

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sejak abad ke-20, kapal-kapal mulai melintasi samudra di sejumlah negara maritim tradisional dengan membawa awak kapal dengan kewarganegaraan yang berbeda. Pada abad ini, berwisata di kapal pesiar juga mulai populer sebagai salah satu tujuan wisata bagi jutaan wisatawan di seluruh dunia.

Industri kapal pesiar tidak hanya populer di kalangan wisatawan, tetapi juga populer di antara para pebisnis yang hendak berinvestasi, serta bagi para pekerja yang sedang mencari lahan pekerjaan. Dengan meningkatnya jumlah peminat wisatawan kapal pesiar, maka kebutuhan akan armada yang memadai juga semakin melonjak. Kebutuhan akan SDM juga semakin meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan data yang diperoleh oleh *Cruise Industry News* pada tahun 2018, industri kapal pesiar di seluruh dunia telah mempekerjakan sebanyak 250.000 awak kapal, tetapi untuk memenuhi kebutuhan akan kecenderungan wisata kapal pesiar yang terus berkembang, maka dalam kurun waktu 10 tahun ke depan, industri kapal pesiar dunia harus mempekerjakan setidaknya 80.000 awak kapal dan para profesional baru pada tiap tahunnya.¹

Pada kurun waktu dua dekade terakhir, pertumbuhan melalui akuisisi atau penerapan strategi integrasi horizontal dalam industri kapal pesiar telah

¹Aleksander Radic, , 2018, *Occupational and health safety on cruise ships: demensions of injuries among crew members*, Australia Journal of Maritime & Ocean Affairs, 2018, hlm 1.

menyebabkan adanya 3 perusahaan kapal pesiar teratas yang menguasai lebih dari 80 persen kapal pesiar di seluruh dunia. Tiga perusahaan tersebut adalah *Carnival Corporation n plc* (CCL) yang menguasai perairan Amerika Utara, Karibia, Transatlantik, Mediterania, Eropa, dan Amerika Selatan. Pada posisi ke dua terdapat perusahaan Royal Caribbean Cruise Ltd (RCL) dengan jalur pelayaran di Amerika Utara, Amerika Tengah dan Selatan, Kepulauan Pasifik, dan Eropa. Selanjutnya, pada posisi ke tiga terdapat perusahaan Star Cruise Ltd (SCL). Perusahaan ini mendominasi perairan di Asia Timur dan Asia Tenggara.² Data di atas juga menunjukkan bahwa tiga perusahaan tersebut juga menjadi perusahaan kapal pesiar dengan jumlah pekerja terbanyak. Hal ini disebabkan karena industri kapal pesiar masih sangat bergantung dengan tenaga kerja atau SDM untuk menjalankan armadanya.

Berdasarkan data statistik *Cruise Line International Association* (CLIA), pada tahun 2019 industri kapal pesiar dunia menerima hampir 30 juta wisatawan, 1,8 juta pekerja di seluruh dunia, serta membantu perekonomian dunia sebesar US \$ 140 miliar.³ Untuk memenuhi kebutuhan pekerja tersebut, industri kapal pesiar dunia tidak hanya menerima pekerja dari satu negara saja, tetapi juga membuka dan menerima para pekerja dari berbagai negara untuk ditempatkan di divisi-divisi yang ada di armada kapal mereka. Orang-orang yang bekerja ataupun dilibatkan sesuai kapasitasnya di atas kapal biasa disebut dengan awak kapal.

²Christine B.N. Chin, 2008, *Labour Flexibilization at Sea : mini u(nited) n(ation) on cruise ship*, International Feminist Journal of Politics, Vol.10 No.1, 2008, hlm 7.

³Zhengliang Hu dan Wenwen Li, 2022, *Global Health Governance on Cruise Tourism: A Lesson Learned From Covid-19*, Jurnal Frontier in Marine Science, Vol. 9, No. 818140, 2022, hlm 1.

