan tempat tinggal yang nyaman dan kondusif terhadap penerimaan yang cepat dan perhatian yang tepat;
13. Fasilitas binatu yang berlokasi strategis dan lengkap harus tersedia;
14. Semua kapal wajib mempunyai ruang atau ruang-ruang di dek terbuka di mana para awak kapal bisa mempunyai akses saat tidak bertugas, di mana area ini memadai, sesuai dengan ukuran kapal dan jumlah para awak kapalnya;
15. Semua kapal wajib menyediakan kantor-kantor terpisah atau kantor-kantor umum yang digunakan oleh departemen dek dan mesin; kapal dengan bobot kurang dari 3,000 tonase dapat dikecualikan oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan awak kapal terkait;

be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

- (f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.*

12. *With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.*
13. *Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.*
14. *All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.*
15. *All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.*

16. Kapal-kapal yang secara rutin melakukan perdagangan ke perlabuhan-perlabuhan yang terinfeksi nyamuk wajib dilengkapi dengan peralatan yang tepat yang dipersyaratkan oleh otoritas berwenang;
 17. Fasilitas rekreasi, fasilitas dan pelayanan yang disesuaikan dengan kebutuhan khusus para awak kapal yang harus hidup dan bekerja di kapal-kapal, wajib diberikan yang bermanfaat bagi seluruh awak kapal, merujuk pada Regulasi 4.3 dan diasosiasikan dengan ketentuan-ketentuan Kaidah mengenai perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan.
 18. Otoritas berwenang mewajibkan pelaksanaan inspeksi yang rutin di atas kapal oleh nakhoda atau pihak yang berwenang, untuk menjamin bahwa akomodasi para awak kapal bersih, layak ditempati dan terpelihara. Hasil dari masing-masing inspeksi harus dicatat dan tersedia untuk dikaji.
 19. Untuk kapal di mana ada kepentingan, tanpa diskriminasi, para awak kapal ada dalam menjalankan praktik-praktik agama dan sosial, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan awak kapal terkait, secara adil mengizinkan praktik-praktik tersebut sesuai dengan syarat praktik tersebut tidak mengakibatkan ketidaknyamanan dari apa yang diharapkan dari pelaksanaan Standar tidak menjadi fasilitas keseluruhan kurang nyaman Standar ini.
 20. Setiap Negara Anggota, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan awak kapal terkait, kecuali untuk kapal-kapal dengan bobot kurang dari 200 tonase di mana
16. *Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.*
 17. *Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.*
 18. *The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.*
 19. *In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.*
 20. *Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account*

hal ini bisa dimana wajar dilakukan, mempertimbangkan ukuran kapal dan jumlah orang di atas kapal sejalan dengan pasal-pasal Standar ini, sebagai berikut:

- (a) ayat 7(b), 11(d) dan 13; dan
- (b) ayat 9(f) dan (h) hingga (l), dilaksanakan dengan khusus terkait dengan area lantai;

21. Setiap pengecualian dari persyaratan Standar ini hanya bisa dilakukan di mana mereka secara cepat diizinkan dalam Standar ini apabila diperbolehkan secara jelas oleh Standar ini dan untuk kondisi khusus di mana pengecualian ini, dapat secara gamblang dijustifikasi berdasarkan alasan yang kuat dan bertujuan untuk melindungi keselamatan dan kesehatan awak kapal.

Pedoman

Pedoman B3.1 – Akomodasi dan Fasilitas Rekreasi

Pedoman B3.1.1 – Desain dan Konstruksi

1. Sekat-sekat eksternal yang memadai wajib terpasang baik di kamar-kamar tidur dan kamar-kamar bersama. Semua pembungkus mesin dan semua sekat pembatas dapur dan ruang lainnya yang menghasilkan harus tersekat dengan baik untuk mencegah efek panas terhadap akomodasi yang berdampingan atau lorong akomodasi. Langkah-langkah pun harus diambil untuk memberikan perlindungan dari efek-efek uap panas atau pipa layanan air panas atau keduanya.

of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

- (a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and*
- (b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.*

21. *Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.*

Guideline

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. *External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.*

2. Ruang tidur, ruang bersama, ruang rekreasi dan lorong dalam ruang akomodasi harus bersekat dengan baik guna mencegah kondensasi atau pemanasan berlebihan.
3. Permukaan-permukaan sekat dan panel menggunakan bahan yang mudah dibersihkan. Tidak diperkenankan pembangunan yang dapat menyuburkan kutu.
4. Permukaan sekat dan panel di ruang tidur dan ruang makan harus mudah dipelihara kebersihannya dan berwarna cerah dengan menggunakan bahan yang awet dan tidak beracun.
5. Dek-dek dalam seluruh akomodasi awak kapal harus berbahan dan berkonstruksi yang disetujui dan harus memberikan permukaan yang tahan lembab dan mudah dipelihara kebersihannya.
6. Untuk lantai-lantai yang terbuat dari bahan komposit, penyendian dengan sisi-sisi harus dipadatkan guna menghindari retak.

Pedoman B3.1.2 – Ventilasi

1. Sistem ventilasi untuk ruang tidur dan ruang makan harus dikontrol guna memelihara udara tetap dalam kondisi memuaskan dan memastikan kecukupan pergerakan udara yang mencukupi dalam segala kondisi cuaca dan iklim.
2. Sistem-sistem pengaturan udara, apakah terpusat atau individu, harus dirancang untuk:
 - (a) memelihara udara pada suhu dan kelembaban yang relatif memuaskan dibandingkan kondisi

2. *Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.*
3. *The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.*
4. *The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.*
5. *The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.*
6. *Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.*

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. *The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.*
2. *Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:*
 - (a) *maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions,*

udara luar, memastikan pertukaran udara yang memadai dalam semua ruang ber-AC, mempertimbangkan karakteristik kegiatan operasi di laut dan tidak menciptakan kebisingan atau vibrasi berlebihan; dan

(b) memfasilitasi pembersihan dan disinfeksi guna mencegah dan mengontrol penyebaran penyakit.

3. Daya listrik untuk pendingin udaradan bantuan lain untuk ventilasi yang diharuskan oleh ayat sebelumnya harus tersedia dalam Pedoman ini ketika para awak kapal tinggal atau bekerja di atas kapal dan kondisi tersebut diwajibkan. Namun, daya ini tidak boleh didapatkan dari sumber darurat.

Pedoman B3.1.3 – Pemanasan

1. Sistem pemanasan akomodasi awak kapal wajib beroperasi sepanjang waktu ketika awak kapal tinggal atau bekerja di atas kapal dan kondisi-kondisi ini mengharuskan penggunaannya.
2. Dalam seluruh kapal, di mana sistem pemanas diperlukan, pemanasan harus melalui air panas, udara hangat, listrik, uap atau sejenisnya. Namun, dalam area akomodasi, uap tidak boleh digunakan sebagai sebuah media transmisi panas. Sistem pemanasan harus mampu memelihara suhu dalam akomodasi awak kapal di tingkat yang memuaskan di bawah kondisi cuaca dan iklim normal yang dapat dipenuhi saat perdagangan yang melibatkan kapal. Otoritas berwenang harus menetapkan standar yang diberikan.

ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. *Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.*

Guideline B3.1.3 – Heating

1. *The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.*
2. *In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.*

3. Radiator dan peralatan pemanasan lain harus ditempatkan dan, bilamana perlu, dilindungi guna menghindari risiko kebakaran atau bahaya atau ketidaknyamanan para penghuni.

Pedoman B3.1.4 – Pencahayaan

1. Diseluruh kapal, cahaya listrik harus diberikan dalam akomodasi awak kapal. Bila tidak ada dua sumber listrik independen untuk pencahayaan, pencahayaan diatur tambahan harus diberikan oleh lampu-lampu yang dengan baik atau perlengkapan pencahayaan memadai untuk penggunaan darurat.
2. Diruang-ruang tidur, sebuah lampu baca listrik harus dipasang pada kepala setiap tempat tidur.
3. Standar pencahayaan alami dan buatan harus ditetapkan oleh otoritas berwenang.

Pedoman B3.1.5 – Kamar-kamar Tidur

1. Harus ada pengaturan tempat tidur yang memadai di atas kapal yang membuat para awak kapal dan pasangan yang menemani merasa nyaman.
2. Sesuai ukuran kapal, tingkat aktivitas dan tata letaknya harus wajar dan praktis, kamar-kamar tidur harus direncanakan dan dilengkapi dengan kamar mandi pribadi, termasuk toilet guna memberikan kenyamanan bagi para penghuni dan memfasilitasi kerapihan.
3. Sejauh dapat dipraktikkan, kamar tidur para awak kapal harus disusun sedemikian rupa sehingga penjagaan

3. *Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.*

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. *In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.*
2. *In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.*
3. *Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.*

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. *There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.*
2. *Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.*
3. *As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no*

terpisah dan tidak ada awak kapal yang bekerja di siang hari harus berbagi kamar dengan penjaga malam.

4. Untuk awak kapal yang melaksanakan kewajiban bintara, tidak boleh ada lebih dari dua orang per kamar tidur.
5. Harus dipertimbangkan perluasan fasilitas yang mengacu pada paragraf 9(m) Standar A3.1 bagi mualim dua jika memungkinkan.
6. Ruang yang ditempati oleh tempat tidur dan loker, lemari-lemari berlaci dan tempat duduk harus disertakan dalam pengukuran area lantai. Ruang-ruang kecil atau berbentuk tidak teratur yang tidak secara efektif memberikan ruang gerak dan tidak dapat digunakan bebas dan tidak dapat digunakan untuk menginstalasi perabotan harus dikesampingkan.
7. Tempat tidur tidak boleh disusun dalam deretan lebih dari 2. Untuk tempat tidur di lokasi di sepanjang sisi kapal, hanya perlu ada sebuah deretan tunggal di mana sebuah lampu samping ditempatkan di atasnya.
8. Tempat tidur bawah dalam sebuah deretan dobel tidak boleh kurang dari 30 cm di atas lantai; tempat tidur atas harus ditempatkan kira-kira ditengah-tengah antara bagian dasar tempat tidur bawah dan sisi bawah tiang-tiang panel.
9. Kerangka dan *leeboard*, bila ada, sebuah tempat tidur harus berbahan yang disetujui, keras, lembut, dan tidak cenderung berkarat atau menyembunyikan kutu.
10. Bila rangka-rangka berbentuk pipa digunakan untuk konstruksi tempat tidur, keseluruhannya harus sepenuhnya

seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. *In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.*
5. *Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.*
6. *Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.*
7. *Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.*
8. *The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.*
9. *The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.*
10. *If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without*

bersegel dan tanpa lubang-lubang kecil yang akan memberikan akses kutu.

11. Setiap tempat tidur harus dipasang dengan sebuah matras yang nyaman dengan dasar pegas atau dikombinasikan dengan sebuah matras pegas, termasuk *spring bottom* atau *spring mattress*. Bahan matras dan pegas yang digunakan harus terbuat dari bahan yang bagus. Pengisian bahan yang cenderung menyembunyikan kutu tidak boleh digunakan.
12. Ketika sebuah tempat tidur ditempatkan terhadap satu sama lain, sebuah dasar anti debu harus dipasang di bawah dasar pegas tempat tidur atas.
13. Perabotan haruslah berbahan lembut, keras yang tidak mudah melengkung atau berkarat .
14. Ruang tidur harus dilengkapi dengan tirai-tirai atau yang setara untuk cahaya.
15. Kamar-kamar tidur harus dilengkapi dengan sebuah cermin, kabinet kecil untuk keperluan-keperluan toilet, sebuah rak buku dan jumlah gantungan jas yang mencukupi.

Pedoman B.3.1.6 – Ruang Makan

1. Fasilitas ruang makan bisa jadi umum atau terpisah; keputusan ini harus diambil setelah berkonsultasi dengan perwakilan para awak kapal dan pemilik kapal dan tunduk pada persetujuan otoritas berwenang. Pertimbangan harus memperhitungkan faktor-faktor seperti ukuran kapal dan praktik-praktik budaya, agama dan kebutuhan sosial para awak kapal.
2. Jika fasilitas ruang makan terpisah akan diberikan kepada para awak kapal, maka

perforations which would give access to vermin.

11. *Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.*
12. *When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.*
13. *The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.*
14. *Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.*
15. *Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.*

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. *Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.*
2. *Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then*

ruang makan terpisah harus diberikan untuk:

- (a) nakhoda dan para perwira; dan
 - (b) bintara dan awak kapal-awak kapal lain.
3. Pada kapal-kapal selain dari kapal-kapal penumpang, area lantai dari kamar makan bagi para awak kapal tidak boleh kurang dari 1,5 meter persegi per orang dari kapasitas tempat duduk yang direncanakan.
 4. Kamar-kamar makan harus dilengkapi dengan meja-meja dan tempat duduk yang sesuai, yang permanen maupun dapat dipindahkan, yang mencukupi untuk mengakomodasi awak kapal berjumlah terbesar yang cenderung menggunakannya kapanpun.
 5. Harus ada, disepanjang waktu, kapan saja awak kapal ada di kapal:
 - (a) sebuah lemari pendingin, yang harus berlokasi nyaman, berkapasitas mencukupi untuk jumlah orang-orang yang menggunakan kamar atau kamar-kamar makan itu;
 - (b) fasilitas untuk minuman panas; dan
 - (c) fasilitas air dingin.
 6. Bila tersedia, pantri yang tersedia tidak dapat diakses oleh kamar-kamar makan, loker mencukupi untuk peralatan makan dan fasilitas terkait untuk pencucian peralatan harus diberikan.
 7. Bagian-bagian atas meja dan tempat duduk harus berbahan anti lembab.

separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and*
 - (b) petty officers and other seafarers.*
- 3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.*
 - 4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.*
 - 5. There should be available at all times when seafarers are on board:*
 - (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;*
 - (b) facilities for hot beverages; and*
 - (c) cool water facilities.*
 - 6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.*
 - 7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.*

Pedoman B3.1.7 – Akomodasi Sanitari

1. Wastafel dan bak mandi harus berukuran mencukupi dan berkonstruksi bahan yang disetujui dengan sebuah permukaan halus yang tidak mudah retak, mengelupas atau berkarat.
2. Semua toilet harus berpola yang disetujui dengan diberikan sebuah aliran air memadai atau dengan alat-alat penyiram yang memadai, seperti udara, yang tersedia disepanjang waktu dan dapat dikontrol secara independen.
3. Akomodasi sanitari yang dimaksudkan untuk penggunaan lebih dari satu orang harus mematuhi ketentuan-ketentuan berikut:
 - (a) lantai-lantai harus berbahan awet yang disetujui, kedap lembab, dan harus berdrainase benar;
 - (b) sekat harus berbahan baja atau berbahan lainnya yang disetujui dan harus kedap air hingga paling tidak 9 inci (23 sentimeter) di atas level dek;
 - (c) akomodasi harus berpenerangan, berpemanas dan berventilasi mencukupi;
 - (d) toilet harus berlokasi nyaman, tetapi tidak terpisah dari, kamar-kamar tidur dan kamar-kamar cuci, tanpa akses langsung dari kamar-kamar tidur atau dari sebuah jalan lintasan antara kamar-kamar tidur dan toilet di mana tidak ada akses lain: ketentuan ini tidak berlaku di mana sebuah toilet berlokasi dalam sebuah kompartemen antara dua kamar tidur yang memiliki total tidak lebih dari empat awak kapal; dan

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. *Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.*
2. *All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.*
3. *Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:*
 - (a) *floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;*
 - (b) *bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;*
 - (c) *the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;*
 - (d) *toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and*

- (e) bila ada lebih dari sebuah toilet dalam sebuah kompartemen, keseluruhannya harus berkasa untuk memastikan privasi.
4. Fasilitas-fasilitas binatu yang diberikan untuk digunakan oleh para awak kapal harus meliputi:
- (a) mesin-mesin cuci;
 - (b) mesin-mesin pengeringan atau kamar-kamar pengeringan yang berventilasi; dan
 - (c) seterika-seterika dan papan-papan penyeterikaan atau perlengkapan lain yang sejenis.

Pedoman B3.1.8 – Akomodasi Ruang Kesehatan

1. Akomodasi ruang kesehatan wajib dirancang untuk memfasilitasi konsultasi dan pemberian bantuan medis pertolongan pertama dan untuk membantu mencegah penyebaran penyakit infeksi.
2. Pengaturan pintu masuk, tempat tidur, pencahayaan, ventilasi, sistem pemanasan dan penyediaan air wajib dirancang untuk memastikan kenyamanan dan memfasilitasi perawatan bagi penghuni.
3. Jumlah tempat tidur ruang kesehatan yang disyaratkan wajib ditentukan oleh otoritas berwenang.
4. Akomodasi sanitasi wajib disediakan secara khusus untuk penghuni ruang kesehatan, baik sebagai bagian dari akomodasi atau yang berdekatan. Akomodasi sanitasi tersebut wajib mencakup minimum satu toilet, satu wastafel dan satu bak mandi atau pancuran.

(e) *where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.*

4. *The laundry facilities provided for seafarers' use should include:*
- (a) *washing machines;*
 - (b) *drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and*
 - (c) *irons and ironing boards or their equivalent.*

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. *The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.*
2. *The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.*
3. *The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.*
4. *Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.*

Pedoman B3.1.9 – Fasilitas lainnya

Apabila fasilitas terpisah bagi awak kapal departemen mesin untuk mengganti pakaian disediakan, mereka wajib:

- (a) ditempatkan di luar ruang mesin tetapi memiliki akses yang mudah untuk dijangkau; dan
- (b) dilengkapi dengan loker baju tersendiri dan juga dengan bak mandi atau pancuran dan wastafel yang mengalirkan air tawar panas dan dingin.

Pedoman B3.10 – Ketentuan mengenai Selimut dan Seprai, Peralatan Makan dan lain-lain

Setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan penerapan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- (a) selimut dan seprai tempat tidur dan peralatan makan yang bersih wajib disediakan oleh pemilik kapal kepada semua awak kapal untuk digunakan di atas kapal selama bekerja, dan awak kapal tersebut wajib bertanggungjawab untuk mengembalikan peralatan tersebut pada waktu yang ditentukan oleh nakhoda dan setelah selesainya pekerjaan di kapal.
- (b) selimut dan seprai tempat tidur wajib berkualitas baik, piring, cangkir dan peralatan makan lainnya wajib berbahan yang disetujui yang dapat dengan mudah dibersihkan; dan
- (c) handuk, sabun dan kertas toilet bagi semua awak kapal wajib disediakan oleh pemilik kapal.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and*
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.*

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

Each Member should consider applying the following principles:

- (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;*
- (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and*
- (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.*

Pedoman B3.1.11 – Fasilitas Rekreasi, Surat, dan Pengaturan Kunjungan ke atas Kapal

1. Fasilitas dan pelayanan rekreasi wajib ditinjau secara berkala untuk memastikan bahwa hal tersebut memadai dengan mengingat perubahan kebutuhan para awak kapal yang timbul dari perkembangan teknis, operasional dan perkembangan lainnya dalam industri pelayaran.
2. Perabot untuk fasilitas rekreasi wajib meliputi minimal sebuah rak buku dan fasilitas membaca, menulis, dan, apabila memungkinkan, disediakan alat permainan.
3. Sehubungan dengan perencanaan fasilitas rekreasi, otoritas berwenang wajib memberikan pertimbangan mengenai pengaturan ruang kantin.
4. Pertimbangan wajib juga diberikan terhadap fasilitas berikut tanpa dibebankan biaya kepada awak kapal, apabila memungkinkan:
 - (a) ruangan untuk merokok;
 - (b) ruang menonton televisi dan siaran radio;
 - (c) pertunjukan film, dengan persediaan film yang mencukupi selama masa pelayaran dan, apabila diperlukan, dapat diganti dalam jangka waktu yang wajar;
 - (d) perlengkapan olahraga termasuk perlengkapan latihan, meja permainan, permainan yang dapat dilakukan di atas dek;
 - (e) apabila memungkinkan, fasilitas untuk berenang;

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. *Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.*
2. *Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.*
3. *In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.*
4. *Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:*
 - (a) *a smoking room;*
 - (b) *television viewing and the reception of radio broadcasts;*
 - (c) *showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;*
 - (d) *sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;*
 - (e) *where possible, facilities for swimming;*

- (f) ruang perpustakaan yang berisi buku keterampilan, pelatihan dan lainnya, yang persediaannya wajib mencukupi selama masa pelayaran dan diganti dalam jangka waktu yang wajar;
- (g) fasilitas untuk rekreasi kerajinan tangan;
- (h) perlengkapan elektronik seperti radio, televisi, perekam video, pemutar DVD/CD, komputer dan piranti lunak dan perekam/pemutar kaset);
- (i) apabila sesuai, ketentuan bar di atas kapal bagi awak kapal kecuali apabila bertentangan dengan kebiasaan nasional, agama atau sosial; dan
- (j) akses yang layak untuk komunikasi telepon dari kapal ke darat, dan fasilitas surat elektronik dan internet, apabila tersedia, dapat dikenakan biaya atas penggunaan layanan ini dalam jumlah yang wajar.
5. Setiap upaya wajib diberikan untuk memastikan bahwa pengiriman surat para awak kapal dapat diandalkan dan secepat mungkin. Upaya tersebut wajib juga dipertimbangkan untuk menghindari awak kapal berkewajiban membayar ongkos kirim tambahan ketika surat harus dikirim kembali karena keadaan di luar kendali mereka.
6. Kebijakan wajib dipertimbangkan untuk memastikan, tunduk pada setiap hukum internasional atau hukum atau peraturan nasional yang berlaku, apabila memungkinkan dan wajar awak kapal untuk segera diberikan izin untuk mendatangkan pasangan, kerabat dan teman mereka sebagai tamu di atas kapal ketika kapal berada di pelabuhan.
- (f) *a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;*
- (g) *facilities for recreational handicrafts;*
- (h) *electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/ player;*
- (i) *where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and*
- (j) *reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.*
5. *Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.*
6. *Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security*

Kebijakan tersebut wajib memenuhi semua yang berkaitan dengan pemeriksaan keamanan.

7. Pertimbangan wajib diberikan kemungkinan yang membolehkan awak kapal untuk didampingi pasangannya pada saat pelayaran tertentu apabila dimungkinkan dan wajar. Pasangan tersebut wajib dilindungi asuransi yang mencakup perlindungan terhadap kecelakaan dan kesehatan; pemilik kapal wajib memberikan bantuan kepada awak kapal untuk mengaktifkan asuransi tersebut.

Pedoman B3.1.12 – Pencegahan Kebisingan dan Getaran

1. Fasilitas dan akomodasi rekreasi dan katering wajib ditempatkan sejauh mungkin dari ruang mesin, ruang kemudi, *deck winches*, ventilasi, sistem pemanas dan perlengkapan AC serta mesin dan peralatan lainnya yang menimbulkan kebisingan.
2. Penyekat suara atau bahan peredam suara lainnya yang sesuai wajib digunakan dalam pembangunan dan penyelesaian dinding sekat, langit-langit dan dek dalam ruangan yang menghasilkan suara dan juga pintu otomatis penyekat kebisingan untuk ruang mesin.
3. Ruang mesin dan ruang mesin lainnya wajib disediakan, apabila memungkinkan, dengan ruang kendali terpusat yang kedap suara untuk personel pada ruang mesin. Ruang kerja, seperti bengkel mesin, wajib disekat, apabila memungkinkan, dari kebisingan ruang mesin utama dan tindakan wajib diambil untuk mengurangi kebisingan dalam pengoperasian mesin.

clearances.

7. *Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.*

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. *Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.*
2. *Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.*
3. *Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.*

4. Batas tingkat kebisingan untuk ruang kerja dan ruang tinggal wajib disesuaikan dengan pedoman internasional ILO mengenai tingkat paparan, termasuk yang terdapat dalam Kaidah ILO yang berjudul *Faktor Ambang Batas di Tempat Kerja*, 2001, dan, apabila memungkinkan, pelindung khusus yang disarankan oleh Organisasi Maritim Internasional, dan dengan perubahannya dan instrumen tambahan mengenai tingkat kebisingan yang dapat diterima di atas kapal. Salinan dari instrumen yang berlaku dalam bahasa Inggris atau bahasa yang berlaku di tempat kerja di kapal wajib ditempatkan di atas kapal dan wajib dapat dengan mudah diakses para awak kapal.
5. Tidak boleh ada fasilitas akomodasi atau rekreasi atau katering yang wajib terpapar getaran berlebihan.

Peraturan

Peraturan 3.2 – Makanan dan Katering

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki akses untuk mendapatkan makanan dan air minum berkualitas baik yang diatur berdasarkan persyaratan higienis.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal yang berbendera negaranya membawa dan menyediakan makanan dan air minum yang berkualitas di atas kapal, kadar nutrisi dan jumlah yang mencukupi yang dipersyaratkan di atas kapal dan memperhatikan perbedaan latar belakang budaya dan agama.
2. Awak kapal di atas kapal wajib disediakan makanan yang bebas biaya selama jangka waktu bekerja.

