

# BULETIN

# PELAUT



INTERNATIONAL  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION

## KEMENANGAN UNTUK PELAUT

DALAM EDISI INI:

**75 TAHUN KAMPANYE BENDERA KEMUDAHAN (FOC)  
MENDUKUNG PELAUT UKRAINA**

**12 HALAMAN PANDUAN YANG DAPAT DILEPAS UNTUK  
MENDAPATKAN BANTUAN**

Bahasa Indonesia no. 37/2023



## 2 DAFTAR ISI



- 4 CAPAIAN TERKAIT FOC 2022**
- 5 75 TAHUN KAMPANYE FOC**
- 10 PENELANTARAN**
- 11 KEHIDUPAN DI GARIS DEPAN**
- 16 SOROTAN SERIKAT UKRAINA**
- 17 DAMPAK COVID**
- 18 KESEHATAN DAN KESEJAHTERAAN**

**DIREKTORI YANG DAPAT DILEPAS** 12 HALAMAN  
SARAN, INFORMASI DAN RINCIAN KONTAK

- 19 PROFIL: JACKIE DOE, DOWUL LIBERIA**
- 20 CABOTAGE**
- 21 DIRAMPOK DI LAUT DI AUSTRALIA**
- 22 SHIPBESURE DAN PENIPUAN**
- 24 PERKEMBANGAN INDUSTRI**
- 26 PROFIL FERI 27: INSPEKTORAT ITF**
- 27 PROFIL: INSPEKTORAT**
- 32 MENGATASI DISKRIMINASI GENDER**
- 33 YAYASAN PELAUT TRUST ITF**
- 34 BURUH B/M**
- 35 PELAUT PERIKANAN**
- 36 WEBSITE DAN MEDIA SOSIAL ITF**

Untuk melihat versi digital kami, pindai kode di bawah ini:



Federasi Pekerja Transportasi Internasional (ITF) adalah federasi serikat pekerja internasional dari serikat pekerja transportasi, yang mewakili lebih dari 18 juta pekerja transportasi dari 735 serikat pekerja yang berafiliasi di 153 negara, termasuk hampir satu juta pelaut dari 211 serikat pekerja yang berafiliasi. Ini memiliki delapan seksi industri: pelaut, pelaut perikanan, navigasi darat, buruh B/M, kereta api, transportasi jalan raya, penerbangan sipil dan layanan pariwisata. Ini mewakili pekerja transportasi di tingkat dunia dan mempromosikan kepentingan mereka melalui kampanye dan solidaritas global. ITF memiliki 125 inspektur dan kontak yang bekerja di pelabuhan di seluruh dunia.

BULETIN PELAUT ITF no.37/2023

Diterbitkan pada tahun 2023 oleh Federasi Pekerja Transportasi Internasional (ITF), 49/60 Borough Road, London SE11DR, Inggris Raya. Salinan selanjutnya dari Buletin Pelaut (diterbitkan dalam bahasa Inggris, Arab, Cina, Jerman, Indonesia, Jepang, Burma, Rusia, Spanyol dan Turki) disediakan oleh ITF melalui alamat di atas. Anda juga dapat mengunduh PDF di: [tinyurl.com/itfseafarers](https://tinyurl.com/itfseafarers)

Web: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) Email: [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk) Tel: +44 (20) 7403 2733 Fax: +44 (20) 7357 7871

Foto sampul: Elijah Jose Barrios



“Kami akan terus mengungkap penipu yang menargetkan pelaut pencari kerja, dan berbagi kesuksesan kami dalam mengungkap agen pengawakan yang tidak bermoral lainnya.”

Teman-teman,

Tahun ini telah dirusak oleh invasi Rusia ke Ukraina. MTWTU, yang mewakili pelaut Ukraina, berbagi dengan *buletin Pelaut* bagaimana hal ini memengaruhi anggotanya dan keluarga mereka. Dan kita juga belajar bagaimana Yayasan Pelaut Trust ITF membantu kadet Ukraina melanjutkan pelatihan mereka.

Edisi *buletin Pelaut* ini menandai ulang tahun ke-75 kampanye ITF melawan bendera kemudahan. Berkat upaya kami, sistem yang didiskreditkan ini telah menjadi agenda internasional. Kami telah menunjukkan apa arti FOC (bendera kemudahan) bagi pelaut, dan kami merayakan kemenangan-kemenangan yang diraih oleh para inspektur kami bagi pelaut, bekerja sama dengan serikat pekerja afiliasi kami.

Kami mendengar dari Organisasi Perburuhan Internasional bagaimana amandemen baru terhadap Konvensi Perburuhan Maritim akan memberikan perlindungan tambahan bagi pelaut setelah pandemi Covid.

Kami akan terus mengungkap penipu yang menargetkan pelaut pencari kerja, dan berbagi kesuksesan kami dalam mengungkap agen pengawakan yang tidak bermoral lainnya. Baca bagaimana website ShipBeSure kami akan memandu Anda dalam proses perekrutan dan membantu Anda tetap aman dari penipuan.

Kami menyoroti pemecatan tidak sah terhadap 786 pekerja feri di Inggris. Hal ini telah mengungkap biaya kemanusiaan akibat dumping sosial dan menciptakan kemarahan publik. Kami mencari upaya-upaya serikat pekerja untuk dapat mengakhiri persoalan ini di industri feri.

Satuan tugas baru yang terdiri dari ITF, afiliasi serikat maritimnya, pemilik kapal dan badan PBB telah mengidentifikasi bahwa sekitar 800.000 pelaut akan membutuhkan pelatihan tambahan pada pertengahan tahun 2030-an untuk mencapai industri pelayaran yang lebih hijau. Kami memeriksa perkembangan yang sangat penting ini.

Bagian 12 halaman panduan yang dapat dilepas dikemas dengan informasi penting tentang cara menghubungi inspektur ITF dan bagaimana mereka dapat membantu Anda, serta saran terkait kontrak dan hak-hak hukum Anda.

*Buletin pelaut* melihat dampak berkelanjutan bagi beberapa pelaut dari krisis Covid. Saat China mulai melonggarkan pembatasan Covid-nya, saya berharap pada tahun 2023 kita dapat melupakan yang terburuk dari pandemi. Sekali lagi, saya berterima kasih kepada semua pelaut dan pekerja transportasi lainnya yang membuat dunia terus bergerak ketika sebagian besar hidup kita terhenti.

Salam solidaritas.

**Stephen Cotton**  
general secretary ITF

## 4 BENDERA KEMUDAHAN

# Kampanye FOC (Bendera Kemudahan) ITF dalam angka

Sampai tanggal 4 April 2023

### INSPEKSI ITF

Jumlah kapal yang diinspeksi dibagi menjadi jumlah kapal tidak bermasalah dan yang bermasalah.



TOTAL JUMLAH INSPEKSI

# 8,714



**7,483**

DENGAN MASALAH



**1,231**

TANPA MASALAH

TOTAL GAJI TERTUNGGAK YANG SUDAH DIPULIHKAN



### 5 MASALAH TERTINGGI

berdasarkan jenis yang ditemukan selama inspeksi ITF



**1,941**

Pelanggaran Kontrak



**435**

Perjanjian



**1,549**

Gaji tertunggak



**914**

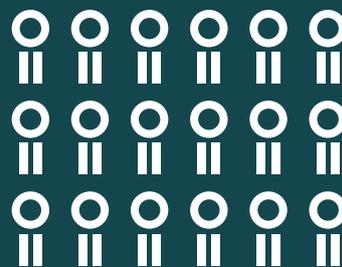
Ketidapatuhan terhadap Standar Internasional



**256**

Medis

### KAPAL DAN PELAUT YANG DILINDUNGI OLEH PERJANJIAN ITF



**280,687**

TOTAL JUMLAH PELAUT YANG DILINDUNGI



**13,260**

TOTAL JUMLAH PERJANJIAN

# 75 tahun berkampanye melawan bendera kemudahan

Foto: Karlo Immanuelle D. Garcia

Sudah 75 tahun sejak ITF memulai kampanye melawan momok bendera kemudahan (FOC) di industri pelayaran. Pada saat itu, ITF telah berupaya keras memasukkan masalah ini ke dalam agenda internasional dan inspektur serta serikat pekerja ITF telah berjuang tanpa lelah untuk mendapatkan upah dan kondisi yang layak bagi pelaut yang bekerja di kapal FOC. Koordinator inspektorat ITF **Steve Trowsdale** berbagi beberapa hal penting dan menjelaskan mengapa FOC terus ada.

## Mengapa FOC ada

Kapal bendera kemudahan (FOC) adalah kapal yang mengibarkan bendera negara selain negara pemilikinya.

Meski sering beroperasi di perairan internasional, kapal harus terdaftar di satu negara. Negara itu, yang disebut negara bendera, secara hukum bertanggung jawab untuk memastikan pemilik kapal memenuhi standar dasar tertentu terkait keselamatan dan kesejahteraan awak kapal.

Di ujung industri pelayaran yang kotor, pemilik kapal jauh lebih cenderung memusatkan perhatian pada keuntungan dibandingkan kesejahteraan pelaut yang dipekerjakan di kapal mereka. Daya tarik sistem FOC adalah sistem ini dapat menghemat uang mereka. Negara bendera asing akan menawarkan biaya pendaftaran yang murah dan pajak yang rendah atau tanpa pajak.

Menggunakan bendera kapal asing juga sebuah cara yang menjanjikan untuk menghindari peraturan ketenagakerjaan di negara pemilikinya, dan sehingga dapat menerapkan standar upah lebih murah dan kondisi yang lebih rendah untuk pelaut di kapal. Singkatnya, pemilik kapal yang menggunakan bendera yang demikian dapat secara efektif menjauhkan diri dari tanggung jawab moral dan keuangan mereka terhadap pelaut yang mereka pekerjakan.

Dan insentif uang inilah yang mendorong negara-negara yang tidak memiliki industri pelayaran sendiri untuk mendirikan pendaftaran (registri) kapal. Membuat mereka mudah untuk mendapatkan uang dari pemilik kapal. Jadi negara bendera asing menghasilkan uang tanpa bertanggung jawab terhadap kru kapal yang seharusnya menjadi tanggung jawab negara bendera asli. Register (negara tempat pendaftaran) tidak mendapatkan insentif untuk menegakkan undang-undang terkait standar keselamatan dan kesejahteraan yang ketat karena ini akan membebani uang pelanggan pemilik kapal mereka. Beberapa register ini memiliki standar keselamatan dan pelatihan yang buruk, dan tidak membatasi kewarganegaraan kru kapalnya.

Dalam sistem FOC yang buruk dan eksploitatif, ibarat polisi dibayar oleh penjahat.

## Dampak terhadap kesejahteraan kru kapal

Konvensi Perburuhan Maritim (MLC) dirancang untuk memastikan lapangan permainan yang sama sehingga kapal-kapal di seluruh dunia memenuhi standar yang sama terkait perlakuan terhadap pelaut.

Tapi ada celah serius yang memungkinkan sistem bendera kemudahan menjadi kendaraan untuk melepaskan tanggung jawab atas kesejahteraan pelaut. Pelaut terjebak di antara kepentingan yang berbeda, dengan setiap orang menempatkan mereka di urutan terakhir dalam daftar prioritas. Akibatnya, pelaut dieksploitasi, terkadang berminggu-minggu, terkadang berbulan-bulan, dan – terlalu sering – bahkan bertahun-tahun.

Bagi banyak pelaut yang teraniaya dan dieksploitasi, mengeluh atau mencari bantuan bisa jadi terlalu menakutkan.

Ini adalah pelanggaran paling umum yang terungkap melalui inspeksi ITF terhadap kapal FOC:

- upah yang sangat rendah
- kondisi di kapal yang buruk
- makanan dan air minum bersih yang tidak memadai
- bekerja lama tanpa istirahat yang cukup, menyebabkan stres dan kelelahan
- pembayaran terlambat atau bahkan tidak dibayar, terkadang selama berbulan-bulan
- kapal tidak aman
- praktik keselamatan yang buruk, yang menyebabkan kecelakaan serius dan kecil kemungkinan mendapatkan kompensasi jika tanpa bantuan
- kegagalan untuk bertindak atas tanggung jawab terhadap pelaut yang ditelantarkan
- pelaut tidak dapat mengakses fasilitas medis ketika mereka membutuhkannya



Negara asal awak kapal tidak dapat berbuat banyak untuk melindungi para pelaut ini karena peraturan yang berlaku di atas kapal seringkali merupakan peraturan negara pendaftaran kapal. Akibatnya, sebagian besar pelaut FOC bukan merupakan anggota serikat pekerja. Juga, karena kapal FOC tidak memiliki kewarganegaraan yang nyata, mereka berada di luar jangkauan serikat pekerja pelaut nasional mana pun. Jadi di situlah ITF masuk.



### Peran ITF dalam melindungi Anda

ITF memiliki pengaruh yang unik dan kuat terhadap upah dan kondisi pelaut yang bekerja di kapal FOC. Federasi ini menegosiasikan perjanjian ITF dengan para pemilik kapal, dan inspektornya mengawasi dan menegakkan perjanjian ini. Inspektur ITF juga menanggapi dan menyelidiki keluhan dan permintaan bantuan pelaut.

Inspektur ITF bekerja tanpa kenal lelah dengan serikat pelaut lokal untuk mempromosikan dan melindungi hak-hak pelaut di mana baik pemilik kapal maupun negara bendera tidak siap untuk memenuhi kewajiban mereka.

**Jika Anda memiliki masalah, hubungi serikat pekerja lokal atau inspektur ITF di negara tempat Anda berada atau negara yang dituju. Jika tidak ada serikat pekerja atau inspektur di sana, kirim email ke tim dukungan pelaut ITF di [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk).**

## Kekuatan kampanye FOC

Bendera Panama, didirikan pada tahun 1917, adalah bendera kemudahan pertama. Bendera ini segera menjadi daya tarik bagi perusahaan-perusahaan pelayaran besar untuk menggunakannya di kapal mereka di sana, termasuk Esso pada tahun 1935.

Menanggapi perkembangan yang mengkhawatirkan ini, ITF secara resmi meluncurkan kampanye FOC di kongres Oslo pada tahun 1948. Pada tahun yang sama, bendera Liberia didirikan, dan justru ada peningkatan tren ini. Pada tahun 2022, ada 42 pemegang bendera FOC (untuk daftar lengkapnya, buka <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>).

Kampanye ini merupakan tanggung jawab bersama dari serikat pelaut dan buruh B/M yang berafiliasi dengan ITF – dan kedua kelompok tersebut terwakili dalam badan pembuat keputusan kampanye, Komite Praktik Fair (FPC).

Elemen politik dari kampanye ITF ditujukan untuk menghilangkan sistem FOC. Untuk melakukan ini, ITF bekerja untuk mencapai penerimaan global bahwa harus ada hubungan yang langsung antara pemilik sebenarnya dari sebuah kapal dan bendera yang dilayarkan kapal tersebut, sesuai dengan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS).

Insentif keuangan yang ditawarkan oleh sistem FOC kepada pemilik kapal yang tidak bermoral ini membuat kampanye melawan FOC menjadi panjang dan sulit. Namun, ITF telah meningkatkan pemahaman yang jauh lebih luas tentang sistem FOC secara internasional dan memasukkannya ke dalam agenda pemerintah, badan-badan PBB seperti Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) dan Organisasi Maritim Internasional (IMO), dan industri maritim yang lebih luas.

**Kongres ITF di Oslo** menetapkan kampanye FOC dan menyerukan boikot internasional

**Kongres ITF di Stuttgart** menetapkan dana kesejahteraan

**Kongres ITF di Amsterdam** menuntut boikot internasional terhadap kapal berbendera Panama, Liberia, Honduras dan Kosta Rika

1948

1950

1952

1956

1958

**Bendera Liberia** didirikan

**Departemen Pelaut Khusus ITF** dibentuk

**50 kapal FOC** dilindungi oleh PKB serikat pekerja

**Tonase FOC** mencapai 9 juta ton

# 8 FITUR FOC

Sepanjang sistem ini masih ada, ITF akan terus berjuang untuk menegakkan upah minimum dan kondisi yang layak bagi pelaut yang bekerja di kapal FOC, terlepas dari kebangsaannya. ITF telah menjadi pemegang standar untuk membela para pelaut yang dieksploitasi dan dianiaya di seluruh dunia.

## Perjanjian ITF

ITF dan serikat pelaut afiliasinya membuat perjanjian ITF pertamanya pada tahun 1971.

Bentuk yang paling umum adalah perjanjian yang menjadi rujukan yang dinegosiasikan setiap dua tahun di Forum Perundingan Internasional (IBF) oleh ITF dan Kelompok Perundingan Bersama, yang terdiri dari asosiasi pemilik kapal tertentu. Perjanjian IBF ini hanya berlaku untuk pelaut di atas kapal yang dimiliki oleh perusahaan milik asosiasi tersebut, dan hanya dapat ditandatangani oleh serikat pekerja yang berafiliasi dengan ITF. Serikat pekerja menggunakannya untuk menegosiasikan perjanjian di tingkat nasional dengan perusahaan di negara mereka, dan terkadang perjanjian tingkat perusahaan.

Bentuk perjanjian kedua adalah perjanjian total biaya kru. Ini harus disetujui oleh ITF dan ditandatangani oleh pemilik kapal (bisa pemilik yang mendapatkan manfaat, operator atau pun manajemen kapal) dan serikat pekerja dari negara tempat pemilik yang mendapatkan manfaat berada, atau terkadang serikat pekerja di negara penyedia tenaga kerja. Hal ini memastikan bahwa perjanjian tersebut harus mempertimbangkan hukum dan kebiasaan nasional, dan bahwa kru kapal dapat bergabung dengan serikat pekerja nasional mereka.

**Perjanjian ITF secara hukum mengikat pengusaha pada Perjanjian Kerja Bersama (PKB), yang merinci semua syarat dan ketentuan awak kapal yang dipekerjakan di kapal. Ini juga memberikan perjanjian kerja laut (PKL) kepada masing-masing kru kapal, yang menjelaskan perincian tentang pelaut, pengusaha, kapal, dan syarat dan ketentuan PKB yang berlaku untuk anggota kru.**

Pada tahun 1952, 50 kapal FOC dilindungi oleh perjanjian serikat pekerja. Pada tahun 2022, ada 11.862 perjanjian yang berjalan, 10.953 di antaranya berada di kapal berbendera FOC. Lima bendera dengan kapal terbanyak yang dilindungi oleh perjanjian ITF adalah Panama, Kepulauan Marshall, Liberia, Malta, dan Bahama.