Penumpang kapal pesiar berukuran besar (dengan 1.000 penumpang atau lebih) akan dapat bertemu dengan para awak kapal yang berasal dari seluruh dunia. Para awak kapal tersebut terbagi dalam berbagai divisi hotel yang ada di kapal pesiar, biasanya awak kapal pria asal Amerika Utara dan Eropa Barat sering menduduki posisi sebagai manajer hotel, direktur kapal pesiar, dan sebagai kepala keamanan. Awak kapal yang berasal dari Eropa Barat dan Eropa Timur biasanya diletakkan di tempat yang lebih rendah, seperti bagian resepsionis, dealer kasino, petugas tamu, kepala pelayan, hingga sebagai penghibur. Sementara awak kapal yang berasal dari Amerika Tengah atau Selatan dan Asia Tenggara ditempatkan pada tempat yang jauh lebih rendah, terutama di bagian restoran dan kabin.⁴

Kapal adalah selain dari kapal yang berlayar secara khusus di perairan pedalaman atau kapal yang berlayar di perairan antara, atau perairan perbatasan, perairan yang terlindungi atau perairan dimana peraturan pelabuhan berlaku.⁵ Kapal pesiar merupakan jenis kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran pesiar, penggunaan kapal pesiar sendiri adalah sebagai kapal pariwisata, keadaan yang menunjukkan para penumpang dapat menikmati waktu mereka di atas kapal sembari menikmati pemandangan laut dan sekitarnya.

Kapal pesiar merupakan tempat kerja para awak kapal melaksanakan kontrak selama 4 sampai 7 bulan. Keberadaan manajemen SDM di industri pelayaran kapal pesiar merupakan perpaduan antara perekrutan, retensi, dan pengembangan. Agar perusahaan pelayaran dapat sukses dan menguntungkan,

⁴Christine B.N. Chin, 2008, *Op. cit.* hlm. 2.

⁵Definisi kapal dalam *Maritime Labour Convention 2006*, Pasal 2 huruf (i).

maka aspek terpenting yang harus diutamakan adalah manajemen pemeliharaan kapal.⁶

Awak Kapal (*Crew Kapal*) adalah setiap orang yang dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja sesuai kapasitasnya di atas kapal sejalan dengan konvensi ini.⁷ Awak kapal adalah semua orang yang memiliki jabatan di atas kapal, termasuk nakhoda, sedangkan, anak kapal atau anak buah kapal (ABK) adalah semua orang yang memiliki jabatan di atas kapal, kecuali nakhoda.⁸ Awak Kapal berbeda dengan Anak Buah Kapal (ABK), ABK merujuk kepada anggota Awak Kapal selain perwira dan nakhoda. Menurut Menteri Perhubungan Republik Indonesia dalam Peraturan Menteri Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Awak kapal dinyatakan bahwa:⁹ “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Perwira dan nakhoda.”

Terkait perekrutan dan penempatan awak kapal, Pemerintah di setiap negara wajib memastikan setiap jasa perekrutan dan penempatan awak kapal di negaranya benar-benar menjalankan secara tertib, serta melindungi dan mempromosikan hak-hak ketenagakerjaan para awak kapal. Sejalan dengan MLC 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006) dalam Standar A1.4 ayat 1 tentang Perekrutan dan Penempatan yang menjelaskan sebagai berikut:

“Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that

⁶ Aleksandar Radic, 2018, *Op.cit.*

⁷ Definisi awak kapal dalam *Maritime Labour Convention 2006*, Pasal 2 huruf (f).

⁸ Ijat Denajat, 2013, BUKU HUKUM MARITIM SEMESTER 2, (Direktorat Pendidikan Menengah Kejuruan Direktorat Jenderal Manajemen Pendidikan Dasar dan Menengah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Nasional), hlm. 93.

⁹ Peraturan menteri Nomor 70 PM Tahun 2013.

protects and promotes seafarers employment rights as provided in this Convention."¹⁰

Setiap negara anggota yang menjalankan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh pemerintah wajib memastikan bahwa jasa itu dijalankan secara tertib yang melindungi dan mempromosikan hak-hak ketenagakerjaan parawak kapal sebagaimana diatur dalam Konvensi ini.