4. *The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.*
5. *No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.*

Regulation

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: to ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. *Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.*
2. *Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.*

3. Awak kapal yang dipekerjakan sebagai juru masak kapal bertanggungjawab untuk menyiapkan makanan harus dilatih dan memiliki persyaratan kualifikasi untuk posisi tersebut di atas kapal.

Standar

Standar A3.2 – Makanan dan Katering

1. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan atau kebijakan lain untuk menyediakan standar minimum bagi jumlah dan makanan dan air minum berkualitas dan untuk standar katering yang berlaku pada makanan yang disediakan bagi awak kapal di atas kapal yang berbendera negaranya dan wajib mengupayakan kegiatan pendidikan untuk mempromosikan kesadaran dan pelaksanaan Standar yang mengacu pada ayat ini.
2. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal yang berbendera negaranya telah memenuhi standar minimum berikut:
 - (a) persediaan makanan dan air minum, dengan mempertimbangkan jumlah awak kapal di atas kapal, ketentuan keagamaan dan tradisi budaya mereka yang berkaitan dengan makanan, dan waktu serta kondisi pelayaran, wajib memperhatikan jumlah, kadar nutrisi, kualitas dan variasi.
 - (b) organisasi dan perlengkapan di departemen katering wajib sedemikian rupa menyediakan makanan bagi awak kapal yang

3. *Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.*

Standard

Standard A3.2 – Food and catering

1. *Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.*
2. *Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:*
 - (a) *food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;*
 - (b) *the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied*

mencukupi, bervariasi dan bernutrisi serta disiapkan dan dihidangkan sesuai persyaratan higienis.

- (c) staf katering wajib terlatih atau terarah dengan baik sesuai posisinya.
3. Pemilik kapal wajib memastikan bahwa awak kapal yang dipekerjakan sebagai juru masak telah terlatih, memiliki kualifikasi dan kompetensi untuk posisi tersebut sesuai dengan persyaratan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan Negara Anggota yang bersangkutan.
 4. Persyaratan berdasarkan ayat 3 Standar ini wajib mencakup penyelesaian suatu kursus pelatihan yang disetujui atau diakui oleh otoritas berwenang, meliputi praktik memasak, higienis makanan dan perseorangan, penyimpanan makanan, pengendalian persediaan, serta perlindungan lingkungan, kesehatan dan keselamatan katering.
 5. Pada kapal yang beroperasi dengan pengawakan yang ditentukan kurang dari sepuluh, berdasarkan jumlah kru, atau pola perdagangan, dapat tidak dipersyaratkan oleh otoritas berwenang untuk membawa juru masak yang sepenuhnya memenuhi syarat, setiap orang yang memproses makanan di dapur wajib terlatih atau diberi instruksi termasuk dalam bidang higienis makanan dan perseorangan serta penanganan dan penyimpanan makanan di atas kapal.
 6. Pada kondisi yang sangat penting, otoritas berwenang dapat menerbitkan dispensasi yang mengizinkan juru masak yang tidak sepenuhnya memenuhi syarat untuk bekerja pada suatu kapal tertentu untuk jangka waktu tertentu, sampai pelabuhan berikutnya atau untuk jangka

and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

- (c) *catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.*
3. *Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.*
 4. *The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.*
 5. *On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.*
 6. *In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month,*

waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa orang yang diberikan dispensasi tersebut, telah terlatih atau diberi instruksi termasuk dalam bidang kebersihan makanan dan perseorangan serta penanganan dan penyimpanan makanan di atas kapal.

7. Berdasarkan prosedur kepatuhan yang berlaku, menurut Judul 5 Konvensi ini, otoritas berwenang wajib mempersyaratkan pemeriksaan berkala yang didokumentasikan dilaksanakan di atas kapal, oleh atau di bawah kewenangan nakhoda, berkenaan dengan:
 - (a) persediaan makanan dan air minum;
 - (b) semua ruang dan perlengkapan lain yang digunakan untuk penyimpanan dan penanganan makanan dan air minum; dan
 - (c) dapur dan perlengkapan lain untuk penyiapan dan penyajian makanan.
8. Tidak ada awak kapal berusia di bawah 18 tahun yang wajib dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja sebagai juru masak kapal.

Pedoman

Pedoman B3.2 – Makanan dan Katering

Pedoman B3.2.1 – Pemeriksaan, Pendidikan, Riset dan Publikasi

1. Otoritas berwenang wajib, bekerjasama dengan badan-badan dan organisasi-organisasi terkait lainnya, mengumpulkan informasi mutakhir

provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. *In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:*
 - (a) *supplies of food and drinking water;*
 - (b) *all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and*
 - (c) *galley and other equipment for the preparation and service of meals.*
8. *No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.*

Guideline

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. *The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving,*

tentang nutrisi dan metode pembelian, penyimpanan, pengawetan, pengolahan dan penyajian makanan, dengan acuan khusus pada persyaratan catering di atas kapal. Informasi ini wajib tersedia, bebas biaya atau dengan harga yang wajar, kepada para produsen dan penyedia bahan makanan dan peralatan di atas kapal, nakhoda, pramusaji dan juru masak, dan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal bersangkutan. Bentuk-bentuk publikasi yang tepat, misalnya buku petunjuk, brosur, poster, bagan atau iklan dalam jurnal-jurnal perdagangan wajib digunakan untuk tujuan ini.

2. Otoritas berwenang wajib menerbitkan rekomendasi untuk menghindari pemborosan makanan, memfasilitasi pemeliharaan standar higienis yang tepat, dan memastikan kenyamanan maksimum yang berlaku dalam tata kerja.
3. Otoritas berwenang wajib bekerja dengan organisasi dan badan terkait untuk mengembangkan materi pendidikan dan informasi di atas kapal mengenai metode yang memastikan persediaan makanan dan layanan catering yang layak.
4. Otoritas berwenang wajib bekerja sama dengan baik dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang terkait dan dengan otoritas nasional maupun daerah yang berurusan dengan permasalahan makanan dan kesehatan, dan apabila diperlukan, dapat memanfaatkan layanan yang ada di otoritas berwenang tersebut.

cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. *The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.*
3. *The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.*
4. *The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.*

Pedoman B3.2.2 – Juru Masak di Kapal

1. Awak kapal wajib hanya dapat dikualifikasikan sebagai juru masak di kapal apabila mereka telah:
 - (a) mempunyai masa layar untuk jangka waktu paling sedikit yang ditetapkan oleh otoritas berwenang, yang mungkin bervariasi dengan mempertimbangkan kualifikasi atau pengalaman terkait yang dimiliki;
 - (b) lulus dari ujian yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau lulus dari ujian yang setara pada lembaga pelatihan juru masak yang diakui.
2. Ujian yang telah ditetapkan dapat dilaksanakan dan sertifikat diberikan baik secara langsung oleh otoritas berwenang atau oleh lembaga pelatihan juru masak yang diakui, yang tunduk pada pengawasan otoritas berwenang.
3. Otoritas berwenang wajib memberikan pengakuan, yang sesuai, terhadap sertifikat kualifikasi sebagai juru masak di kapal yang diterbitkan oleh Negara Anggota lainnya, yang telah meratifikasi Konvensi ini atau Konvensi Sertifikasi Juru Masak di Kapal, 1946 (No. 69), atau badan lain yang disetujui.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:
 - (a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
 - (b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.
2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.
3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

Judul 4. Perlindungan Kesehatan, Perawatan Medis, Kesejahteraan dan Perlindungan Jaminan Sosial

Peraturan

Peraturan 4.1 – Perawatan Medis di atas Kapal dan di Darat

Tujuan: untuk melindungi kesehatan awak kapal dan memastikan akses yang cepat terhadap perawatan medis di atas kapal dan di darat.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa semua awak kapal pada kapal yang berbendera negaranya telah dilindungi oleh kebijakan yang tepat untuk perlindungan kesehatan mereka dan bahwa mereka mempunyai akses perawatan medis yang cepat dan memadai ketika bekerja di atas kapal.
2. Perlindungan dan perawatan berdasarkan ayat 1 Peraturan ini wajib, pada prinsipnya, disediakan tanpa dikenakan biaya kepada awak kapal.
3. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal di atas kapal dalam wilayahnya yang membutuhkan perawatan medis dengan segera diberikan akses menuju fasilitas medis Negara Anggota di darat.
4. Persyaratan mengenai perlindungan kesehatan dan perawatan medis di atas kapal yang diatur dalam Kaidah meliputi standar kebijakan yang bertujuan penyediaan perlindungan kesehatan dan perawatan medis bagi awak kapal yang setara dengan apa yang umumnya tersedia bagi para pekerja di darat.

Title 4. Health Protection, Medical Care, Welfare and Social Security Protection

Regulation

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: to protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore.

1. *Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.*
2. *The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.*
3. *Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.*
4. *The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.*

Standar

Standar A4.1 – Perawatan Medis di atas Kapal dan di Darat

1. Negara Anggota wajib memastikan bahwa kebijakan penyediaan perlindungan kesehatan dan perawatan medis, termasuk perawatan gigi dasar, bagi awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera negaranya telah menerapkan yaitu:
 - (a) memastikan pelaksanaan setiap ketentuan umum bagi awak kapal tentang perlindungan kesehatan kerja dan perawatan medis yang terkait dengan tugas mereka dan juga ketentuan khusus untuk bekerja di atas kapal;
 - (b) Memastikan bahwa awak kapal telah diberikan perlindungan kesehatan dan perawatan medis yang setara dengan apa yang umumnya tersedia bagi para pekerja di darat, termasuk akses yang cepat untuk mendapatkan obat-obatan yang diperlukan, peralatan medis dan fasilitas untuk diagnosis serta perawatan dan mendapatkan informasi dan keahlian medis;
 - (c) memberikan hak kepada awak kapal untuk mengunjungi dokter atau dokter gigi yang memenuhi kualifikasi medis tanpa penundaan pada pelabuhan berikutnya, apabila dimungkinkan;
 - (d) memastikan bahwa, sesuai dengan hukum dan kebiasaan nasional Negara Anggota, layanan perawatan medis dan perlindungan kesehatan diberikan tanpa dikenakan biaya ketika awak kapal berada di atas kapal atau berada di sebuah pelabuhan asing; dan

Standard

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. *Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:*
 - (a) *ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;*
 - (b) *ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;*
 - (c) *give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;*
 - (d) *ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and*

- (e) perawatan awak kapal yang sakit atau cedera tidak dibatasi, tetapi termasuk tindakan pencegahan seperti program promosi dan pendidikan kesehatan.
2. Otoritas berwenang wajib mengadopsi formulir laporan medis standar untuk digunakan oleh nakhoda kapal dan personel medis di darat dan di atas kapal yang relevan. Formulir tersebut ketika dilengkapi, isinya wajib dijaga kerahasiaannya dan wajib hanya digunakan untuk memfasilitasi perawatan para awak kapal.
 3. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan yang menyusun persyaratan untuk fasilitas dan perlengkapan rumah sakit dan perawatan medis di atas kapal serta pelatihan di atas kapal yang berbendera Negara Anggota.
 4. Peraturan perundang-undangan wajib mengatur sekurang-kurangnya untuk persyaratan berikut ini:
 - (a) semua kapal wajib membawa kotak obat, peralatan medis, dan pedoman medis, hal-hal khusus yang wajib ditetapkan dan tunduk pada pemeriksaan rutin yang dilakukan oleh otoritas berwenang; persyaratan nasional wajib memperhatikan jenis kapal, jumlah orang di atas kapal dan sifatnya, tujuan dan jangka waktu pelayaran serta standar medis nasional dan internasional yang direkomendasikan;
 - (b) kapal yang membawa 100 orang atau lebih dan biasanya melakukan pelayaran internasional dengan jangka waktu lebih dari tiga hari wajib membawa seorang dokter yang memenuhi syarat dan

- (e) *are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.*
2. *The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.*
 3. *Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.*
 4. *National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:*
 - (a) *all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;*
 - (b) *ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical*

bertanggungjawab menyediakan perawatan medis; hukum atau peraturan nasional wajib juga menguraikan kapal-kapal lain yang wajib dipersyaratkan untuk membawa dokter, dengan memperhatikan, antara lain, faktor-faktor seperti jangka waktu, sifat, kondisi pelayaran, dan jumlah awak kapal di atas kapal;

- (c) Kapal yang tidak membawa dokter wajib dipersyaratkan memiliki baik, paling sedikit seorang awak di atas kapal yang bertugas memberikan perawatan medis dan mengelola obat sebagai bagian dari tugas rutin maupun paling sedikit seorang awak di atas kapal yang berwenang memberikan pertolongan pertama; orang yang bertugas memberikan perawatan kesehatan di atas kapal yang bukan merupakan dokter wajib menyelesaikan pelatihan di bidang perawatan kesehatan secara memuaskan yang memenuhi persyaratan Konvensi Internasional mengenai Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Tugas Jaga Awak kapal, 1978, sesuai amandemen (STCW); awak kapal yang ditunjuk untuk memberikan pertolongan pertama wajib menyelesaikan pelatihan pertolongan pertama secara memuaskan yang memenuhi persyaratan STCW; hukum atau peraturan nasional wajib menguraikan tingkat pelatihan yang disetujui yang diperlukan dengan memperhatikan, antara lain, faktor-faktor seperti jangka waktu, sifat, dan kondisi pelayaran serta jumlah awak di atas kapal; dan
- (d) Otoritas berwenang wajib memastikan, dengan suatu sistem

care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

- (c) *ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and*
- (d) *the competent authority shall ensure by a prearranged system*

yang telah diatur sebelumnya, bahwa bantuan medis dengan komunikasi radio atau satelit pada kapal yang sedang berlayar, termasuk bantuan spesialis, yang tersedia 24 jam setiap hari, termasuk penerusan bantuan medis melalui komunikasi radio atau satelit antara sebuah kapal dengan darat yang memberikan bantuan dimaksud, wajib disediakan bebas biaya, terlepas dari semua bendera yang sedang dikibarkan.

Pedoman

Pedoman B4.1 – Perawatan Medis di atas Kapal dan di darat

Pedoman B4.1.1 – Penyediaan Perawatan Medis

1. Pada saat menentukan tingkat pelatihan medis yang akan diberikan di atas kapal yang tidak disyaratkan membawa seorang dokter, otoritas berwenang wajib mensyaratkan bahwa:
 - (a) kapal yang biasanya mampu menyediakan perawatan medis dan fasilitas medis yang memenuhi syarat dalam jangka waktu delapan jam wajib memiliki paling sedikit seorang awak kapal yang ditunjuk yang memiliki keterampilan memberikan pertolongan pertama sebagaimana disyaratkan oleh STCW yang akan memungkinkan orang tersebut mengambil tindakan efektif dengan segera, dalam hal terjadi kecelakaan atau sakit yang mungkin terjadi di atas kapal dan menggunakan bantuan medis

that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. *When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:*
 - (a) *ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and*

melalui komunikasi radio atau satelit; dan

- (b) semua kapal lain, wajib memiliki paling sedikit satu awak kapal yang ditunjuk yang memiliki keterampilan di bidang perawatan medis yang disetujui dan disyaratkan oleh STCW, termasuk pelatihan praktis dan pelatihan teknik penyelamatan jiwa seperti terapi intravena, yang akan memungkinkan orang yang bersangkutan berpartisipasi secara efektif dalam skema koordinasi bantuan medis untuk kapal yang sedang berlayar dan untuk menyediakan perawatan medis dengan standar yang memuaskan bagi orang sakit atau cedera selama masa mereka tetap berada di atas kapal.
2. Pelatihan sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Pedoman ini wajib didasarkan pada muatan edisi terkini dari Pedoman Medis Internasional untuk Kapal, Pedoman Pertolongan Pertama yang Digunakan Saat Kecelakaan yang Disebabkan Barang Berbahaya, Dokumen Pedoman – Pedoman Pelatihan Maritim Internasional, dan bagian medis untuk Kaidah Internasional mengenai Sinyal serta pedoman nasional yang serupa.
 3. Orang sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Pedoman ini dan awak kapal lainnya sebagaimana disyaratkan oleh otoritas berwenang wajib menjalani dengan waktu antara yang mendekati lima tahun, kursus penyegaran untuk memungkinkan mereka mempertahankan dan meningkatkan pengetahuan dan keterampilan serta untuk menyesuaikan dengan perkembangan baru.

(b) *all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.*

2. *The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance – An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.*
3. *Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.*

4. Kotak obat beserta isinya serta peralatan kesehatan dan perlengkapan medis dan pedoman medis yang dibawa di atas kapal, wajib dirawat dan diperiksa secara tepat dengan jarak waktu yang rutin tidak lebih dari 12 bulan, oleh orang yang bertanggungjawab yang ditunjuk oleh otoritas berwenang, yang wajib memastikan bahwa pelabelan, tanggal kadaluwarsa, dan kondisi penyimpanan semua obat dan petunjuk penggunaannya diperiksa dan semua perlengkapan berfungsi sebagaimana diperlukan. Dalam mengadopsi atau meninjau kembali pedoman medis kapal yang digunakan secara nasional, dan dalam menentukan isi kotak obat dan perlengkapan medis, otoritas berwenang wajib memperhatikan rekomendasi internasional di bidang ini, termasuk edisi terakhir dari Pedoman Medis Internasional untuk Kapal dan pedoman-pedoman lain sebagaimana tersebut pada ayat 2 dari Pedoman ini.
 5. Apabila suatu kargo yang digolongkan berbahaya belum dimasukkan dalam edisi terkini dari Pedoman Pertolongan Pertama yang Digunakan Saat Kecelakaan yang Disebabkan oleh Barang Berbahaya, informasi yang diperlukan berkenaan dengan sifat bahannya, risiko yang terjadi, alat perlindungan pribadi yang diperlukan, prosedur medis dan obat penawar khusus yang relevan wajib disediakan bagi awak kapal. Obat penawar khusus dan alat perlindungan pribadi tersebut wajib ada di atas kapal kapanpun barang berbahaya dibawa. Informasi ini wajib dipadukan dengan kebijakan kapal dan program-program mengenai keselamatan dan kesehatan kerja sebagaimana diuraikan dalam Peraturan 4.3 dan ketentuan-ketentuan Kaidah yang terkait.
4. *The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.*
 5. *Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.*

6. Semua kapal wajib membawa sebuah daftar stasiun radio yang lengkap dan terkini di mana bantuan medis dapat diperoleh; dan, apabila dilengkapi dengan sistem komunikasi satelit, yang memiliki daftar stasiun bumi-pantai terkini dan lengkap di mana bantuan medis dapat diperoleh. Awak kapal yang bertanggungjawab untuk perawatan medis atau pertolongan pertama di atas kapal wajib diperintahkan untuk menggunakan pedoman medis kapal dan bagian medis kapal dari edisi terkini Kaidah Internasional mengenai Sinyal sehingga memungkinkan mereka untuk memahami jenis informasi yang diperlukan oleh dokter yang membantu sehingga bantuan tersebut dapat diterima.

Pedoman B4.1.2 – Formulir Laporan Medis

Formulir laporan medis standar bagi awak kapal yang disyaratkan di bawah Bagian A dari Kaidah ini harus didesain untuk memfasilitasi pertukaran informasi medis dan informasi terkait mengenai individu awak kapal antara kapal dan darat pada kasus-kasus penyakit atau cedera.

Pedoman B4.1.3 – Perawatan Medis di Darat

1. Fasilitas-fasilitas medis berbasis darat untuk perawatan para awak kapal harus mencukupi untuk maksud-maksud tersebut dan para dokter, dokter gigi dan personel medis lain yang benar-benar memenuhi syarat.
2. Langkah-langkah harus diambil untuk memastikan bahwa para awak kapal

6. *All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.*

Guideline B4.1.2 – Medical report form

The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. *Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.*
2. *Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port*

mempunyai akses ketika di pelabuhan untuk:

- (a) perawatan pasien luar untuk penyakit dan cedera;
 - (b) perawatan rumah sakit ketika perlu;
 - (c) fasilitas-fasilitas untuk perawatan gigi, terutama pada kasus-kasus darurat.
3. Perawatan para awak kapal yang menderita penyakit harus difasilitasi oleh perawatan yang memadai termasuk izin masuk segera menuju klinik dan rumah sakit di pelabuhan, tanpa adanya kesulitan dan tidak mempedulikan kebangsaan atau keyakinan agama, dan saat diperlukan pengaturan perlu dilakukan untuk memastikan, jika perlu, kesinambungan perawatan untuk melengkapi fasilitas medis yang tersedia bagi para awak kapal.

Pedoman B4.1.4 – Bantuan Medis kepada Kapal-kapal Lain dan Kerjasama Internasional

1. Setiap Negara Anggota harus memberikan pertimbangan sebagaimana mestinya kepada partisipasi dalam kerjasama internasional dalam area bantuan, program-program dan riset dalam perlindungan kesehatan dan perawatan medis. Kerjasama tersebut bisa mencakup urusan-urusan berikut:
 - (a) pengembangan dan pengkoordinasian upaya-upaya pencarian dan penyelamatan (SAR) dan penyusunan bantuan medis segera dan evakuasi di laut untuk penyakit atau cedera serius di atas kapal melalui cara seperti sistem

to:

- (a) *outpatient treatment for sickness and injury;*
 - (b) *hospitalization when necessary; and*
 - (c) *facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.*
3. *Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.*

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. *Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:*
 - (a) *developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems,*

pelaporan posisi kapal berkala, pusat koordinasi penyelamatan dan layanan helikopter darurat yang selaras dengan ketentuan-ketetapan *International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979*, sesuai amandemen dan *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;

- (b) memaksimalkan penggunaan kapal-kapal yang membawa seorang dokter dan menempatkan kapal stasioner di laut yang dapat memberikan fasilitas rumah sakit dan penyelamatan;
- (c) penghimpunan dan pemeliharaan pengumpulan daftar dokter dan fasilitas perawatan medis internasional yang tersedia di seluruh dunia guna memberikan perawatan medis darurat kepada para awak kapal;
- (d) pendaratan para awak kapal di pelabuhan untuk perawatan darurat;
- (e) pemulangan kembali para awak kapal yang dirawat di rumah sakit luar negeri sesegera bisa dipraktikkan, sesuai saran medis para dokter yang bertanggungjawab atas kasus itu, dengan mempertimbangkan keinginan dan kebutuhan awak kapal;
- (f) penyusunan bantuan pribadi bagi para awak kapal selama pemulangan kembali, berdasarkan saran medis para dokter yang bertanggungjawab atas kasus itu, dengan memper-timbangkan keinginan dan kebutuhan awak kapal;

rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual;

- (b) *making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;*
- (c) *compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;*
- (d) *landing seafarers ashore for emergency treatment;*
- (e) *repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;*
- (f) *arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;*

(g) pengupayaan penetapan pusat-pusat kesehatan bagi awak kapal untuk:

- (i) melaksanakan riset terhadap status kesehatan, perawatan medis dan perawatan kesehatan pencegahan bagi para awak kapal;
- (ii) melatih staf layanan medis dan kesehatan dalam pengobatan maritim;

(h) pengumpulan dan pengevaluasian statistik menyangkut kecelakaan, penyakit dan kematian kerja terhadap para awak kapal dan pengintegrasian serta dengan penyelarannya statistik nasional yang ada statistik tentang kecelakaan, penyakit dan kematian akibat kerja yang mencakup kategori pekerja lain.

(i) pengorganisasian per-tukaran internasional menyangkut informasi teknis, bahan dan personel pelatihan, serta kursus pelatihan, seminar dan kelompok kerja internasional;

(j) pemberian layanan-layanan kesehatan dan kuratif dan preventif khusus kepada awak kapal di pelabuhan atau penyediaan layanan-layanan kesehatan, medis dan rehabilitasi umum; dan

(k) pengaturan pemulangan kembali mayat atau sisa tubuh, jenazah atau sesuai keinginan sanak keluarga, sesegera dapat dilakukan.

2. Kerjasama internasional dalam perlindungan kesehatan dan perawatan medis bagi para awak kapal harus

(g) *endeavouring to set up health centres for seafarers to:*

- (i) *conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and*
- (ii) *train medical and health service staff in maritime medicine;*

(h) *collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;*

(i) *organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;*

(j) *providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and*

(k) *arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.*

2. *International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or*

berdasarkan perjanjian atau konsultasi bilateral maupun multilateral antar Negara-negara Anggota.

Pedoman B4.1.5 – Para Tanggungan Awak kapal

Negara-negara Anggota harus mengadopsi langkah-langkah untuk menjamin perawatan medis yang benar dan mencukupi bagi para tanggungan awak kapal yang berdomisili di teritori yang menunda pengembangan layanan perawatan medis yang akan mencakup, para pekerja pada umumnya dan para tanggungan mereka di mana layanan-layanan tersebut tidak tersedia dan harus menginformasikan Organisasi Perburuhan Internasional mengenai langkah-langkah yang diambil untuk hal ini.