## inspektur ITF

Pada tahun 1971, inspektorat ITF didirikan untuk memantau kepatuhan terhadap perjanjian ITF, dan inspektur-inspektur awalnya ditunjuk – di Australia, Finlandia, Inggris Raya, Italia, dan Amerika Serikat.

Pada tahun 2022, jaringan 125 inspektur dan kontak ITF di lebih dari 104 pelabuhan di 55 negara mengawasi perjanjian ini. Komposisi inspektorat sebagian besar masih tetap laki-laki, yang mencerminkan pekerjaan di industri maritim. Saat ini ada 10 inspektur di bawah usia 35 tahun, dan 18 perempuan.

Setiap tahun, inspektur ITF dan serikat pekerja afiliasinya berhasil memenangkan jutaan dolar dari gaji yang tertunggak dan kompensasi atas kematian atau cedera atas nama pelaut yang tidak punya tempat lain untuk berpaling.



Dalam 10 tahun terakhir (termasuk pandemi Covid, ketika inspeksi sangat dibatasi):

Inspektur ITF telah melakukan **102.407** inspeksi kapal.

Inspektur ITF telah memenangkan total lebih dari USD 450 juta (USD 450.957.104) dari gaji tertunggak para pelaut

**Perjanjian Kerja Bersama Standar ITF** diadopsi

**Perjanjian TCC (total biaya kru) ITF** diadopsi

**Forum Perundingan Internasional (IBF)** didirikan

**7 bendera baru** dinyatakan sebagai FOC (bendera kemudahan)

1971

1980

1984

2003

2006

2021

**Inspektorat ITF didirikan** dengan inspektur yang ditunjuk di Australia, Finlandia, Italia, Inggris Raya dan Amerika Serikat

**Penerimaan pendaftaran kapal Pulau Man** didirikan

**Kampanye Pelabuhan Kemudahan (POC)** didirikan



## Tujuh tahun dalam perbudakan, karena sistem FOC

Sepuluh tahun setelah bergabung dengan kapal Al Maha sebagai perwira mesin, Abdul Naser Saleh masih berada di atas kapal ini – dan dia belum dibayar sejak 2015. Mohamed Arrachedi, **Mohamed Arrachedi**, koordinator jaringan FOC ITF (Dunia Arab dan Iran), mengatakan pelaut tersebut menderita berkepanjangan sementara mereka yang seharusnya menyelesaikan situasi ini gagal untuk bertindak

Ini jelas merupakan kasus perbudakan modern: Saleh telah ditipu dan dibujuk oleh pemilik kapal untuk tetap berada di posnya saat ini, sementara awak kapal lainnya datang dan pergi silih berganti. Saleh, seorang warga negara Suriah, memiliki keluarga baik di Mesir maupun Sudan tetapi tidak dapat menafkahi mereka, memaksa mereka bergantung pada teman dan harus menumpuk hutang. Hanya sekali saja dia bisa mengunjungi anak-anaknya.

“Saya telah meminta gaji saya tetapi yang saya dapatkan justru ancaman,” kata Saleh kepada saya dalam sebuah pesan pada tanggal 19 September 2022. “Pemilik kapal awal meninggal dan ketika putranya mengambil alih, dia setuju untuk membayar gaji sebesar USD140.000. Dia bahkan menandatangani sebuah dokumen. Tapi gaji tersebut tidak pernah sampai.”

ITF melakukan semua yang bisa dilakukan. Kami telah menulis surat ke pemilik saat ini, Abalkhail Marine Navigation, negara bendera, Tanzania, dan otoritas maritim Arab Saudi, untuk

menuntut agar Saleh dibayar sesuai jumlah yang belum dibayar, dan dipulangkan. Pada akhir Desember 2022, respons yang diterima mengatakan bahwa PSC Saudi telah menginspeksi kapal tersebut, dan pihak berwenang Tanzania mengatakan mereka sedang menyelidiki kasus tersebut. Pemilik tidak merespon sama sekali.

ITF juga menuntut pembayaran gaji kepada empat pelaut Suriah lainnya yang berada di atas kapal, yang belum dibayar sejak mereka bergabung pada Juli 2022. Dua awak kapal lainnya telah dipindahkan, belum dibayar, ke kapal lain dan tiga lainnya telah dipulangkan. Mantan kru kapal Sudan lainnya diyakini akan mengambil tindakan hukum terhadap pemilik.

Saleh masih bekerja di kapal Al Maha, saat ini berada di pelabuhan Jeddah di Kerajaan Arab Saudi.

Sedihnya bagi Saleh, Tanzania adalah salah satu registri (penerima pendaftaran kapal) FOC terburuk. Menyusul inspeksi otoritas pelabuhan, pada November 2022, 11 kapal yang terdaftar di Tanzania dilarang berlabuh di pelabuhan di Eropa dan di sepanjang pantai Atlantik Amerika Utara karena ketidaklaikan. Dan telah terjadi 15 kasus penelantaran kapal berbendera Tanzania dalam tiga tahun terakhir.

Suatu negara tidak boleh menjalankan operasi pendaftaran kapal kecuali negara tersebut memiliki kapasitas untuk menegakkan peraturan ketenagakerjaan dasar pada kapal yang didaftarkannya. Kasus seperti Saleh tidak akan pernah terjadi jika bukan karena sistem FOC. ■



Foto: Pedro V. Soto III

## Lindungi diri Anda dari penelantaran

Melonjaknya jumlah penelantaran berarti para pelaut harus melakukan semua yang mereka bisa untuk melindungi diri mereka sendiri, koordinator inspektorat ITF **Steve Trowsdale** memperingatkan

Jumlah penelantaran terus meningkat, dengan peningkatan yang sangat besar selama pandemi Covid. Pada tahun 2018, ada 34 kasus penelantaran yang dilaporkan. Pada tahun 2022, terdapat 118 kasus, dimana ITF melaporkan 113 kasus. Dari 113 kasus ini, total gaji yang harus dibayarkan lebih dari USD9,9 juta, dan inspektur ITF telah membantu lebih dari 1.300 pelaut di atas kapal.

Menurut Konvensi Perburuhan Maritim (MLC), penelantaran dianggap terjadi saat pemilik kapal:

- gagal membayar biaya pemulangan pelaut; atau
- telah meninggalkan pelaut tanpa perhatian dan dukungan yang diperlukan; atau
- sebaliknya secara sepihak telah memutuskan hubungan mereka dengan pelaut, termasuk kegagalan untuk membayar upah sesuai kontrak untuk jangka waktu setidaknya dua bulan.

**Semua kasus yang ditangani oleh inspektur ITF adalah hasil dari para pelaut yang menghubungi kami untuk meminta bantuan. Kami tidak memiliki kekuatan untuk membantu Anda jika Anda tidak menghubungi kami sejak awal.**

## Bantu diri Anda sendiri dengan mengikuti empat langkah dasar ini.

**1. Cobalah untuk menghindari risiko sejak awal.** Sebelum menandatangani apa pun, periksa semua informasi yang tersedia tentang kapal. Gunakan website yang menunjukkan detail posisi dan tujuan kapal. Dan gunakan database ILO, yang mencantumkan semua kapal yang ditelantarkan: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Pencarian berdasarkan nomor IMO jika nama kapal berubah.)

**2. Waspada di atas kapal.** Gaji yang tidak dibayar selama berminggu-minggu merupakan tanda peringatan bahwa pengusaha mungkin akan menelantarkan kapal dan awaknya. MLC mensyaratkan pelaut dibayar setidaknya setiap bulan, jadi jika Anda bekerja lebih dari sebulan tanpa dibayar penuh, ini merupakan pelanggaran terhadap MLC.

**3. Bertindak cepat.** Jika Anda merasa dalam bahaya penelantaran, **JANGAN MENUNGGU**. Jika pemilik kapal Anda tidak menanggapi, hubungi perusahaan asuransi. Asuransi akan melindungi Anda hingga empat bulan tunggakan gaji dan hak sesuai dengan perjanjian kerja laut atau perjanjian kerja bersama (PKB) Anda, serta biaya yang wajar (misalnya pemulangan, akomodasi, kebutuhan dasar, perawatan medis) dari saat Anda mulai ditelantarkan sampai Anda tiba di rumah.

**4. Angkat Bicara.** Jika pemilik atau perusahaan asuransi tidak membantu, jangan biarkan rasa takut pada pengusaha menghentikan Anda untuk bertindak. Hubungi ITF – Anda dapat berbicara dengan kami sepenuhnya secara rahasia.

Hubungi kami melalui email di [abandonment@itf.org.uk](mailto:abandonment@itf.org.uk). ■

# Empat kru terlantar pulang tetapi gajinya masih belum dibayar

*Buletin pelaut* menjelaskan bagaimana ITF membantu pemulihan gaji ABK Pakistan dari empat kapal tanker berbendera Panama yang ditelantarkan oleh pemilik St James Shipping



Dua kapal ditelantarkan di India – Aeon (dengan 21 pelaut di atasnya) di Mumbai dan Sol (dengan 20 pelaut) di Hazira. Kapal Lua (dengan 22 kru di atasnya) ditelantarkan di Las Calderas, Republik Dominika, dan Ariana (dengan 23 kru) di Al Mocha, Yaman.

Sementara upaya dilakukan oleh pemberi pinjaman untuk menarik kapal, nasib para pelaut yang menderita ini belum dibayar selama berbulan-bulan diperburuk dengan kekurangan makanan, air bersih, dan bahan bakar. Pada 22 Juli 2022, Nakhoda dari kapal Sol dan Aeon memperingatkan bahwa kapal mereka terancam kehilangan daya listrik karena generatornya rusak, pasokan bahan bakar habis, dan kekurangan suku cadang penting.

Sejak terlibat dengan kasus ini pada awal Juli 2022, konsultan ITF John Wood telah terlibat dalam rantai korespondensi yang kompleks dan membuat frustrasi dengan pemilik St James Shipping, penerima pinjaman Entrust dan pengacara mereka, American Club, agen pengawakan kapal Global Radiance Ship Management, pencharter, penerima kargo, dan lain-lain.

Wood menasihati kapten dari Kapal Sol dan Aeon untuk tidak ikut serta dalam operasi komersial apa pun sampai kru kapal dibayar dan diberikan perbekalan. Ketika pengadilan India memerintahkan Sol untuk menurunkan kargo bahan bakarnya dan Nakhoda menolak, pengacara yang mewakili penerima kargo Oleo Energy mengeluarkan somasi atas penghinaan terhadap perintah pengadilan yang mengancam Nakhoda dan kru dengan hukuman penjara jika mereka gagal mematuhi perintah pengadilan.

Pada Agustus 2022, Wood mencapai kesepakatan

dengan Entrust dan pengacara London mereka untuk pembayaran dan pemulangan kru Aeon, Sol, dan Lua – tetapi Entrust gagal memenuhi kesepakatan tersebut. American Club telah menarik perlindungan P&I untuk armada St James tetapi masih diwajibkan berdasarkan Konvensi Perburuhan Maritim (MLC) untuk memberikan perlindungan tertentu bagi pelaut yang ditelantarkan. Meskipun Club pada akhirnya memulangkan kru Lua dan membayar mereka gaji empat bulan sebagaimana diminta oleh MLC, Club telah gagal melakukan hal yang sama untuk kru dari tiga kapal lainnya.

**Kapal Sol dan Aeon kini telah dijual melalui pengadilan India dan awaknya telah dipulangkan. ITF telah menunjuk pengacara untuk mewakili kedua kru dalam menuntut gaji mereka yang belum dibayar dari hasil penjualan, yang telah dibayarkan ke pengadilan.**

ITF juga telah menunjuk pengacara untuk menahan Lua dan mengajukan tuntutan untuk tunggakan gaji kru (di luar empat bulan yang telah dibayarkan oleh American Club).

ABK Ariana akhirnya dibayar sampai dan termasuk tanggal 26 Juli oleh St James tetapi mereka tidak turun dari kapal untuk dipulangkan hingga 31 Juli 2022 dan baru tiba di rumah di Karachi pada 5 Agustus. ITF sedang berupaya mendapatkan total gaji sebesar USD21.033,33 yang masih belum dibayarkan ke para kru tersebut. ■

Inspektur ITF Andrey Chernov (tengah) bersama para pelaut dari Viva Trinity



## Terjebak di pelabuhan Klaipeda? Menghubungi Inspektur ITF setempat untuk meminta saran

Dua pelaut yang dinyatakan secara medis tidak fit untuk bekerja tetap berada di kapal selama satu bulan sementara masalah dengan Kantor Penjaga Perbatasan Negara di pelabuhan Klaipeda di Lituania diselesaikan. **Andrey Chernov**, inspektur ITF setempat, memiliki saran untuk kru non-UE mana pun yang menghadapi kesulitan serupa di pelabuhan tersebut.

Kapal Viva Trinity berbendera Panama berlabuh di luar Klaipeda dari 15 September hingga 20 November 2022.

Dua AB Rusia sedang kurang sehat – satu mengalami tekanan darah tinggi, satunya lagi nyeri lutut – dan dua kali dibawa ke rumah sakit. Di kedua waktu tersebut, keduanya dinyatakan tidak fit untuk bekerja dan disuruh melanjutkan perawatan medis di negara asalnya.

Sebagai penduduk negara non-Schengen, keduanya membutuhkan visa perjalanan transit. Namun, otoritas perbatasan menolak mengeluarkan visa dan baru memberikannya saat kapal tersebut berada di pelabuhan, dan menyatakan bahwa kasusnya tidak terlalu berbahaya.

Tidak jelas apakah atau kapan Viva Trinity akan berlabuh di Klaipeda, karena masalah terkait perjanjian pihak pencarter. Pemilik kapal menawarkan untuk membayar biaya petugas pengawas perbatasan untuk mengawal para pelaut ke perbatasan Rusia sejauh 85 km, tetapi ini ditolak.

Serikat Pelaut Lituania meminta klarifikasi dari kepala pengawas perbatasan dan departemen migrasi pemerintah, tetapi kami tidak menerima jawaban. Pemilik kapal meminta Kedutaan Besar Rusia di Lituania untuk bertindak melalui Kementerian Luar Negeri Lituania. Akhirnya, dengan upaya bersama, kedua laki-laki tersebut dipulangkan pada 15 November 2022.

Saya punya pesan yang jelas untuk pelaut dari negara non-Uni Eropa: jika Anda berada di Pelabuhan Klaipeda dan visa transit Anda ditolak oleh otoritas perbatasan setempat, silahkan hubungi saya. Pihak berwenang seharusnya mengacu pada ketentuan hukum tertentu dan, ketika saya dilibatkan dan menanyakan hal-hal ini secara detil, kantor tersebut biasanya mau mengeluarkan visa.

Rincian kontak untuk semua inspektur ITF ada di bagian panduan yang dapat dilepas dari buletin Pelaut ini. ■

## Kru ditelantarkan selama lima bulan di Yunani

Setelah pertarungan selama lima bulan dengan pemilik kapal dan otoritas pelabuhan yang tidak kooperatif, ABK yang ditelantarkan tersebut akhirnya dipulangkan. **Luka Simic**, inspektur ITF di Kroasia, membagikan kisah ini.

Awak kapal suplai Mirjana K berbendera Panama ditelantarkan saat kapal berlabuh di Piraeus, Yunani pada Mei 2022. Karena pemilik yang mendapatkan

manfaat, manajemen kru, dan kru berasal dari Kroasia, dalam menangani kasus ini, saya bekerja sangat erat dengan Federasi Pelaut Panhellenic, Serikat Pelaut Kroasia, inspektur ITF Costas Halas dan tim hukum ITF.

Para kru kelelahan secara mental dan emosional melalui ujian berat mereka – janji palsu pemilik untuk memesan penerbangan mereka, perjuangan mereka untuk bertahan hidup di atas kapal dan keputusan mereka menunggu untuk dapat pulang kembali ke keluarga mereka. Rekan-rekan saya dan saya berupaya memastikan agar mereka secara teratur diberikan air bersih dan makanan, dan saya bernegosiasi dengan P&I Club agar bersedia membayar gaji mereka secara penuh sampai hari pemulangan mereka.

Pemiliknya, Alveus Capital, dan Otoritas Negara Pelabuhan (PSC) di Piraeus tidak kooperatif. Aturan Minimum

## Kru yang ditelantarkan memperjuangkan hak-hak mereka

Dua kasus yang ditangani oleh koordinator ITF Jepang **Fusao Oho** dengan jelas menggambarkan bagaimana para pelaut yang terlantar harus terus berjuang untuk mendapatkan hak mereka atas gaji yang belum dibayar dan pemulangan, sebagaimana ditetapkan oleh MLC

ABK **DuyenHai** 1 Vietnam telah berada di kapal selama 14 bulan ketika mereka menghubungi ITF pada Januari 2022.

Kontrak 18 pelaut tersebut telah lama berakhir, dan satu awak kapal membutuhkan perawatan medis. Para kru tersebut mengalami kekurangan makanan dan bahan bakar sejak kapal ditahan di Pelabuhan Labuan oleh pengadilan Malaysia pada 24 Desember 2020, dalam gugatan dari perusahaan pencarter kapal.

ITF menghubungi negara bendera Panama dan perusahaan asuransi P&I di Korea pada 14 Januari. Perusahaan asuransi tersebut mengatakan bahwa COVID-19 membuat tidak mungkin untuk memulangkan dan mengganti kru sampai adanya putusan pengadilan, yang jatuh tempo pada Januari 2022, karena Vietnam telah menutup perbatasannya dan tidak ada staf medis yang merawat kru. Permintaan agar kru divaksinasi ditolak oleh otoritas Malaysia.

Ini berarti para pelaut harus menunggu penggantinya sampai kapal kembali ke Vietnam pada 30 April 2022 setelah kasus pengadilan diselesaikan. Saat ini, mereka sudah bergabung di kapal selama 17 bulan.