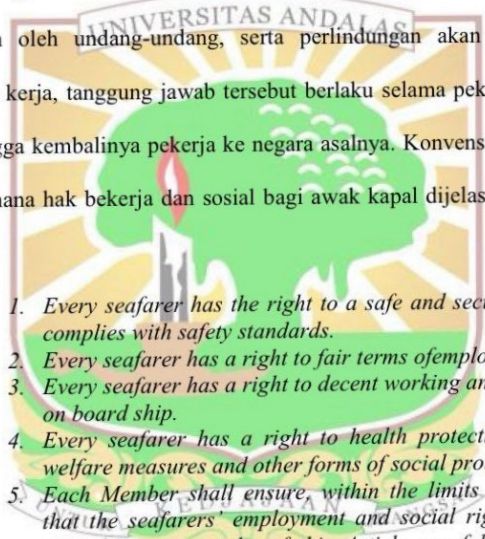
Standar A1.4 MLC 2006 mengatur tentang larangan adanya biaya perekrutan awak kapal oleh jasa perekrutan, baik biaya secara langsung maupun tidak langsung, kecuali untuk biaya-biaya yang diperlukan awak kapal seperti biaya dokumen perjalanan, buku awak kapal, biaya sertifikat kesehatan, dan biaya dokumen wajib lainnya. Setiap perizinan atau sertifikat layanan perekrutan dan penempatan awak kapal swasta harus dijalankan sesuai sistem perizinan atau sertifikasi dari otoritas yang berwenang. Standar ini juga menekankan bahwa perlindungan bagi awak kapal harus dibentuk dan memiliki mekanisme untuk menyelidiki keluhan terkait layanan aktivitas perekrutan dan penempatan awak kapal.

Penempatan pekerja di tiap divisi dalam kapal pesiar biasanya ditentukan dari tujuan pelamar kerja saat mendaftar untuk bekerja, serta melalui berbagai tes dan sertifikasi yang dimiliki oleh calon pelamar. Terkait perlindungan hukum bagi awak kapal, merupakan tanggung jawab negara asal pekerja dan juga tanggung jawab negara bendera kapal. Tanggung jawab tersebut dituangkan melalui kontrak kerja antara pekerja dan perusahaan pemilik kapal. Setelah proses perekrutan, para calon pekerja akan menandatangani kontrak kerja yang

¹⁰ *Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention 2006.*

dibuat antara pekerja dan perusahaan pemilik kapal. Perjanjian kerja awak kapal meliputi baik kontrak kerja maupun pasal-pasal perjanjian.¹¹

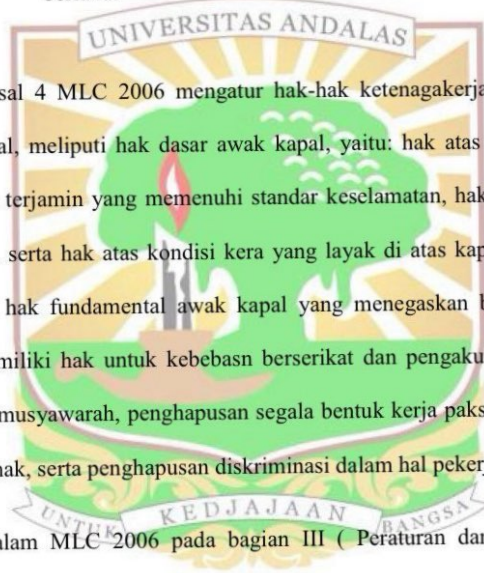
Perlindungan terhadap hak-hak para tenaga kerja di kapal telah diatur secara hukum internasional, yaitunya dalam MLC 2006 yang dikeluarkan langsung oleh *Internatonal Labour Organization* (ILO). Tanggung jawab tersebut meliputi perlindungan dari adanya kemungkinan diskriminasi antar pekerja yang diatur dalam Pasal 3 konvensi ini, pelanggaran hak pekerja yang ditentukan oleh undang-undang, serta perlindungan akan keselamatan dan keamanan kerja, tanggung jawab tersebut berlaku selama pekerja berada di atas kapal hingga kembalinya pekerja ke negara asalnya. Konvensi ini terdiri dari 12 Pasal, dimana hak bekerja dan sosial bagi awak kapal dijelaskan dalam Pasal 4 yaitu:¹²

- 
1. *Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.*
 2. *Every seafarer has a right to fair terms of employment.*
 3. *Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.*
 4. *Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.*
 5. *Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.*
1. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan.
 2. Setiap awak kapal mempunyai hak atas syarat-syarat kerja yang adil.