Peraturan

Peraturan 4.2 – Kewajiban Para Pemilik Kapal

Tujuan: untuk memastikan bahwa para awak kapal telah dilindungi dari akibat-akibat finansial penyakit, cedera atau kematian yang terjadi dalam pekerjaan mereka.

1. Negara-negara Anggota harus memastikan bahwa langkah-langkah, menurut Kaidah itu, diberlakukan pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera mereka guna memberikan para awak kapal yang dipekerjakan di kapal-kapal dengan hak atas bantuan dan dukungan materiil dari pemilik kapal menyangkut akibat finansial penyakit atau cedera atau kematian yang terjadi ketika mereka bekerja di bawah sebuah perjanjian kerja para awak kapal [atau berasal dari pekerjaan di bawah perjanjian tersebut.

multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: to ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment.

1. *Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.*

2. Peraturan ini tidak mempengaruhi Kaidah hukum yang dicari para awak kapal.

Standar

Standar A4.2 – Kewajiban Pemilik Kapal

1. Setiap Negara Anggota wajib mengadopsi peraturan perundang-undangan yang mengharuskan pemilik kapal yang mengibarkan bendera Negaranya bertanggungjawab atas perlindungan kesehatan dan perawatan medis semua awak kapal yang bekerja di atas kapal menurut standar-standar minimum berikut:
 - (a) para pemilik kapal wajib memikul biaya awak kapal yang bekerja di atas kapal mereka menyangkut penyakit dan cedera yang terjadi antara tanggal dimulainya tugas dan tanggal saat mereka dipulangkan atau yang terjadi akibat pekerjaan mereka di antara tanggal-tanggal tersebut;
 - (b) para pemilik kapal wajib memberikan jaminan keuangan dan memberikan kompensasi kematian atau disabilitas dalam jangka panjang akibat cedera, penyakit dan bahaya kerja, hukum nasional, perjanjian kerja awak kapal atau perjanjian kerja bersama.
 - (c) para pemilik kapal wajib membiayai perawatan medis, termasuk perawatan dan pasokan obat-obatan serta peralatan terapis, dan makanan dan penginapan yang diperlukan awak kapal yang sakit atau cedera tersebut, atau hingga atau ketidakmampuan dinyatakan

2. *This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.*

Standard

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. *Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:*
 - (a) *shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;*
 - (b) *shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;*
 - (c) *shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or*

permanen;

- (d) para pemilik kapal wajib membayar biaya pemakaman pada kasus kematian yang terjadi di atas kapal atau darat selama masa kerja.
2. Hukum atau peraturan nasional dapat membatasi kewajiban pemilik kapal untuk membiayai peralatan medis dan makanan serta penginapan untuk jangka waktu yang tidak boleh melebihi dari 16 minggu dari hari cedera atau penyakit itu.
 3. Bila penyakit atau cedera menyebabkan ketidakmampuan untuk bekerja, pemilik kapal wajib:
 - (a) membayar upah penuh sepanjang para awak kapal yang sakit atau cedera itu berada di atas kapal atau hingga para awak kapal dipulangkan sesuai dengan Konvensi ini; dan
 - (b) membayar upah secara keseluruhan atau sebagian seperti yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau seperti yang tertuang dalam perjanjian kerja dari saat para awak kapal dipulangkan atau didaratkan hingga pemulihan mereka atau, bila lebih dini hingga mereka dapat menanggung tunjangan-tunjangan di bawah peraturan Negara Anggota tersebut.
 4. Hukum atau peraturan nasional dapat membatasi kewajiban pemilik kapal untuk membayar upah secara keseluruhan atau sebagian terhadap seorang awak kapal yang tidak lagi ada di atas kapal untuk jangka waktu yang tidak melebihi 16 minggu dari hari cedera atau dimulainya penyakit.

incapacity has been declared of a permanent character; and

- (d) *shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.*
2. *National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.*
 3. *Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:*
 - (a) *to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and*
 - (b) *to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.*
 4. *National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.*

5. Hukum atau peraturan nasional dapat mengesampingkan pemilik kapal dari kewajiban dalam kaitannya dengan:
 - (a) cedera yang terjadi selain akibat layanan kapal;
 - (b) cedera atau penyakit akibat perbuatan yang disengaja, kelalaian atau kelakuan buruk awak kapal yang sakit, cedera atau meninggal dunia;
 - (c) penyakit atau kelemahan yang disembunyikan dengan sengaja ketika bekerja.
6. Hukum atau peraturan nasional dapat mengecualikan pemilik kapal dari kewajiban untuk membiayai pengeluaran perawatan medis dan pengeluaran makanan dan penginapan seperti pemakaman sejauh kewajiban tersebut diasumsikan oleh otoritas publik.
7. Para pemilik kapal atau perwakilan-perwakilan mereka harus mengambil langkah-langkah untuk melindungi harta benda yang tertinggal di atas kapal oleh para awak kapal yang sakit, cedera atau meninggal dan untuk mengembalikannya kepada mereka atau sanak keluarga mereka.

Pedoman

Pedoman B4.2 – Kewajiban Para Pemilik Kapal

1. Pembayaran upah penuh yang dipersyaratkan oleh paragraf 3(a) Standar A4.2 bisa jadi tidak termasuk bonus-bonus.
2. Hukum atau peraturan nasional dapat menetapkan bahwa seorang pemilik

5. *National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:*
 - (a) *injury incurred otherwise than in the service of the ship;*
 - (b) *injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and*
 - (c) *sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.*
6. *National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.*
7. *Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.*

Guideline

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. *The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.*
2. *National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable*

kapal tidak berkewajiban untuk memikul biaya seorang awak kapal yang sakit atau cidera saat awak kapal itu dapat mengklaim tunjangan-tunjangan medis di bawah skema asuransi penyakit wajib, asuransi kecelakaan wajib atau kompensasi pekerja atas kecelakaan.

3. Hukum atau peraturan nasional dapat menetapkan bahwa biaya pemakaman yang dibayarkan oleh pemilik kapal harus digantirugi oleh sebuah institusi asuransi pada kasus di mana tunjangan pemakaman dapat dibayarkan kepada awak kapal yang meninggal dunia berdasarkan hukum atau peraturan terkait asuransi sosial atau kompensasi pekerja.

Peraturan

Peraturan 4.3 – Perlindungan Kesehatan dan Keselamatan serta Pencegahan Kecelakaan

Tujuan: untuk memastikan bahwa lingkungan kerja awak kapal di atas kapal menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal di atas kapal yang berbendera Negaranya diberikan perlindungan kesehatan kerja dan hidup, bekerja dan berlatih di atas kapal di lingkungan yang aman dan higienis.
2. Setiap Negara Anggota wajib mengembangkan dan memberitahukan pedoman nasional mengenai pengelolaan keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal yang berbendera Negaranya, setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik

to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. *National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.*

Regulation

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: to ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health.

1. *Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.*
2. *Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes,*

kapal dan organisasi awak kapal serta mempertimbangkan kaidah, pedoman, dan standar yang berlaku yang direkomendasikan oleh organisasi internasional, administrasi nasional, dan organisasi industri maritim.

3. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain yang menangani hal-hal sebagaimana diuraikan dalam Kaidah, dengan mempertimbangkan instrumen-instrumen internasional yang relevan, dan menetapkan standar untuk perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal yang berbendera negaranya.

Standar A4.3 – Perlindungan Kesehatan dan Keselamatan Kerja serta Pencegahan Kecelakaan

1. Peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain yang akan diterapkan sesuai dengan Peraturan 4.3 ayat 3, wajib meliputi pokok-pokok sebagai berikut:
 - (a) penerapan dan pelaksanaan efektif serta promosi kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal berbendera Negara Anggota, termasuk evaluasi risiko serta pelatihan dan instruksi awak kapal;
 - (b) tindakan kehati-hatian yang wajar untuk mencegah kecelakaan kerja, cedera, dan sakit di atas kapal, termasuk tindakan untuk mengurangi dan mencegah risiko terpapar tingkat berbahaya dari faktor lingkungan dan bahan kimia serta risiko cedera atau sakit yang

guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. *Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.*

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. *The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:*
 - (a) *the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;*
 - (b) *reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of*

dapat timbul karena penggunaan peralatan dan mesin di atas kapal;

- (c) program di atas kapal untuk pencegahan kecelakaan kerja, cedera dan penyakit serta untuk perbaikan yang berkelanjutan dalam perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, yang melibatkan perwakilan awak kapal dan seluruh pihak lain yang berkaitan dalam pelaksanaannya, dengan mempertimbangkan tindakan preventif, termasuk perekayasa dan pengendalian desain, penggantian proses dan prosedur untuk tugas bersama dan individu, dan penggunaan peralatan perlindungan pribadi; dan
- (d) persyaratan untuk pemeriksaan, pelaporan, dan perbaikan kondisi yang tidak aman dan untuk menyelidiki dan melaporkan kecelakaan kerja di atas kapal

2. Ketentuan yang terkait dengan ayat 1 dari Standar ini wajib:

- (a) mempertimbangkan instrumen internasional yang relevan dengan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja pada umumnya dan risiko-risiko khusus, dan menangani semua hal yang berkaitan dengan pencegahan kecelakaan, cedera dan sakit akibat kecelakaan kerja yang dapat diterapkan terhadap pekerjaan awak kapal dan khususnya bagi pekerjaan maritim;
- (b) dengan jelas menetapkan kewajiban pemilik kapal, awak kapal dan pihak lain yang berkepentingan untuk mematuhi standar yang berlaku dan kebijakan serta program keselamatan dan kesehatan kerja

equipment and machinery on board ships;

- (c) *on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and*
- (d) *requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.*

2. *The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:*

- (a) *take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;*
- (b) *clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with*

di kapal dengan perhatian khusus yang diberikan kepada keselamatan dan kesehatan awak kapal berumur di bawah 18 tahun;

- (c) menetapkan tugas nakhoda atau orang yang ditunjuk oleh nakhoda, ataupun keduanya, untuk bertanggungjawab khusus atas pelaksanaan dan kepatuhan terhadap kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja di kapal; dan
 - (d) menetapkan kewenangan awak kapal yang ditunjuk atau dipilih sebagai perwakilan keselamatan untuk ikut serta dalam pertemuan komite keselamatan kapal. Komite tersebut wajib dibentuk di atas kapal yang terdapat lima atau lebih awak kapal.
3. Peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain sebagaimana dirujuk dalam Peraturan 4.3, ayat 3, wajib ditinjau kembali secara berkala, seraya berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal dan, apabila perlu, direvisi untuk mempertimbangkan perubahan teknologi dan riset dalam rangka memfasilitasi perbaikan yang berkelanjutan atas kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja dan untuk menyediakan suatu lingkungan kerja yang aman bagi awak kapal di atas kapal yang berbendera Negara Anggotanya.
4. Kepatuhan terhadap persyaratan instrumen internasional yang berlaku mengenai tingkat paparan potensi bahaya yang dapat diterima di tempat kerja di atas kapal dan mengenai pengembangan dan penerapan kebijakan dan program keselamatan

special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

- (c) *specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and*
 - (d) *specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.*
3. *The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.*
4. *Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be*

dan kesehatan kerja kapal wajib dipertimbangkan telah memenuhi persyaratan Konvensi ini.

5. Otoritas berwenang wajib memastikan bahwa:
 - (a) kecelakaan kerja, cedera dan penyakit akibat kerja dilaporkan secara memadai, dengan memperhatikan pedoman sebagaimana diatur oleh Organisasi Perburuhan Internasional berkenaan dengan pelaporan dan pencatatan kecelakaan dan penyakit akibat kerja;
 - (b) statistik menyeluruh atas kecelakaan dan penyakit tersebut disimpan, dianalisis, dan dipublikasikan dan, apabila tepat, ditindaklanjuti dengan riset terhadap kecenderungan umum dan potensi bahaya yang teridentifikasi; dan
 - (c) kecelakaan kerja diinvestigasi.
6. Pelaporan dan investigasi mengenai hal keselamatan dan kesehatan kerja wajib didesain untuk memastikan perlindungan data pribadi awak kapal, dan wajib memperhatikan pedoman sebagaimana diatur dalam Organisasi Perburuhan Internasional mengenai hal ini.
7. Otoritas berwenang wajib bekerja sama dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal untuk mengambil kebijakan guna mendapatkan perhatian dari seluruh awak kapal mengenai informasi potensi bahaya tertentu di atas kapal, misalnya, dengan menempatkan pemberitahuan resmi yang memuat petunjuk yang relevan.
8. Otoritas berwenang wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal melakukan evaluasi

considered as meeting the requirements of this Convention.

5. *The competent authority shall ensure that:*
 - (a) *occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;*
 - (b) *comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and*
 - (c) *occupational accidents are investigated.*
6. *Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.*
7. *The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.*
8. *The competent authority shall require that shipowners conducting risk*

risiko terkait dengan manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang merujuk pada informasi statistik yang tepat dari kapalnya dan dari statistik umum yang disediakan oleh otoritas berwenang.

Pedoman

Pedoman B4.3 – Perlindungan Kesehatan dan Keselamatan Kerja serta Pencegahan Kecelakaan

Pedoman B4.3.1 – Ketentuan mengenai Kecelakaan Kerja, Cidera, dan Sakit

1. Ketentuan yang disyaratkan berdasarkan Standar A.4.3 wajib memperhatikan Kaidah Praktik ILO mengenai Pencegahan Kecelakaan di atas Kapal di Laut dan di Pelabuhan, 1996, dan versi berikutnya serta standar dan pedoman ILO terkait lainnya dan standar dan pedoman serta kaidah praktik internasional lainnya berkenaan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, termasuk setiap tingkat paparan yang dapat diidentifikasi.
2. Otoritas berwenang wajib memastikan bahwa pedoman nasional untuk manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang mengatur hal sebagai berikut, khususnya:
 - (a) ketentuan umum dan ketentuan dasar;
 - (b) fitur struktural kapal, termasuk sarana untuk mengakses dan risiko terkait dengan asbestos;
 - (c) mesin;

evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. *The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.*
2. *The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:*
 - (a) *general and basic provisions;*
 - (b) *structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;*
 - (c) *machinery;*

- | | |
|--|--|
| <p>(d) efek temperatur yang sangat rendah atau sangat tinggi pada setiap permukaan yang dapat bersentuhan dengan awak kapal;</p> | <p>(d) <i>the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;</i></p> |
| <p>(e) efek kebisingan di tempat kerja dan akomodasi di atas kapal;</p> | <p>(e) <i>the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;</i></p> |
| <p>(f) efek getaran di tempat kerja dan akomodasi di atas kapal;</p> | <p>(f) <i>the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;</i></p> |
| <p>(g) efek faktor ambang batas, selain yang dirujuk pada sub ayat (e) dan (f), di tempat kerja dan akomodasi di atas kapal, termasuk asap tembakau;</p> | <p>(g) <i>the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;</i></p> |
| <p>(h) tindakan keselamatan khusus di atas dan di bawah dek;</p> | <p>(h) <i>special safety measures on and below deck;</i></p> |
| <p>(i) perlengkapan bongkar dan muat;</p> | <p>(i) <i>loading and unloading equipment;</i></p> |
| <p>(j) pencegahan dan pemadaman kebakaran;</p> | <p>(j) <i>fire prevention and fire-fighting;</i></p> |
| <p>(k) jangkar, rantai, dan tali;</p> | <p>(k) <i>anchors, chains and lines;</i></p> |
| <p>(l) kargo berbahaya dan <i>ballast</i>;</p> | <p>(l) <i>dangerous cargo and ballast;</i></p> |
| <p>(m) alat pelindung diri bagi awak kapal;</p> | <p>(m) <i>personal protective equipment for seafarers;</i></p> |
| <p>(n) pekerjaan dalam ruang tertutup;</p> | <p>(n) <i>work in enclosed spaces;</i></p> |
| <p>(o) efek kelelahan fisik dan mental;</p> | <p>(o) <i>physical and mental effects of fatigue;</i></p> |
| <p>(p) efek ketergantungan terhadap obat-obatan dan alkohol;</p> | <p>(p) <i>the effects of drug and alcohol dependency;</i></p> |
| <p>(q) perlindungan dan pencegahan HIV/AIDS; dan</p> | <p>(q) <i>HIV/AIDS protection and prevention; and</i></p> |
| <p>(r) tanggap darurat dan penanganan kecelakaan.</p> | <p>(r) <i>emergency and accident response.</i></p> |

3. Penaksiran risiko dan pengurangan paparan mengenai hal sebagaimana dirujuk pada ayat 2 dari Pedoman ini wajib memperhatikan efek kesehatan kerja terhadap fisik, termasuk pengangkatan beban secara manual, kebisingan, dan getaran, efek kesehatan kerja kimiawi dan biologis, efek kesehatan kerja terhadap mental, efek kesehatan akibat lelah fisik dan mental, dan kecelakaan kerja. Tindakan yang diperlukan wajib memperhatikan prinsip pencegahan sesuai dengan, di antaranya, memberantas sumber risiko, menyesuaikan pekerjaan bagi individu, khususnya berkenaan dengan desain tempat kerja, dan mengganti hal yang berbahaya dengan tidak berbahaya atau kurang berbahaya, diutamakan yang memiliki alat pelindung diri bagi awak kapal.
4. Sebagai tambahan, otoritas berwenang seharusnya memastikan bahwa dampak kesehatan dan keselamatan diperhatikan, khususnya hal sebagai berikut:
 - (a) tanggap darurat dan penanganan kecelakaan;
 - (b) efek ketergantungan terhadap obat-obatan dan alkohol; dan
 - (c) perlindungan dan pencegahan HIV/AIDS.

Pedoman B4.3.2 – Paparan Kebisingan

1. Otoritas berwenang, bersama-sama dengan badan internasional yang berwenang dan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait, wajib meninjau secara terus-menerus, masalah kebisingan di atas

3. *The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the nondangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.*
4. *In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:*
 - (a) *emergency and accident response;*
 - (b) *the effects of drug and alcohol dependency; and*
 - (c) *HIV/AIDS protection and prevention.*

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. *The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the*

kapal dengan sasaran peningkatan perlindungan bagi awak kapal, sejauh dapat diberlakukan, dari efek negatif paparan kebisingan.

2. Tinjauan yang terkait sebagaimana dirujuk pada ayat 1 Pedoman ini wajib memperhatikan efek negatif paparan kebisingan yang berlebihan terhadap pendengaran, kesehatan dan kenyamanan awak kapal dan kebijakan yang akan ditetapkan atau direkomendasikan untuk mengurangi kebisingan di atas kapal guna melindungi awak kapal. Kebijakan tersebut dipertimbangkan wajib mencakup hal sebagai berikut:
 - (a) instruksi awak kapal terhadap bahaya bagi pendengaran dan kesehatan dari paparan kebisingan yang tinggi secara terus-menerus dan penggunaan alat dan sarana perlindungan kebisingan;
 - (b) ketentuan alat perlindungan pendengaran bagi awak kapal disetujui apabila diperlukan; dan
 - (c) penaksiran risiko dan pengurangan tingkat paparan kebisingan pada semua akomodasi dan fasilitas catering dan rekreasi, maupun kamar mesin dan ruang mesin lain.

Pedoman B4.3.3 – Paparan getaran

1. Otoritas berwenang, bersama-sama dengan badan internasional yang berwenang dan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal bersangkutan, dan memperhatikan, standar internasional yang tepat, wajib meninjau secara terus menerus masalah

objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. *The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:*
 - (a) *instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;*
 - (b) *provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and*
 - (c) *assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.*

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. *The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem*

getaran di atas kapal dengan sasaran peningkatan perlindungan awak kapal, sejauh dapat diberlakukan, dari efek negatif paparan getaran.

2. Tinjauan yang terkait sebagaimana dirujuk pada ayat 1 Pedoman ini wajib mencakup efek paparan getaran berlebihan terhadap kesehatan dan kenyamanan awak kapal dan kebijakan yang akan ditetapkan atau direkomendasikan untuk mengurangi getaran di atas kapal guna melindungi awak kapal. Kebijakan yang akan dipertimbangkan wajib mencakup hal-hal sebagai berikut:
 - (a) instruksi awak kapal terhadap bahaya bagi kesehatan dari paparan getaran terus menerus;
 - (b) ketentuan alat pelindung diri bagi awak kapal disetujui apabila diperlukan; dan
 - (c) penaksiran risiko dan pengurangan tingkat paparan getaran pada semua akomodasi dan fasilitas katering dan rekreasi, dengan mengadopsi kebijakan yang sesuai dengan Pedoman yang ditetapkan oleh Kaidah praktik ILO mengenai Faktor Ambang Batas di Tempat Kerja, 2001, dan setiap perubahan yang selanjutnya, memperhatikan perbedaan antara paparan di area tersebut dan di tempat kerja.

Pedoman B4.3.4 – Kewajiban pemilik kapal

1. Kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan alat perlindungan atau alat pengaman pencegah kecelakaan

of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. *The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:*
 - (a) *instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;*
 - (b) *provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and*
 - (c) *assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.*

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. *Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should,*

lainnya, wajib secara umum, disertai dengan ketentuan yang mensyaratkan penggunaannya bagi awak kapal dan disertai persyaratan bagi awak kapal untuk memenuhi ketentuan pencegahan kecelakaan dan perlindungan kesehatan yang relevan.

2. Pertimbangan wajib juga memperhatikan Pasal 7 dan 11 Konvensi Penjagaan Mesin, 1963 (No. 119) – dan Rekomendasi Penjagaan Mesin, 1963 (No. 118) – berdasarkan kewajiban untuk menjamin kepatuhan terhadap persyaratan mesin yang digunakan dijaga dengan tepat, dan penggunaannya tanpa penjagaan yang memadai dicegah, bergantung pada pengusahnya, juga ada kewajiban bagi pekerja untuk tidak menggunakan mesin tanpa ada penjaga di posisi atau tidak penjaga yang ada.

Pedoman B4.3.5 – Pelaporan dan Pengumpulan Statistik

1. Semua kecelakaan kerja dan cedera kerja serta penyakit akibat kerja wajib dilaporkan sehingga dapat diselidiki dan statistik secara menyeluruh dapat disimpan, dianalisa dan dipublikasikan dengan memperhatikan perlindungan data pribadi awak kapal bersangkutan. Laporan wajib tidak dibatasi pada kematian atau kecelakaan yang melibatkan kapal.
2. Statistik sebagaimana dirujuk pada ayat 1 Pedoman ini wajib mencatat jumlah, sifat, sebab, dan efek kecelakaan kerja, cedera kerja dan penyakit akibat kerja, dengan indikasi jelas, dapat diterapkan, pada departemen di atas kapal, tipe kecelakaan dan apakah terjadi di laut atau di pelabuhan.

in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. *Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.*

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. *All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.*
2. *The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.*

3. Setiap Negara Anggota wajib memperhatikan sistem internasional atau model apapun untuk mencatat kecelakaan terhadap awak kapal yang mungkin dibentuk oleh Organisasi Perburuhan Internasional.