Lima belas ABK dari Suriah harus diselamatkan oleh Penjaga

Pengawasan yang Aman (MSM) Panama mengharuskan sembilan awak kapal harus berada di kapal. Karena satu pelaut harus dipulangkan setelah terkena stroke, dan ketika ABK lainnya jatuh sakit dan memerlukan pembedahan dan pemulangan juga, otoritas Piraeus tidak mengizinkannya pulang karena berarti hanya akan tersisa tujuh kru.

Saya menghubungi administrasi maritim Panama, yang setuju untuk mengeluarkan persyaratan MSM baru dengan tiga kru. PSC masih belum melakukan tindakan – sampai akhirnya kedutaan Kroasia turun tangan. Pelaut tersebut kemudian dipulangkan, tetapi PSC menolak untuk mengizinkan pemulangan lainnya, bahkan ketika dua pelaut lainnya dinyatakan secara medis tidak fit untuk bertugas, dengan alasan bahwa kapal tidak akan aman dengan tiga kru tersebut. PSC bersikeras bahwa kru baru



Conditions aboard the Princess Miral

Pantai India pada 21 Juni 2022 ketika kapal **Princess Miral** berlabuh di New Mangalore, India karena air laut masuk ke ruang kargo selama cuaca buruk. Orang-orang yang trauma dibawa ke pusat penahanan.

ITF telah mengurus para ABK kapal ini karena, sejak bergabung dengan kapal pada bulan Maret sebelumnya, para pelaut tersebut baru menerima gaji satu bulan (untuk bulan April), dan mengalami kondisi yang menyedihkan di atas kapal, termasuk toilet, bak mandi dan air mandi yang kotor.

Menanggapi permintaan pelaut yang meminta agar gaji dua bulan mereka bisa dibayar dan dipulangkan, perusahaan manajemen di Turki meminta agar mereka mau menerima sebulan gaji saja sebelum dilakukan pengurusan pemulangan.

Pada bulan Juli, kami melaporkan kasus tersebut ke negara bendera Belize dan perusahaan asuransi P&I, dan kami memberitahu PSC India. P&I menolak untuk terlibat, mengklaim bahwa kasus tersebut tidak memenuhi kriteria penelantaran dan bahwa pemilik kapal masih berhubungan dekat dengan awak kapal dan sedang mempersiapkan penerbangan mereka. Menghawatirkan keluarga mereka yang hidup tanpa uang tetapi juga ingin pulang ke rumah, para laki-laki tersebut akhirnya setuju untuk menerima gaji hanya satu bulan dan dipulangkan pada 3 September 2022. ITF masih mengejar gaji empat bulan mereka yang belum dibayar. ■

harus menggantikan yang sekarang. Situasinya sudah tidak dapat ditoleransi.

Kelegaan ketika kru baru akhirnya tiba di Piraeus pada akhir September ternyata hanya sebentar. Otoritas pelabuhan dan polisi menolak mereka naik ke kapal karena Sertifikat Peralatan Keselamatan kapal, yang diperlukan untuk navigasi, telah kedaluwarsa. Dapat dimengerti bahwa PSC menahan Mirjana K. Namun tidak ada alasan bagi polisi pelabuhan dan PSC untuk mencegah pergantian kru dan pemulangan.

Dalam keputusan, saya beralih ke sekretariat Paris MoU untuk Otoritas Negara Pelabuhan (PSC) dan, dengan bantuan mereka, kami akhirnya dapat menyelesaikan kasus ini. Ketujuh awak kapal tersebut dipulangkan pada 8 Oktober 2022, setelah pergantian awak. ■



Inspektur ITF Jeff Engels menangani kasus ini, dan inspektur ITF Ryan Brazeau bersama kru Tai Honesty

## ITF berterima kasih kepada Penjaga Pantai AS atas bantuan pemulangan yang 'luar biasa'

Penjaga Pantai AS biasanya tidak membantu pemulangan pelaut karena AS belum meratifikasi MLC. Namun dalam kasus Tai Honesty, agen di Portland, Oregon bekerja sama erat dengan ITF untuk memulangan 12 pelaut China yang kelelahan. **Jeff Engels**, koordinator ITF Pantai Barat AS, mengatakan bahwa bantuan ini luar biasa dan sangat penting.

Sebelum Kapal Tai Honesty tiba di Pelabuhan Longview pada awal Mei 2022, Penjaga Pantai AS sudah diberi tahu mengenai persoalan 12 ABK tentang lamanya waktu mereka di kapal.

Inspektur Penjaga Pantai naik ke kapal berbendera Panama tersebut dan menemukan bahwa kapal tersebut tidak laik layar – tetapi bukan karena masalah teknis atau masalah mesin. Namun, mereka menemukan 12 ABK China yang kelelahan dan rindu rumah yang telah terjebak di kapal selama lebih dari 14 bulan. Mereka menilai kondisi mereka sebagai “kondisi yang jelas berbahaya bagi keselamatan kapal dan jalur air”.

AS baru meratifikasi lima Konvensi ILO tentang hak-hak pelaut. Dalam kasus Tai Honesty, PSC telah menggunakan Undang-Undang Pelabuhan dan Perairan AS, diberlakukan untuk mematuhi K ILO 147. Ini adalah pertama kalinya dalam 19 tahun saya di pekerjaan

ini di mana Undang-Undang ini digunakan untuk memulangan kru dengan kontrak molor. Hal tersebut mengundang liputan berita di media AS dan publikasi kelautan karena kemungkinan konsekuensi di perairan AS.

Saya mencoba tanpa hasil bernegosiasi dengan perwakilan pemilik, Tai Shing Maritime yang berbasis di Taiwan, untuk mendapatkan penerbangan pulang ke China. Pada tanggal 6 Mei, saya naik ke kapal, bersama dengan Ryan Brazeau, yang baru saja bergabung dengan inspektorat ITF dan mendapatkan pelatihan dari saya. Kami menemukan bahwa para pekerja telah melebihi empat bulan dari waktu tugas maksimum 10 bulan yang ditentukan dalam perjanjian kerja laut mereka dan mereka ingin pulang.

PSC memberi tahu Departemen Tenaga Kerja AS dan saya mengajukan pengaduan ke negara bendera Panama. Penjaga Pantai memerintahkan Tai Honesty untuk tetap tertambat di dekat pelabuhan sampai mendapatkan penggantian pelaut. Baru pada saat itulah pemilik setuju untuk mendatangkan kru baru.

Ke-12 pelaut tersebut terbang ke Tanzania pada 14 Mei, di mana mereka dikarantina karena virus corona sebelum pulang ke China. Kami meminta pemilik kapal untuk memberikan gaji, serta kamar dan akomodasi, sementara para ABK tersebut berada di Tanzania – para pelaut tersebut mengonfirmasi bahwa mereka di sana telah menerimajajinya. ■

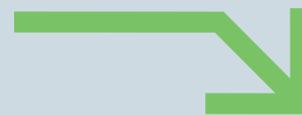


## Kapten Kumar pulang setelah ujian berat selama 18 bulan

Kapten Santosh Kumar merasa lega karena akhirnya dapat pulang setelah ditahan di Dubai selama 18 bulan, lapor asisten hukum senior ITF **Jonathan Warring**

Kapten berkebangsaan India ini dan seluruh kru nya diinterogasi setelah ledakan terjadi saat sebuah kontainer sedang dimuat ke kapal mereka, Ocean Trade yang berbendera Cormoros, di Pelabuhan Jebel Ali pada Juli 2021. Pada November tahun itu, 13 pelaut lainnya diizinkan pulang namun polisi terus menahan Kumar. Para kru ditelantarkan pada saat ledakan tersebut dan belum dibayar sejak Maret 2021.

Para kru dengan keras menyangkal bertanggung jawab atas ledakan tersebut, tetapi polisi mendakwa Kumar dan empat anggota kru lainnya telah menyebabkan kebakaran secara tidak sengaja pada 'properti orang lain'. Pada Agustus 2022, Pengadilan Tinggi Dubai memutuskan mereka bersalah. Setiap orang didenda AED 100.000



**“Kami berharap keadilan segera diberikan dengan dibatalkannya tuntutan pidana dan pembayaran semua gaji yang tertunggak.”**

Dirham UEA (USD27.225) dan dijatuhi hukuman penjara satu bulan, ditangguhkan selama tiga tahun. Perusahaan manajemen Inzo Shipping, pemilik Shas Shipping Ltd, dan tiga perusahaan lainnya masing-masing didenda AED100.000.

Bertekad untuk membersihkan namanya, Kumar memilih untuk mengajukan banding atas putusan tersebut. Namun, sidang banding terus ditunda dan akhirnya ditolak oleh pengadilan. Tidak putus asa, banding berikutnya diajukan ke Pengadilan Kasasi. Agar dapat pulang, Kumar harus membayar denda yang dijatuhkan oleh pengadilan UEA. Satu-satunya cara dia bisa melakukan ini adalah dengan menjual rumahnya. Dia berharap uang itu akan dikembalikan jika bandingnya berhasil.

Setelah dibantu diurus oleh ITF, Kumar akhirnya tiba di India pada 14 Januari 2023. Di sana, dia menunggu hasil banding pidana terakhir.

Perkara lain yang diajukan untuk menuntut gaji Kumar dan kru lainnya yang belum dibayar juga sedang berlangsung. Kami berharap keadilan akan segera diberikan dengan dibatalkannya tuntutan pidana dan pembayaran semua gaji yang belum dibayar.

ITF terus mendukung Kumar sepanjang cobaan beratnya dan telah mendanai akomodasi, perwakilan hukum, dan biaya hukumnya. ■

MTWTU terus mendukung anggota dan keluarganya

## Serikat Ukraina terus mendukung para pelaut selama perang

Saat perang di Ukraina berlanjut, **Oleg Grigoryuk**, ketua Serikat Pekerja Transportasi Laut Ukraina (MTWTU), dengan senang hati meluangkan waktu pada bulan Desember 2022 untuk memberikan *buletin Pelaut* dengan pemahaman tentang seperti apa situasinya bagi para pelaut dan serikatnya.



### Bagaimana hal ini mempengaruhi pelaut Ukraina?

Selama berbulan-bulan, pelaut Ukraina tidak dapat melintasi perbatasan untuk dapat menaiki kapal mereka. Hal ini berubah dengan Keputusan Kabinet Menteri 992 pada 7 September 2022, yang mengizinkan pelaut dan kadet untuk meninggalkan negara tersebut jika mereka memiliki pekerjaan di laut. Sementara dekrit itu berlaku di wilayah Odesa dan Mykolaiv, tempat tinggal sebagian besar pelaut, namun tidak berfungsi dengan baik karena para pemimpin militer kami mengikuti undang-undang nasional tentang mobilisasi. Undang-undang di Ukraina lebih tinggi dibandingkan keputusan Kabinet Menteri.

Namun demikian, banyak awak kapal Ukraina telah menemukan tempat berlindung sementara di luar negeri dan dapat terus bekerja di laut, menafkahi keluarga dan teman mereka di kampung halaman.

### Seperti apa situasi pelaut Ukraina yang bekerja di laut?

Sangat sulit bagi pelaut yang jauh dari rumah dan mengetahui bagaimana negara mereka menderita. Tapi mereka kuat dan profesional, sehingga mereka berhasil mempertahankan semangat mereka dengan fokus pada pekerjaan mereka. Mereka terus menjadi bagian penting dari tenaga kerja di pelayaran dunia. Mereka yang bekerja untuk perusahaan pelayaran yang baik memiliki akses ke internet, sehingga mereka dapat mengetahui sepenuhnya semua perkembangan perlawanan kami.

### Bagaimana serikat pekerja dapat beroperasi?

Serikat pekerja saya tidak pernah berhenti bekerja, terlepas dari semua kerumitan yang kami hadapi – seperti tidak adanya pasokan listrik normal, masalah koneksi internet, dan serangan udara yang terus-menerus. Kami terus membantu ribuan anggota kami melalui penyediaan program kesejahteraan dan dukungan keuangan, sosial dan kemanusiaan. Dan kami terus berjuang untuk perlindungan hak-hak para pekerja kami.

Kami tentu saja juga memberikan dukungan keuangan untuk keluarga dari banyak anggota kami, di samping inisiatif pendidikan dan kelompok bersama dengan ikatan persaudaraan dan lainnya.

### Bagaimana perasaan Anda selaku ketua MTWTU?

Saya selalu merasa bangga dengan pelaut negara kami dan bagaimana serikat pekerja mendukung mereka. Tapi sekarang saya merasa lebih bertanggung jawab atas masa depan MTWTU dan anggotanya. Setiap orang di serikat merasakan seperti saya, bahwa kami bertekad untuk melakukan segala yang mungkin untuk melanjutkan pekerjaan kami yang bermanfaat untuk memberi manfaat bagi anggota kami dan keluarga mereka.

Mendapatkan dukungan dari gerakan serikat global, kami menjadi contoh untuk pola pikir dan harapan positif! ■

# Covid masih berdampak pada purna tugas (sign off) dan cuti darat

**Helene Netland**, pelaut ITF dan asisten bagian navigasi darat, melaporkan kesulitan yang masih dihadapi oleh para pelaut

Banyak pelaut dengan kontrak enam dan sembilan bulan seringkali diminta untuk memperpanjang kontrak mereka, terkadang dua atau tiga kali, terlepas dari ketentuan Konvensi Perburuhan Maritim (MLC) bahwa seorang pelaut tidak boleh berada di kapal lebih dari 11 bulan.

Namun, situasi ini tampaknya mereda. Indikator Pergantian ABK Deklarasi Neptunus (diterbitkan setiap bulan untuk memberikan data krisis pergantian ABK yang dapat diandalkan) menunjukkan bahwa jumlah pelaut yang kelebihan kontrak di kapal turun dari 4,2 persen menjadi 3,3 persen dari Juli hingga Oktober 2022. Jumlah pelaut yang bekerja di kapal selama lebih dari 11 bulan tetap sebesar 0,3 persen sejak Mei 2022, turun dari 1,3 persen pada Agustus 2021. Pada Oktober 2021, jumlah pelaut yang bekerja melebihi kontrak adalah 7,9 persen.

ITF telah mencatat lebih dari 300 kasus sejak Oktober 2021 di mana pelaut mengalami kesulitan untuk purna tugas setelah menyelesaikan kontrak, meskipun ada permintaan pemulangan harus tepat waktu. Seorang AB berkata, "Saya berada di akhir kontrak tetapi perusahaan mengabaikan purna tugas. Formulir pengunduran diri telah diisi, namun tidak ada jawaban".

Perusahaan membuat alasan seperti tiket terlalu mahal, penerbangan tidak tersedia, petugas imigrasi tidak mengizinkan pergantian kru, dan pergantian kru telah dibatalkan karena drydock di China. Perang di Ukraina juga menjadi salah satu faktornya.

MLC menyatakan bahwa pelaut memiliki hak untuk cuti darat. Namun beberapa pelaut belum mendarat selama tujuh bulan, dan yang lainnya tinggal di kapal lebih lama tanpa cuti darat. ITF mencatat 70 kasus antara Juni dan Oktober 2022 di mana cuti darat ditolak, biasanya karena kebijakan perusahaan. Alasan lain termasuk: kru asing tidak diizinkan untuk cuti darat; cuti darat hanya untuk alasan darurat dan medis; COVID-19 dan risiko infeksi; kru tidak memiliki visa; dan pelabuhan berikutnya adalah Cina atau Jepang.

Ketidakpastian karena tidak tahu kapan bisa pulang, pemulangan dibatalkan di saat-saat terakhir, dan tidak mendapatkan cuti, sangat mempengaruhi kesehatan pelaut. Mereka melaporkan mengalami kelelahan, keletihan dan



Foto: June D. Famur Jr



**“Saya berada di akhir kontrak tetapi perusahaan mengabaikan purna tugas (sign off). formulir pengunduran diri telah diisi, namun tidak ada jawaban.”**

stres; depresi dan tidak bisa tidur; tidak dapat fokus pada pekerjaan; dan mengkhawatirkan keluarga mereka. Seorang chief officer mengatakan dia “tidak lagi memiliki kekuatan untuk bekerja. Saya mengkhawatirkan ABK, kargo, dan kapal karena saya tidak dapat lagi memenuhi kewajiban saya pada tingkat yang layak”.

ITF terus mendesak para pemilik kapal tentang pentingnya mengizinkan awak kapal untuk mengambil cuti darat dan memiliki akses ke fasilitas kesejahteraan yang ada di pelabuhan. Kami juga telah meminta Organisasi Perburuhan Internasional untuk mengingatkan negara bendera dan pelabuhan tentang tanggung jawab mereka dalam memfasilitasi hak ini di bawah MLC. ■

## Pelatihan tentang manajemen stres dimulai dengan sangat baik

Depresi dan kecemasan mempengaruhi banyak pelaut karena sifat unik dari pekerjaan mereka. ITF telah membuat program pelatihan inovatif untuk membantu mereka mengelola stres. **Dr Syed Asif Altaf**, koordinator program kesejahteraan diri global ITF, memberi tahu kami lebih lanjut

Jauh dari keluarga untuk waktu yang lama, kerja shift, jadwal tidur dan istirahat yang terganggu, kesulitan dalam menyeimbangkan pekerjaan dan kehidupan pribadi, terkadang lingkungan kerja yang berisiko – ini seringkali dapat menyebabkan stres dan masalah psikologis lainnya.

Sebuah laporan studi pelaut – dilakukan oleh ITF dan diterbitkan pada tahun 2019 oleh Universitas Yale – menemukan bahwa 25 persen menunjukkan gejala depresi, 17 persen memiliki kecemasan, dan satu dari lima (20 persen) pelaut pernah terbersit pikiran untuk bunuh diri.

Tingkat ketidakpastian yang sangat besar yang dialami oleh para pelaut selama pandemi Covid dan krisis pergantian awak telah menyebabkan epidemi masalah kesehatan mental.

Pelaut sulit mendapatkan bantuan yang mereka butuhkan karena mereka sering menghadapi stigma, kurangnya pemahaman, dan kesulitan dalam mengakses perawatan kesehatan mental.



**“Petugas kami tidak diperlengkapi dengan baik untuk menghadapi tantangan ketika ratusan panggilan telepon mulai berdering. Ini bukan terkait kenaikan gaji tetapi terkait tekanan mental para pelaut, karena keterlambatan pemulangan, ancaman Covid di atas kapal... dan tidak dapat menghadiri upacara ritual terakhir anggota keluarga yang meninggal, karena perbatasan internasional yang tertutup. Pelatihan ini sangat membantu kami.”**

Manoj Yadav, sekretaris jenderal, Persatuan Pelaut Maju India (FSUI)



**“Meskipun saya mungkin memiliki sedikit pengetahuan tentang depresi dan kecemasan dan cara menanganinya, sekarang saya merasa jauh lebih berdaya untuk dapat mengatasi dan membantu orang lain serta diri saya sendiri.”**

Ruth AJ Theriot, direktur kesehatan pelabuhan, Houston, AS

Merespon ini, ITF telah membuat sebuah program yang melatih responder pertama atau pendidik sebaya – mereka yang secara rutin berinteraksi dengan pelaut – untuk meningkatkan kesadaran dan membangun jaringan dengan rekan kerja mereka. Tujuannya adalah untuk memberikan ruang yang aman bagi pelaut sehingga dapat berbicara tentang kesehatan mental mereka dan mendapatkan dukungan pribadi.

Program ini memastikan bahwa peserta pelatihan memahami peran dan tanggung jawab mereka, dan mereka belajar bagaimana memberikan ‘pertolongan pertama’ untuk kesejahteraan mental dan untuk mengidentifikasi kapan mereka harus merujuk kasus ke profesional kesehatan mental. Pelatihan ini juga mengajarkan peserta bagaimana menjaga kesejahteraan diri mereka sendiri.

Pelatihan ini telah berlangsung di sembilan negara – Bangladesh, Kolombia, Guatemala, Honduras, India, India, Malaysia, Panama, dan Amerika Serikat – dan akan diluncurkan ke lebih banyak tempat lagi. Pada akhir Desember 2022, 300 orang telah dilatih, dengan peserta termasuk pengurus serikat pekerja, inspektur ITF, organisasi kesejahteraan pelaut, dan pejabat negara pelabuhan. Tanggapannya sangat positif. ■

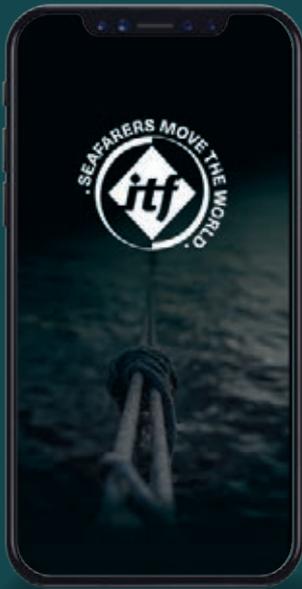


# 12 HALAMAN PANDUAN YANG DAPAT DILEPAS

**APA ISINYA:**  
**BAGAIMANA MENDAPATKAN BANTUAN  
KONTRAK  
KONTAK INSPEKTUR  
BAGAIMANA INSPEKTUR DAPAT MEMBANTU  
HAK HUKUM  
PENIPUAN**

## MENDAPATKAN BANTUAN

# Panduan ITF untuk membantu Anda mendapatkan bantuan



### Bagaimana menemukan serikat pekerja pelaut atau inspektur ITF

Titik kontak pertama Anda haruslah serikat pekerja Anda. Jika Anda bukan anggota serikat pekerja, cari tahu cara bergabung dengan sebuah serikat. Jika Anda memerlukan bantuan langsung, atau jika Anda adalah anggota serikat yang mengalami kesulitan mendapatkan serikat Anda, hubungi inspektur ITF – semua detail kontak dapat ditemukan di panduan yang dapat dilepas ini.

Anda dapat memeriksa serikat pekerja pelaut yang berafiliasi dengan ITF di <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>

Jika Anda memiliki ponsel atau tablet, unduh aplikasi Pelaut ITF GRATIS Anda sekarang di [www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm).

Gunakan aplikasi ini untuk:

- Temukan rincian kontak untuk inspektur ITF, koordinator FOC ITF, atau serikat pekerja pelaut afiliasi ITF terdekat.
- Cari kapal dan periksa kondisi kapal sebelum Anda naik kapal bekerja.
- Pastikan jam istirahat Anda sesuai dengan peraturan.

*Unduh pembaca kode QR gratis di ponsel cerdas Anda, lalu pindai kode ini.*



### Bagaimana menghubungi tim Dukungan Pelaut ITF

SMS/WhatsApp/Viber

+44 7523515097

Email [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

Sebelum Anda menghubungi ITF, pastikan Anda menyiapkan informasi berikut:

Tentang Anda

- Nama
- Jabatan di kapal
- Kebangsaan
- Rincian kontak

Tentang kapal

- Nama
- Bendera
- Nomor IMO
- Lokasi saat ini
- Jumlah kru dan kebangsaan

Tentang masalah

- Jelaskan masalahnya
- Berapa lama Anda telah berada di kapal?
- Apakah semua kru mengalami masalah yang sama?



[www.facebook.com/itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

Tersedia di



# Dipekerjakan

## Agen pengawakan

Konvensi Perburuhan Maritim, 2006 menyatakan bahwa agen pengawakan swasta harus diatur. Konvensi ini melarang: membebankan biaya pada pelaut untuk mendapatkan pekerjaan di kapal; melakukan pemotongan gaji secara tidak sah; dan memblacklist individu pelaut. Pemilik kapal harus memastikan agen pengawakan yang mereka gunakan memenuhi standar ini.

## Sebelum Anda menandatangani kontrak

Jaminan terbaik atas kondisi kerja yang layak di laut adalah dengan hanya menandatangani kontrak yang dibuat sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang disetujui ITF. Jika tidak, ikuti saran ITF berikut ini.



- Jangan mulai bekerja di kapal tanpa memiliki **kontrak tertulis**.
- Jangan pernah menandatangani kontrak kosong, atau yang mengikatkan Anda untuk syarat dan ketentuan apa pun yang **tidak ditentukan** atau yang Anda tidak familiar.
- Perikasa apakah kontrak merujuk pada **Perjanjian Kerja Bersama (PKB)**. Jika demikian, baca ketentuan PKB tersebut, dan simpan salinannya dengan kontrak Anda.
- Pastikan **durasi kontrak** dinyatakan dengan jelas.
- Jangan menandatangani kontrak yang memungkinkan hanya pemilik kapal yang dapat mengubah **periode kontrak** - perubahan yang demikian harus dengan persetujuan bersama.
- Pastikan bahwa kontrak dengan jelas menetapkan **gaji dasar dan jam kerja dasar**. Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) menyatakan bahwa jam kerja dasar maksimum adalah 48 jam per minggu (208 jam per bulan).
- Pastikan bahwa kontrak dengan jelas menetapkan bagaimana lembur akan dibayar dan dengan tarif berapa. ILO menyatakan bahwa semua lembur harus dibayar minimal 1,25 x tarif per jam normal.
- Pastikan bahwa kontrak dengan jelas menyatakan berapa hari **cuti dibayar** per bulan yang akan Anda dapatkan. ILO menyatakan bahwa ini tidak boleh kurang dari 30 hari per tahun (2,5 hari per bulan kalender).
- Pastikan kontrak **membuat perincian secara terpisah** gaji dasar/pokok, lembur dan cuti.
- Jangan pernah menandatangani kontrak yang membuat Anda bertanggung jawab untuk membayar sebagian dari **biaya bergabung atau pemulangan**.
- Jangan menandatangani kontrak yang memungkinkan pemilik kapal untuk **menahan atau memegang sebagian dari gaji Anda**. Anda harus dibayar secara penuh pada akhir setiap bulan kalender.
- Jika kontrak kerja Anda tidak menyertakan rincian **manfaat tambahan**, cobalah untuk mendapatkan konfirmasi dalam perjanjian tertulis atau hak dalam kontrak tentang kompensasi apa yang akan dibayarkan dalam hal sakit atau cedera, kematian, hilangnya kapal (termasuk kehilangan barang pribadi) dan pemutusan kontrak sebelum waktunya.
- Jangan menandatangani kontrak yang berisi klausul apa pun yang **membatasi hak Anda untuk bergabung**, menghubungi, berkonsultasi atau diwakili oleh serikat pekerja pilihan.
- Periksa kondisi dan periode pemberitahuan untuk **pemutusan kontrak Anda**.
- Kontrak/PKL apa pun yang Anda buat secara sukarela, di sebagian besar wilayah hukum, akan dianggap mengikat secara hukum. **Jadi simpan salinan kontrak Anda**, slip gaji dan korespondensi lainnya dari pemilik kapal dan agen pengawakan, bahkan setelah Anda selesai bekerja di kapal, sebagai bukti jika Anda perlu mengajukan klaim untuk gaji atau kompensasi.

**Untuk mengetahui apakah kapal Anda dilindungi oleh perjanjian yang disetujui ITF, kunjungi <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>.**

# RINCIAN KONTAK INSPEKTUR

NAMA	PERAN	NEGARA	PELABUHAN	PONSEL	E-MAIL
Hassen Mellis	Inspektur	Algazair	Algiers	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentina	Rosario	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Koordinator	Australia	Fremantle	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Asisten Koordinator	Australia	Melbourne	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	Inspektur	Australia	Brisbane	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspektur	Australia	Sydney	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	Inspektur	Australia	Port Hedland		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	Inspektur	Belgia	Zeebrugge	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspektur	Belgia	Antwerp	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspektur	Belgia	Antwerp	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspektur	Brasil	Paranagua	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspektur	Brasil	Santos	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspektur	Bulgaria	Varna	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinator	Kanada	Vancouver	+1604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspektur	Kanada	Halifax	+1902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspektur	Kanada	Vancouver	+1604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Aguero	Inspektur	Chile	Valparaiso	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	Inspektur	Kolombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspektur	Pantai Gading	Abidjan	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinator	Kroasia	Dubrovnik/Ploce	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Inspektur	Kroasia	Rijeka	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspektur	Kroasia	Sibenik	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspektur	Denmark	Copenhagen	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspektur	Denmark	Copenhagen	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspektur	Estonia	Tallinn	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinator	Finlandia	Helsinki	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Asisten Koordinator	Finlandia	Turku	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspektur	Finlandia	Helsinki	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	Inspektur	Finlandia	Helsinki	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinator	Perancis	Dunkirk	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspektur	Perancis	Le Havre	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

NAMA	PERAN	NEGARA	PELABUHAN	PONSEL	E-MAIL
Geoffroy Lamade	Inspektur	Perancis	St Nazaire	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspektur	Perancis	Brest	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspektur	Perancis	Marseille	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspektur	Georgia	Batumi	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Koordinator	Jerman	Bremerhaven	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Asisten Koordinator	Jerman	Bremen	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektur	Jerman	Rostock	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektur	Jerman	Hamburg	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	Inspektur	Jerman	Hamburg	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspektur	Ghana	Tema	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspektur	Britania Raya	Newcastle	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Yunani	Piraeus	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektur	Yunani	Piraeus	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspektur	Hong Kong, China	Hong Kong	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspektur	Islandia	Reykjavik	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	Inspektur	India	Visakhapatnam	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspektur	India	Chennai	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspektur	India	Kochi	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Inspektur	Irlandia	Cork	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	Inspektur	Irlandia	Dublin	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspektur	Israel	Haifa	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinator	Italia	Genoa	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspektur	Italia	Taranto	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspektur	Italia	Trieste	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Otori	Koordinator	Jepang	Tokyo	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspektur	Jepang	Chiba	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspektur	Jepang	Tokyo	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspektur	Kenya	Mombasa	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	Inspektur	Korea	Incheon	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspektur	Korea	Busan	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	Inspektur	Korea	Busan	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

# Membantu pelaut di seluruh dunia



## KANTOR PUSAT ITF LONDON, INGGRIS RAYA

Tel: +44 (0) 20 7403 2733  
Email: [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk)

## ETF EROPA BRUSSELS, BELGIA

Tel: +32 (0) 2 285 46 60  
Email: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)

## ITF AMERIKA RIO DE JANEIRO, BRASIL

ITF Amerika  
Email: [itf\\_americas@itf.org.uk](mailto:itf_americas@itf.org.uk)



**ITF AFRIKA**  
**NAIROBI, KENYA**  
 Tel: +254 20 374 2774/5  
 Email: nairobi@itf.org.uk

**ITF DUNIA ARAB**  
**AMMAN, JORDANIA**  
 Tel: +962 (0) 6 5821366  
 Email: arab-world@itf.org.uk

**ITF ASIA PASIFIK**  
**SINGAPURA**  
 Tel: +65 6379 5691  
 Email: mail@itfsgp.com

# RINCIAN KONTAK INSPEKTUR LANJUTAN

NAMA	PERAN	NEGARA	PELABUHAN	PONSEL	E-MAIL
Norbert Petrovskis	Inspektur	Latvia	Riga	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspektur	Lithuania	Klaipeda	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	Inspektur	Malaysia	Kuala Lumpur	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspektur	Malta	Valletta	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspektur	Meksiko	Veracruz	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez Pelayo	Inspektur	Meksiko	Manzanillo	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Inspektur	Montenegro	Bar	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspektur	Maroko	Casablanca	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Kontak	Myanmar	Yangon	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspektur	Belanda	Rotterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspektur	Belanda	Rotterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspektur	Belanda	Rotterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspektur	Belanda	Rotterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspektur	Selandia Baru	Wellington	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	Inspektur	Nigeria	Lagos	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Koordinator	Norwegia	Oslo	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Inspektur	Norwegia	Bergen	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspektur	Norwegia	Porsgrunn	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspektur	Norwegia	Tromso	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspektur	Filipina	Manila	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrevillas	Inspektur	Filipina	Cebu	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinator	Polandia	Szczecin	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspektur	Polandia	Gdynia/Gdansk	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspektur	Portugal	Lisbon	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Inspektur	Puerto Rico	San Juan	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspektur	Rumania	Constantza	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Rusia	St Petersburg	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspektur	Rusia	St. Petersburg	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspektur	Rusia	Novorossiysk	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspektur	Rusia	Vladivostock	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspektur	Rusia	St. Petersburg	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

NAMA	PERAN	NEGARA	PELABUHAN	PONSEL	E-MAIL
Seydina Ousmane Keita	Inspektur	Senegal	Dakar	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	Kontak	Singapura	Singapore	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Kontak	Singapura	Singapore	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Koordinator	Spanyol	Vigo	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspektur	Spanyol	Bilbao	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspektur	Spanyol	Las Palmas	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspektur	Spanyol	Valencia	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspektur	Spanyol	Barcelona	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	Inspektur	Spanyol	Algeciras	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspektur	Sri Lanka	Colombo	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinator	Swedia	Malmo	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Asisten Koordinator	Swedia	Umea	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspektur	Swedia	Gothenburg	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspektur	Swedia	Norrkoping	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspektur	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspektur	Turki	Istanbul	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektur	Ukraina	Odessa	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinator	AS	Gulf Coast	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	AS	East Coast	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinator	AS	West Coast	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspektur	AS	Baltimore/Norfolk	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspektur	AS	Charleston	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Inspektur	AS	Tampa	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	Inspektur	AS	LA - S California	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Inspektur	AS	Portland	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	Inspektur	AS	San Francisco	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspektur	AS	Houston	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adan Suarez	Inspektur	Uruguay	Montevideo	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	Koordinator Jaringan FOC	Dunia Arab & Iran		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	Koordinator Jaringan FOC	Asia Pasifik		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	Koordinator Jaringan FOC	Afrika			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Vacant	Koordinator Jaringan FOC	Amerika Latin & Karibia			seafsupport@itf.org.uk

## Apa yang inspektur ITF dapat lakukan

Inspektur ITF adalah pengurus serikat pekerja yang terlibat dalam pekerjaan untuk tujuan dan permasalahan yang berkaitan dengan kampanye Bendera Kemudahan (FOC) ITF. (Baca lebih lanjut terkait FOC pada halaman 5-9 dari Buletin Pelaut.)

Banyak Inspektur ITF adalah mantan pelaut atau buruh B/M. Pekerjaan mereka adalah memeriksa kapal-kapal yang singgah di pelabuhan mereka, untuk

memastikan para pelaut mendapatkan gaji, kondisi kerja dan kondisi hidup yang layak. Dan, mereka mengawasi pelaksanaan perjanjian ITF di atas kapal untuk memastikan kepatuhannya.

Inspektur ITF pertama ditunjuk pada tahun 1971 dan saat ini sudah ada 125 jaringan inspektur dan kontak yang bekerja di pelabuhan-pelabuhan di seluruh dunia.

### Inspektur ITF DAPAT

- Menginspeksi kapal untuk masalah yang terkait dengan pekerjaan dan kondisi kehidupan.
- Menemui anggota kru di darat.
- Menyediakan saran dan bantuan pada pelaut.
- Memberikan saran terkait kemungkinan-kemungkinan hukum untuk menyelesaikan masalah di pelabuhan/ negara tertentu.
- Bertindak sebagai perwakilan untuk kru (sebagai kuasa hukum) dalam perselisihan kontrak.
- Menghubungkan dengan Otoritas Negara Pelabuhan (PSC) terkait masalah keselamatan.
- Menghubungkan pelaut dengan serikat afiliasi ITF, jika ada, di negara asal mereka.
- Mengangkat masalah di kapal dengan pemilik kapal, dan memberikan tekanan pada pemilik kapal untuk menyelesaikan masalah tersebut.
- Memfasilitasi penandatanganan perundingan perjanjian kerja bersama yang disetujui ITF.
- Secara sah menaiki kapal yang memiliki perjanjian ITF untuk melakukan inspeksi.
- Menghubungi inspektur ITF lainnya, serikat pekerja yang berafiliasi dengan ITF, dan kontak di negara lain.
- Menghitung upah tertunggak dan menangani klaim pembayaran gaji tertunggak.
- Dapat berbicara bahasa Inggris dengan baik.
- Menangani masalah dengan menjaga kerahasiaan, sejauh memungkinkan.