Pedoman B4.3.6 – Investigasi

1. Otoritas berwenang wajib mengupayakan investigasi terhadap penyebab dan kondisi dari semua kecelakaan dan cidera kerja serta penyakit akibat kerja yang menyebabkan hilangnya nyawa atau cidera serius, dan kasus lainnya yang mungkin ditetapkan dalam hukum nasional atau peraturan perundang-undangan.
2. Pertimbangan wajib diberikan untuk mencakup subyek investigasi sebagai berikut:
 - (a) lingkungan kerja, seperti permukaan kerja, tata letak mesin, sarana akses, pencahayaan, dan metode kerja;
 - (b) insiden dalam kelompok umur berbeda dari kecelakaan dan cidera kerja serta penyakit akibat kerja;
 - (c) masalah khusus fisiologis atau psikologis yang diciptakan oleh lingkungan di atas kapal;
 - (d) masalah yang berasal dari tekanan fisik di atas kapal, khususnya sebagai akibat peningkatan beban kerja;
 - (e) masalah yang berasal dari dan efek pengembangan teknik dan pengaruhnya terhadap komposisi para awak; dan
 - (f) masalah yang berasal dari setiap kelalaian manusia

3. *Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.*

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. *The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.*
2. *Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:*
 - (a) *working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;*
 - (b) *incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;*
 - (c) *special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;*
 - (d) *problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;*
 - (e) *problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and*
 - (f) *problems arising from any human failures.*

Pedoman B4.3.7 – Pelindungan dan Program Pencegahan Nasional

1. Dalam rangka menyediakan dasar yang kuat untuk kebijakan mempromosikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan, cedera dan penyakit akibat kerja yang disebabkan oleh potensi bahaya khusus dari pekerjaan maritim, penelitian harus dilakukan pada kecenderungan umum dan pada potensi bahaya seperti yang diungkapkan oleh statistik.
2. Penerapan program perlindungan dan pencegahan untuk mempromosikan keselamatan dan kesehatan kerja wajib terorganisasi sehingga otoritas berwenang, pemilik kapal dan awak kapal atau perwakilan mereka serta badan lainnya yang relevan dapat berperan aktif, termasuk melalui sesi informasi, pedoman di atas kapal mengenai tingkat paparan maksimum terhadap faktor ambang batas di tempat kerja yang berpotensi bahaya dan potensi bahaya lainnya atau hasil dari proses evaluasi risiko yang sistematis. Secara khusus komite keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan nasional dan atau panitia kerja ad hoc dan komite di atas kapal, di mana organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terwakili, harus diberikan.
3. Saat aktivitas terjadi pada tingkat perusahaan, perwakilan awak kapal pada setiap komite keselamatan di atas kapal dari kapal-kapal yang dimiliki oleh pemilik kapal harus dipertimbangkan.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. *In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.*
2. *The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.*
3. *Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.*

Pedoman B4.3.8 – Muatan Program Perlindungan dan Pencegahan

1. Pertimbangan berikut ini wajib memasukkan fungsi komite dan badan lain sebagaimana dirujuk pada Pedoman B.4.3.7, ayat 2;
 - (a) penyusunan pedoman dan kebijakan nasional untuk sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja dan untuk ketentuan pencegahan kecelakaan, aturan, dan manual;
 - (b) pengelolaan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pelatihan dan program pencegahan kecelakaan;
 - (c) pengelolaan publikasi mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan, termasuk film, poster, pemberitahuan dan brosur; dan
 - (d) pendistribusian kepustakaan dan informasi mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan sehingga menjangkau awak kapal di atas kapal.
2. Ketentuan atau rekomendasi relevan yang diadopsi oleh otoritas atau organisasi nasional atau internasional yang tepat wajib diikutsertakan dalam penyusunan naskah perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta tindakan pencegahan kecelakaan atau praktik yang direkomendasikan.
3. Dalam perumusan program perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan setiap kaidah praktik mengenai keselamatan

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. *Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:*
 - (a) *the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;*
 - (b) *the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;*
 - (c) *the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and*
 - (d) *the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.*
2. *Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.*
3. *In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and*

dan kesehatan kerja awak kapal yang kemungkinan telah dipublikasikan oleh Organisasi Perburuhan Internasional.

Pedoman B4.3.9 – Instruksi mengenai Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Pencegahan Kecelakaan Kerja.

1. Kurikulum untuk pelatihan sebagaimana dirujuk pada Standar A4.3, ayat 1(a), wajib ditinjau secara berkala dan dimutakhirkan seiring dengan perkembangan tipe dan ukuran kapal serta perlengkapannya, dan juga perubahan dalam praktik pengawakan, kebangsaan, bahasa, dan organisasi kerja di atas kapal.
2. Wajib ada publikasi perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan yang berkesinambungan. Publikasi tersebut dapat berbentuk sebagai berikut:
 - (a) materi pendidikan audiovisual, seperti film, untuk digunakan dalam pusat pelatihan kejuruan bagi awak kapal dan jika memungkinkan ditayangkan di atas kapal;
 - (b) pemasangan poster di atas kapal;
 - (c) pemuatan artikel dalam majalah yang dibaca oleh awak kapal tentang artikel mengenai potensi bahaya pekerjaan maritim dan tindakan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan; dan
 - (d) kampanye khusus yang menggunakan berbagai media publikasi untuk menginstruksikan awak kapal, termasuk kampanye mengenai praktik kerja aman.

health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. *The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.*
2. *There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:*
 - (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;*
 - (b) display of posters on board ships;*
 - (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and*
 - (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.*

3. Publikasi sebagaimana dirujuk pada ayat 2 Pedoman ini wajib memperhatikan perbedaan kebangsaan, bahasa, dan budaya dari awak kapal di atas kapal.

Pedoman B4.3.10 – Pendidikan keselamatan dan kesehatan bagi awak kapal muda.

1. Peraturan keselamatan dan kesehatan wajib merujuk pada setiap ketentuan umum tentang pemeriksaan medis sebelum dan selama bekerja dan tentang pencegahan kecelakaan serta perlindungan kesehatan dalam bekerja, yang dapat diberlakukan pada pekerjaan awak kapal. Peraturan tersebut wajib menetapkan kebijakan yang dapat mengurangi bahaya kerja bagi awak kapal muda dalam melaksanakan tugas mereka.
2. Kecuali seorang awak kapal muda diakui telah sepenuhnya menguasai keterampilan yang relevan oleh otoritas berwenang, peraturan wajib merinci batasan penggunaan awak kapal muda, tanpa pengawasan dan instruksi yang tepat, tipe pekerjaan tertentu yang menimbulkan risiko khusus dari kecelakaan atau efek yang merusak terhadap kesehatan atau perkembangan fisik mereka, atau mengharuskan adanya tingkat kedewasaan, pengalaman, atau keterampilan tertentu. Dalam menetapkan tipe pekerjaan yang akan dibatasi oleh peraturan tersebut, otoritas berwenang dapat mempertimbangkan keterlibatan pekerjaan tertentu yaitu:
 - (a) pengangkatan, pemindahan, atau pengangkutan beban atau obyek yang berat;

3. *The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.*

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. *Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.*
2. *Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:*
 - (a) *the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;*

- | | |
|---|--|
| <p>(b) masuk dalam boiler, tanki dan ruang kedap air (<i>cofferdams</i>);</p> <p>(c) paparan tingkat kebisingan dan getaran yang berbahaya;</p> <p>(d) pengoperasian katrol dan mesin dan peralatan daya lainnya atau bertindak sebagai pemberi sinyal bagi operator peralatan tersebut;</p> <p>(e) penanganan penambatan (<i>mooring</i>) atau kabel penarik (<i>tow lines</i>) atau peralatan jangkar;</p> <p>(f) <i>rigging</i>;</p> <p>(g) pekerjaan di ketinggian atau pada dek dalam cuaca buruk;</p> <p>(h) tugas jaga malam hari;</p> <p>(i) perbaikan perlengkapan listrik;</p> <p>(j) Paparan dari bahan yang berpotensi bahaya, atau zat yang berbahaya secara fisik seperti substansi yang berbahaya atau beracun dan ionisasi radiasi;</p> <p>(k) pembersihan mesin katering; dan</p> <p>(l) penanganan atau pengambilalihan sekoci kapal;</p> | <p>(b) <i>entry into boilers, tanks and cofferdams</i>;</p> <p>(c) <i>exposure to harmful noise and vibration levels</i>;</p> <p>(d) <i>operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment</i>;</p> <p>(e) <i>handling mooring or tow lines or anchoring equipment</i>;</p> <p>(f) <i>rigging</i>;</p> <p>(g) <i>work aloft or on deck in heavy weather</i>;</p> <p>(h) <i>nightwatch duties</i>;</p> <p>(i) <i>servicing of electrical equipment</i>;</p> <p>(j) <i>exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations</i>;</p> <p>(k) <i>the cleaning of catering machinery; and</i></p> <p>(l) <i>the handling or taking charge of ships' boats</i>.</p> |
|---|--|
3. Kebijakan praktis wajib diambil oleh otoritas berwenang atau melalui kelengkapan yang tepat untuk membuat awak kapal muda memberi perhatian terhadap informasi mengenai pencegahan kecelakaan dan perlindungan kesehatan mereka di atas kapal. Kebijakan tersebut dapat mencakup instruksi yang cukup dalam pelatihan, publikasi resmi pencegahan kecelakaan yang ditujukan bagi orang muda dan instruksi profesional dan pengawasan terhadap awak kapal muda;
3. *Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.*

4. Pendidikan dan pelatihan awak kapal muda baik di darat maupun di atas kapal wajib termasuk pedoman tentang dampak yang merusak kesehatan dan kesejahteraan mereka dari penyalahgunaan alkohol dan obat-obatan dan zat-zat yang berpotensi merusak, serta risiko dan persoalan yang berkaitan dengan HIV/AIDS dan risiko kesehatan lainnya terkait dengan aktivitas.

Pedoman B4.3.11 – Kerjasama Internasional

1. Negara Anggota, dengan bantuan sebagaimana mestinya dari organisasi antar pemerintah dan dari organisasi internasional lainnya, wajib berupaya, dengan bekerja sama satu sama lain, untuk mencapai keseragaman tindakan yang paling memungkinkan untuk mempromosikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan.
2. Dalam mengembangkan program untuk mempromosikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan berdasarkan Standar A4.3, setiap Negara Anggota wajib memperhatikan kaidah praktik yang relevan yang dipublikasikan oleh Organisasi Perburuhan Internasional dan standar yang tepat dari organisasi internasional.
3. Negara Anggota wajib memperhatikan kebutuhan kerjasama internasional dalam mempromosikan secara berkesinambungan kegiatan yang terkait dengan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja. Kerja sama tersebut dapat dalam bentuk:

4. *Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.*

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. *Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.*
2. *In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.*
3. *Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:*

- (a) pengaturan bilateral atau multilateral untuk keseragaman dalam standar perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja dan pengaman;
- (b) pertukaran informasi mengenai bahaya khusus yang berdampak pada awak kapal dan sarana mempromosikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan;
- (c) bantuan dalam pengujian peralatan dan pemeriksaan menurut peraturan nasional bendera Negara;
- (d) kolaborasi dalam penyiapan dan penyebarluasan ketentuan, aturan atau manual mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan;
- (e) kolaborasi dalam produksi dan penggunaan alat bantu dalam pelatihan; dan
- (f) fasilitas bersama, atau saling membantu, pelatihan bagi awak kapal dalam perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, pencegahan kecelakaan kerja dan praktik kerja yang aman.

Peraturan

Peraturan 4.4 – Akses terhadap Fasilitas Kesejahteraan di Darat

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal yang bekerja di atas kapal memiliki akses terhadap fasilitas dan pelayanan

- (a) *bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;*
- (b) *exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;*
- (c) *assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;*
- (d) *collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;*
- (e) *collaboration in the production and use of training aids; and*
- (f) *joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.*

Regulation

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: to ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health

di darat untuk menjamin kesehatan dan kesejahteraan mereka.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa fasilitas kesejahteraan di darat, apabila ada, dapat diakses dengan mudah. Negara Anggota juga wajib mempromosikan pengembangan fasilitas kesejahteraan, sebagaimana tercantum dalam Kaidah, pada pelabuhan tujuan untuk menyediakan akses fasilitas dan pelayanan kesejahteraan yang memadai di pelabuhannya bagi awak kapal di atas kapal.
2. Tanggung jawab setiap Negara Anggota yang berkenaan dengan fasilitas di darat seperti kesejahteraan, kebudayaan, rekreasi dan fasilitas dan pelayanan informasi, sebagaimana ditetapkan dalam Kaidah.

Standar

Standar A4.4 – Akses terhadap Fasilitas Kesejahteraan di Darat

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan, di mana fasilitas kesejahteraan yang ada pada wilayah mereka, bahwa fasilitas tersebut tersedia untuk digunakan oleh semua awak kapal, tanpa memperhatikan kebangsaan, ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, keyakinan politik atau asal usul sosial dan tanpa memperhatikan bendera Negara kapal tempat mereka dipekerjakan atau terlibat atau bekerja.
2. Setiap Negara Anggota wajib meningkatkan pengembangan fasilitas kesejah-

and well-being.

1. *Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.*
2. *The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.*

Standard

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. *Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.*
2. *Each Member shall promote the development of welfare facilities*

teraan di pelabuhan yang sesuai di negara masing-masing dan menetapkan, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait, pelabuhan yang dianggap sebagai tempat yang sesuai.

3. Setiap Negara Anggota wajib mendorong pembentukan badan kesejahteraan yang secara teratur wajib meninjau fasilitas dan pelayanan kesejahteraan untuk memastikan bahwa hal tersebut tepat sesuai dengan perubahan dalam kebutuhan awak kapal yang timbul dari perkembangan teknis, operasional dan lainnya dalam industri pelayaran.

Pedoman

Pedoman B4.4 – Akses terhadap Fasilitas Kesejahteraan Berbasis Darat

Pedoman B4.4.1 – Tanggung jawab Negara Anggota

1. Setiap Negara Anggota harus:
 - (a) mengambil langkah-langkah untuk menjamin tersedianya fasilitas kesejahteraan dan layanan untuk awak kapal secara mencukupi di pelabuhan tujuan yang telah ditentukan dan tersedianya perlindungan terhadap awak kapal dalam menjalankan profesinya; dan
 - (b) memperhatikan, dalam penerapan langkah-langkah ini, kebutuhan khusus awak kapal, terutama ketika berada di negara asing dan ketika memasuki wilayah perang, dalam kaitannya dengan keselamatan, kesehatan dan kegiatan waktu luang mereka.

in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. *Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.*

Guideline

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. *Each Member should:*
 - (a) *take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and*
 - (b) *take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.*

2. Pengaturan untuk supervisi fasilitas dan layanan kesejahteraan harus menyertakan partisipasi perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait;
3. Setiap Negara Anggota wajib mengambil langkah-langkah yang dirancang untuk mempercepat pengedaran bebas antar kapal, badan pusat pasokan dan unit kesejahteraan materi seperti film, buku, surat kabar dan perlengkapan olah raga untuk digunakan oleh awak kapal di atas kapal dan di pusat-pusat kesejahteraan di darat.
4. Negara Anggota harus bekerja sama satu sama lain dalam mempromosikan kesejahteraan awak kapal di laut dan di pelabuhan. Kerjasama tersebut harus menyertakan hal-hal sebagai berikut:
 - (a) Konsultasi di antara otoritas berwenang yang diarahkan pada ketersediaan dan peningkatan fasilitas dan layanan kesejahteraan awak kapal, baik di pelabuhan maupun di atas kapal;
 - (b) Kesepakatan tentang penyatuan sumberdaya dan penyediaan bersama fasilitas-fasilitas kesejahteraan di pelabuhan-pelabuhan utama untuk menghindari duplikasi yang tidak perlu;
 - (c) Penyelenggaraan kompetisi olahraga internasional dan memberikan dorongan kepada awak kapal untuk turut serta dalam aktivitas-aktivitas olahraga; dan
 - (d) Penyelenggaraan seminar internasional dengan tema kesejahteraan awak kapal di laut dan di pelabuhan.

2. *Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.*
3. *Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.*
4. *Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:*
 - (a) *consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;*
 - (b) *agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;*
 - (c) *organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and*
 - (d) *organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.*

Pedoman B4.4.2 – Fasilitas dan layanan kesejahteraan di pelabuhan

1. Setiap Negara Anggota harus memberikan atau memastikan ketersediaan fasilitas dan layanan kesejahteraan sebagaimana diperlukan, di pelabuhan yang sesuai.
2. Fasilitas dan layanan kesejahteraan harus disediakan sesuai dengan kondisi dan praktik nasional, oleh satu atau lebih dari yang berikut ini:
 - (a) otoritas publik;
 - (b) organisasi para pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait berdasarkan kesepakatan bersama atau pengaturan lain yang disetujui;
 - (c) organisasi-organisasi sukarela.
3. Fasilitas kesejahteraan dan rekreasi yang diperlukan harus dibangun atau dikembangkan di pelabuhan. Hal ini meliputi:
 - (a) ruang-ruang rapat dan rekreasi sebagaimana dipersyaratkan;
 - (b) fasilitas untuk olahraga dan kegiatan luar ruangan, termasuk untuk kompetisi;
 - (c) fasilitas pendidikan; dan
 - (d) apabila sesuai, fasilitas untuk melaksanakan ibadah keagamaan dan untuk konseling pribadi.
4. Fasilitas-fasilitas ini dapat diberikan kepada awak kapal sesuai dengan kebutuhan mereka melalui ketersediaan sejumlah fasilitas yang dirancang untuk penggunaan yang lebih umum

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. *Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.*
2. *Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:*
 - (a) public authorities;*
 - (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and*
 - (c) voluntary organizations.*
3. *Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:*
 - (a) meeting and recreation rooms as required;*
 - (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;*
 - (c) educational facilities; and*
 - (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.*
4. *These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.*

5. Bila sejumlah besar awak kapal berkebangsaan berbeda memerlukan fasilitas seperti hotel, klub-klub dan fasilitas olahraga di pelabuhan tertentu, otoritas berwenang atau badan negara-negara asal awak kapal dan bendera Negara-negara, serta asosiasi-asosiasi internasional terkait, harus berkonsultasi dan bekerja sama satu sama lain dengan otoritas berwenang dan badan-badan negara di mana pelabuhan bersangkutan berlokasi dengan tujuan menyatukan sumberdaya dan menghindari duplikasi yang tidak perlu.
 6. Hotel-hotel atau hostel-hostel yang sesuai bagi awak kapal harus tersedia sejalan dengan kebutuhan. Mereka harus memberikan fasilitas yang sama dengan fasilitas yang ada dalam hotel berkelas baik, dan apabila memungkinkan harus berlokasi dalam lingkungan yang baik yang jauh dari area sekitar dok. Hotel-hotel atau hostel-hostel tersebut harus diawasi dengan benar, harga yang dibebankan harus masuk akal, dan bilamana perlu dan memungkinkan, harus tersedia untuk mengakomodasi keluarga awak kapal.
 7. Fasilitas akomodasi ini harus terbuka bagi para awak kapal semua kebangsaan, tanpa mempedulikan, ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, opini politik atau asal-usul sosial, dan tanpa memperdulikan bendera Negara kapal di mana mereka dipekerjakan atau terlibat atau bekerja. Tanpa melanggar prinsip ini dengan cara apapun, mungkin perlu disediakan beberapa jenis fasilitas di pelabuhan tertentu yang standarnya setara tetapi diadaptasikan dengan kebiasaan dan kebutuhan berbagai kelompok awak kapal yang berbeda.
5. *Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.*
 6. *Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.*
 7. *These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.*

8. Langkah-langkah wajib diambil untuk memastikan bahwa, sesuai keperluan, orang-orang yang secara teknis mempunyai kompetensi dipekerjakan penuh waktu dalam pengoperasian fasilitas dan layanan kesejahteraan awak kapal, selain pekerja sukarela.

Pedoman B4.4.3 – Dewan Kesejahteraan

1. Dewan-dewan kesejahteraan wajib dibentuk, di pelabuhan, pada tingkat regional dan nasional, jika perlu. Fungsi-fungsi mereka harus mencakup:
 - (a) melakukan tinjauan mengenai kecukupan fasilitas kesejahteraan yang ada dan memantau kebutuhan untuk pengadaan fasilitas tambahan atau penarikan fasilitas yang penggunaannya kurang optimal; dan
 - (b) membantu dan memberikan saran kepada yang bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas-fasilitas kesejahteraan dan memastikan koordinasi antara mereka.
2. Dewan kesejahteraan harus menyertakan di antara anggotanya perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal, otoritas berwenang, dan bila diperlukan, organisasi-organisasi sukarela dan badan-badan sosial.
3. Jika perlu, para konsul negara-negara maritim dan perwakilan lokal organisasi kesejahteraan asing harus, sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional, dikaitkan dengan pekerjaan dewan kesejahteraan pelabuhan, di tingkat regional dan nasional.

8. *Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.*

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. *Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:*
 - (a) *keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and*
 - (b) *assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.*
2. *Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.*
3. *As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.*

Pedoman B4.4.4 – Pendanaan Fasilitas Kesejahteraan

1. Sesuai dengan kondisi dan praktik nasional, dukungan finansial untuk fasilitas kesejahteraan harus disediakan melalui satu atau lebih dari yang berikut ini:
 - (a) hibah dari dana publik
 - (b) retribusi atau iuran khusus lainnya dari sumber pelayaran
 - (c) kontribusi sukarela dari pemilik kapal, awak kapal atau organisasi mereka; dan
 - (d) kontribusi sukarela dari sumber-sumber lainnya
2. Bila pajak, retribusi dan iuran khusus kesejahteraan dikenakan, keseluruhannya harus digunakan hanya untuk tujuan terkait alasan dilaksanakannya pungutan ini.

Pedoman B4.4.5 – Langkah-langkah Diseminasi Informasi dan Fasilitas

1. Informasi harus disebarkan di antara awak kapal menyangkut fasilitas yang terbuka bagi masyarakat umum di pelabuhan-pelabuhan singgah, terutama fasilitas angkutan, kesejahteraan, hiburan dan pendidikan dan tempat-tempat peribadatan, serta fasilitas-fasilitas yang disediakan secara khusus untuk awak kapal.
2. Sarana transportasi yang memadai dengan ongkos terjangkau harus tersedia setiap waktu yang logis agar awak kapal dapat mencapai area kota dari lokasi pemberhentian di pelabuhan.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. *In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:*
 - (a) *grants from public funds;*
 - (b) *levies or other special dues from shipping sources;*
 - (c) *voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and*
 - (d) *voluntary contributions from other sources.*
2. *Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.*

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. *Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.*
2. *Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.*

3. Semua langkah yang diperlukan harus diambil oleh otoritas berwenang untuk memberitahukan kepada para pemilik kapal dan awak kapal yang memasuki pelabuhan mengenai setiap hukum dan kebiasaan yang berlaku, yang pelanggaran-pelanggarannya bisa membahayakan kebebasan mereka.
4. Kawasan dan akses jalan pelabuhan harus diberikan penerangan dan rambu-rambu serta patroli rutin yang memadai oleh otoritas berwenang untuk perlindungan awak kapal.

Pedoman B4.4.6 – Awak kapal di Pelabuhan Asing

1. Untuk perlindungan awak kapal di pelabuhan asing, wajib diambil langkah-langkah untuk memfasilitasi:
 - (a) akses terhadap konsul (perwakilan) negara kebangsaannya atau negara tempat tinggalnya; dan
 - (b) kerjasama yang efektif antara konsul dan pihak-pihak berwenang di tingkat lokal maupun nasional
2. Awak kapal yang ditahan di pelabuhan asing harus ditangani dengan segera sesuai proses hukum dan dengan perlindungan konsuler yang memadai.
3. Apabila seorang awak kapal ditahan dengan alasan apapun dalam wilayah Negara Anggota, otoritas berwenang harus, bila awak kapal tersebut mengajukan permohonan segera memberitahukan kepada Negara bendera dan Negara kebangsaan awak kapal tersebut. Otoritas berwenang harus segera memberitahukan kepada awak kapal tersebut hak atas pengajuan permohonan tersebut. Negara kebang-

3. *All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.*
4. *Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.*

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. *For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:*
 - (a) *access to consuls of their State of nationality or State of residence; and*
 - (b) *effective cooperation between consuls and the local or national authorities.*
2. *Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.*
3. *Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority*

saan awak kapal tersebut harus segera memberitahukan sanak kerabat awak kapal tersebut. Otoritas berwenang harus memperkenankan para pejabat konsuler negara yang bersangkutan untuk bertemu langsung dengan awak kapal tersebut dan membolehkan kunjungan-kunjungan teratur setelahnya sepanjang awak kapalnya masih ditahan.

4. Setiap Negara Anggota harus mengambil langkah-langkah, apabila diperlukan, untuk memastikan keselamatan awak kapal dari serangan dan perbuatan melanggar hukum lainnya ketika kapal berada di perairan teritorial negara tersebut dan terutama ketika menuju pelabuhan.
5. Setiap upaya harus dibuat oleh orang-orang yang bertanggungjawab di pelabuhan dan di atas kapal untuk memfasilitasi cuti darat bagi awak kapal sesegera mungkin setelah kedatangan kapal di pelabuhan.

Peraturan

Peraturan 4.5 – Jaminan Sosial

Tujuan: untuk memastikan bahwa telah diambil langkah-langkah yang bertujuan memberikan awak kapal akses terhadap perlindungan jaminan sosial.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa seluruh awak kapal dan, sejauh yang ditetapkan dalam hukum nasionalnya, para tanggungan mereka, mempunyai akses terhadap perlindungan jaminan sosial sesuai dengan Kaidah ini tanpa prasangka terhadap kondisi-kondisi yang lebih menguntungkan yang disebutkan dalam paragraf 8 pasal 19 Konstitusi.

should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. *Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.*
5. *Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.*

Regulation

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: to ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection.

1. *Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.*

2. Setiap Negara Anggota mengupayakan pelaksanaan langkah-langkah, sesuai keadaan nasional masing-masing, secara individu maupun melalui kerjasama internasional, guna mencapai perlindungan jaminan sosial yang komprehensif secara progresif bagi awak kapal.
3. Setiap Negara Anggota harus memastikan bahwa awak kapal, yang tunduk pada peraturan jaminan sosial mereka, dan, sejauh yang ditetapkan dalam hukum nasional masing-masing, para tanggungan mereka, berhak atas perlindungan jaminan sosial yang besarnya tidak kurang dari yang diperoleh para pekerja darat.