- Dapat dihubungi melalui telepon, ponsel, email atau pesan instan.
- Menghubungkan dengan pihak ketiga, seperti otoritas negara bendera, lembaga kesejahteraan dan kedutaan besar dalam menangani perselisihan pelaut.
- Memberikan dukungan kepada pelaut yang dirawat di rumah sakit.
- Memberikan salinan publikasi ITF.

### Inspektur ITF TIDAK DAPAT

- Melakukan lebih dari yang diperbolehkan undang-undang nasional.
- Selalu memperoleh akses ke kapal atau terminal.
- Menyelesaikan masalah tanpa kerja sama dengan kru yang bersangkutan.
- Menjamin pelaut tidak akan kehilangan pekerjaan atau masuk blacklist (daftar hitam).
- Mencarikan pelaut pekerjaan di kapal.
- Mengubah kebijakan ITF.
- Bertindak di luar kebijakan ITF atau serikat pekerja lokal yang berafiliasi dengan ITF.
- Bertindak melawan kepentingan serikat nasional yang mempekerjakan mereka.
- Bertindak melawan hukum.

# Membela hak Anda

## Perselisihan industrial

ITF berkomitmen membantu pelaut yang bekerja di kapal berbendera kemudahan untuk mendapatkan upah yang adil dan perlindungan perjanjian kerja bersama yang layak.

Terkadang pelaut harus menempuh jalur hukum di pengadilan setempat. Pada kesempatan lain, aksi boikot dapat dilakukan terhadap sebuah kapal. Tindakan yang berbeda hanya tepat untuk tempat yang berbeda. Tindakan yang benar di satu negara mungkin dianggap sangat salah di negara lain.

Hubungi perwakilan ITF setempat untuk mendapatkan panduan. Anda akan menemukan alamat email kontak dan nomor telepon di bagian tengah yang dapat dilepas dari buletin pelaut ini. Anda juga harus mencari nasihat hukum setempat sebelum mengambil tindakan apa pun.

Di beberapa negara, undang-undang bekerja melawan Anda dan ABK rekan Anda jika Anda melakukan aksi

industrial. Dalam kasus seperti itu, perwakilan serikat pekerja ITF setempat akan menjelaskan hal ini kepada Anda. Di lebih banyak negara, kunci untuk memenangkan perselisihan adalah aksi industrial. Sekali lagi, ini tergantung pada saran lokal yang Anda terima. Anda memiliki hak hukum untuk melakukan aksi industrial di banyak negara, selama kapal Anda berada di pelabuhan dan bukan di laut.

Dalam setiap aksi industrial, penting diingat untuk tetap disiplin, damai dan bersatu. Dan ingat – hak untuk melakukan aksi industrial adalah hak asasi manusia yang dijamin, di banyak negara, oleh undang-undang atau konstitusi.

Apa pun yang Anda pilih untuk dilakukan, jangan lupa bicarakan dengan perwakilan ITF setempat sebelum Anda mengambil tindakan apa pun. Bekerja bersama, kita dapat memenangkan perjuangan mendapatkan keadilan dan hak-hak dasar.

## Kecelakaan laut

Ada pedoman internasional untuk memastikan pelaut diperlakukan secara adil jika kapal mereka terlibat dalam kecelakaan laut – baik oleh pemilik kapal, negara pelabuhan, pantai, bendera atau pun hukum negara mereka sendiri.

Inilah hak Anda jika ini terjadi pada Anda:

- Jika Anda diminta untuk memberikan bukti, ini harus diambil oleh pihak berwenang sesegera mungkin, dan Anda harus diizinkan untuk kembali ke kapal Anda, atau dipulangkan, sesegera mungkin setelah ini selesai.
- Anda berhak mendapatkan pengacara. Mintalah pengacara sebelum menjawab pertanyaan atau membuat pernyataan apa pun, karena ini dapat digunakan untuk melawan Anda dalam kasus hukum apa pun di masa mendatang.
- Anda harus dapat memahami apa yang dikatakan – minta pihak berwenang untuk menghentikan interogasi jika Anda tidak mengerti. Jika Anda mengalami kesulitan karena bahasa yang digunakan, minta disediakan penerjemah.
- Perusahaan Anda berkewajiban untuk membantu Anda – hubungi perusahaan dan/atau serikat pekerja Anda untuk mendapatkan saran dan bantuan.

Jika Anda menginginkan saran lebih lanjut, dan tidak ada serikat pekerja lokal atau inspektur ITF yang ada di tempat Anda berada, kirimkan email ke tim Dukungan Pelaut ITF di [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

Informasi lebih lanjut tersedia di [www.itfseafarers.org/your\\_legal\\_rights.cfm](http://www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm)

# Lebih pintar dari penipu pekerjaan

Penipuan perekrutan yang menargetkan pelaut saat ini mengalami peningkatan. Dan sekarang menjadi semakin canggih. Ikuti saran di bawah ini untuk belajar bagaimana menjadi lebih pintar dari para penipu tersebut

## Bagaimana sebuah penipuan bekerja

Sebagian besar penipuan menawarkan pekerjaan dengan gaji tinggi, tip besar, atau memberikan syarat dan ketentuan yang luar biasa menarik untuk memikat Anda.

Penipu menyamar sebagai agen perekrutan atau manajer SDM dan menggunakan cara canggih untuk membuat iklan pekerjaan mereka terlihat asli – seperti alamat email dan website bodong yang terlihat dan terasa seperti asli. Mereka semakin banyak menyebarluaskannya melalui metode kontak langsung seperti WhatsApp, Viber dan LinkedIn dan melalui Facebook dan platform media sosial lainnya.

Setiap lowongan yang dipromosikan dengan cara ini adalah penipuan – perusahaan pelayaran dan pesiar terkenal tidak akan mengirimkan tawaran pekerjaan tanpa diminta atau pun mengiklankan lowongan di media sosial.

### Jangan direspon. Dan peringatkan teman Anda.

Jika Anda melamar lowongan pekerjaan ini, mereka akan meminta salinan dokumen pribadi, seperti paspor Anda, dan informasi pribadi, seperti tanggal lahir atau detail rekening bank Anda. **Jangan pernah memberikan informasi ini.** Mereka dapat menggunakannya untuk mencuri identitas Anda dan mengosongkan rekening bank Anda.

Kemudian mereka akan meminta biaya 'hanya satu kali' – mungkin

untuk transportasi ke kapal atau biaya administrasi – atau pembayaran langsung ke rekening bank. Ini tidak diperbolehkan secara hukum. Di bawah Konvensi Perburuhan Maritim, pelaut tidak boleh membayar apapun untuk mendapatkan pekerjaan, dan biaya visa harus dibayar oleh pemilik kapal. **Jangan mau membayar untuk hal itu.**

Saran jika Anda sedang mencari pekerjaan:

- Kunjungi website ShipBeSure baru ITF [www.itfshipbesure.org](http://www.itfshipbesure.org) untuk saran tentang perekrutan, penipuan dan agen nakal. Baca selengkapnya di halaman 23 dari *Buletin* ini.
- Kunjungi website resmi perusahaan pelayaran terkenal dan perusahaan pesiar ternama – mereka biasanya menyediakan bagian khusus terkait lowongan di darat dan di kapal di mana Anda dapat mengirimkan CV Anda, dan banyak operator mengadakan kegiatan rekrutmen gratis. Temukan peringatan penipuan di website tersebut dan hubungi kantor pusat resminya jika Anda ragu.
- Waspadai lowongan pekerjaan yang berpura-pura sebagai website perusahaan pelayaran atau perekrutan dan pekerjaan bodong di website yang nyata, terutama jika lowongan pekerjaan ada di postingan gratis dan iklan gratis.

Jika Anda ragu, kirimkan email ke ITF di [jobscam@itf.org.uk](mailto:jobscam@itf.org.uk) untuk mendapatkan saran

## Kemungkinan adalah penipuan jika:

- Datang tawaran pekerjaan yang tidak diminta
- Ada iklan pekerjaan di media sosial
- Anda dimintai uang, untuk alasan apa pun
- Anda diminta untuk menyerahkan informasi pribadi atau pindaian dokumen pribadi
- Kontaknya adalah nomor ponsel, terutama jika ponsel digunakan sebagai nomor kantor
- Kode panggilan internasional tidak terlihat benar
- Alamat email tidak menyebutkan nama perusahaan
- Email perusahaan menggunakan penyedia email gratis seperti Gmail, Globomail, Yahoo
- Alamat email memiliki domain negara yang berbeda dari lokasi kantor yang seharusnya.

Kunjungi [www.itfshipbesure.org](http://www.itfshipbesure.org) untuk menemukan semua yang perlu Anda ketahui untuk menghindari penipuan.



## Semangat dalam serikat pekerja

Cucu perempuan dari 'salah satu pejuang Liberia yang tak kenal kompromi', **Jackie NW Doe** adalah presiden nasional Serikat Pekerja Buruh B/M Liberia (DOWUL). Dia membawa kita melalui perjalanannya dan memberi tahu *buletin Pelaut* tentang apa yang mendorongnya

### Apa yang membawa Anda ke laut?

Saya menjadi relawan sebagai pekerja lepas harian di Freeport of Monrovia, yang terbesar dari empat pelabuhan Liberia, antara 2004-2005, dan kemudian bekerja di departemen sanitasi, sampai saya dipecat karena membela hak-hak pekerja. Saya terpilih sebagai pengurus di tingkat perusahaan di DOWUL pada bulan Juni 2005, dan semangat saya dalam serikat pekerja tumbuh.

### Apa saja peran serikat yang telah Anda pegang?

Saya menjadi koordinator perempuan di serikat pekerja, kemudian menjadi ketua perempuan nasional di Kongres Buruh Liberia (LLC). Saya terpilih sebagai penjabat sekretaris jenderal DOWUL pada tahun 2012 dan presiden nasional pertamanya pada tahun 2018. Pada tahun 2021, saya terpilih sebagai wakil presiden nasional LLC. Saya juga ketua wilayah Afrika di komite pekerja buruh B/M ITF, yang memungkinkan saya mengadvokasi hak-hak pekerja maritim secara internasional.

### Pernahkah Anda mengalami diskriminasi gender?

Ya berkali-kali. Sebagai seorang perempuan, Anda harus sangat berani untuk berbicara secara terbuka tentang isu-isu yang mempengaruhi pekerja perempuan dan aktivis perempuan serikat pekerja. Selama aksi mogok kami melawan Terminal APM (APMT), saya adalah satu-satunya perempuan dari lima anggota serikat buruh yang dipenjara, dan itu adalah salah satu hari paling bahagia dalam hidup saya. Anda harus mengeluarkan rasa takut dari dalam diri Anda. Perempuan perlu membuat suara mereka didengar dan membela hak-hak mereka dan untuk negara mereka, bekerja secara positif bersama laki-laki.

### Apa yang paling Anda banggakan?

Saya bangga dengan perjalanan DOWUL saya dan mampu membawa perubahan – seperti memenangkan gaji dan kondisi yang lebih baik untuk para penata gudang dan pekerja di Otoritas Pelabuhan Nasional. Saya telah membuat perubahan melalui pengorganisasian perempuan untuk membela hak-hak mereka.

Tapi prestasi saya yang paling membanggakan adalah berhasil mengorganisir para pekerja di APMT dan merundingkan perjanjian kerja bersama yang pertama di sana. Ini terjadi tujuh bulan setelah memenangkan perjuangan panjang dan keras antara serikat pekerja dan pemerintah. Pada September 2020, DOWUL ditangguhkan, dan sebulan kemudian APMT memberhentikan 24 pekerja. Semua pelatihan dan pengetahuan ITF saya memandu saya untuk memenangkan kasus ini. Atas pertolongan Tuhan, ITF dan semua serikat pekerja di seluruh dunia yang mengirimkan solidaritasnya, kami dapat menang. Pada bulan April 2021, Kementerian Tenaga Kerja memerintahkan untuk segera mempekerjakan kembali para pekerja tersebut dan mengakhiri penangguhan serikat pekerja.

### Tantangan apa yang ada di depan?

Di Liberia, kita perlu membangun kapasitas untuk melatih para pekerja agar mereka memahami pentingnya serikat di tempat kerja mereka. Dan kita perlu berpikir di luar kotak untuk menarik lebih banyak laki-laki dan perempuan muda ke dalam keanggotaan serikat. ■

## Serikat pekerja melihat keuntungan yang signifikan dalam mengamankan kebijakan cabotage

**Chris Given**, ketua Satuan Tugas Cabotage ITF, menyoroti bagaimana upaya serikat pekerja global memastikan kebijakan cabotage memperoleh hasil yang signifikan

Cabotage membatasi aktivitas asing dalam perdagangan pesisir suatu negara, untuk melindungi industri pelayaran lokal, memastikan retensi pekerja maritim terampil, melestarikan pengetahuan dan teknologi kelautan, serta meningkatkan keselamatan dan keamanan nasional.

Satuan tugas yang saya pimpin dibentuk untuk mendorong penerapan kebijakan cabotage nasional ITF dan mendukung serikat pekerja yang berafiliasi dengan ITF untuk mempromosikan dan membela cabotage di negara mereka.

Di negara-negara seperti Amerika Serikat dan Kanada, di mana undang-undang cabotage telah lama ditetapkan dan merupakan komponen kunci dari kebijakan pelayaran

domestik dan internasional, serikat pekerja terus berhasil bertahan melawan serangan cabotage dari kepentingan korporat licik yang mendorong perlombaan ke bawah.

Serikat pekerja di negara-negara seperti Norwegia, Australia, dan Selandia Baru memimpin perjuangan untuk mengamankan kebijakan pelayaran dan perburuhan baru yang terkait langsung dengan cabotage. Hasil kebijakan ini diperoleh melalui kerja advokasi yang menunjukkan bahwa undang-undang dasar cabotage memiliki dampak positif dalam berbagai cara. UU ini menciptakan dan mendukung pekerjaan di dalam negeri, mengamankan kapasitas armada strategis, memfasilitasi peluang pelatihan dan pendidikan bagi pelaut, dan memberikan upah dan kondisi kerja yang layak bagi semua pelaut yang terlibat dalam sektor ini.

Satgas tersebut juga mendukung afiliasi yang ingin mempertahankan atau mengamankan kebijakan baru yang mempromosikan prinsip menjamin perdagangan maritim domestik suatu negara untuk warga negaranya sendiri.

Pemerintah di seluruh dunia sedang mempertimbangkan bagaimana menciptakan rantai pasok yang lebih tangguh, setelah pengalaman pandemi Covid-19. Satuan tugas ini sedang berkampanye untuk mengingatkan mereka tentang nilai penting dan strategis yang harus dimiliki oleh kebijakan pelayaran domestik dalam rencana-rencana ini. ■

## MUA dalam gugus tugas untuk membentuk armada strategis Australia

Serikat Maritim Australia (MUA) menyambut baik langkah pemerintah untuk membentuk Satuan Tugas Armada Strategis untuk memastikan bahwa negara tersebut memiliki akses berkelanjutan ke impor penting, seperti bahan bakar, jika terjadi bencana nasional atau konflik internasional.

Presiden MUA Paddy Crumlin akan mewakili serikat pekerja dan pelaut Australia di satuan tugas tersebut, yang akan mempertemukan perwakilan industri, serikat pekerja, pertahanan dan pemerintah untuk membahas susunan, ukuran dan pengoperasian armada strategis.

Selama pembicaraan dengan perdana menteri Anthony Albanese, pengurus MUA mengemukakan perlunya tempat pelatihan vokasi untuk memastikan pasokan tenaga kerja yang memadai bagi armada kapal berbendera dan berawak Australia yang lebih luas. Mereka juga menganjurkan reformasi Undang-Undang Ketenagakerjaan Australia untuk memastikan persyaratan tenaga kerja Australia dalam proyek-proyek besar, seperti proyek angin lepas pantai yang didanai pemerintah federal.

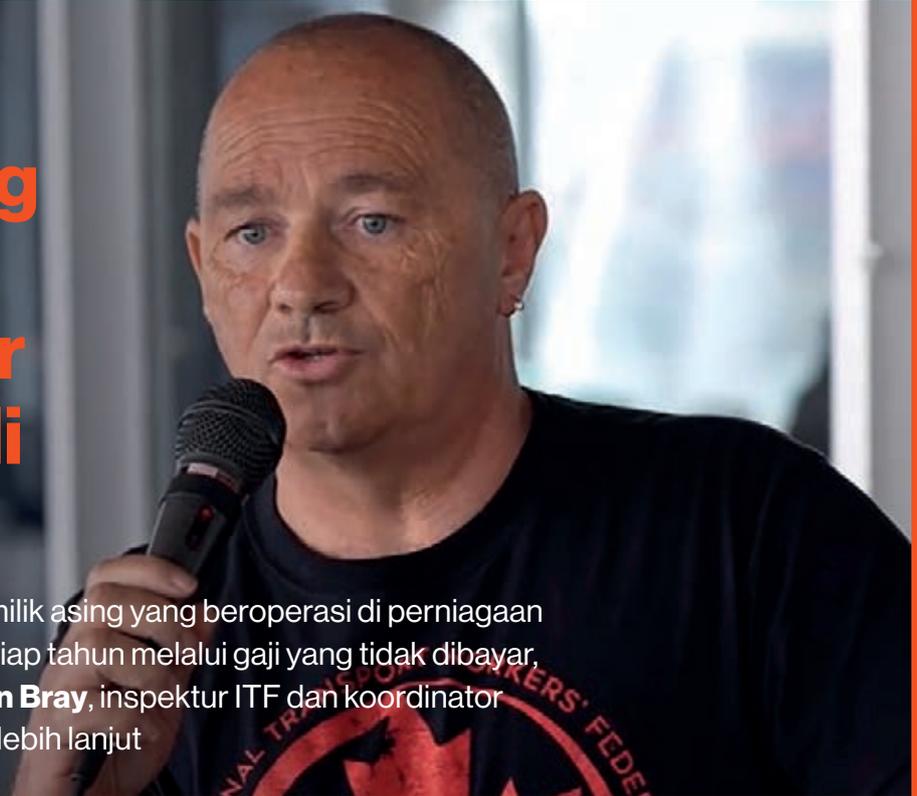


Pengurus nasional MUA Paddy Crumlin, Mich-Elle Myers dan Jamie Newlyn bersama Perdana Menteri Anthony Albanese, Agustus 2022

Krisis kebakaran hutan pada 2019/20 dan pandemi virus Corona menyoroti kurangnya armada Australia untuk mengangkut pasokan dan memberikan keamanan dan kedaulatan ekonomi. ■

## Pelaut asing dirampok jutaan dolar per tahun di Australia

Pelaut internasional di kapal milik asing yang beroperasi di pesisir Australia dirampok setiap tahun melalui gaji yang tidak dibayar, klaim sebuah laporan baru. **Ian Bray**, inspektur ITF dan koordinator Australia, memberi tahu kami lebih lanjut



Sebagian besar pekerjaan kami sebagai inspektur adalah memenangkan gaji yang belum dibayar untuk pelaut asing. Tetapi karena kami hanya memiliki empat inspektur yang mencakup seluruh Australia, tampaknya inspeksi terbatas kami hanya dapat memulihkan sebagian kecil dari total uang yang tertunggak. Kami melakukan penelitian untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas.

Kami tercengang mengetahui bahwa AUD65 juta (USD44 juta) gaji pelaut asing telah dicuri setiap tahun di Australia.

Inspektur ITF di Australia melakukan antara 450 dan 500 inspeksi setiap tahun, dari total 6.000 kapal yang mengunjungi negara tersebut setiap tahun.

Antara tahun 2018 dan 2021, kami melakukan 1.824 inspeksi dan memulihkan hampir AUD13,5 juta (lebih dari USD9,1 juta) – rata-rata AUD513 (USD349) per pekerja. (Hasil ini dirata-ratakan untuk semua inspeksi kami, termasuk kapal tanpa masalah.) Ini merupakan jumlah uang yang banyak untuk pelaut dari negara miskin, yang keluarganya bergantung pada pendapatan mereka.

Pihak berwenang Australia juga memulihkan sebagian gaji saat melakukan inspeksi untuk masalah spesifik. Otoritas Keselamatan Maritim Australia (AMSA) memulihkan AUD405.000 (USD275.000) pada tahun 2020, dan AUD175.000 (USD119.000) pada tahun 2021. Dan Fair Work Ombudsman memulihkan total hampir AUD1,6 juta (mendekati USD1 juta) selama tiga periode 2018-19, 2019-20, dan 2020-21.

Di Australia, standar MLC yang melindungi pelaut dari eksploitasi dimaksudkan untuk ditingkatkan dengan

peraturan domestik, untuk menutup kesenjangan antara standar ketenagakerjaan yang diterapkan pada kapal yang terdaftar di luar negeri dan standar yang dianggap dapat diterima secara sosial di Australia. Namun, lisensi sementara (TL) yang diperkenalkan pada tahun 2009 mengecualikan dua pelayaran 'niat baik' pertama dari standar domestik, dan sebuah kapal hanya dianggap terlibat dalam perdagangan pesisir ketika dimuat dengan kargo.

Laporan tersebut mengidentifikasi bahwa pencurian upah terjadi melalui tiga cara.

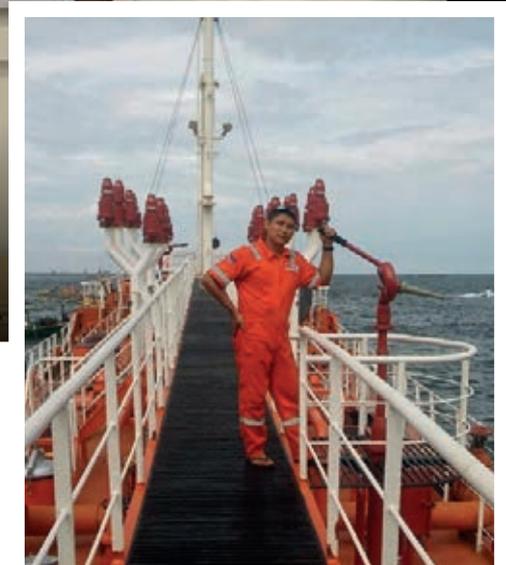
- AMSA mungkin tidak cukup menegakkan ketentuan perjanjian kerja pelaut, karena cenderung hanya menanggapi pengaduan yang diajukan oleh ITF.
- Setelah dua pelayaran 'niat baik', perusahaan pelayaran sering tidak menerapkan kewajiban persyaratan upah dan hak.
- Kapal seringkali telah meninggalkan perairan Australia sebelum tindakan penegakan selesai.

Sejak putusan Pengadilan Federal tahun 2014 yang mengizinkan penggunaan lebih besar lisensi sementara tersebut, kapal asing yang menggunakan ABK kebangsaan asing telah melonjak – dari 25 persen pada tahun 2014 menjadi sedikit di bawah 60 persen pada tahun 2019.

ITF sedang menyusun proposal untuk perubahan legislatif dan peraturan untuk menutup celah ini, dan untuk peningkatan yang cukup besar dalam cara Australia menginspeksi dan menegakkan tanggung jawabnya di bawah MLC. ■



Felix Roondina Impas Jr di kapal dan bersama inspektur ITF Arvin Peralta



## ITF menuntut pelarangan agen pengawakan atas pungutan biaya ilegal

Sebuah agen perekrutan yang berbasis di Filipina yang mengenakan biaya penempatan pelaut secara tidak sah, lisensinya ditangguhkan setelah praktik ilegalnya disorot, lapor inspektur **Arvin Peralta** dari Manila, yang menangani kasus tersebut

Global Marine and Offshore Resources Inc, yang berbasis di Manila, terdaftar merah di direktori agen pengawakan ITFShipBeSure.org pada akhir Juli 2022 – sebuah peringatan bagi pelaut untuk menghindari mencari pekerjaan melalui agen tersebut.

ITF telah memberikan bukti yang tak terbantahkan kepada Departemen Pekerja Migran Filipina (DMW), yang mengatur sistem agen pengawakan negara, bahwa empat pelaut dikenakan biaya penempatan secara ilegal, ditempatkan pada pengusaha yang berbeda di kapal yang berbeda dengan yang dijelaskan dalam kontrak mereka, dan beberapa dua bulan gajinya belum dibayar.

DMW menangguhkan lisensi Global Marine, tetapi

mengaktifkannya kembali tidak lama kemudian. ITF berharap bahwa bukti-bukti akan mengarah pada pelarangan permanen terhadap lembaga tersebut. Tetapi ITF juga menuntut agar DMW mengambil tindakan tegas terhadap agen korup, untuk melindungi pelaut dari pengusaha yang tidak bermoral.

Tiga pelaut – Ricardo Dagami Aya-ay, Ceasar Abes Jurilla dan Toni Dawn Domanais de Guzman – telah menghubungi saya pada tanggal 28 Juni untuk melaporkan kondisi kerja dan kehidupan yang buruk di kapal dan gaji yang tidak dibayar.

Orang keempat, Felix Roondina Impas Jr, mendekati saya segera setelah itu. Global Marine telah menemukannya di kapal pendukung kecil, di mana dia jatuh sakit. Global Marine membantah klaimnya bahwa kondisinya adalah terkait dengan pekerjaan dan menolak memberinya gaji sakit atau uang untuk perawatan medisnya. Serikat pekerja yang berafiliasi dengan ITF AMOSUP membantunya dengan mendapatkan tunjangan sakit secara sah, penggantian biaya medis dan upah yang belum dibayar. Sementara klaimnya dipertimbangkan oleh Komisi Hubungan Perburuhan Nasional, Felix kembali ke kapal dan Yayasan



**“Pelaut harus menghindari agen yang membebankan biaya penempatan. Mereka melanggar hukum seperti ini karena tidak berpikir akan dibayar oleh pemilik kapal. Hal ini seharusnya menjadi bendera merah (tanda peringatan) – Anda mungkin juga tidak akan dibayar.”**

Pelaut Trust ITF telah memberikan bantuan keuangan kepada keluarganya.

Masing-masing dari empat pelaut bersaksi bahwa sebelum mendapatkan pekerjaan mereka pada bulan Maret dan April 2022, mereka telah mengunjungi kantor Global Marine di Manila dan diminta oleh manajer armada Gilbert Torrecer untuk membayar biaya penempatan antara USD600 dan USD1.000, yang kemudian mereka bayar. Ini dilarang di bawah MLC, yang telah diratifikasi oleh Filipina dan sudah menjadi bagian dari undang-undang negara tersebut.

Seperti yang diperingatkan oleh koordinator inspektorat ITF Steve Trowsdale, “Pelaut harus menghindari agen yang memungut biaya penempatan. Mereka melanggar hukum seperti ini karena tidak berpikir akan dibayar oleh pemilik kapal. Itu seharusnya menjadi bendera merah (tanda peringatan) – Anda mungkin juga tidak akan dibayar.”

ITF membantu keempat orang tersebut kembali ke Filipina pada awal Juli dan membujuk Global Marine untuk mengembalikan biaya penempatan. Global Marine mencapai penyelesaian untuk gaji yang belum dibayar dengan Aya-ay pada bulan Juli tetapi tiga lainnya masih mengupayakan klaim mereka untuk gaji lebih dari dua bulan.

Agan tenaga kerja yang tidak bermoral mengolok-olok kontrak, aturan dan peraturan Departemen Tenaga Kerja untuk Luar Negeri Filipina (POEA) yang memastikan bahwa hak-hak pekerja migran harus dilindungi saat bekerja di luar negeri. Para agen ini dengan sombong percaya bahwa mereka dapat menghindari sanksi dengan menggunakan intimidasi, uang, dan koneksi untuk menipu dan memanfaatkan ABK Filipina. ■

## Mencari pekerjaan? Kunjungi ShipBeSure terlebih dahulu

Sebelum Anda mulai mencari pekerjaan, kunjungi terlebih dahulu situs web ShipBeSure ITF - [www.itfshipbesure.org/](http://www.itfshipbesure.org/).

Ini akan memandu Anda memahami proses perekrutan. Dan bahkan dapat menyelamatkan Anda dari penipuan.

ShipBeSure dibuat oleh ITF untuk mengidentifikasi agen pengawakan nakal dan memasukkannya ke dalam daftar merah – sehingga pelaut tidak akan menjadi korban mereka.

Ini dikemas dengan informasi dan saran penting dan mudah diikuti:

- **Memulai** – panduan tentang apa yang harus dilakukan sebelum Anda naik kapal sampai apa yang harus Anda cari jika Anda menggunakan agen pengawakan. Ini menyebutkan hak-hak Anda di bawah Konvensi Perburuhan Maritim. Ini juga mencantumkan operator kapal pesiar dan rincian kontak mereka dan merekomendasikan agar pencari kerja langsung menghubungi operator kapal.
- **Menemukan agen pengawakan** – temukan agen pengawakan resmi yang terdaftar dari India, Indonesia, Myanmar atau Filipina dan lihat peringkat ITF-nya. Agen bereputasi ditempatkan di daftar hijau. Anda disarankan untuk menghindari agen di daftar merah – seperti Global Marine.
- **Penipuan dan pekerjaan palsu** – cara mengidentifikasi tanda-tanda penipuan dan cara mengenali penipuan Facebook kapal pesiar. Halaman Scam Alerts (Peringatan Penipuan) menyediakan cara untuk memeriksa penipuan, perusahaan, dan situs web palsu.
- **Cari kapal, inspektur atau serikat pekerja** – cari tahu lebih banyak tentang kapal yang mungkin Anda pertimbangkan untuk bergabung, atau identifikasi inspektur ITF terdekat atau serikat afiliasi yang mungkin dapat menawarkan bantuan.
- **Laporkan agen atau penipuan** – beri tahu ITF jika Anda menemukan penipuan atau website palsu sehingga ITF dapat menyelidiki dan menjaga ShipBeSure selengkap dan sebaru mungkin.

**Untuk saran terkait penawaran kerja yang Anda tidak yakin – atau untuk melaporkan penipuan – hubungi ITF di [jobscam@itf.org.uk](mailto:jobscam@itf.org.uk).**

**INGATLAH ATURAN DASAR – jika ada tawaran pekerjaan terlihat terlalu bagus untuk menjadi kenyataan, maka hampir pasti tidak nyata.**



## Pelaut di jantung transisi menuju pelayaran nol karbon

Peringatan bahwa sekitar 800.000 pelaut akan membutuhkan pelatihan tambahan pada pertengahan tahun 2030-an telah menyebabkan publikasi rencana aksi 10 poin untuk membangun industri pelayaran yang lebih berkelanjutan. **Fabrizio Barcellona**, koordinator seksi pelaut dan navigasi darat ITF, menjelaskan apa artinya memberikan transisi berkeadilan bagi pelaut

Pelayaran saat ini menyumbang tiga persen dari emisi karbon global. Pelayaran perlu beralih dari bahan bakar konvensional menuju bahan bakar dan teknologi alternatif yang rendah dan nol karbon untuk memenuhi target dunia menjaga pemanasan global hingga 1,5C atau kurang pada tahun 2050.

Untuk membentuk tanggapan industri terhadap tantangan ini, serikat pekerja pelaut, pemilik kapal, dan badan PBB membentuk Satuan Tugas Transisi Berkeadilan Maritim di COP26. Gugus tugas ini menugaskan penelitian baru dan memanfaatkan temuan ini untuk menyusun rencana aksi, yang diterbitkan di COP27 pada November 2022.

Penelitian, oleh konsultan maritim terkemuka DNV, menemukan bahwa sekira 800.000 pelaut akan membutuhkan pelatihan tambahan pada pertengahan tahun 2030-an untuk beralih ke pelayaran nol karbon. Tetapi riset ini memperingatkan bahwa pelatihan saat ini terhambat oleh kurangnya kepastian tentang pilihan bahan bakar alternatif.

Pada peluncuran rencana tersebut, Sekretaris Jenderal ITF Stephen Cotton mengatakan, "Kabar baiknya adalah para pelaut siap dan bersedia menjadi bagian dari transisi ini. Tetapi kru ingin tahu bahwa bahan bakar yang mereka

tangani benar-benar aman, dan bahwa kami sebagai industri memiliki jalur pelatihan untuk meningkatkan keterampilan mereka. Pelaut dan pekerja maritim lainnya sudah merasakan dampak dari iklim yang tidak stabil — sungai kering yang tidak dapat dilalui, suhu permukaan laut yang melonjak, pelabuhan yang ditutup karena gelombang panas dan banjir bandang."

ITF memainkan peran utama dalam memastikan bahwa rencana aksi ini akan menempatkan pelaut dan masyarakat di jantung transisi menuju pelayaran tanpa karbon. Ini berarti memastikan keselamatan dan kesehatan pekerja maritim dan perlindungan mata pencaharian terkait. Ini akan membutuhkan:

- mempertimbangkan pelatihan ulang, peningkatan keterampilan, dan keterampilan hijau baru untuk mempertahankan tenaga kerja pelaut berketerampilan tinggi dengan cara yang tidak meninggalkan satu pelaut pun;
- memanfaatkan peluang untuk pekerjaan yang layak di seluruh kapal tanpa emisi dan rantai pasokan bahan bakar tanpa karbon; dan
- mengakui bahwa pekerja maritim perlu mempromosikan keragaman dan kesetaraan gender, untuk mewakili masyarakat yang dilayaninya.

Faktor yang sama pentingnya – seperti bagaimana transisi dibayar, siapa yang diuntungkan, dan bagaimana rantai pasok dipertimbangkan – akan melibatkan produksi dan penanganan bahan bakar nol karbon; infrastruktur pelabuhan; produksi dan daur ulang kapal tanpa emisi; dan melatih kembali pekerja pelabuhan. ■

**Anda dapat mengetahui lebih lanjut tentang satuan tugas, atau baca laporan DNV di <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>**

# Amandemen MLC baru memberikan perlindungan tambahan bagi pelaut

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) telah mengadopsi ketentuan baru pada Konvensi Perburuhan Maritim (MLC) untuk memperkuat perlindungan hak-hak pelaut setelah pandemi Covid. **Beatriz Vacotto**, kepala unit maritim di departemen standar perburuhan internasional ILO, menjelaskan

ILO sangat menghargai peran pelaut dalam menjaga pergerakan barang dunia. Tahun ini, delapan amandemen penting pada MLC diadopsi untuk memberi Anda perlindungan tambahan. Amandemen ini akan mulai berlaku pada 23 Desember 2024.

**1. Agen pengawakan.** MLC saat ini mensyaratkan agen perekrutan memiliki sistem perlindungan, seperti asuransi, sehingga Anda bisa mendapatkan gaji dan hak Anda jika terjadi kesalahan dengan agen tersebut, atau pemilik kapal Anda gagal membayar. Amandemen ini berarti bahwa badan-badan ini harus memberi tahu pelaut, sebelum atau saat mempekerjakan Anda, tentang hak-hak Anda terkait perlindungan ini.

**2. Penelantaran.** Negara bendera, negara pelabuhan dan negara pemasok tenaga kerja akan diwajibkan untuk bekerja sama dalam memfasilitasi pemulangan yang cepat dari para pelaut yang ditelantarkan, dan untuk melindungi hak-hak mereka yang menggantikan mereka di atas kapal. Ini berarti bahwa dalam keadaan apa pun pelaut yang terlantar tidak boleh digantikan oleh pelaut baru yang ditelantarkan. ILO dan IMO akan segera mengadopsi pedoman untuk otoritas pelabuhan dan negara bendera tentang bagaimana menangani kasus-kasus penelantaran pelaut dengan cara yang cepat.

**3. Akses ke bantuan medis.** Amandemen ini memperkuat kewajiban pemerintah untuk memastikan embarkasi yang cepat bagi awak kapal yang membutuhkan perawatan medis segera dari kapal di wilayah mereka, dan akses ke fasilitas medis di darat untuk perawatan yang sesuai. MLC sekarang mendefinisikan

'membutuhkan perawatan medis segera' termasuk, antara lain, nyeri parah yang tidak dapat ditangani di atas kapal, risiko bunuh diri, dan kasus ketika layanan penasehat tele-medis merekomendasikan perawatan di darat. Amandemen tersebut juga dimaksudkan untuk memfasilitasi pemulangan jenazah atau abu dari pelaut yang meninggal di atas kapal.