Standar

Standar A4.5 – Jaminan Sosial

1. Cabang-cabang yang dipertimbangkan dengan tujuan mencapai perlindungan sosial yang komprehensif secara progresif di bawah Peraturan 4.5 adalah: perawatan medis, tunjangan sakit, tunjangan pengangguran, tunjangan usia tua, tunjangan cedera kerja, tunjangan keluarga, tunjangan persalinan, tunjangan ketidakmampuan (disabilitas) dan tunjangan bertahan hidup, yang melengkapi perlindungan yang ditetapkan di bawah Peraturan 4.1 tentang perawatan medis dan 4.2 tentang kewajiban para pemilik kapal, dan di bawah judul-judul lain Konvensi ini.
2. Pada waktu ratifikasi, perlindungan yang akan diberikan oleh setiap Negara Anggota menurut ayat 1 Peraturan 4.5 paling tidak harus mencakup 3 dari 9 cabang yang tercantum dalam ayat 1 Standar ini.

2. *Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.*
3. *Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.*

Standard

Standard A4.5 – Social security

1. *The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.*
2. *At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.*

3. Setiap Negara Anggota wajib mengambil langkah-langkah menurut keadaan nasional masing-masing guna memberikan perlindungan jaminan sosial pelengkap sebagaimana disebutkan dalam ayat 1 Standar ini kepada semua awak kapal yang biasanya merupakan penduduk di wilayah Negara Anggota tersebut. Tanggung jawab ini dapat dipenuhi, misalnya, melalui perjanjian bilateral atau multilateral atau sistem berbasis kontribusi. Perlindungan yang dihasilkan tidak boleh kurang dari perlindungan yang dinikmati oleh pekerja darat di wilayah negara anggota tersebut.
 4. Tanpa mengesampingkan tanggungjawab yang tercantum dalam ayat 3 Standar ini, Negara Anggota boleh menetapkan, melalui perjanjian bilateral dan multilateral dan melalui ketentuan yang diadopsi dalam kerangka organisasi integrasi ekonomi regional, peraturan lain mengenai pengesahan jaminan sosial di mana awak kapal menjadi subyeknya;
 5. Tanggung jawab setiap Negara Anggota terkait awak kapal pada kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut wajib mencakup apa-apa yang ditetapkan oleh Peraturan 4.1 dan 4.2 dan ketentuan Kaidah yang terkait, serta ketentuan yang tercakup dalam kewajiban umum di bawah hukum internasional.
 6. Setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan berbagai cara sehingga pertanggungangan yang sebanding dapat diberikan, sesuai dengan hukum dan praktik nasional, kepada awak kapal dalam kondisi tiadanya pertanggungangan yang memadai dalam cabang-cabang yang disebutkan dalam ayat 1 Standar ini.
3. *Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.*
 4. *Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.*
 5. *Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.*
 6. *Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.*

7. Perlindungan di bawah ayat 1 Peraturan 4.5, dapat, bila sesuai, dimuat dalam hukum atau peraturan, dalam kerangka tersendiri atau dalam perjanjian kerja bersama atau dalam kombinasi keduanya.
 8. Sejauh konsisten dengan hukum dan praktik nasional, Negara Anggota wajib menjalin bekerja sama, melalui perjanjian bilateral atau multilateral atau pengaturan lain, untuk menjamin keberlanjutan hak jaminan sosial, diberikan melalui skema kontribusi atau non-kontribusi, yang telah diperoleh atau dalam proses mendapatkan, oleh semua awak kapal tanpa memperhatikan tempat bermukim.
 9. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan prosedur yang adil dan efektif untuk penyelesaian perselisihan.
 10. Setiap Negara Anggota wajib pada waktu ratifikasi, menetapkan cabang-cabang di mana perlindungan diberikan sesuai dengan ayat 2 Standar ini. Selanjutnya, Negara Anggota tersebut wajib memberitahukan Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional ketika memberikan perlindungan jaminan sosial menyangkut satu atau lebih cabang lain yang dinyatakan dalam ayat 1 Standar ini. Direktur Jenderal harus mencatat informasi ini dan wajib tersedia bagi semua pihak yang berkepentingan.
 11. Laporan kepada Kantor Perburuhan Internasional berdasarkan pasal 22 Konstitusi juga wajib memuat informasi tentang langkah-langkah yang diambil menurut ayat 2 Peraturan 4.5 untuk memperluas cakupan perlindungan pada cabang-cabang lain.
7. *The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.*
 8. *To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.*
 9. *Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.*
 10. *Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.*
 11. *The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.*

Pedoman

Pedoman B4.5 – Jaminan Sosial

1. Perlindungan yang akan diberikan pada waktu ratifikasi menurut ayat 2 Standar A4.5 paling tidak harus mencakup cabang-cabang perawatan medis, tunjangan sakit dan tunjangan cidera kerja.
2. Dalam keadaan yang disebutkan dalam ayat 6 Standar A4.5, tunjangan yang setara bisa diberikan melalui asuransi, perjanjian bilateral dan multilateral atau cara-cara efektif lain, dengan mempertimbangkan ketentuan dalam perjanjian kerja bersama yang relevan. Apabila langkah-langkah tersebut diadopsi, awak kapal yang dicakup oleh langkah-langkah itu harus diberitahu tentang cara-cara bagaimana beragam cabang perlindungan jaminan sosial dapat diberikan.
3. Apabila awak kapal tunduk pada lebih dari satu peraturan nasional yang mencakup jaminan sosial, Negara-negara Anggota bersangkutan harus bekerja sama dalam menetapkan, melalui perjanjian bersama, peraturan-peraturan mana yang akan berlaku, dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti jenis dan tingkat perlindungan di bawah peraturan terkait yang lebih menguntungkan bagi awak kapal bersangkutan dan juga pilihan awak kapal.
4. Prosedur yang akan ditetapkan di bawah ayat 9 Standar A4.5 wajib dirancang untuk mencakup semua perselisihan yang berkaitan dengan klaim-klaim awak kapal bersangkutan, tanpa mempedulikan bagaimana pertanggungjawabannya diberikan.

Guideline

Guideline B4.5 – Social security

1. *The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.*
2. *In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.*
3. *Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.*
4. *The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.*

5. Setiap Negara Anggota yang mempunyai awak kapal nasional, awak kapal non-nasional atau kedua-duanya yang bekerja di kapal yang mengibarkan bendera negaranya harus memberikan perlindungan jaminan sosial sesuai konvensi yang berlaku, dan harus secara berkala mengkaji cabang-cabang perlindungan jaminan sosial pada ayat 1 Standar A4.5 dengan tujuan mengidentifikasi adanya tambahan cabang yang sesuai bagi awak kapal yang bersangkutan.
6. Perjanjian kerja awak kapal harus menentukan cara-cara bagaimana beragam cabang perlindungan jaminan sosial akan diberikan kepada awak kapal oleh pemilik kapal dan setiap informasi lain yang relevan yang digunakan pemilik kapal, seperti potongan wajib dari gaji para awak kapal dan kontribusi para pemilik kapal yang mungkin dilakukan sesuai dengan persyaratan badan yang berwenang yang telah ditentukan dan sesuai dengan skema jaminan sosial nasional yang relevan.
7. Negara Anggota, yang benderanya dikibarkan oleh kapal harus menegakkan yurisdiksinya secara efektif terhadap urusan sosial, memahami bahwa tanggung jawab para pemilik kapal menyangkut jaminan sosial telah dipenuhi, termasuk pemberian kontribusi yang dipersyaratkan terhadap skema jaminan sosial.

5. *Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.*
6. *The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.*
7. *The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.*

Judul 5. Kepatuhan dan Penegakkan

1. Peraturan dalam Judul ini menentukan tanggung jawab setiap Negara Anggota untuk sepenuhnya menerapkan dan menegakkan prinsip-prinsip dan hak-hak yang ditetapkan dalam pasal-pasal Konvensi ini dan juga kewajiban-kewajiban khusus yang ditetapkan di bawah Judul 1, 2, 3, dan 4.
2. Ayat 3 dan 4 Pasal VI, yang mengizinkan penerapan Bagian A Kaidah ini melalui ketentuan yang setara secara substansi, tidak berlaku terhadap Bagian A Kaidah dalam Judul ini.
3. Menurut ayat 2 Pasal VI Konvensi ini, setiap Negara Anggota wajib melaksanakan tanggung jawab menerapkan Peraturan dengan cara sebagaimana ditetapkan dalam Bagian A Standar pada Kaidah ini, dengan mempertimbangkan acuan pada Pedoman Bagian B Kaidah ini.
4. Ketentuan-ketentuan pada Judul ini wajib dilaksanakan mengingat bahwa awak kapal dan pemilik kapal, seperti semua orang, sama di depan hukum dan mempunyai hak yang sama untuk mendapat perlindungan hukum dan tidak menjadi subyek diskriminasi dalam akses mereka atas pengadilan, atau mekanisme resolusi perselisihan lainnya. Ketentuan-ketentuan Judul ini tidak menentukan yurisdiksi hukum atau pengadilan.

Title 5. Compliance and Enforcement

1. *The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.*
2. *Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.*
3. *In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.*
4. *The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.*

Peraturan

Peraturan 5.1 – Tanggung jawab Negara Bendera

Tujuan: untuk memastikan bahwa setiap Negara Anggota menerapkan tanggung jawabnya di bawah Konvensi ini menyangkut kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.

Peraturan 5.1.1. Prinsip-prinsip Umum

1. Setiap Negara Anggota bertanggung-jawab untuk memastikan pelaksanaan kewajibannya terkait Konvensi ini pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.
2. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan sistem yang efektif untuk pengawasan dan sertifikasi kondisi ketenagakerjaan maritim, menurut Peraturan 5.1.3 dan 5.1.4 memastikan bahwa kondisi kerja dan kehidupan bagi awak kapal dikapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya telah memenuhi, dan terus memenuhi, standar dalam Konvensi ini
3. Dalam menetapkan sebuah sistem yang efektif untuk pengawasan dan sertifikasi kondisi tenaga kerja maritim, Negara Anggota dapat, bila sesuai, memberikan kewenangan kepada institusi publik atau organisasi lain (termasuk organisasi-organisasi Negara Anggota lainnya, apabila disetujui) yang diakui olehnya sebagai berkompeten dan independen untuk melaksanakan pemeriksaan atau menerbitkan sertifikat atau melaksanakan keduanya. Secara keseluruhan, Negara Anggota tersebut harus tetap bertanggungjawab atas pengawasan dan sertifikasi kondisi kerja

Regulation

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: to ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag.

Regulation 5.1.1 – General principles

1. *Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.*
2. *Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.*
3. *In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.*

dan kehidupan awak kapal bersangkutan pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.

4. Sebuah sertifikat ketenagakerjaan maritim, yang dilengkapi dengan sebuah deklarasi kepatuhan tenaga kerja, wajib membentuk bukti kuat (*prima facie evidence*) bahwa kapal tersebut telah diperiksa secara resmi oleh Negara Anggota yang benderanya dikibarkan di kapal tersebut dan bahwa ketentuan-ketentuan Konvensi yang berkaitan dengan kondisi kerja dan kehidupan awak kapal di kapal ini telah dipenuhi sejauh yang dinyatakan sertifikat.
5. Informasi tentang sistem yang disebutkan dalam ayat 2 Peraturan ini, termasuk metode yang digunakan untuk menilai efektivitasnya, wajib disertakan dalam laporan Negara Anggota tersebut kepada Kantor Perburuhan Internasional berdasarkan pasal 22 Konstitusi.

Standar

Standar A5.1.1 – Prinsip-prinsip Umum

1. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan sasaran dan standar yang jelas mencakup administrasi sistem pengawasan dan sistem sertifikasinya, serta prosedur keseluruhan yang memadai untuk menilai sejauh mana sasaran dan standar tengah dicapai.
2. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa semua kapal yang mengibarkan bendera negaranya mempunyai sebuah salinan Konvensi ini tersedia di atas kapal.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.
5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.
2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Pedoman

Pedoman B5.1.1 – Prinsip-prinsip umum

1. Otoritas berwenang wajib membuat pengaturan yang memadai untuk mendorong kerjasama yang efektif antara institusi publik dan organisasi lain, sebagaimana diatur dalam Peraturan 5.1.1 dan 5.1.2 menyangkut kondisi kerja dan kehidupan awak kapal di atas kapal
2. Untuk memastikan kerjasama yang lebih baik antara para pengawas dan pemilik kapal, awak kapal dan masing-masing organisasinya, dan untuk memelihara atau meningkatkan kondisi kerja dan kehidupan awak kapal, otoritas berwenang wajib membahas dengan perwakilan-perwakilan organisasi tersebut secara berkala bagaimana cara terbaik mencapai tujuan ini. Cara pembahasan harus ditetapkan oleh otoritas berwenang setelah berkonsultasi dengan organisasi para pemilik kapal dan organisasi awak kapal.

Peraturan

Peraturan 5.1.2 – Kewenangan organisasi yang diakui

1. Institusi-institusi publik atau organisasi-organisasi lain yang disebutkan dalam ayat 3 Peraturan 5.1.1 (organisasi-organisasi yang diakui) wajib telah diakui oleh otoritas berwenang sebagai telah memenuhi ketentuan-ketentuan dalam Kaidah menyangkut kompetensi dan independensi. Fungsi-fungsi untuk melakukan pengawasan atau sertifikasi, di mana organisasi-organisasi yang

Guideline

Guideline B5.1.1 – General principles

1. *The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.*
2. *In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.*

Regulation

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. *The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be*

diakui telah diberikan kewenangan untuk melaksanakannya, harus ada dalam ruang lingkup kegiatan yang secara eksplisit disebutkan dalam Kaidah sebagai sesuatu yang dilaksanakan oleh otoritas berwenang atau sebuah organisasi yang diakui.

2. Laporan-laporan yang disebutkan dalam ayat 5 Peraturan 5.1.1 wajib memuat informasi tentang organisasi yang diakui, tingkat kewenangan yang diberikan dan pengaturan yang dibuat oleh Negara Anggota guna memastikan bahwa kegiatan yang diwewangkan telah dilaksanakan sepenuhnya secara efektif.

Standar

Standar A5.1.2 – Kewenangan organisasi yang diakui

1. Untuk tujuan pengakuan menurut ayat 1 Peraturan 5.1.2, otoritas berwenang wajib meninjau kompetensi dan independensi organisasi yang bersangkutan dan menentukan apakah organisasi itu telah menunjukkan, sejauh kepentingan pelaksanaan kegiatan yang dicakup dalam kewenangan yang telah diberikan, bahwa organisasi tersebut:
 - (a) mempunyai keahlian yang diperlukan dalam aspek-aspek terkait Konvensi ini dan memiliki pengetahuan mengenai pengoperasian kapal, termasuk persyaratan minimum bagi awak kapal untuk bekerja di atas kapal, kondisi kerja, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, pencegahan kecelakaan, perlindungan kesehatan, perawatan medis,

authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. *The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.*

Standard

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. *For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:*
 - (a) *has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;*

- kesejahteraan dan perlindungan jaminan sosial;
- (b) mempunyai kemampuan untuk memelihara dan meningkatkan keahlian personelnnya;
- (c) mempunyai pengetahuan yang diperlukan tentang ketentuan-ketentuan Konvensi dan juga peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku serta instrumen internasional yang terkait; dan
- (d) berukuran, berstruktur, berpengalaman dan berkemampuan mencukupi yang setara dengan jenis dan tingkat kewenangannya.
2. Setiap kewenangan yang diberikan terkait pemeriksaan paling tidak harus memberdayakan organisasi yang diakui untuk mensyaratkan perbaikan defisiensi yang dikenali olehnya dalam kondisi kerja dan kehidupan awak kapal dan untuk melaksanakan pemeriksaan dalam kaitan ini atas permintaan negara pelabuhan.
3. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan:
- (a) suatu sistem guna memastikan kelayakan pekerjaan yang telah dilaksanakan oleh organisasi yang diakui, yang mencakup informasi mengenai seluruh peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku dan instrumen-instrumen internasional yang terkait;
- (b) prosedur untuk komunikasi dengan dan supervisi organisasi-organisasi tersebut.
4. Setiap Negara Anggota wajib memberikan kepada ILO daftar terkini organisasi yang diakui yang berwenang untuk
- (b) *has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;*
- (c) *has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and*
- (d) *is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.*
2. *Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.*
3. *Each Member shall establish:*
- (a) *a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and*
- (b) *procedures for communication with and oversight of such organizations.*
4. *Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations*

bertindak atas nama Negara Anggota tersebut dan Negara Anggota tersebut harus menjaga daftar ini tetap termutakhirkan. Daftar tersebut harus menunjukkan secara spesifik fungsi-fungsi yang kewenangan pelaksanaannya telah diberikan kepada organisasi yang diakui. Kantor Perburuhan Internasional membuat daftar ini tersedia bagi publik.

Pedoman

Pedoman B5.12 – Kewenangan Organisasi Yang Diakui

1. Organisasi yang mengupayakan pengakuan harus memperlihatkan kompetensi dan kapasitas teknis, administratif dan manajerial guna memastikan penyediaan layanan yang tepat waktu dan berkualitas.
2. Dalam mengevaluasi kapabilitas suatu organisasi, otoritas berwenang harus menetapkan apakah organisasi tersebut:
 - (a) telah cukup mempunyai staf teknis, manajerial dan pendukung;
 - (b) telah cukup mempunyai staf profesional yang memenuhi syarat untuk memberikan layanan yang diperlukan, mewakili cakupan geografis secara memadai;
 - (c) telah mempunyai kemampuan teruji untuk memberikan layanan berkualitas dalam secara tepat waktu; dan
 - (d) independen dan akuntabel dalam operasinya
3. Otoritas berwenang harus membuat suatu perjanjian tertulis dengan setiap

authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. *The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.*
2. *In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:*
 - (a) *has adequate technical, managerial and support staff;*
 - (b) *has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;*
 - (c) *has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and*
 - (d) *is independent and accountable in its operations.*
3. *The competent authority should conclude a written agreement with*

organisasi yang diakui olehnya untuk tujuan pemberian wewenang. Perjanjian tersebut harus mencakup elemen-elemen berikut:

- (a) lingkup penerapan;
- (b) tujuan;
- (c) kondisi umum;
- (d) pelaksanaan fungsi-fungsi di bawah kewenangan;
- (e) landasan hukum fungsi-fungsi di bawah kewenangan;
- (f) pelaporan kepada otoritas yang kompeten
- (g) spesifikasi kewenangan yang diberikan dari otoritas yang kompeten kepada organisasi yang diakui; dan
- (h) supervisi kegiatan otoritas berwenang yang didelegasikan kepada organisasi yang diakui.

4. Setiap Negara Anggota harus mensyaratkan organisasi-organisasi yang diakui untuk mengembangkan suatu sistem untuk menetapkan kualifikasi staf yang dipekerjakannya sebagai pengawas untuk memastikan pembaharuan tepat waktu terhadap pengetahuan dan keahlian mereka.
5. Setiap Negara Anggota harus mensyaratkan organisasi-organisasi yang diakui untuk memelihara catatan layanan-layanan yang dilaksanakan oleh organisasi-organisasi tersebut sehingga mereka mampu memperlihatkan pencapaian standar-standar yang diperlukan dalam hal-hal yang dicakup oleh layanan-layanan itu.
6. Dalam menetapkan prosedur-prosedur supervisi yang disebutkan dalam ayat

any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;*
- (b) purpose;*
- (c) general conditions;*
- (d) the execution of functions under authorization;*
- (e) legal basis of the functions under authorization;*
- (f) reporting to the competent authority;*
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and*
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.*

4. *Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.*
5. *Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.*
6. *In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2,*

3 (b) Standar A5.1.2, setiap Negara Anggota harus mempertimbangkan *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, yang diadopsi dalam kerangka Organisasi Maritim Internasional.

Peraturan

Peraturan 5.1.3 – Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim dan Deklarasi Kepatuhan Ketenagakerjaan Maritim

1. Peraturan ini berlaku terhadap kapal-kapal:
 - (a) 500 tonase atau lebih, melakukan pelayaran internasional; dan
 - (b) 500 tonase atau lebih, yang mengibarkan bendera suatu Negara Anggota dan beroperasi dari pelabuhan, atau antara pelabuhan, di negara lain;
 - (c) untuk tujuan Peraturan ini "pelayaran internasional" adalah pelayaran dari suatu negara ke pelabuhan di luar negara tersebut.
2. Peraturan ini juga berlaku terhadap setiap kapal yang mengibarkan bendera suatu Negara Anggota dan tidak tercakup dalam ayat 1 Peraturan ini, atas permintaan pemilik kapal terhadap Negara Anggota yang bersangkutan.
3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut untuk membawa dan memelihara sertifikat ketenagakerjaan maritim yang menyatakan bahwa kondisi kerja dan kehidupan awak kapal di kapal,

paragraph 3(b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. *This Regulation applies to ships of:*
 - (a) *500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and*
 - (b) *500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country;*
 - (c) *for the purpose of this Regulation, "international voyage" means a voyage from a country to a port outside such a country.*
2. *This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.*
3. *Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour*

termasuk langkah-langkah kepatuhan yang sedang dilakukan yang akan dimasukkan dalam deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim sebagaimana disebutkan dalam ayat 4 Peraturan ini, telah diperiksa dan memenuhi ketentuan hukum atau peraturan nasional atau langkah-langkah lain untuk penerapan Konvensi ini.

4. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut untuk membawa dan memelihara deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim yang menyatakan ketentuan nasional penerapan Konvensi ini terhadap kondisi kerja dan kehidupan bagi awak kapal dan menetapkan langkah-langkah yang diadopsi oleh pemilik kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap ketentuan pada kapal atau kapal-kapal bersangkutan.
5. Sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim wajib sesuai dengan model yang ditetapkan oleh Kaidah ini.
6. Bila otoritas berwenang pada Negara Anggota atau sebuah organisasi yang diakui telah diberikan kewenangan secara sah untuk tujuan ini mengetahui melalui pengawasan bahwa sebuah kapal yang mengibarkan bendera Negara Anggota memenuhi atau terus memenuhi standar-standar Konvensi ini, otoritas berwenang atau organisasi yang diakui tersebut harus menerbitkan atau memperbaharui sertifikat ketenagakerjaan maritim dan menyediakan catatan mengenai sertifikat tersebut untuk publik.
7. Ketentuan terperinci untuk sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim, termasuk daftar urusan yang harus

compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. *Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.*
5. *The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.*
6. *Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.*
7. *Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected*

diperiksa dan disetujui, ditetapkan dalam Bagian A Kaidah ini.

Standar

Standar A5.1.3 – Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim dan Deklarasi kepatuhan Ketenagakerjaan Maritim

1. Sertifikat ketenagakerjaan maritim wajib diterbitkan untuk sebuah kapal oleh otoritas berwenang, atau oleh sebuah organisasi yang diakui dengan kewenangan resmi selama jangka waktu yang melebihi lima tahun. Daftar permasalahan yang harus diperiksa dan memenuhi peraturan perundang-undangan nasional atau penerapan ketentuan-ketentuan lain Konvensi ini menyangkut kondisi kerja dan kehidupan awak kapal di kapal sebelum sertifikat ketenagakerjaan maritim dapat diterbitkan tercantum dalam Lampiran A5-1.
2. Kesahihan sertifikat ketenagakerjaan maritim wajib tunduk pada pengawasan langsung oleh otoritas berwenang, atau oleh organisasi yang diakui dengan kewenangan resmi untuk hal ini, guna memastikan kepatuhan secara terus-menerus terhadap ketentuan-ketentuan nasional penerapan Konvensi ini. Bila hanya satu pengawasan tingkat menengah dilaksanakan dan periode kesahihan sertifikat adalah 5 tahun, pemeriksaan tersebut harus dilakukan diantara tanggal-tanggal penerbitan kedua dan ketiga sertifikat tersebut. Tanggal penerbitan merupakan tanggal dan bulan setiap tahunnya yang mengacu pada tanggal berakhirnya sertifikat ketenagakerjaan maritim

and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. *The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-1.*
2. *The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for*

tersebut. Ruang lingkup dan kedalaman pengawasan tingkat menengah ini harus sama dengan pengawasan untuk pembaruan sertifikat. Sertifikat tersebut wajib dikukuhkan sebagai hasil pengawasan yang memuaskan.

3. Tanpa mengesampingkan ayat 1 Standar ini, ketika pengawasan pembaruan telah dilakukan dalam tiga bulan sebelum berakhirnya sertifikat ketenagakerjaan maritim yang ada, sertifikat ketenagakerjaan maritim baru wajib berlaku dari tanggal selesainya pemeriksaan pembaruan untuk jangka waktu yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal berakhirnya sertifikat yang ada.
4. Ketika pengawasan pembaruan selesai dilakukan lebih dari tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya sertifikat yang ada, sertifikat ketenagakerjaan maritim baru wajib berlaku untuk jangka waktu yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal selesainya pemeriksaan pembaruan.
5. Sertifikat ketenagakerjaan maritim bisa diterbitkan secara sementara:
 - (a) kepada kapal-kapal baru dalam pengiriman;
 - (b) ketika sebuah kapal berganti bendera; atau
 - (c) ketika seorang pemilik kapal mendapat tanggung jawab atas pengoperasian sebuah kapal yang adalah baru bagi pemilik kapal tersebut.
6. Sertifikat ketenagakerjaan maritim sementara bisa diterbitkan untuk suatu periode yang tidak melebihi enam bulan oleh otoritas berwenang atau organisasi yang diakui yang mempunyai kewenangan resmi untuk hal ini.

renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. *Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.*
4. *When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.*
5. *A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:*
 - (a) to new ships on delivery;*
 - (b) when a ship changes flag; or*
 - (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.*
6. *An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.*

7. Sebuah sertifikat ketenagakerjaan maritim sementara hanya bisa diterbitkan setelah pembuktian bahwa:
- kapal telah diperiksa, sejauh bisa diterima dan masuk akal untuk hal-hal yang terdaftar dalam Lampiran A5-1, dengan mempertimbangkan verifikasi hal-hal dalam sub ayat (b), (c) dan (d) ayat ini;
 - pemilik kapal telah menunjukkan kepada otoritas berwenang atau organisasi yang diakui bahwa kapalnya mempunyai prosedur yang mencukupi untuk mematuhi Konvensi ini;
 - nakhoda sudah terbiasa dengan ketentuan Konvensi ini dan tanggung jawab atas penerapannya; dan
 - informasi yang relevan telah dikirimkan kepada otoritas berwenang atau organisasi yang diakui untuk mendapatkan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim.
8. Pengawasan lengkap menurut ayat 1 Standar ini wajib dilaksanakan sebelum berakhirnya sertifikat sementara guna memungkinkan penerbitan sertifikat ketenagakerjaan maritim penuh. Sertifikat sementara tidak bisa diterbitkan lagi dalam enam bulan pertama seperti yang disebutkan dalam ayat 6 Standar ini. Deklarasi kepatuhan tenaga kerja tidak perlu diterbitkan untuk jangka waktu berlakunya sertifikat sementara.
9. Sertifikat ketenagakerjaan maritim, sertifikat ketenagakerjaan maritim sementara dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim wajib disusun dalam bentuk yang sama dengan model-model yang diberikan dalam Lampiran A5-II.
7. *An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:*
- the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;*
 - the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;*
 - the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and*
 - relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.*
8. *A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.*
9. *The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.*

10. Deklarasi kepatuhan tenaga kerja wajib dilampirkan pada sertifikat ketenagakerjaan maritim. Deklarasi ini wajib mempunyai dua bagian:

- (a) Bagian I harus disusun oleh otoritas berwenang yang harus:
- (i) mengidentifikasi daftar hal-hal yang akan diperiksa menurut ayat 1 Standar ini; (ii) mengidentifikasi ketentuan-ketentuan nasional yang memuat ketentuan yang relevan dengan Konvensi ini dengan memberikan referensi terhadap ketentuan hukum nasional dan juga sejauh dipandang perlu, memberikan informasi singkat mengenai isi ketentuan nasional; (iii) merujuk pada ketentuan khusus jenis kapal menurut peraturan nasional; (iv) mencatat setiap ketentuan yang setara yang diadopsi berdasarkan ayat 3 Pasal VI Konvensi ini; dan (v) secara jelas menunjukkan setiap pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang seperti yang tercantum dalam Judul 3; dan
- (b) Bagian II wajib disusun oleh pemilik kapal dan wajib mengidentifikasi langkah-langkah yang diadopsi untuk menjamin kepatuhan terus-menerus terhadap ketentuan nasional di antara pengawasan, dan tindakan yang diusulkan untuk memastikan adanya perbaikan terus menerus.

Otoritas berwenang atau organisasi yang diakui mempunyai kewenangan resmi untuk maksud ini wajib menjamin Bagian II dan harus menerbitkan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim.

10. *The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:*

- (a) *Part I shall be drawn up by the competent authority which shall:*
- (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and*
- (b) *Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.*

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. Hasil-hasil seluruh pemeriksaan atau verifikasi selanjutnya yang dilaksanakan menyangkut kapal bersangkutan dan setiap defisiensi signifikan yang ditemukan selama verifikasi tersebut wajib dicatat, bersama-sama dengan tanggal ketika defisiensi itu telah diperbaiki. Catatan ini, disertai dengan terjemahan bahasa Inggrisnya jika bukan dalam bahasa Inggris, wajib, berdasarkan peraturan perundang-undangan nasional, dibukukan atau dilampirkan ke dalam deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim atau tersedia dengan cara lain bagi awak kapal, pemeriksa Negara bendera, para pejabat yang berwenang di Negara pelabuhan dan perwakilan pemilik kapal dan perwakilan awak kapal.
12. Suatu sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim yang ada dan berlaku, yang disertai dengan terjemahan bahasa Inggrisnya jika sertifikat dan deklarasi itu bukan dalam bahasa Inggris, wajib tersedia di atas kapal dan salinannya harus ditempelkan di tempat yang dapat dilihat dengan jelas oleh awak kapal. Salinan dokumen ini harus tersedia atas permintaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional, bagi awak kapal, pengawas Negara bendera, pejabat berwenang di Negara pelabuhan, dan perwakilan pemilik kapal dan perwakilan awak kapal.
13. Ketentuan mengenai terjemahan bahasa Inggris dalam ayat 11 dan 12 Standar ini tidak berlaku pada kasus kapal-kapal yang tidak terlibat dalam pelayaran internasional.
14. Sertifikat yang diterbitkan di bawah ayat 1 atau 5 Standar ini pemberlakuannya terhenti dalam kasus-kasus berikut:

11. *The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.*
12. *A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.*
13. *The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.*
14. *A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:*

- (a) bila pemeriksaan yang relevan tidak diselesaikan dalam jangka waktu yang ditetapkan di bawah paragraf 2 Standar ini;
- (b) bila sertifikatnya tidak dikukuhkan menurut paragraf 2 Standar ini;
- (c) ketika sebuah kapal mengganti bendera;
- (d) ketika seorang pemilik kapal berhenti memikul tanggung jawab atas operasi suatu kapal; dan
- (e) ketika dilakukan perubahan besar pada struktur atau perlengkapan yang dicakup dalam Judul 3.
15. Pada kasus seperti disebutkan dalam ayat 14 (c), (d) atau (e) Standar ini, sertifikat baru hanya diterbitkan ketika otoritas berwenang atau organisasi yang diakui yang menerbitkan sertifikat baru benar-benar puas bahwa kapal dalam kondisi memenuhi ketentuan-ketentuan Standar ini.
16. Sebuah sertifikat ketenagakerjaan maritim harus dicabut oleh otoritas berwenang atau organisasi yang diakui dengan kewenangan resmi dari Negara bendera untuk hal ini, bila ada bukti bahwa kapal yang bersangkutan tidak mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini dan setiap tindakan perbaikan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan.
17. Ketika mempertimbangkan apakah sebuah sertifikat ketenagakerjaan maritim harus dicabut sesuai dengan ayat 16 Standar ini, otoritas berwenang atau organisasi yang diakui harus mempertimbangkan keseriusan atau kekerapan terjadinya defisiensi.
- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.
15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.
16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.
17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Pedoman

Pedoman B5.1.3 – Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim dan Deklarasi Kepatuhan Ketenagakerjaan Maritim

1. Pernyataan ketentuan nasional dalam Bagian I pada deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim harus mencakup atau disertai dengan referensi peraturan nasional yang berhubungan dengan kondisi kerja dan kehidupan awak kapal pada tiap hal yang terdaftar pada Lampiran A5-1. Jika peraturan nasional telah mengikuti ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini, yang diperlukan hanyalah referensi. Jika ketentuan Konvensi ini telah diterapkan melalui ketentuan yang serupa seperti tercantum dalam ayat 3 Pasal VI, ketentuan ini harus diidentifikasi dan diberikan penjelasan singkat. Jika pengecualian diberikan oleh otoritas berwenang seperti dimaksud Judul 3, ketentuan khusus atau ketentuan-ketentuan yang terkait harus ditunjukkan secara jelas.
2. Langkah-langkah yang disebutkan dalam Bagian II deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim, yang disusun oleh pemilik kapal, harus, secara khusus, memperlihatkan kesempatan di mana kepatuhan terus menerus terhadap ketentuan nasional tertentu akan diverifikasi, orang-orang yang bertanggungjawab atas verifikasi, catatan-catatan yang akan diambil serta prosedur-prosedur yang akan diikuti bilamana ketidakpatuhan dilaporkan. Bagian II bisa mengambil sejumlah bentuk. Ini dapat merujuk pada dokumentasi lain yang lebih komprehensif yang mencakup berbagai

Guideline

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. *The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.*
2. *The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the*

kebijakan dan prosedur yang berkaitan dengan aspek-aspek lain pada sektor maritim, misalnya dokumen-dokumen yang diperlukan oleh Kaidah Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management/ISM*) Code atau informasi yang diperlukan oleh Peraturan 5 Konvensi SOLAS bab XI-1 yang berkaitan dengan Sinopsis Pendataan Berkelanjutan kapal.

3. Langkah-langkah untuk menjamin kepatuhan secara terus-menerus harus mencakup ketentuan-ketentuan internasional umum bagi pemilik kapal dan nakhoda untuk menjadikan mereka terinformasi tentang kemajuan-kemajuan teknologi dan temuan-temuan ilmiah menyangkut desain tempat kerja, dengan mempertimbangkan bahaya terkait pekerjaan awak kapal, dan menginformasikan kepada perwakilan para awak kapal, guna menjamin perlindungan yang lebih baik terhadap kondisi kerja dan kehidupan awak kapal di atas kapal.
4. Deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim harus, terutama, disusun menurut terminologi yang jelas yang dirancang untuk membantu semua orang terkait, misalnya para pemeriksa Negara bendera, pejabat berwenang di Negara pelabuhan dan awak kapal, untuk memeriksa apakah ketentuan-ketentuan telah diterapkan dengan benar.
5. Contoh mengenai jenis informasi yang bisa dimuat dalam sebuah deklarasi kepatuhan tenaga kerja diberikan dalam Lampiran B5-I.
6. Jika suatu kapal mengganti bendera sebagaimana tercantum dalam ayat 14(c) Standar A5.1.3, dan jika kedua negara terkait telah meratifikasi

International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. *The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.*
4. *The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.*
5. *An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.*
6. *When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member*

Konvensi ini, Negara Anggota yang benderanya dulu dikibarkan harus segera mengirimkan kepada otoritas berwenang di negara anggota lainnya salinan sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja yang dibawa oleh kapal sebelum pergantian bendera, dan apabila sesuai, salinan laporan pemeriksaan yang relevan, apabila otoritas berwenang meminta dalam waktu tiga bulan setelah pergantian bendera terjadi.

Peraturan

Peraturan 5.1.4 – Pengawasan dan Penegakkan

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan, melalui sistem pengawasan, monitoring dan tindakan pengawasan lain yang dilakukan secara rutin dan efektif serta terkoordinasi, bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini sebagaimana diterapkan dalam peraturan perundang-undangan nasional.
2. Ketentuan-ketentuan terperinci tentang sistem pengawasan dan penegakkan yang disebutkan dalam ayat 1 Peraturan ini ditetapkan dalam Bagian A Kaidah ini.

Standar

Standar A5.1.4 – Pengawasan dan Penegakkan

1. Setiap Negara Anggota wajib mempunyai sistem pengawasan kondisi awak kapal pada kapal-kapal yang mengibarkan

whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. *Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.*
2. *Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.*

Standard

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. *Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag*

benderanya, termasuk verifikasi tentang langkah-langkah yang berhubungan dengan kondisi kerja dan kehidupan yang ditetapkan dalam deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim, apabila dapat diterapkan, telah dilaksanakan dan bahwa ketentuan-ketentuan Konvensi ini telah dipenuhi.

2. Otoritas berwenang wajib menunjuk pengawas yang cakap dan berjumlah cukup untuk memenuhi tanggung jawabnya di bawah ayat 1 Standar ini. Apabila organisasi-organisasi yang diakui telah diberi kewenangan untuk melaksanakan pengawasan, Negara Anggota tersebut wajib mensyaratkan bahwa personel yang melaksanakan pengawasan itu cakap dalam melaksanakan kewajiban-kewajiban ini dan harus melengkapi mereka dengan kewenangan yang diperlukan guna melaksanakan tugas-tugas mereka.
3. Ketentuan yang memadai wajib dibuat untuk memastikan bahwa pengawas telah memiliki pelatihan, kompetensi, kerangka acuan, kemampuan, status dan independensi yang diperlukan atau dibutuhkan sehingga memungkinkan mereka melaksanakan verifikasi dan memastikan kepatuhan yang disebutkan dalam ayat 1 Standar ini.
4. Pengawasan wajib dilakukan dengan selang waktu sesuai yang dipersyaratkan oleh Standar A5.1.3, yang dapat diterapkan. Selang waktu tersebut, dalam kasus apapun, tidak boleh melebihi tiga tahun.
5. Bila satu Negara Anggota menerima keluhan yang dipertimbangkan sebagai tidak berdasar atau memiliki bukti bahwa kapal yang mengibarkan benderanya tidak mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini atau bahwa ada

which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. *The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.*
3. *Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.*
4. *Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.*
5. *If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in*

defisiensi yang serius dalam penerapan langkah-langkah yang ditetapkan dalam deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim, Negara Anggota wajib mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menyelidiki urusan ini dan memastikan tindakan telah diambil guna memperbaiki setiap defisiensi yang ditemukan.

6. Aturan-aturan yang mencukupi wajib diberikan dan ditegakkan secara efektif oleh setiap Negara Anggota guna menjamin bahwa para pengawas telah memiliki status dan kondisi layanan yang memastikan bahwa mereka bebas dari perubahan-perubahan dalam pemerintahan dan dari pengaruh-pengaruh luar yang tidak benar.
7. Para pengawas, yang ditempatkan menurut pedoman yang jelas menyangkut tugas-tugas yang akan dilaksanakan serta dilengkapi dengan surat penugasan yang sesuai, harus diberdayakan:
 - (a) untuk naik keatas kapal yang mengibarkan bendera Negara anggota;
 - (b) untuk melaksanakan setiap pengawasan, pengujian atau penyelidikan yang dianggap perlu guna meyakinkan bahwa standar telah dilaksanakan secara ketat; dan
 - (c) untuk mensyaratkan bahwa setiap defisiensi diperbaiki dan, apabila mereka mempunyai dasar untuk percaya bahwa defisiensi merupakan pelanggaran serius terhadap ketentuan Konvensi ini (termasuk hak para awak kapal), atau menggambarkan suatu bahaya yang signifikan terhadap

the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. *Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.*
7. *Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:*
 - (a) *to board a ship that flies the Member's flag;*
 - (b) *to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and*
 - (c) *to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.*

keselamatan, kesehatan atau keamanan para awak kapal, untuk mencegah kapal meninggalkan pelabuhan hingga tindakan yang diperlukan telah diambil.

8. Setiap tindakan yang diambil sesuai dengan ayat 7(c) Standar ini wajib tunduk pada hak banding kepada otoritas yudisial atau administratif.
9. Para pengawas wajib mempunyai keleluasaan untuk memberikan saran bukannya melembagakan atau merekomendasikan tindakan-tindakan ketika tidak ada pelanggaran yang jelas terhadap ketentuan Konvensi ini yang membahayakan keselamatan, kesehatan atau keamanan awak kapal bersangkutan dan di mana tidak ada sejarah pelanggaran serupa.
10. Para pengawas wajib memberlakukan kerahasiaan sumber terhadap setiap keberatan atau keluhan yang menyatakan suatu bahaya atau defisiensi berkenaan dengan kondisi kerja dan kehidupan awak kapal atau suatu pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dan tidak memberitahukan kepada pemilik kapal, perwakilan pemilik kapal atau operator kapal bahwa suatu pengawasan sedang dilakukan sebagai akibat dari keberatan atau keluhan tersebut.
11. Para pengawas tidak boleh dibebani dengan tugas-tugas yang mungkin dikarenakan jumlah atau sifatnya, mengganggu pemeriksaan yang efektif atau mempengaruhi kewenangan atau ketidakberpihakan dalam hubungan mereka dengan pemilik kapal, awak kapal atau pihak-pihak lain yang berkepentingan, Secara khusus, para pengawas wajib:

8. *Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.*
9. *Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.*
10. *Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.*
11. *Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:*

- (a) dilarang mempunyai kepentingan langsung atau tidak langsung dalam operasi apapun di mana mereka diminta untuk mengawasi; dan
- (b) tunduk kepada sanksi atau tindakan disiplin yang sesuai, tidak mengungkapkan, bahkan setelah meninggalkan tugas, setiap rahasia komersial atau proses kerja yang rahasia atau informasi yang bersifat pribadi yang mungkin merupakan pengetahuan mereka dalam masa penugasan.
12. Para pengawas wajib menyerahkan laporan dari setiap pemeriksaan kepada otoritas berwenang. Satu salinan laporan dalam bahasa Inggris atau dalam bahasa kerja kapal harus dikirimkan kepada nakhoda kapal dan salinan lain wajib dipasang pada papan pengumuman kapal sebagai informasi tentang awak kapal dan berdasarkan permintaan, dikirim kepada perwakilan mereka.
13. Otoritas berwenang dari setiap Negara Anggota wajib menyimpan catatan-catatan pengawasan mengenai kondisi awak kapal di atas kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut. Negara Anggota tersebut wajib mempublikasikan laporan tahunan tentang aktivitas pengawasan dalam jangka waktu yang wajar, tidak melebihi enam bulan setelah berakhirnya tahun.
14. Pada kasus penyelidikan mengenai sebuah insiden besar, laporan tersebut harus diserahkan kepada otoritas berwenang sesegera mungkin tetapi tidak lebih lambat dari satu bulan setelah penyelidikan diselesaikan.
15. Ketika dilakukan suatu pengawasan atau ketika diambil langkah-langkah berdasarkan Standar ini, semua upaya
- (a) *be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and*
- (b) *subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.*
12. *Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.*
13. *The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.*
14. *In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.*
15. *When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be*

wajar wajib dilakukan untuk menghindari penahanan kapal atau penangguhan pelayarannya secara tidak wajar.

16. Kompensasi wajib dibayarkan sesuai peraturan perundang-undangan nasional atas setiap kerugian atau kerusakan yang diderita sebagai akibat dari penggunaan kekuasaan para pengawas yang salah. Beban pembuktian dalam setiap kasusnya harus berada di pihak yang mengajukan keluhan.
17. Sejumlah penalti dan langkah perbaikan lain yang memadai terhadap pelanggaran ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para awak kapal) dan penghambatan terhadap para pemeriksa dalam pelaksanaan tugas mereka harus ditetapkan dan ditegakkan secara efektif oleh setiap Negara Anggota.

Pedoman

Pedoman B5.1.4 – Pengawasan dan Penegakkan

1. Otoritas berwenang dan setiap dinas atau pihak berwenang lainnya yang sepenuhnya atau sebagiannya terkait dengan pemeriksaan kondisi kerja dan kehidupan para awak kapal harus mempunyai sumberdaya yang diperlukan untuk memenuhi fungsi-fungsi mereka. Secara khusus:
 - (a) setiap Negara Anggota harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan sehingga para ahli dan spesialis yang memenuhi persyaratan teknis sebagaimana mestinya bisa diundang, sesuai keperluan, untuk membantu pekerjaan para pemeriksa;

made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. *Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.*
17. *Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.*

Guideline

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. *The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:*
 - (a) *each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and*

- (b) para pengawas harus mendapatkan tempat kerja yang nyaman, perlengkapan dan alat transportasi yang memadai untuk mencapai kinerja yang efisien dalam tugas-tugas mereka.
2. Otoritas berwenang harus mengembangkan suatu kebijakan kepatuhan dan penegakkan untuk memastikan konsistensi dan sebaliknya membimbing kegiatan pemeriksaan dan penegakkan yang berkaitan dengan Konvensi ini. Salinan-salinan kebijakan ini harus diberikan kepada semua pemeriksa dan para pejabat penegakkan hukum yang relevan dan harus tersedia bagi publik dan para pemilik kapal serta awak kapal.
 3. Otoritas berwenang harus menetapkan prosedur sederhana guna memungkinkannya menerima informasi secara rahasia menyangkut kemungkinan pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para awak kapal) yang disampaikan oleh awak kapal baik secara langsung maupun melalui perwakilan awak kapal, dan memungkinkan para pengawas menyelidiki perkara-perkara tersebut dengan segera, termasuk:
 - (a) memungkinkan para nakhoda, awak kapal atau perwakilan awak kapal untuk meminta pemeriksaan jika dianggap perlu; dan
 - (b) memasok informasi dan saran teknis kepada para pemilik kapal dan awak kapal serta organisasi-organisasi terkait menyangkut cara-cara paling efektif untuk mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini untuk mendorong peningkatan secara terus-menerus terhadap kondisi awak kapal di atas kapal.

(b) *inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.*

2. *The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.*
3. *The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:*
 - (a) *enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and*
 - (b) *supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.*

4. Para pengawas harus sepenuhnya terlatih dan mencukupi jumlahnya guna menjamin pelaksanaan tugas mereka secara efisien dengan mempertimbangkan:
 - (a) pentingnya tugas-tugas yang harus dilaksanakan oleh para pengawas, khususnya jumlah, sifat dan ukuran kapal-kapal yang menjadi subyek pemeriksaan serta jumlah dan kompleksitas ketentuan hukum yang akan ditegakkan;
 - (b) sumberdaya yang dapat digunakan oleh para pengawas; dan
 - (c) kondisi praktis yang mempengaruhi pelaksanaan pemeriksaan agar menjadi efektif.
 5. Tunduk pada setiap kondisi perekrutan pegawai negeri yang mungkin ditentukan oleh peraturan perundang-undangan nasional, para pengawas harus memiliki kualifikasi dan pelatihan yang memadai untuk melaksanakan tugas mereka dan bila mungkin harus mempunyai pendidikan maritim atau pengalaman sebagai seorang awak kapal. Mereka harus mempunyai pengetahuan yang memadai mengenai kondisi kerja dan kehidupan awak kapal serta bahasa Inggris.
 6. Langkah-langkah harus diambil untuk melengkapi para pengawas dengan pelatihan lebih lanjut yang memadai selama masa kerja mereka.
 7. Semua pengawas harus mempunyai pemahaman yang jelas tentang keadaan di mana suatu pemeriksaan harus dilaksanakan, ruang lingkup pemeriksaan yang akan dilaksanakan dalam beragam keadaan yang disebutkan dan metode umum pemeriksaan.
4. *Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:*
 - (a) *the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;*
 - (b) *the resources placed at the disposal of the inspectors; and*
 - (c) *the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.*
 5. *Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.*
 6. *Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.*
 7. *All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.*

8. Para pengawas yang dilengkapi dengan dokumen penugasan resmi di bawah hukum nasional paling tidak harus diberdayakan:

- (a) untuk naik ke atas kapal dengan bebas dan tanpa pemberitahuan sebelumnya; namun, ketika memulai pemeriksaan kapal, para pengawas harus memberikan pemberitahuan tentang keberadaan mereka kepada nahkaidah atau penanggungjawab dan, bilamana perlu, kepada awak kapal atau perwakilan mereka;
- (b) untuk menanyakan kepada nahkoda, awak kapal atau setiap orang lain, termasuk pemilik kapal atau perwakilan pemilik kapal, tentang setiap perkara menyangkut penerapan ketentuan-ketentuan di bawah peraturan perundang-undangan, dihadapan saksi yang diminta oleh orang tersebut;
- (c) untuk mengharuskan penerbitan buku, *logbook*, buku daftar, sertifikat atau dokumen atau informasi lain yang berkaitan langsung dengan urusan-urusan pemeriksaan, sebagai upaya membuktikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan nasional yang menerapkan Konvensi ini;
- (d) untuk menegakkan pemasangan pemberitahuan yang dipersyaratkan di bawah peraturan perundang-undangan nasional yang menerapkan Konvensi ini;
- (e) Untuk mengambil atau membuang, demi tujuan analisis, sampel-sampel produk, kargo, air minum, ketentuan dan materi dan zat yang digunakan atau ditangani;

8. *Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:*

- (a) *to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;*
- (b) *to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;*
- (c) *to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;*
- (d) *to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;*
- (e) *to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;*

- (f) menindaklanjuti pemeriksaan, untuk segera menjadi perhatian pemilik kapal, operator kapal atau nakhoda, mengenai defisiensi yang bisa mempengaruhi kesehatan dan keselamatan orang-orang yang ada di atas kapal;
- (g) untuk mengingatkan otoritas berwenang dan, apabila memungkinkan, organisasi yang diakui terhadap setiap defisiensi atau penyalahgunaan yang tidak secara khusus dicakup oleh hukum atau peraturan perundang-undangan yang ada dan menyerahkan proposal kepada mereka untuk peningkatan hukum atau regulasi; dan
- (h) untuk memberitahukan otoritas berwenang tentang setiap cedera atau penyakit akibat kerja yang mempengaruhi awak kapal dalam kasus dan cara tertentu seperti yang mungkin ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.
9. Ketika sebuah sampel yang disebutkan dalam ayat 8 (e) Pedoman ini tengah diambil atau dipindahkan, pemilik kapal atau perwakilan pemilik kapal, dan bilamana perlu awak kapal, harus diberitahukan atau hadir pada saat pengambilan atau pemindahan. Kuantitas sampel tersebut harus dicatat dengan benar oleh pengawas.
10. Laporan tahunan yang dipublikasikan oleh otoritas berwenang dari masing-masing Negara Anggota berkenaan dengan kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya, harus memuat:
- (a) sebuah daftar hukum dan peraturan yang berlaku yang berkaitan dengan kondisi kerja dan kehidupan awak
- (f) *following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;*
- (g) *to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and*
- (h) *to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.*
9. *When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.*
10. *The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:*
- (a) *a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any*

kapal dan setiap amandemen yang telah diberlakukan selama tahun bersangkutan;

- (b) uraian-uraian tentang pengaturan sistem pemeriksaan;
- (c) statistik kapal atau tempat lain yang menjadi subyek pemeriksaan dan kapal serta tempat yang benar-benar diperiksa;
- (d) statistik tentang semua awak kapal yang tunduk pada peraturan perundang-undangan nasional;
- (e) statistik dan informasi tentang pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan, penalti yang dikenakan dan kasus-kasus penahanan kapal; dan
- (f) statistik tentang cedera dan penyakit akibat kerja yang dilaporkan mempengaruhi para awak kapal.