Foto: Jan Pau I. Guinoo

**4. Koneksi internet.** Hak atas 'konektivitas sosial' secara eksplisit telah ditambahkan ke dalam MLC. Ini berarti pemilik kapal harus, sejauh dapat dilakukan secara wajar, menyediakan akses internet kepada pelaut di atas kapal mereka, dengan biaya yang dikenakan dalam jumlah yang wajar. Dan Negara Anggota yang telah meratifikasi MLC harus menyediakan akses internet di pelabuhan mereka.

Tiga amandemen lainnya menggarisbawahi kewajiban untuk menyediakan air minum gratis dan berkualitas yang sesuai untuk pelaut, dan menyoroti pentingnya makanan seimbang di atas kapal; mengatakan bahwa pelaut harus memiliki alat pelindung diri dengan ukuran yang pas; dan mengizinkan nama pemilik terdaftar, jika berbeda dari pemilik kapal, pada sertifikat jaminan keuangan.

Terakhir, ada juga kewajiban baru untuk menyelidiki secara memadai semua kematian pelaut di laut, mencatatnya dan melaporkannya setiap tahun ke ILO untuk dipublikasikan dalam daftar global.

**Unduh aplikasi gratis Pertanyaan Paling Sering Ditanyakan tentang MLC di: <https://faqmlc.ilo.org/>**

# Serikat pekerja Inggris Raya mendorong perjuangan di seluruh Eropa melawan dumping sosial feri

Pemecatan massal karyawan P&O yang mengejutkan pada Maret 2022 adalah pengingat yang jelas mengapa serikat pekerja Inggris Raya berusaha untuk mengakhiri dumping sosial oleh perusahaan feri. **Steve Yandell**, asisten koordinator seksi pelaut dan navigasi darat ITF, menjelaskan



Ada kemarahan publik atas berita bahwa P&O Ferries telah memecat secara tidak sah 786 pelaut di Inggris Raya. Pada 17 Maret 2022, para pekerja mengetahui pemecatan mereka dari panggilan Zoom yang direkam sebelumnya, dengan pemberitahuan hanya 30 menit. Perusahaan belum menjalankan kewajiban hukumnya untuk berkonsultasi dengan pekerjaanya.

P&O Ferries dimiliki oleh raksasa pelabuhan global DP World, yang telah melaporkan laba yang memecahkan rekor untuk paruh pertama tahun 2022 sebesar USD721 juta, naik 52 persen laba tahunannya (year on year). Namun perusahaan feri ini justru memecat karyawannya agar bisa mendatangkan pekerja agen yang lebih murah.

Ada juga kekhawatiran keamanan yang serius tentang gerakan tersebut – misalnya, inspektur dari Otoritas Kelautan dan Penjaga Pantai (MCA) Inggris Raya mencatat 31 pelanggaran terpisah yang belum pernah terjadi sebelumnya di salah satu kapal Feri P&O yang ditahan, dengan masalah mulai dari keselamatan kebakaran hingga latihan sekoci.

Meskipun CEO P&O Ferries Peter Hebblethwaite mengakui kepada Anggota Parlemen Inggris bahwa dia telah gagal memenuhi persyaratan pemutusan hubungan kerja hukum Inggris Raya, pada akhir tahun 2022 masih belum ada sanksi dari pemerintah terhadap perusahaan tersebut.

Serikat pekerja yang berafiliasi dengan ITF dan pemerintah Inggris Raya kini telah memulai diskusi tentang perjanjian payung standar minimum untuk diterapkan pada semua feri yang beroperasi di pelabuhan-pelabuhan Inggris Raya. Serikat pekerja memperjuangkan legislasi yang mengikat secara hukum tetapi tampaknya pemerintah hanya akan mencoba memperkenalkannya sebagai kesepakatan sukarela, yang ditegakkan oleh serikat pekerja dan pengusaha. Usulan tersebut akan kemudian disahkan melalui Parlemen pada awal 2023, dengan demikian serikat pekerja akan terus mendesak agar dilakukan perubahan.

Untuk memperkuat upaya mengakhiri dumping sosial, ITF dan cabang Eropanya, ETF, membentuk Satuan Tugas Feri Berkeadilan, dalam upaya untuk memastikan bahwa kebijakan mereka, dan kebijakan pemerintah nasional, berlaku untuk pelaut yang bekerja di kapal feri di perairan Eropa.

Serikat pekerja Prancis yang berafiliasi dengan ETF telah melobi pemerintah Prancis. Merespon hal tersebut, Prancis telah menyatakan dukungan untuk pengenalan standar minimum pada feri yang beroperasi antara Inggris dan Prancis. Sementara itu, serikat pekerja Inggris Raya yang berafiliasi dengan ITF akan meningkatkan kampanye melawan dumping sosial di feri pada tahun 2023. ■

# Jaringan global inspektur ITF melayani pelaut dunia

Inspektur ITF ada untuk mendukung pelaut yang membutuhkan. *Buletin Pelaut* memperkenalkan 10 anggota terbaru tim, profil tim Afrika dan Dunia Arab, dan memberikan informasi terbaru tentang jaringan kontak serikat regional ITF

## Memperkenalkan inspektur terbaru



**Rodrigo Pinto Aguero**  
(Valparaiso, Chili – Federacion de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, FETRICH, dan Sindicato Interempresas Profesional de Oficiales de la Marina Mercante de Chile, SIPROMAM)

Saya masuk Sekolah Angkatan Laut Chili pada tahun 1982 dan menjadi midshipman pada tahun 1987. Saya memperoleh sertifikat kecukupan petugas pandu pada tahun 1993 dan sejak itu memperoleh gelar dalam Ilmu Angkatan Laut dan Maritim, dan diploma dalam urusan luar negeri dan sumber daya manusia. Menjadi anggota SIPROMAM sejak tahun 1998, saya terpilih sebagai ketua terpilih pada tahun 2006.



**Hakimah Saiful Bahri**  
(Port Klang, Malaysia – Serikat Nasional Pelaut Semenanjung Malaysia)

Saya memiliki 13 tahun pengalaman sebagai chief officer dan perwira senior positioning dinamis. Saya telah bekerja di perusahaan pelayaran dan minyak dan gas internasional dan multinasional. Saya akan berbasis di Port Klang tetapi akan bekerja mencakup pelabuhan lain di Malaysia.



**Joshua Bobic**  
(Los Angeles, USA – ILWU/IBU)

Saya telah berkecimpung di industri maritim selama lebih dari 20 tahun dan bersama serikat saya selama 17 tahun, termasuk sebagai perwakilan serikat di tingkat perusahaan dan anggota komite keselamatan. Saya bergabung dengan ITF untuk memperjuangkan hak dan kondisi hidup pelaut. Saya berharap dapat bekerjasama dengan saudara dan saudari saya dalam kampanye FOC.



**Brian Gallagher**  
(Brisbane, Australia – Serikat Maritim Australia/ MUA)

Saya seorang pelaut generasi keempat. Selama 43 tahun, saya pernah bekerja di setiap bagian di maritim, termasuk kapal tanker, kapal tunda, lepas pantai, penyelamatan, pengerukan, roll-on/roll-off, seismik, dan kapal mercusuar. Saya bangga menjadi anggota pembiayaan MUA yang kuat dan sering kali merasa beruntung bekerja sebagai pengurus di kantor serikat pekerja ini.



### Leo Hwang

(Incheon, Korea – Federasi Serikat Pekerja Pelabuhan dan Transportasi Korea/ KFPTWU)

Saya telah bekerja untuk KFPTWU sebagai direktur kebijakan selama 12 tahun. Saya sangat bangga menjadi anggota tim inspektorat ITF dan bersemangat untuk bekerja dengan setiap inspektur dan koordinator di seluruh dunia.



### Jim McVeigh

(Dublin, Irlandia – SIPTU)

Saya mantan organiser di industri ini dengan serikat pekerja umum terbesar di Irlandia, SIPTU. Sebelum bergabung dengan inspektorat ITF, saya bertanggung jawab mengorganisir pekerja buruh B/M di beberapa pelabuhan Irlandia selama 10 tahun, dan membawa banyak pengalaman sebagai pengurus serikat pekerja.



### Goodlife Okoro

(Lagos, Nigeria – Serikat Pekerja Maritim Nigeria/ MWUN)

Saya memiliki HND dalam administrasi bisnis dangelar dalam perdamaian dan resolusi konflik. Saya pernah bekerja sebagai pelaut, dan pernah memegang beberapa jabatan di MWUN, termasuk ketua distrik dan wakil presiden zona. Pengalaman akademis dan industri saya akan membantu saya memenuhi tuntutan peran sebagai inspektur ITF.



### Adan Suarez

(Montevideo, Uruguay - UTT)

Saya berlayar lebih dari 30 tahun sebagai bosun, kemudian bekerja penuh waktu di serikat saya. Sejak 2019 saya menjadi kontak ITF. Pengalaman karir berlayar saya termasuk membuat draf perjanjian, penyelesaian klaim dan pemulangan pelaut. Sebagai inspektur ITF, saya akan memperjuangkan keadilan sosial dan hak-hak pelaut.



### Nino Torrevillas

(Cebu, Filipina - Asosiasi Pelaut Filipina)

Saya lulusan dalam bidang hukum, berspesialisasi dalam hukum dan hubungan masyarakat sebagai direktur administrasi di serikat saya, dan saya juga seorang profesor maritim di universitas. Sebagai anak dari pekerja transportasi, saya menyaksikan perjuangan pekerja. Sebagai inspektur ITF, saya akan terus memberikan suara kepada pekerja yang tidak didengar dan tertindas dalam memperjuangkan laut yang lebih baik.



### Kim Youngin

(Busan, Korea – Federasi Serikat Pelaut Korea)

Pengalaman saya sebagai perwira kapal selama tujuh tahun terakhir telah memberi saya kesempatan bekerja untuk kepentingan dan keuntungan pelaut. Kadang saya merasa pelaut diperlakukan seperti roda penggerak yang mudah diganti. Mereka harus diperlakukan dengan baik dan saya menyambut peran baru ini untuk melayani pelaut.

# Memperkenalkan tim inspektur Afrika dan Dunia Arab

Melihat peningkatan jumlah pelaut yang meminta bantuan di kawasan Afrika, maka ITF terus memperkuat jaringan inspektornya di sana. Pada tahun 2022 kami menunjuk inspektur baru kami di Nigeria dan pada tahun 2023 kami akan menunjuk inspektur pertama kami di Senegal. Penunjukan ini, ditambah dengan inspektur kami di Ghana, Kenya dan Pantai Gading, dan di Maroko dan Aljazair di Dunia Arab, menunjukkan pentingnya posisi ITF di kedua wilayah tersebut.



## **Joachim Djedje (Abidjan, Pantai Gading – Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce)**

Sebagai mantan perwira dek, saya bergabung dengan dunia serikat pekerja pada awal 1990-an. Posisi saya sebagai sekretaris jenderal Serikat Pelaut sangat berguna. Ini telah membawa saya lebih dekat dengan para pelaku dan pengguna maritim dan pelabuhan, dan bahkan dengan ITF. Saya pernah menjabat beberapa posisi di ITF, termasuk koordinator nasional, dan ketua komite pelaut Afrika.



## **Catherine Haizel (Tema, Ghana – Asosiasi Perwira Angkatan Laut Ghana, GMNOA)**

Saya adalah mantan dosen senior di departemen Studi Kelautan di Universitas Maritim Regional, dan saya terus bekerja paruh waktu di sana. Saya telah menjadi anggota GMNOA sejak saya menjadi kadet pada pertengahan tahun 70-an, dan saya bergabung dengan komite eksekutifnya pada tahun 2005. Saya memiliki gelar MSc dalam Urusan Maritim dari Universitas Maritim Dunia di Swedia. Saya telah menjadi inspektur ITF di pelabuhan Tema dan Takoradi sejak 2019.



## **Rachik Hamid (Casablanca, Maroko – Serikat Pekerja Maroko, UMT)**

Saya berlayar selama 12 tahun di kapal kontainer, kapal curah dan kapal berpendingin, dan mencapai pangkat kapten kedua. Saya juga manajer operasi di terminal CMA-CGM di Casablanca. Saya telah menjadi anggota aktif dari serikat pekerja Maroko/UMT sejak 1991 dan menjadi inspektur ITF pada 2019. Saya berbasis di Casablanca tetapi sebagai satu-satunya inspektur ITF di Maroko, saya menangani semua pelabuhan, bekerja dengan buruh pelabuhan dan pelaut.



## **Hassen Mellis (Algiers, Algeria – FNNT/UGTA)**

Saya adalah seorang pelaut selama 27 tahun dan posisi terakhir saya adalah sebagai chief officer di kapal pengangkut LNG Aljazair. Saya kemudian ditunjuk sebagai inspektur ITF pada tahun 2019 dan bangga menjadi bagian dari keluarga ITF. Saya bertekad untuk membantu pelaut yang berada dalam kesulitan dan untuk memastikan bahwa pemilik kapal menghormati standar perburuhan nasional dan internasional.



## **Betty Mutugi (Mombasa, Kenya – Serikat Pekerja Buruh B/M)**

Saya adalah seorang buruh bongkar muat selama 22 tahun di pelabuhan Mombasa dan terpilih sebagai anggota pengurus DWU. Saya kemudian terpilih sebagai ketua komite perempuan di Central Organization of Trade Unions (COTU-K). Saya kemudian menjadi relawan selama dua tahun di kantor ITF di Mombasa, sebelum menjadi inspektur penuh waktu pada tahun 2013. Semangat saya adalah membantu para pelaut. Saya belajar banyak dari ITF London dan rekan-rekan inspektur saya.



## **Goodlife Okoro (Lagos, Nigeria – Serikat Buruh Maritim Nigeria)**

(Lihat halaman sebaliknya.)

## Jaringan ITF membantu Anda jika tidak ada inspektur

Jaringan FOC ITF beroperasi untuk membantu pelaut di negara dan pelabuhan di mana tidak ada inspektur ITF. Ini terdiri dari kontak, yang akan memastikan bahwa pemilik kapal mematuhi kewajiban mereka untuk memberikan gaji dan kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal. Kontak melakukan ini secara sukarela dan dinominasikan oleh serikat pekerja yang berafiliasi dengan ITF dan berbasis di kantor mereka.



### Amerika Latin/Karibia

Jaringan ini terus memberikan bantuan penting bagi para pelaut di negara-negara di mana ITF tidak memiliki inspektur. Pada tahun 2022, sejumlah kontak kami ikut serta dalam konferensi regional buruh B/MITF, dan pada tahun 2023 kami akan memperluas jaringan, khususnya di Karibia.

#### Hubungi koordinator jaringan FOC (Amerika Latin/Karibia):

**Steve Trowsdale (London)**

Email: [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

(Kontak di Kosta Rika, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nikaragua, Peru, Trinidad dan Tobago, dan Venezuela)



### Dunia Arab dan Iran

Kami menghadapi tahun 2022 yang penuh tantangan, karena jumlah penelantaran di wilayah kami terus meningkat. Beberapa di antaranya adalah kasus perbudakan modern dan pelanggaran berat hak asasi manusia yang sangat terkenal – seperti Jeddah Palace (Al Maha), di mana satu orang pelaut telah berada di kapal selama lebih dari 10 tahun. Kami juga menangani semakin banyak kasus pelaut yang dikriminalisasi, upah yang tidak dibayar, ditolak bantuan medis, dan penolakan pemulangan.

Tim kami bekerja tanpa lelah di seluruh kawasan, dengan perhatian khusus kepada mereka yang berada di Iran, UEA, Mesir, dan Kerajaan Arab Saudi. Dalam banyak kasus, pelaut baru datang kepada kami setelah berbulan-bulan tidak dibayar. Semakin awal kami mendapatkan pengaduan, akan semakin baik kami dapat membantu.

#### Hubungi koordinator jaringan FOC (Dunia Arab dan Iran):

**Mohamed Arrachedi (Spanyol)**

Email: [arrachedi\\_mohamed@itf.org.uk](mailto:arrachedi_mohamed@itf.org.uk)

(Kontak di Bahrain, Mesir, Iran, Irak, Yordania, Kuwait, Lebanon, Libya, Oman, Sudan, Tunisia, dan Yaman. Kami juga menawarkan bantuan di UEA, Qatar, dan Kerajaan Arab Saudi.)



## Afrika

Jaringan di Afrika Barat terus berkembang, dengan penambahan Sierra Leone. Pada tahun 2023 kami akan menambah lebih banyak negara dari seluruh kawasan Afrika untuk memperkuat jaringan dan memastikan bahwa pelaut memiliki seseorang untuk dihubungi kapan pun mereka membutuhkan bantuan.

### Hubungi koordinator jaringan FOC (Afrika):

#### Lucien Razafindraibe (Kenya)

Email: razafindraibe\_lucien@itf.org.uk

(Kontak di Benin, Kamerun, Pantai Gading, Gabon, Gambia, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Liberia, Sierra Leone, dan Togo)



## Asia Pasifik

Kontak kami memberikan dukungan dan bantuan nyata kepada pelaut di negara setempat dan memperkuat jaringan regional yang ada.

Meskipun pembatasan pergantian kru di sebagian besar negara Asia Pasifik dilonggarkan, situasi di China, yang memberlakukan pembatasan sangat ketat, tetap menjadi tantangan besar. Kami menerima sejumlah kasus dari pelaut asing yang terjebak di galangan kapal di China dan tidak diizinkan untuk meninggalkan kapal mereka, masa kontrak sudah terlewati di pelabuhan tanpa pengaturan purna tugas (sign off), atau tidak diizinkan untuk menerima perawatan medis darat yang layak.

Karena tidak ada inspektur atau kontak ITF di Cina daratan, jaringan kami melakukan yang terbaik untuk para pelaut ini. Kami berhubungan dengan otoritas lokal, kedutaan terkait, agen pelabuhan dan pemilik kapal; dan kami mengoordinasikan pergantian kru di pelabuhan berikutnya setelah China, sehingga pelaut dapat menandatangani purna tugas dengan bantuan inspektur ITF atau kontak yang ada di sana.