Peraturan

Peraturan 5.1.5 – Prosedur Pengajuan Keluhan Di Atas Kapal

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya memiliki prosedur di atas kapal untuk penanganan yang adil, efektif dan cepat keluhan-keluhan awak kapal yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini. (termasuk hak para awak kapal).
2. Setiap Negara Anggota wajib melarang dan menghukum setiap perbuatan ‘viktimisasi’ seorang awak kapal karena mengajukan keluhan.

amendments which have come into effect during the year;

- (b) details of the organization of the system of inspection;*
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;*
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;*
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and*
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.*

Regulation

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. *Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers’ rights).*
2. *Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.*

3. Ketentuan dalam Peraturan ini dan pada bagian Kaidah yang terkait adalah tanpa prasangka terhadap hak seorang awak kapal untuk mencari ganti rugi melalui cara-cara hukum apapun yang dianggap sesuai.

Standar

Standar A5.1.5 – Prosedur Pengajuan Keluhan Di Atas Kapal

1. Tanpa prasangka terhadap setiap ruang lingkup yang lebih luas yang mungkin diberikan dalam peraturan perundang-undangan nasional atau perjanjian kerja bersama, prosedur di atas kapal bisa digunakan oleh awak kapal untuk mengajukan keluhan yang berkaitan dengan setiap urusan yang dicurigai mengandung pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak para awak kapal)
2. Setiap Negara anggota wajib memastikan bahwa di dalam hukum atau peraturan perundang-undangannya, prosedur pengajuan keluhan di atas kapal diberlakukan guna memenuhi ketentuan Peraturan 5.1.5. Prosedur tersebut harus mengupayakan penyelesaian keluhan-keluhan pada tingkat serendah mungkin. Tetapi, dalam seluruh kasus, awak kapal wajib mempunyai hak untuk mengeluh secara langsung kepada nahkaidah dan, bilamana dianggap perlu, kepada otoritas eksternal terkait.
3. Prosedur pengajuan keluhan di atas kapal wajib mencakup hak awak kapal untuk disertai atau diwakili selama prosedur keluhan, dan mendapat perlindungan terhadap kemungkinan awak kapal menjadi korban karena menyampaikan keluhan. Istilah ‘viktimisasi’ mencakup

3. *The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer’s right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.*

Standard

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. *Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers’ rights).*
2. *Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.*
3. *The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term “victimization”*

setiap tindakan negatif yang diambil oleh setiap orang menyangkut seorang awak kapal karena mengajukan keluhan yang tampaknya tidak menjengkelkan atau berniat jahat.

4. Sebagai tambahan dari salinan perjanjian kerja awak kapal, semua awak kapal wajib dilengkapi dengan salinan prosedur pengajuan keluhan di atas kapal yang berlaku pada kapal tersebut. Ini termasuk informasi kontak terhadap otoritas berwenang di Negara bendera dan, bilamana berbeda, di negara kediaman awak kapal, dan nama seseorang atau orang-orang di atas kapal yang dapat, berbasis rahasia, memberikan awak kapal saran yang tidak berpihak tentang keluhan mereka dan membantu mereka dalam mengikuti prosedur pengajuan keluhan yang tersedia di atas kapal.

Pedoman

Pedoman B5.1.5 – Prosedur Pengajuan Keluhan Di Atas Kapal

1. Tunduk pada setiap ketentuan yang relevan dari suatu perjanjian bersama yang berlaku, otoritas berwenang harus, melalui konsultasi yang erat dengan organisasi para pemilik kapal dan organisasi awak kapal, mengembangkan suatu model prosedur penanganan keluhan di atas kapal yang tidak berpihak, cepat dan terdokumentasi dengan baik bagi semua kapal yang mengibarkan bendera Negara Anggota tersebut. Dalam mengembangkan prosedur ini, hal-hal berikut harus dipertimbangkan:
 - (a) banyak keluhan bisa secara khusus berkaitan dengan individu kepada siapa keluhannya ditujukan atau

covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. *In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.*

Guideline

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. *Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:*
 - (a) *many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made*

bahkan kepada nakhoda kapal. Dalam semua kasus, awak kapal juga harus mampu mengeluh langsung kepada nakhoda dan membuat keluhan secara eksternal; dan

- (b) dalam rangka membantu menghindari masalah viktimisasi awak kapal yang mengajukan keluhan tentang urusan-urusan di bawah Konvensi ini, prosedur harus mendorong menominasikan seseorang di atas kapal yang dapat memberitahu awak kapal tentang prosedur yang tersedia bagi mereka dan, bila diminta oleh awak kapal yang mengajukan keluhan, juga menghadiri setiap rapat atau dengar pendapat tentang hal yang menjadi keluhan tersebut.

2. Paling tidak prosedur yang dibahas selama proses konsultasi terkait ayat 1 Pedoman ini harus mencakup hal-hal berikut ini:

- (a) keluhan-keluhan harus dialamatkan kepada kepala departemen yang menampung keluhan-keluhan atau kepada perwira atasan awak kapal;
- (b) kepala departemen atau perwira atasan selanjutnya harus berupaya menyelesaikan urusan ini dalam batas-batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan keseriusan isu-isu terkaitnya;
- (c) bila kepala departemen atau perwira atasan itu tidak mampu menyelesaikan keberatan tersebut secara memuaskan bagi awak kapal tersebut, yang disebutkan belakangan bisa merujukkannya kepada nakhoda, yang harus menangani urusan itu secara pribadi;

or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and

- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.*

2. *At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:*

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;*
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;*
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;*

- (d) awak kapal harus mempunyai hak disepanjang waktu untuk didampingi dan untuk diwakili oleh awak kapal lain pilihannya di atas kapal bersangkutan;
- (e) semua keluhan dan keputusan tentang mereka harus dicatat dan satu salinan diberikan kepada awak kapal bersangkutan;
- (f) bila suatu keluhan tidak dapat diselesaikan di atas kapal, masalah ini harus dirujuk di darat kepada pemilik kapal, yang harus diberikan batas waktu yang mencukupi untuk menyelesaikannya, bila-mana diperlukan, melalui konsultasi dengan para awak kapal bersangkutan atau dengan orang yang bisa ditunjuk sebagai perwakilan mereka; dan
- (g) dalam semua kasus, awak kapal harus mempunyai hak untuk menyampaikan keluhan-keluhan mereka secara langsung kepada nakhoda dan pemilik kapal serta otoritas berwenang.

Peraturan

Peraturan 5.1.6 – Korban Kecelakaan di Laut

1. Setiap Negara Anggota wajib menyelenggarakan penyelidikan resmi terhadap setiap korban kecelakaan di laut yang serius, yang menyebabkan cedera atau hilangnya nyawa, yang melibatkan kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut. Laporan akhir penyelidikan biasanya harus terbuka untuk umum.

- (d) *seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;*
- (e) *all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;*
- (f) *if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and*
- (g) *in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.*

Regulation

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. *Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.*

2. Negara Anggota wajib bekerjasama satu sama lain untuk memfasilitasi penyelidikan terhadap korban kecelakaan di laut yang serius yang disebutkan dalam ayat 1 Peraturan ini.

Standar

Standar A5.1.6 – Korban Kecelakaan di Laut

(Tidak ada ketentuan)

Pedoman

Standar A5.1.6 – Korban Kecelakaan di Laut

(Tidak ada ketentuan)

Peraturan

Peraturan 5.2 – Tanggungjawab Negara Pelabuhan

Tujuan: untuk memungkinkan setiap Negara Anggota menerapkan tanggung jawabnya di bawah Konvensi ini menyangkut kerjasama internasional dalam penerapan dan penegakkan standar Konvensi pada kapal-kapal asing.

Peraturan 5.2.1 – Pengawasan di Pelabuhan

1. Setiap kunjungan kapal asing, dalam proses normal bisnisnya atau karena alasan-alasan operasionalnya, di pelabuhan Negara Anggota bisa menjadi

2. *Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.*

Standard

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: to enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships.

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. *Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance*

subyek pemeriksaan menurut ayat 4 Pasal 5, yang bertujuan meninjau kepatuhan terhadap ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para awak kapal) yang berkaitan dengan kondisi kerja dan kehidupan awak kapal di kapal ini.

2. Setiap Negara Anggota wajib menerima sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim yang dipersyaratkan di bawah Peraturan 5.1.3 sebagai bukti kuat tentang kepatuhan pada ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak awak kapal). Dengan demikian, pemeriksaan di pelabuhan-pelabuhan negara tersebut harus, kecuali dalam keadaan-keadaan yang ditetapkan dalam Kaidah, dibatasi menjadi tinjauan sertifikat dan deklarasi.
3. Pemeriksaan di pelabuhan harus dilaksanakan oleh pejabat yang berwenang menurut ketentuan Kaidah ini dan menurut pengaturan internasional yang berlaku yang mengatur pemeriksaan Kontrol Pelabuhan Negara (Port State Control) di Negara Anggota. Setiap pemeriksaan tersebut harus dibatasi pada verifikasi bahwa urusan yang diperiksa memenuhi ketentuan-ketentuan yang relevan yang ditetapkan dalam Pasal-pasal dan Regulasi-regulasi Konvensi ini dan dalam Kaidah Bagian A saja.
4. Pemeriksaan yang dapat dilaksanakan menurut Peraturan ini wajib berdasarkan pada sistem pemeriksaan dan pengawasan negara pelabuhan yang efektif guna membantu memastikan bahwa kondisi kerja dan kehidupan bagi awak kapal pada kapal-kapal yang memasuki pelabuhan Negara Anggota terkait telah memenuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak awak kapal).

with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. *Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.*
3. *Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.*
4. *Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).*

5. Informasi tentang sistem yang disebutkan dalam ayat 4 Peraturan ini, termasuk metode yang digunakan untuk menilai efektivitasnya, harus disertakan ke dalam laporan-laporan Negara anggota berdasarkan Pasal 22 Konstitusi.

5. *Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.*

Standar

Standar A5.2.1 – Pengawasan di Pelabuhan

1. Bilamana seorang pejabat berwenang, naik di atas kapal untuk melaksanakan pemeriksaan dan meminta, jika memungkinkan, sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim, mendapati bahwa:
 - (a) dokumen yang diperlukan tidak diperlihatkan atau dipelihara atau dipelihara dengan keliru atau dokumen-dokumen yang diperlihatkan tidak memuat informasi yang diperlukan oleh konvensi ini atau sebaliknya tidak sah; atau
 - (b) ada landasan jelas untuk percaya bahwa kondisi kerja dan kehidupan di kapal tidak sesuai dengan persyaratan Konvensi ini; atau
 - (c) ada landasan yang bisa diterima untuk percaya bahwa kapal yang telah mengganti bendera untuk maksud menghindari kepatuhan terhadap Konvensi ini; atau
 - (d) ada keluhan yang menuduh bahwa kondisi kerja dan kondisi kehidupan spesifik di kapal tidak sesuai dengan persyaratan Konvensi ini; atau

Standard

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. *Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:*
 - (a) *the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or*
 - (b) *there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or*
 - (c) *there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or*
 - (d) *there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or*

- (e) pemeriksaan yang lebih terperinci bisadilaksanakan untuk memastikan kondisi kerja dan kehidupan di atas kapal. Pemeriksaan tersebut, dalam setiap kasusnya, harus dilaksanakan bilamana kondisi kerja dan kehidupan yang dipercaya atau dicurigai menjadi rusak bisa menimbulkan bahaya yang jelas terhadap keselamatan, kesehatan atau keamanan para awak kapal atau jika pejabat yang berwenang mempunyai alasan untuk percaya bahwa defisiensi apapun mengandung pelanggaran yang serius terhadap persyaratan Konvensi ini (termasuk hak para awak kapal).
2. Bilamana pemeriksaan lebih terperinci dilaksanakan pada suatu kapal asing di pelabuhan Negara Anggota oleh para pejabat yang berwenang dalam keadaan-keadaan yang ditetapkan dalam sub paragraf (a), (b) atau (c) ayat 1 Standar ini, pada prinsipnya harus mencakup hal-hal yang tercantum dalam Lampiran A5-III.
 3. Pada kasus keluhan di bawah ayat 1(d) Standar ini, pemeriksaan biasanya harus dibatasi pada hal-hal dalam ruang lingkup keluhannya, meskipun keluhan, atau penyelidikannya, bisa memberikan alasan yang jelas untuk pemeriksaan terperinci sesuai dengan ayat 1(b) dalam Standar ini. Untuk maksud ayat 1(d) dalam Standar ini, "keluhan" berarti informasi yang diserahkan oleh seorang awak kapal, suatu badan profesional, suatu asosiasi, suatu serikat dagang atau, umumnya, setiap orang dengan suatu kepentingan terhadap keselamatan kapal, termasuk kepentingan terhadap keselamatan atau bahaya kesehatan terhadap awak kapal di kapal.

(e) *a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).*

2. *Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.*
3. *In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.*

4. Bilamana, setelah pemeriksaan lebih terperinci, kondisi kerja dan kehidupan di atas kapal ditemukan tidak mematuhi persyaratan Konvensi ini, pejabat yang berwenang wajib segera membawa defisiensi menjadi perhatian nakhoda kapal, dengan mensyaratkan tenggat waktu untuk perbaikannya. Dalam hal defisiensi tersebut dianggap oleh pejabat yang berwenang sebagai signifikan, atau bilamana defisiensi tersebut berkaitan dengan keluhan yang dibuat sesuai dengan ayat 3 Standar ini, pejabat yang berwenang wajib membawa defisiensi tersebut kepada organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang sesuai di negara di mana pemeriksaan dilaksanakan, dan dapat:

- (a) memberitahukan perwakilan Negara bendera;
- (b) memberikan kepada otoritas berwenang di pelabuhan kunjungan berikutnya informasi yang relevan.

5. Negara Anggota di mana pemeriksaan dilaksanakan harus mempunyai hak untuk mengirimkan salinan laporan pejabat, yang harus disertai dengan jawaban yang diterima dari otoritas yang kompeten di Negara bendera dalam tenggat waktu yang sudah ditetapkan, kepada Direktur Jenderal Kantor Perburuhan Internasional dengan maksud tindakan tersebut dianggap sesuai dan cepat dalam rangka memastikan bahwa catatan tentang informasi itu disimpan dan menjadi perhatian pihak-pihak yang mungkin tertarik dalam membantu prosedur perbaikan yang relevan.

6. Bilamana, mengikuti sebuah pemeriksaan lebih terperinci oleh seorang pejabat berwenang, kapal ditemukan tidak mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini, dan:

4. *Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:*

- (a) notify a representative of the flag State;*
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.*

5. *The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.*

6. *Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:*

- (a) kondisi di atas kapal jelas-jelas berbahaya bagi keselamatan, kesehatan atau keamanan awak kapal; atau
- (b) ketidaksesuaian mengakibatkan sebuah pelanggaran serius atau pelanggaran berulang terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para awak kapal),
- (c) pejabat yang berwenang wajib mengambil langkah-langkah untuk memastikan bahwa kapal tersebut tidak berlayar hingga setiap ketidaksesuaian yang jatuh dalam lingkup sub paragraf (a) atau (b) ayat ini diperbaiki, atau hingga pejabat yang berwenang telah menyetujui rencana aksi untuk memperbaiki ketidaksesuaian dan menyetujui bahwa rencana ini akan diterapkan secara cepat. Apabila kapal dicegah untuk berlayar, pejabat yang berwenang harus segera memberitahukan negara bendera yang bersangkutan dan mengundang perwakilan negara bendera untuk hadir, apabila memungkinkan, meminta negara bendera untuk menjawab dalam jangka waktu yang ditentukan. Pejabat yang berwenang juga harus segera menginformasikan kepada organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal yang sesuai di negara pelabuhan di mana pemeriksaan dilakukan.
7. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa pejabat yang berwenang telah diberikan pedoman, seperti ditunjukkan dalam Bagian B Kaidah ini, menyangkut keadaan-keadaan yang membenarkan penahanan sebuah kapal di bawah ayat 6 Standar ini.
- (a) *the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or*
- (b) *the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);*
- (c) *the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.*
7. *Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.*

- 8 Ketika menerapkan tanggung jawab mereka di bawah Standar ini, setiap Negara Anggota wajib melakukan semua upaya yang dimungkinkan untuk mencegah penahanan atau penangguhan sebuah kapal secara tidak wajar. Bila sebuah kapal ditahan atau ditangguhkan secara tidak semestinya, kompensasi wajib dibayarkan atas setiap kehilangan atau kerusakan yang diderita. Beban bukti dalam semua kasus harus terletak pada pihak pelapor.

Pedoman

Pedoman B5.2.1 – Pengawasan di pelabuhan

1. Otoritas berwenang harus mengembangkan sebuah kebijakan pemeriksaan bagi pejabat berwenang yang melaksanakan pengawasan di bawah Peraturan 5.2.1. Sasaran kebijakan itu haruslah untuk memastikan konsistensi dan sebaliknya membimbing aktivitas-aktivitas pemeriksaan dan penegakkan yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak awak kapal). Salinan-salinan kebijakan ini harus diberikan kepada semua pejabat berwenang dan harus tersedia bagi publik dan para pemilik kapal serta awak kapal.
2. Ketika mengembangkan suatu kebijakan yang menyangkut keadaan yang menyebabkan penahanan kapal di bawah ayat 6 Standar A5.2.1, otoritas berwenang harus mempertimbangkan, mengacu pada Standar A5.2.1, ayat 6(b), keseriusan pelanggaran dapat diakibatkan karena sifat defisiensi tersebut. Ini pada khususnya relevan pada kasus pelanggaran hak dan prinsip

8. *When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.*

Guideline

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. *The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.*
2. *When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of*

dasar atau hak-hak kerja dan sosial para awak kapal di bawah Pasal III dan IV Konvensi ini. Mempekerjakan seseorang di bawah umur, misalnya, harus dianggap sebagai pelanggaran serius kendati hanya ada seseorang seperti itu di atas kapal. Pada kasus-kasus lain, jumlah berbagai defisiensi yang ditemukan selama pemeriksaan khusus harus dipertimbangkan, misalnya, beberapa contoh defisiensi yang berkaitan dengan akomodasi atau makanan dan katering yang tidak mengancam keselamatan atau kesehatan bisa jadi diperlukan sebelum mereka dianggap sebagai pelanggaran serius.

3. Negara Anggota harus saling bekerjasama hingga tingkatan maksimum yang dimungkinkan dalam mengadopsi pedoman-pedoman yang disetujui secara internasional tentang kebijakan pemeriksaan, terutama yang berkaitan dengan keadaan yang menyebabkan penahanan kapal.

Peraturan

Peraturan 5.2.2 – Prosedur Penanganan Keluhan Awak kapal di Darat

Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal di kapal yang singgah di pelabuhan dalam wilayah Negara Anggota tersebut yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi (termasuk hak para awak kapal) mempunyai hak melaporkan keluhan tersebut untuk mendapatkan perbaikan secara segera dan praktis.

fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. *Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.*

Regulation

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standar

Standar A5.2.2 – Prosedur Penanganan Keluhan Awak kapal di Darat

1. Keluhan awak kapal yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi (termasuk hak para awak kapal) bisa dilaporkan kepada pejabat yang berwenang di pelabuhan singgah. Dalam kasus ini, pejabat yang berwenang harus melakukan penyelidikan awal.
2. Bilamana perlu, berdasarkan sifat keluhannya, penyelidikan awal harus mencakup pertimbangan apakah prosedur keluhan di atas kapal menurut Peraturan 5.1.5 telah dipelajari. Pejabat yang berwenang juga boleh melakukan pemeriksaan yang lebih terperinci sesuai dengan Standar A5.2.1.
3. Pejabat yang berwenang wajib, jika perlu, mengupayakan penyelesaian keluhan pada tingkat kapal.
4. Dalam hal penyelidikan atau pemeriksaan menurut Standar ini mengungkapkan adanya ketidakpatuhan yang termasuk dalam lingkup ayat 6 Standar A5.2.1, ketentuan-ketentuan paragraf itu harus diterapkan.
5. Apabila ketentuan-ketentuan ayat 4 Standar ini tidak berlaku, dan keluhan belum terselesaikan pada tingkat kapal, pejabat yang berwenang harus segera memberitahukan negara bendera, mencari saran dan rencana aksi untuk perbaikan dalam jangka waktu yang telah ditetapkan.
6. Apabila keluhan tersebut belum terselesaikan setelah diambil tindakan menurut ayat 5 Standar ini, negara pelabuhan harus menyampaikan salinan laporan pejabat yang berwenang

Standard

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. *A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.*
2. *Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.*
3. *The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.*
4. *In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.*
5. *Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.*
6. *Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report*

kepada Direktur Jenderal. Laporan tersebut harus disertai dengan jawaban, yang diterima sesuai jangka waktu yang telah ditentukan, dari otoritas berwenang di negara bendera. Organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal di negara pelabuhan harus diinformasikan. Sebagai tambahan, statistik dan informasi berkenaan dengan keluhan yang telah diselesaikan harus secara reguler diserahkan negara pelabuhan kepada Direktur Jenderal. Kedua penyerahan tersebut diberikan berdasarkan tindakan yang dianggap memadai dan praktis, agar catatan mengenai informasi tersebut disimpan dan disampaikan untuk menjadi perhatian para pihak terkait, termasuk organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal, yang mungkin tertarik untuk membantu prosedur penuntutan balik yang relevan.

- Langkah-langkah tepat harus diambil untuk melindungi kerahasiaan keluhan-keluhan yang dibuat oleh para awak kapal.

Pedoman

Pedoman B5.2.2 – Prosedur Penanganan Keluhan Awak kapal di Darat

- Bilamana sebuah keluhan yang disebutkan dalam Standar A5.2.2 ditangani oleh pejabat yang berwenang, pejabat tersebut pertama harus memeriksa apakah keluhan itu merupakan keluhan umum yang menyangkut semua awak kapal di atas kapal itu, atau hanya sebagian saja, atau apakah keluhannya berkaitan hanya dengan kasus individu para awak kapal bersangkutan.

to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

- Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.*

Guideline

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

- Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.*

2. Bila keluhan itu merupakan keluhan umum, harus dipertimbangkan untuk melakukan pemeriksaan yang lebih terinci sesuai dengan Standar A5.2.1.
3. Bila keluhan tersebut berkaitan dengan kasus individu, pemeriksaan hasil prosedur penanganan keluhan di atas kapal untuk penyelesaiannya harus dilakukan. Bila prosedur tersebut belum dilakukan, pejabat yang berwenang harus menyarankan agar pembuat keluhan dapat memanfaatkan prosedur yang tersedia. Harus ada alasan yang kuat bila mempertimbangkan suatu keluhan sebelum prosedur keluhan di kapal dipelajari. Ini akan mencakup ketidakmemadaiannya, atau keterlambatan dalam prosedur internal atau orang yang menyampaikan keluhan takut akan pembalasan karena menyampaikan keluhan.
4. Dalam setiap investigasi keluhan, pejabat yang berwenang harus memberikan kesempatan yang layak kepada nakhoda, pemilik kapal dan orang lain yang terlibat di dalam keluhan untuk memberikan pandangan mereka.
5. Dalam hal Negara bendera memperlihatkan, sebagai respons terhadap pemberitahuan oleh negara pelabuhan sesuai dengan ayat 5 Standard A5.2.2, bahwa akan akan menangani hal ini, dan memiliki prosedur yang efektif untuk hal ini dan telah menyerahkan rencana aksi yang dapat diterima, pejabat yang berwenang dapat menghentikan keterlibatannya dalam menangani keluhan itu.

2. *If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.*
3. *If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.*
4. *In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.*
5. *In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.*

Peraturan

Peraturan 5.3 – Tanggung jawab Pemasok Tenaga Kerja

Tujuan: untuk memastikan bahwa setiap Negara Anggota menjalankan tanggung jawabnya di bawah Konvensi ini sehubungan dengan perekrutan dan penempatan para awak kapal dan perlindungan sosial para awak kapalnya.

1. Tanpa prasangka terhadap prinsip tanggung jawab setiap Negara Anggota atas kondisi kerja dan kehidupan awak kapal pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya, Negara Anggota juga mempunyai tanggung jawab untuk memastikan penerapan ketentuan-ketentuan Konvensi ini yang menyangkut perekrutan dan penempatan awak kapal dan juga perlindungan jaminan sosial awak kapal yang merupakan warga negaranya atau penduduk tetapnya atau sebaliknya berdomisili di wilayahnya, sejauh tanggung jawab tersebut ditetapkan dalam Konvensi ini.
2. Ketentuan-ketentuan terperinci untuk penerapan ayat 1 Peraturan ini tertuang dalam Kaidah.
3. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan sistem pemeriksaan dan pemantauan yang efektif untuk menegakkan tanggung jawab pemasok tenaga kerja di negara tersebut di bawah Konvensi ini.
4. Informasi tentang sistem yang disebutkan dalam ayat 3 Peraturan ini, termasuk metode yang digunakan untuk menilai efektivitasnya, harus disertakan di dalam laporan Negara Anggota berdasarkan Pasal 22 Konstitusi.

Regulation

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: to ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers.

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.
2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.
3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.
4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standar

Standar A5.3 – Tanggung jawab Pemasok Tenaga Kerja

Setiap Negara Anggota harus menegakkan ketentuan-ketentuan Konvensi ini yang diberlakukan terhadap layanan pengoperasian dan praktik perekrutan serta penempatan awak kapal yang berada di wilayah negara tersebut melalui sebuah sistem pemeriksaan dan pengawasan dan peristiwa-peristiwa hukum atas pelanggaran pemberian lisensi dan ketentuan-ketentuan operasional lain yang ditetapkan dalam Standar A1.4.

Pedoman

Pedoman B5.3 – Tanggung jawab Pemasok Tenaga Kerja

Layanan perekrutan dan penempatan awak kapal swasta yang didirikan dalam wilayah Negara Anggota dan melaksanakan layanan pengadaan awak kapal bagi pemilik kapal, di manapun lokasinya, harus disyaratkan memikul kewajiban untuk memastikan pemenuhan kewajiban pemilik kapal secara memadai menyangkut perjanjian kerja dengan para awak kapal.

Standard

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.



Lampiran



Annexes

Lampiran A5-I

Kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal harus diperiksa dan disetujui oleh Negara Bendera sebelum mengesahkan kapal sebagaimana merujuk Standar A5.1.3, ayat 1:

Usia minimum

Sertifikasi medis

Kualifikasi Awak Kapal

Perjanjian kerja awak kapal

Penggunaan layanan rekrutmen dan penempatan swasta berlisensi atau bersertifikat

Jam kerja atau istirahat

Tingkat pengawakan kapal

Akomodasi

Fasilitas rekreasi di kapal

Makanan dan katering

Kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan

Perawatan medis di kapal

Prosedur keluhan di kapal

Pembayaran upah

Appendix A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

Lampiran A5-II

Sertifikat ketenagakerjaan maritim

(Catatan: Sertifikat ini harus memiliki
Deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim terlampir)

Lampiran A5-II

Dikeluarkan berdasarkan Ketentuan Pasal V dan Judul 5 dari MLC 2006

(selanjutnya disebut sebagai “Konvensi”)
di bawah kewenangan Pemerintah:

.....

(penunjukan penuh dari Negara Berbendera yang berlayar)

oleh

(penunjukan dan alamat lengkap dari otoritas berwenang atau organisasi yang diakui berwenang
berdasarkan ketentuan Konvensi)

Keterangan kapal

Nama kapal

Nomor atau huruf khas.....

Pelabuhan yang terdaftar.....

Tanggal yang terdaftar.....

Gross Tonnage¹.....

Nomor IMO

Jenis kapal

Nama dan alamat pemilik kapal ².....

.....

.....

- 1 untuk kapal yang tercakup dalam skema sementara pengukuran tonase sebagaimana ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional, *gross tonnage* kapal adalah yang dimuat dalam kolom CATATAN pada Sertifikat Tonase Internasional (1969). Lihat Pasal II (1) (c) dari Konvensi.
- 2 pemilik kapal adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau *bareboat charterer* yang dianggap bertanggungjawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dianggap bertanggungjawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik. Lihat Pasal II (1) (j) dari Konvensi.

Appendix A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Appendix A5-II

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the

(referred to below as “the Convention”)

under the authority of the Government of

.....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Date of registry

Gross tonnage¹

IMO number

Type of ship

Name and address of the shipowner²

.....

.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Lampiran A5-II

Hal ini untuk menyatakan:

1. Bahwa kapal ini telah diperiksa dan diverifikasi sesuai dengan persyaratan Konvensi, dan ketentuan-ketentuan Deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim terlampir.
2. Bahwa pekerjaan dan kondisi kehidupan para awak kapal ditentukan dalam Lampiran A5-I Konvensi yang ditemukan sesuai dengan yang disebutkan di atas mengenai persyaratan nasional pelaksanaan Konvensi oleh negara. Persyaratan nasional telah diringkas dalam Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja, Bagian I.

Sertifikat ini berlaku sampai..... tunduk pada pengawasan sesuai dengan Standar A5.1.3 dan A5.1.4 Konvensi.

Sertifikat ini berlaku hanya ketika Deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim ditetapkan di....
..... pada.....dilampirkan.

Tanggal selesainya pemeriksaan berdasarkan Sertifikat adalah.....
di..... pada.....

Tanda tangan dari pejabat berwenang menerbitkan Sertifikat

(Meterai atau stempel oleh otoritas yang berwenang, yang sesuai)

Dukungan untuk pemeriksaan menengah wajib dan, jika diperlukan, setiap pemeriksaan tambahan

Hal ini untuk menyatakan bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Standar A5.1.3 dan A5.1.4 Konvensi dan bahwa pekerjaan dan kondisi kehidupan awak kapal ditentukan dalam Lampiran A5-I Konvensi sesuai dengan persyaratan nasional pelaksanaan Konvensi oleh negara.

Pengawasan Menengah :

(dilengkapi antara tanggal kedua dan ketiga)

Ditandatangani

(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat

Tanggal

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Appendix A5-II

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Pengawasan Menengah :

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Dukungan tambahan (jika diperlukan)

Hal ini untuk menyatakan bahwa kapal sebagai subjek pemeriksaan tambahan untuk tujuan memverifikasi bahwa kapal selanjutnya patuh dengan persyaratan nasional pelaksanaan Konvensi, seperti yang dipersyaratkan oleh Standar A3.1, ayat 3, Konvensi (pendaftaran ulang atau perubahan substansial dari akomodasi) atau untuk alasan lain.

Pemeriksaan tambahan:

(jika dibutuhkan)

Ditandatangani

(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat

Tanggal

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Pemeriksaan tambahan:

(jika dibutuhkan)

Ditandatangani

(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat

Tanggal

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Pemeriksaan tambahan:

(jika dibutuhkan)

Ditandatangani

(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat

Tanggal

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

*Additional inspection:**(if required)**Signed**(Signature of authorized official)**Place**Date**(Seal or stamp of the authority, as appropriate)**Additional inspection:**(if required)**Signed**(Signature of authorized official)**Place**Date**(Seal or stamp of the authority, as appropriate)**Additional inspection:**(if required)**Signed**(Signature of authorized official)**Place**Date**(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

Lampiran A5-II

MLC 2006

Deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim – Bagian I

(Catatan: Deklarasi ini harus dilampirkan di kapal untuk Sertifikat ketenagakerjaan maritim)

Dikeluarkan di bawah otoritas:..... (masukkan nama otoritas berwenang
sebagaimana dimaksud dalam Pasal II, ayat 1 (a), Konvensi)

Sehubungan dengan ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006, yang selanjutnya merujuk pada kapal:

Nama kapal	No. IMO	Tonase

Adalah dijaga sesuai dengan Standar A5.1.3 Konvensi.

Pernyataan yang ditandatangani, atas nama otoritas berwenang tersebut di atas, bahwa:

- (a) ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim sepenuhnya diwujudkan dalam persyaratan nasional disebut di bawah ini;
- (b) persyaratan nasional yang terkandung dalam ketentuan nasional dirujuk di bawah; penjelasan mengenai isi dari ketentuan-ketentuan yang disediakan bilamana diperlukan;
- (c) rincian dari setiap substansi yang setara di bawah Pasal VI, ayat 3 dan 4, disediakan <di bawah persyaratan kebutuhan nasional sesuai yang tercantum di bawah> <di bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini> (*mencoret pernyataan yang tidak berlaku*);
- (d) setiap pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang sesuai dengan Judul 3 secara jelas ditunjukkan pada bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini; dan
- (e) setiap jenis kapal dengan persyaratan khusus di bawah undang-undang nasional juga dirujuk di bawah persyaratan yang bersangkutan.

Lampiran A5-II

MLC 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

((Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate))

Issued under the authority of: (insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

<i>Name of ship</i>	<i>IMO number</i>	<i>Gross tonnage</i>

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;*
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;*
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);*
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and*
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.*

1. Usia minimum (Peraturan 1.1)
2. Sertifikasi medis (Peraturan 1,2).....
3. Kualifikasi awak kapal (Peraturan 1,3).....
4. Perjanjian kerja awak kapal (Peraturan 2.1).....
5. Penggunaan tenaga kerja swasta berlisensi atau bersertifikat atau diatur oleh jasa perekrutan dan penempatan (Peraturan 1,4).....
6. Waktu kerja atau waktu istirahat (Peraturan 2.3).....
7. Tingkat Pengawakan untuk kapal (Peraturan 2,7).....
8. Akomodasi (Peraturan 3.1).....
9. Fasilitas rekreasi di atas kapal (Peraturan 3.1).....
10. Makanan dan katering (Peraturan 3.2).....
11. Kesehatan dan keselamatan dan pencegahan kecelakaan (Peraturan 4.3).....
12. Perawatan medis di atas kapal (Peraturan 4.1).....
13. Prosedur keluhan di atas kapal (Peraturan 5.1.5).....
14. Pembayaran upah (Peraturan 2.2).....

Nama:

Judul:

Tanda tangan:

Tempat:

Tanggal:

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Ketentuan yang setara

(Catatan: pernyataan mogok yang tidak berlaku)

Ketentuan yang setara berikut, sebagaimana dirujuk Pasal VI, ayat (3) dan (4), Konvensi, kecuali dinyatakan di atas, telah dicatat *(menjelaskan gambaran jika berlaku)*:

.....
.....

Tidak ada kesetaraan yang telah diberikan.

1. Minimum age (Regulation 1.1)
2. Medical certification (Regulation 1.2)
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
8. Accommodation (Regulation 3.1)
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
10. Food and catering (Regulation 3.2)
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
12. On-board medical care (Regulation 4.1)
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):

.....

No equivalency has been granted.

Nama:

Judul:

Tanda tangan:

Tempat:

Tanggal:

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Pengecualian

(Catatan: pernyataan mogok yang tidak berlaku)

Berikut pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang sebagaimana ditetapkan dalam Judul 3 Konvensi:

.....
.....

Tidak ada pengecualian yang telah diberikan.

Nama:

Judul:

Tanda tangan:

Tempat:

Tanggal:

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):

.....

.....

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim- Bagian II

Langkah-langkah yang diadopsi untuk memastikan kepatuhan yang sedang berlangsung antara pengawasan

Langkah-langkah berikut telah disusun oleh pemilik kapal, yang disebutkan dalam Sertifikat ketenagakerjaan maritim yang Deklarasi nya dilampirkan, untuk memastikan kepatuhan yang berkelanjutan antara pengawasan:

(Pernyataan di bawah ini menggambarkan langkah-langkah yang disusun untuk memastikan kepatuhan masing-masing item dalam Bagian I)

- | | | |
|-------|---|--------------------------|
| 1. | Usia minimum (Peraturan 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 2. | Sertifikat medis (Peraturan 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 3. | Kualifikasi awak kapal (Peraturan 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 4. | Perjanjian kerja awak kapal (Peraturan 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 5. | Penggunaan tenaga kerja swasta berlisensi atau bersertifikat atau diatur jasa perekrutan dan penempatan (Peraturan 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 6. | Waktu kerja dan waktu istirahat (Peraturan 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 7. | Tingkat pengawakan pada kapal (Peraturan 2,7) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 8. | Akomodasi (Peraturan 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 9. | Fasilitas rekreasi di atas kapal (Peraturan 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 10. | Makanan dan katering (Peraturan 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 11. | Kesehatan dan pencegahan keselamatan dan kecelakaan (Peraturan 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 12. | Perawatan medis di kapal (Peraturan 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 13. | Prosedur keluhan di kapal (Peraturan 5.1.5) | <input type="checkbox"/> |
| | | |
| 14. | Pembayaran upah (Peraturan 2.2) | <input type="checkbox"/> |
| | | |

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the

Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)
.....
2. Medical certification (Regulation 1.2)
.....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
.....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
.....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
.....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
.....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
.....
8. Accommodation (Regulation 3.1)
.....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
.....
10. Food and catering (Regulation 3.2)
.....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
.....
12. On-board medical care (Regulation 4.1)
.....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
.....
14. Payment of wages (Regulation 2.2)
.....

Dengan ini menyatakan bahwa langkah-langkah di atas telah disusun untuk memastikan kepatuhan berkelanjutan, antara pengawasan, dengan persyaratan yang tercantum dalam Bagian I.

Nama dari pemilik kapal:¹.....

.....

Alamat perusahaan:.....

.....

Nama dari penandatanganan resmi:.....

.....

Judul:.....

Tanda tangan dari otoritas berwenang:

.....

Tanggal:.....

(Meterai atau stempel dari pemilik kapal¹)

Langkah-langkah di atas telah dikaji oleh (*cantumkan nama dari otoritas berwenang atau sepatutnya diakui organisasi*) dan, setelah pemeriksaan kapal, setelah ditetapkan memenuhi tujuan yang merujuk pada Standar A5.1.3, ayat 10 (b), sesuai dengan langkah-langkah untuk memastikan kepatuhan awal dan berkelanjutan dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Bagian I dari Deklarasi ini.

Nama:.....

Judul:.....

1 pemilik kapal adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau bareboat charterer yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dianggap bertanggung jawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik. Lihat Pasal II (1) (j) dari Konvensi.

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:¹.....

.....

Company address:.....

.....

Name of the authorized signatory:.....

.....

Title:.....

Signature of the authorized signatory:

.....

Date:.....

(Stamp or seal of the shipowner¹)

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:.....

Title:.....

1 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Sertifikat Tenaga Kerja Maritim Sementara

Ditetapkan berdasarkan ketentuan Pasal V dan Judul 5 dari MLC 2006

(selanjutnya disebut sebagai “Konvensi”)

di bawah kewenangan Pemerintah:

.....
(penunjukan penuh dari Negara Berbendera yang berlayar)

oleh

(penunjukan dan alamat lengkap dari otoritas berwenang atau organisasi yang diakui berwenang berdasarkan ketentuan Konvensi)

Keterangan kapal

Nama kapal

Nomor atau huruf khas

Pelabuhan yang terdaftar

Tanggal yang terdaftar

Gross Tonnage

Nomor IMO

Jenis kapal

Nama dan alamat pemilik kapal²

.....

.....

1 untuk kapal yang tercakup dalam skema sementara pengukuran tonase sebagaimana ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional, gross tonnage kapal adalah yang dimuat dalam kolom CATATAN pada Sertifikat Tonase Internasional (1969). Lihat Pasal II (1) (c) dari Konvensi.

2 pemilik kapal adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau bareboat charterer yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dianggap bertanggung jawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik. Lihat Pasal II (1) (j) dari Konvensi.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006

(referred to below as “the Convention”)

under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Date of registry

Gross Tonnage

IMO Number.....

Type of ship

Name and address of the shipowner²

.....

.....

1 For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.
2 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Hal ini untuk menyatakan, untuk keperluan Standard A5.1.3, ayat 7, Konvensi, bahwa:

- (a) kapal ini telah diperiksa, sejauh wajar dan praktis, untuk hal-hal yang tercantum dalam Lampiran A5-I Konvensi, dengan verifikasi perhitungan item (b), (c) dan (d) di bawah ini;
- (b) pemilik kapal telah menunjukkan kepada otoritas berwenang atau diakui organisasi bahwa kapal memiliki prosedur yang memadai dalam mematuhi Konvensi;
- (c) Master adalah terbiasa dengan persyaratan Konvensi dan bertanggung jawab untuk pelaksanaannya; dan
- (d) informasi yang relevan telah disampaikan kepada otoritas berwenang atau recognized organization menghasilkan Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim.

Sertifikat ini berlaku hingga..... tunduk pada pengawasan sesuai dengan Standar A5.1.3 dan A5.1.4.

Tanggal penyelesaian pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam (a) di atas

Di tetapkan di pada

Tanda tangan dari otoritas berwenang

Yang menetapkan sertifikat sementara

(Meterai atau stempel yang ditetapkan oleh otoritas, yang sesuai)

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was

Issued at on

Signature of the duly authorized official

issuing the interim certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

LAMPIRAN A5-III

Area umum yang menjadi subyek pemeriksaan terperinci oleh pejabat berwenang di pelabuhan negara anggota yang melaksanakan pemeriksaan Negara Pelabuhan sesuai dengan Standar A5.2.1:

Usia Minimum

Kualifikasi pelaut

Perjanjian kerja pelaut

Penggunaan layanan rekrutmen dan penempatan swasta berlisensi atau bersertifikat atau diatur

Jam kerja atau istirahat

Tingkat pengawakan kapal

Akomodasi

Fasilitas rekreasi di kapal

Makanan dan katering

Kesehatan dan keselamatan dan pencegahan kecelakaan

Perawatan medis di kapal

Prosedur keluhan di kapal

Pembayaran upah

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

LAMPIRAN B5-I

CONTOH A DEKLARASI NASIONAL

Lihat Pedoman B5.1.3, ayat 5

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006

Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim- Bagian I

(Catatan: Deklarasi ini harus dilampirkan pada Sertifikat Tenaga Kerja Maritim di kapal)

Ditempatkan di bawah otoritas: **KementerianTransportasi Maritim xxxxxx**

Sehubungan dengan ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006, kapal merujuk pada acuan berikut:

Nama kapal	No. IMO	Tonase
M.S. EXAMPLE	12345	1000

Ditegakkan sesuaidengan Standar A5.1.3 Konvensi.

Yang bertanda tangan menyatakan, atas nama otoritas berwenang tersebut di atas, bahwa:

- (a) Ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim sepenuhnya diwujudkan dalam persyaratan nasional tersebut di bawah ini;
- (b) Persyaratan nasional yang terkandung dalam ketentuan nasional merujuk pada ketentuan di bawah ini; penjelasan mengenai isi dari ketentuan-ketentuan yang disediakan bila mana diperlukan;
- (c) rinci dari setiap substansi yang setara dalam Pasal VI, ayat 3 dan 4, disediakan < di bawah kebutuhan nasional yang sesuai tercantum >< di bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini > (mencoret pernyataan yang tidak berlaku);
- (d) setiap pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang sesuai dengan Judul 3 jelas ditunjukkan pada bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini; dan
- (e) setiap kapal – jenis persyaratan khusus di bawah peraturan perundang-undangan nasional juga merujuk pada persyaratan yang bersangkutan.

APPENDIX B5-I

EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Usia minimum (Peraturan 1.1)

UU Pelayaran, No. 123 Tahun 1905, sebagaimana telah diubah (“UU”), Bab X; Peraturan Pengiriman (“Peraturan”) 2006, Peraturan 1111-1222.

Usia minimum yang dimaksud dalam Konvensi.

“Malam” berarti 09:00-06:00 kecuali Kementerian Transportasi Maritim (“Kementerian”) menyetujui dengan periode yang berbeda.

Contoh pekerjaan berbahaya dibatasi untuk yang berumur 18 tahun atau lebih yang tercantum dalam Jadwal A. Dalam kasus kapal kargo, tidak ada yang di bawah umur 18 dapat bekerja di area yang ditandai pada kapal (dilampirkan pada Deklarasi ini) sebagai “daerah berbahaya”

2. Sertifikasi Medik (Peraturan 1,2)

Hukum, Bab XI; Peraturan, Aturan 1223-1233.

Sertifikat medis harus memenuhi persyaratan STCW, mana yang berlaku; dalam kasus lain, persyaratan STCW diterapkan dengan penyesuaian yang diperlukan. Optik yang memenuhi syarat pada daftar yang disetujui oleh Kementerian yang dapat mengeluarkan sertifikat tentang penglihatan.

Pemeriksaan medis mengikuti Pedoman ILO / WHO sebagaimana dirujuk pada Pedoman B1.2.1.

.....
.....

1. *Minimum age (Regulation 1.1)*

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended (“Law”), Chapter X; Shipping Regulations (“Regulations”), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

“Night” means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport (“Ministry”) approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship’s plan (to be attached to this Declaration) as “hazardous area”.

2. *Medical certification (Regulation 1.2)*

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....
.....

Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim - Bagian II

Langkah-langkah yang diadopsi untuk memastikan kepatuhan

Yang sedang berlangsung antara pengawasan

Langkah-langkah berikut telah disusun oleh pemilik kapal, yang disebutkan dalam Sertifikat Tenaga Kerja Maritim dimana Deklarasi ini dilampirkan, untuk memastikan kepatuhan yang sedang berlangsung antara pengawasan:

(Pernyataan di bawah ini menggambarkan langkah-langkah yang memastikan kepatuhan masing-masing item di Bagian I)

1. Usia minimum (Peraturan 1,1)

Tanggal lahir setiap awak kapal dicatat namanya pada daftar kru. Daftar ini diperiksa pada awal setiap perjalanan oleh Master atau petugas yang bekerja atas namanya (“petugas yang berwenang”), yang mencatat tanggal verifikasi tersebut.

Setiap awak kapal yang berusia di bawah 18 tahun, pada saat perjanjian, catatan melarang awak kapal baik laki-laki atau perempuan dari melakukan kerja malam atau kerja khusus yang terdaftar sebagai pekerjaan yang berbahaya (lihat Bagian I, Bab 1, di atas) dan pekerjaan berbahaya lainnya, dan mewajibkan awak kapal baik laki-laki / perempuan untuk berkonsultasi dengan petugas yang kompeten dalam hal keraguan. Salinan catatan, dengan tandatangan awak kapal di bawah “menerima dan membaca”, dan tanggal penandatanganan, disimpan oleh petugas yang berwenang.

2. Sertifikasi Medis (Peraturan 1,2)

Sertifikat medis disimpan kerahasiaannya oleh petugas yang berwenang, bersama-sama dengan daftar, disiapkan di bawah tanggungjawab petugas yang berwenang dan menyatakan untuk setiap awak kapal di kapal: fungsi awak kapal tersebut, tanggal sertifikat saat medis (s) dan status kesehatan yang tercantum pada sertifikat yang bersangkutan. Dalam setiap kasus yang mungkin keraguan apakah awak kapal secara medis cocok untuk fungsi atau fungsi tertentu, petugas yang berwenang setelah berkonsultasi dengan dokter pelaut atau praktisi yang berkualitas lain dan mencatat ringkasan kesimpulan praktisi, serta nama dan nomor telepon praktisi dan tanggal konsultasi.

.....

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance
between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. *Minimum age (Regulation 1.1)*

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list. The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf (“competent officer”), who records the date of such verification. Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer’s signature under “received and read”, and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. *Medical certification (Regulation 1.2)*

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer’s responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned. In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer’s doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner’s conclusions, as well as the practitioner’s name and telephone number and the date of the consultation.

.....