### Hubungi koordinator jaringan FOC (Asia Pasifik):

#### Sandra Bernal (Australia)

Email: bernal\_sandra@itf.org.uk

(Kontak di Bangladesh, Kamboja, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Pakistan, Papua Nugini, Kepulauan Solomon, Thailand, dan Vietnam)

# Bagaimana menjadi sekutu laki-laki melawan diskriminasi gender di tempat kerja

Laki-laki yang menyaksikan diskriminasi gender di tempat kerja didorong untuk bertindak dengan cara yang positif, berkat inisiatif bystander (orang yang melihat langsung kejadian) inovatif yang mulai diadopsi oleh banyak serikat. **Kim Rojas Powell**, seorang spesialis dari program ITF untuk mengakhiri kekerasan terhadap pekerja transportasi perempuan, memberi tahu kita lebih banyak

Inisiatif 'Jadilah Lebih Dari Sekedar Penonton' dimulai di sebuah provinsi di Kanada, dengan kemitraan antara Mengakhiri Kekerasan Asosiasi British Columbia (EVABC) dan tim sepak bola BC Lions pada tahun 2015. Ini melibatkan pelatihan pemimpin laki-laki untuk mendidik sekolah, perguruan tinggi, tempat kerja dan liga olahraga profesional, dan untuk mempromosikan program ini secara luas melalui media sosial. Sekarang sedang diterapkan di sekolah-sekolah dan tempat kerja di seluruh dunia.

Di tepi pantai British Columbia yang secara tradisional didominasi oleh laki-laki, serikat pekerja buruh B/M ILWU (yang berafiliasi dengan ITF) telah menerimanya dengan sepenuh hati. Serikat pekerja telah melatih lebih dari 6.000 pekerjanya dan sangat menantikan dampaknya terhadap perubahan perilaku dan budaya – baik di tempat kerja maupun di komunitas yang diwakili oleh pekerjanya.

Program ini didasarkan pada pemahaman bahwa hanya sebagian kecil laki-laki yang melakukan kekerasan dan penganiayaan, dan sebagian besar orang ingin hidup dan bekerja dengan damai dan penuh hormat. Namun ketika perilaku berbahaya dibiarkan begitu saja, hal itu akan berdampak negatif pada budaya tempat kerja yang lebih luas.

Program ini bertujuan untuk menciptakan tempat kerja yang lebih aman dan lebih terhormat serta inklusif, dengan menggunakan model sekutu laki-laki. Ini menyampaikan bahwa kekerasan terhadap perempuan bukanlah masalah yang hanya harus diselesaikan oleh perempuan, sebaliknya mempromosikan kekuatan laki-laki berbicara kepada laki-laki dan anak laki-laki tentang pentingnya menciptakan hubungan yang sehat dan mengatakan tidak pada kekerasan terhadap perempuan.

Program ini menangani budaya tempat kerja yang telah lama mentolerir pembulian dan pelecehan, serta menantang perilaku yang telah mengakar. Ini dilakukan dengan merangsang percakapan yang sulit, melalui



### Bagaimana menjadi:

### sekutu dan mengakhiri tempat kerja yang penuh kekerasan untuk semua

penggunaan video yang menunjukkan skenario tempat kerja, dan dengan menunjukkan pentingnya intervensi lebih awal sebelum sikap dan kepercayaan permusuhan meningkat menjadi ekspresi verbal dan fisik.

Ini mengajarkan individu bagaimana mereka dapat melakukan intervensi:

- non-verbal, seperti sekadar menolak untuk bergabung dalam percakapan yang ofensif atau mengambil bagian dalam perilaku seksis
- secara verbal, seperti berbicara langsung kepada orang yang menjadi sasaran, berbicara kepada pelaku, atau mendorong orang lain untuk menunjukkan ketidaksetujuannya

Watch docker dan anggota ILWU Canada, Cam Sture mengungkapkan kebenaran yang kuat tentang apa yang perlu diubah di tempat kerjanya – <https://fb.watch/cmj5q0WaO/>.

Diskriminasi, intimidasi dan kekerasan terhadap perempuan marak terjadi di tempat kerja dan serikat pekerja itu sendiri. ITF sedang menjajaki bagaimana ITF dapat menggunakan pelatihan bystander untuk membantu timnya sendiri dan serikat pekerja afiliasinya membawakan perubahan. ■



## Bantuan untuk kadet Ukraina

**Katie Higginbottom**, kepala Yayasan Pelaut Trust ITF, memperkenalkan program yang memungkinkan 50 kadet Ukraina menyelesaikan studi maritim mereka saat perang melanda negara mereka

Invasi Rusia ke Ukraina pada 24 Februari 2022, dan yang diikuti oleh darurat militer, menghalangi pelaut Ukraina bergabung ke kapal. Hal ini berdampak dramatis pada awak kapal, dan kadet di lembaga pendidikan maritim yang tidak dapat memperoleh pengalaman berlayar yang mereka butuhkan untuk menyelesaikan kursus mereka dan memperoleh ijazah kerja.

Meskipun tempatnya diduduki, Akademi Maritim Negeri Kherson berhasil mempertahankan bentuk pembelajaran jarak jauh. Tetapi lebih banyak yang harus dilakukan untuk membantu para kadet. Serikat Pekerja Transportasi Laut Ukraina (MTWTU) dan Yayasan Pelaut Trust ITF mengemukakan ide proyek tersebut – untuk memberikan kesempatan kepada kadet Maritim Negara Bagian Kherson dari wilayah yang diduduki dan bergejolak untuk belajar di Akademi Maritim Lituania (LMA) di Klaipeda.

Sejak awal September 2022, para kadet ini dapat menggabungkan kuliah dan kelas praktik di dua lembaga pendidikan sekaligus dan akan memperoleh sertifikat kompetensi Lituania dan Ukraina.

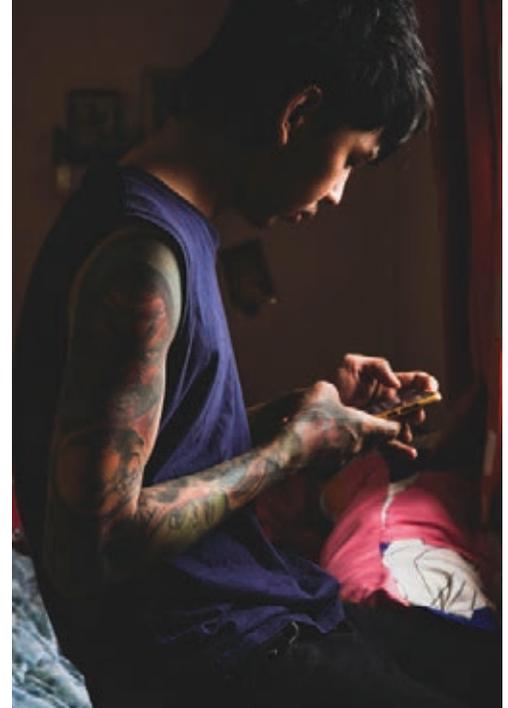
Proyek ini berfokus pada taruna yang telah menyelesaikan tahun ketiga mereka tetapi tidak dapat menyelesaikan studi dan mendapatkan sertifikasi. Mereka terdaftar di LMA dan menerima dukungan keuangan untuk studi akademik, akomodasi dan kehidupan di Lituania, dan membantu mendapatkan penempatan.

Kedua akademi tersebut bekerja sama untuk memastikan bahwa para kadet menerima pendidikan kelas atas di lingkungan pengasuhan di Klaipeda, sambil menjaga hubungan mereka dengan Kherson.

Yayasan Trust juga memberikan dukungan keuangan untuk para kadet di Odessa. ■

### PEMENANG

*Home sick (kangen rumah)*  
oleh SANK OO



## Masa depan cerah untuk kompetisi foto pelaut

Melanjutkan kesuksesan fenomenal dari tiga kompetisi fotografi terakhirnya untuk para pelaut, Yayasan Pelaut Trust ITF menjadikannya sebagai acara tahunan, yang diluncurkan pada Hari Pelaut.

Tiga puluh gambar terpilih dari Kehidupan Di Laut 2022 dipamerkan di pameran dan upacara penghargaan selama Crew Connect di Manila, Filipina. Yayasan Trust saat ini berupaya membagikan foto dan cerita pelaut ini dan sebelumnya dengan museum maritim di seluruh dunia – dalam upaya untuk mendapatkan pengakuan publik yang lebih luas terhadap pelaut sebagai pekerja utama namun tak terlihat, yang menjaga rantai pasokan global terus berjalan melalui peristiwa-peristiwa paling dramatis.

Lihat foto pemenang di <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022>.

Yayasan Pelaut Trust adalah badan amal ITF – cari tahu lebih lanjut di [www.seafarerstrust.org](http://www.seafarerstrust.org)

# Dorongan baru untuk mencegah cedera dan kematian di tempat kerja di pelabuhan

Kajian oleh ITF mengungkapkan bahwa 200 buruh B/M dan pelaut telah terluka parah dan lebih dari 700 meninggal saat bekerja di pelabuhan selama 20 tahun terakhir – dan ini hanya dari insiden yang dilaporkan. **Steve Biggs**, asisten senior di seksi buruh B/M ITF, berbagi rencana untuk membuat pelabuhan lebih aman digunakan bekerja

Kenyataan dalam angka-angka ini tidak dapat diterima, padahal angka-angka ini bahkan belum termasuk cedera dan kematian lain yang tak terhitung jumlahnya yang tidak dilaporkan. Juga tidak termasuk kematian terkait penangkapan ikan atau pelayaran.

Meskipun angka tersebut naik turun pada tahun-tahun yang berbeda selama periode 20 tahun yang disurvei, terdapat kecenderungan yang jelas adanya peningkatan secara keseluruhan: pada tahun 2000, terdapat 18 kematian yang dilaporkan dan tiga luka berat, sementara pada tahun 2022, terdapat 87 kematian dan 26 cedera serius.

Temuan kunci dari kajian ITF ini adalah bahwa 71 persen dari kematian yang dilaporkan terjadi di atas kapal. Sebagian besar adalah awak kapal tetapi banyak juga personel darat yang naik kapal untuk melakukan tugas penanganan kargo. ITF telah berdiskusi dengan ICHCA International tentang bagaimana kita dapat bekerja sama untuk mengubah hal ini.

ICHCA International adalah organisasi non-pemerintah yang menyatukan pelabuhan dan industri pelayaran untuk meningkatkan kesehatan, keselamatan, dan kesejahteraan semua pekerja terkait. Anggotanya termasuk operator terminal global, jalur pelayaran utama, dan ITF, serta regulator industri dan perusahaan asuransi.

Kami mengidentifikasi perlunya pendekatan yang konsisten terhadap manajemen risiko kapal. Saat ini, sebagian besar pelabuhan dan terminal memiliki penilaian risiko kapal versi mereka sendiri, tetapi belum ada pendekatan yang konsisten untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko di area kerja sebelum operasi dimulai. Ada sedikit atau bahkan tidak ada komunikasi antara pelabuhan yang disinggahi oleh kapal tertentu untuk saling mengingatkan jika ada kerusakan atau bahaya di atas kapal.

Kami telah memulai langkah pertama untuk mengubah ini. ITF berpartisipasi dalam proyek yang dipimpin oleh ICHCA untuk mengembangkan dan menerapkan standar global inspeksi tempat kerja kapal. Ini akan mencakup semua aspek kapal kerja. Ini akan mengidentifikasi dan mengendalikan risiko, dan ini akan mengurangi atau menghilangkan cedera serius dan kematian di atas semua jenis kapal kargo.

Memiliki standar internasional akan:

- menyamakan lapangan permainan untuk semua pemangku kepentingan
- memastikan bahwa informasi dapat dibagikan dan dipahami
- menetapkan prosedur pelatihan umum bagi personel untuk melakukan inspeksi
- meningkatkan efisiensi operasi, melalui proses inspeksi yang umum
- membuat operasi lebih aman, dengan risiko dikelola sebelum menjadi kecelakaan

Kami berharap dapat mengembangkan lebih lanjut standar inspeksi menjadi Aplikasi atau alat online untuk pelabuhan dan terminal. ■



## Laporan eksplosif mengkonfirmasi eksploitasi Inggris Raya terhadap pelaut perikanan migran

Sebuah laporan baru-baru ini menegaskan bahwa pekerja migran di industri perikanan Inggris Raya menghadapi eksploitasi tenaga kerja dan pelanggaran hak asasi manusia dan terlalu takut untuk berbicara, jelas **Chris Williams**, pakar perikanan ITF

Antara bulan Juni dan Oktober 2021, Lab Hak Universitas Nottingham mempelajari kondisi kerja awak kapal migran Inggris Raya, UE, dan migran di seluruh armada perikanan Inggris Raya.

Laporan tersebut menegaskan bahwa semua pelaut perikanan non-Kawasan Ekonomi Eropa (EEA) dibawa ke Inggris Raya dengan visa transit pelaut dan rentan terhadap eksploitasi karena kebijakan imigrasi Inggris Raya ('lingkungan yang tidak bersahabat') dan peraturan MLC/perikanan maritim (K188) yang belum digabungkan. ITF telah mengungkapkan pada Mei 2022 bahwa penyalahgunaan visa ini memungkinkan pengusaha yang tidak bermoral mempermainkan ketakutan pelaut perikanan migran atas status imigrasi mereka, membuat mereka bekerja lebih lama dan lebih keras daripada kru lokal, dengan gaji lebih rendah.

Seorang pelaut perikanan Inggris Raya yang diwawancarai oleh Lab Hak mengatakan: "Saya mendengar seorang

pemilik kapal berkata. "Saya bisa mendapatkan 2-3 kru asing dengan harga satu orang dari kalian pelaut lokal."

Studi ini menemukan:

- 35 persen pelaut perikanan melaporkan sering mengalami kekerasan fisik, termasuk pelecehan rasial dan kekerasan seksual.
- Gaji rata-rata pelaut perikanan migran adalah £3,51 per jam, hampir tiga kali lebih rendah dari Upah Minimum Nasional yang berhak diterima oleh semua awak kapal yang bekerja sebagai pekerja di kapal

perikanan berbendera Inggris Raya.

- 19 persen peserta melaporkan kondisi kerja yang mengindikasikan kerja paksa.
- 18 persen pelaut perikanan migran diharuskan bekerja di kapal yang tidak disebutkan namanya dalam kontrak mereka, yang jelas merupakan pelanggaran ketentuan visa transit mereka.
- Sebagian besar pelaut perikanan migran dilaporkan diharuskan bekerja dengan jam kerja yang berlebihan, tanpa istirahat yang cukup, yang melanggar Konvensi ILO tentang Bekerja di Perikanan (K188), yang diratifikasi Inggris Raya pada tahun 2019.
- Pelaut perikanan migran takut dideportasi jika mereka mengadu, dan lebih dari 60 persen pelaut perikanan (termasuk warga negara Inggris Raya) mengatakan mereka tidak akan pernah melaporkan keluhan, karena takut masuk daftar hitam.

Seorang pelaut perikanan migran mengatakan kepada Lab Hak: "Karena visa, Anda harus tinggal di kapal itu. Jika Anda meninggalkan kapal untuk meminta bantuan maka mungkin Anda tidak akan dapat bekerja. Anda hanya harus menunggu tanpa uang. Atau jika Anda meminta bantuan, mereka hanya akan menelepon agen dan mengatakan visa Anda bermasalah dan Anda harus membayar sendiri biaya pemulangan."

ITF mendesak Pemerintah Inggris Raya untuk menutup celah yang memungkinkan penyalahgunaan ini, mengakhiri penggunaan visa transit pelaut untuk pelaut perikanan migran, dan beralih ke sistem, seperti visa pekerja terampil, yang akan memberi mereka perlindungan yang lebih baik dan kondisi kerja yang layak.

*Unduh Letting exploitation off the hook (melepaskan diri dari eksploitasi)? – Menampilkan bukti pelanggaran tenaga kerja di perikanan Inggris Raya di [tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook](https://tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook).*

*Unduh A one-way ticket to labour exploitation: how transit visa loopholes are being used to exploit migrant fishers on UK fishing vessels (Tiket sekali jalan menuju eksploitasi tenaga kerja: bagaimana celah visa transit digunakan untuk mengeksploitasi pelaut perikanan migran di kapal perikanan Inggris Raya) di <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation>.*



INTERNATIONAL  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION

# Pelaut – jadikan ITF sebagai tempat pelabuhan singgah harian Anda untuk mendapatkan informasi dan saran

## Aplikasi ITF gratis – tersedia baik di hp Android maupun iOS

Unduh dari toko aplikasi (app store) Anda, dari [www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps](http://www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps)



### Pelaut ITF

- Periksa kapal Anda
- Temukan di mana bisa mendapatkan bantuan saat krisis
- Berhubungan dengan ITF
- Menemukan inspektur ITF atau serikat pelaut ITF
- Temukan informasi tentang saran kesehatan dan kesejahteraan diri

## Media sosial ITF



- Follow and berikan pendapat Anda pada berita terbaru, dengan menggunakan #itfseafarers di Twitter dan di



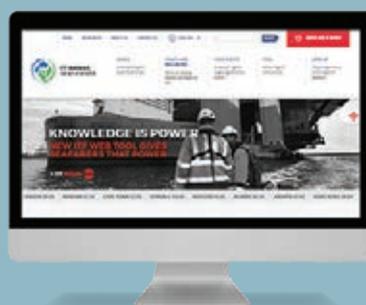
[www.facebook.com/ITFseafarerssupport](http://www.facebook.com/ITFseafarerssupport)



- Follow kami di

[www.instagram.com/ITFseafarerssupport](http://www.instagram.com/ITFseafarerssupport)

## Website ITF



[www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) – temukan tentang hak Anda dan bagaimana inspektur ITF memberikan bantuan di laut dan di pelabuhan, di website kami yang diperuntukkan untuk pelaut



[www.itfshipbesure.org](http://www.itfshipbesure.org) – temukan semua hal yang perlu Anda ketahui jika Anda sedang mencari pekerjaan



[www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org) – ikuti semua perkembangan terakhir yang mempengaruhi pekerja dan serikat pekerja ITF mereka