¹¹ *Maritime Labour Convention 2006*, Pasal 2 huruf (g).

¹² *Ibid*, Selanjutnya disebut MLC 2006.

3. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal.
4. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medis, tingkat kesejahteraan dan bentuk-bentuk perlindungan sosial lainnya.
5. Setiap Negara Anggota harus memastikan, dalam batas-batas wilayah hukumnya, bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal yang diatur pada ayat sebelumnya dalam Pasal ini telah diterapkan sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi ini. Kecuali dinyatakan lain dalam Konvensi, penerapan tersebut dapat dicapai melalui hukum atau peraturan nasional, melalui perjanjian kerja bersama atau melalui kebijakan lain atau sesuai praktik yang berlaku.



Pasal 4 MLC 2006 mengatur hak-hak ketenagakerjaan dan hak sosial awak kapal, meliputi hak dasar awak kapal, yaitu: hak atas tempat kerja yang aman dan terjamin yang memenuhi standar keselamatan, hak atas kondisi kerja yang adil, serta hak atas kondisi kerja yang layak di atas kapal.¹³ Pasal ini juga mengatur hak fundamental awak kapal yang menegaskan bahwa setiap awak kapal memiliki hak untuk kebebasan berserikat dan pengakuan efektif atas hak untuk bermusyawarah, penghapusan segala bentuk kerja paksa dan penghapusan pekerja anak, serta penghapusan diskriminasi dalam hal pekerjaan dan jabatan.

Dalam MLC 2006 pada bagian III (Peraturan dan Kaidah) diatur 5 pengaturan pokok mengenai pekerja maritim (awak kapal), yaitu:¹⁴

1. Syarat minimum bagi awak kapal yang bekerja di kapal, mengatur mulai dari usia minimum pekerja, sertifikat medis, pelatihan dan kualifikasi, hingga perekrutan dan penempatan awak kapal.
2. Kondisi kerja, mengatur mulai dari perjanjian kerja, upah, jam kerja dan jam istirahat, hak cuti, pemulangan, kompensasi bagi awak kapal yang hilang maupun tenggelam, tingkatan pengawakan, hingga pengembangan karir dan keterampilan awak kapal.

¹³ MLC 2006, Pasal 4 paragraf 1.

¹⁴ *Ibid.*

3. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, mengatur mulai akomodasi tempat penginapan, makanan, hingga akomodasi kesehatan bagi awak kapal.
4. Perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan dan perlindungan sosial bagi awak kapal, mengatur mulai dari ketersediaan fasilitas kesehatan baik di atas kapal maupun di darat bagi awak kapal, upaya pencegahan terjadinya kecelakaan kerja, kewajiban pemilik kapal terhadap perlindungan kesehatan, kesejahteraan, hingga jaminan sosial bagi para awak kapal.
5. Kepatuhan dan penegakan, mengatur mengenai tanggung jawab negara bendera, kewenangan organisasi yang berkaitan dengan tenaga kerja ataupun yang diakui, pengawasan dan penegakan, pengajuan keluhan di atas kapal, korban kecelakaan di laut, tanggung jawab negara pelabuhan, pengawasan di pelabuhan, penanganan keluhan di darat, hingga tanggung jawab penyedia tenaga kerja.

Perlindungan terhadap awak kapal sendiri secara internasional telah diatur dalam konvensi yang dikeluarkan oleh IMO seperti *Protocol of 1988 Relating to The International Convention for the Safety Of Life at Sea (SOLAS)* yang mengatur keselamatan bekerja dan keselamatan berlayar, dan konvensi dasar ILO seperti dalam MLC 2006 yang mengatur hak dasar dan standar awak kapal secara internasional.

Secara nasional, perlindungan terhadap awak kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Keawak kapalan, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.¹⁵

Namun, pada praktiknya, penegakan hukum terhadap masalah yang timbul dalam dunia kerja di kapal masih sulit ditegakkan. Hingga saat ini masih

¹⁵ Aziz Prama Pramuditya, Et al, "Perlindungan Hukum Bagi Anak Buah Kapal dalam Aspek Kesejahteraan di Bidang Hukum Ketenagakerjaan", 2020, Jurnal Cakrawala Hukum.

banyak ditemui kasus-kasus kecelakaan kerja hingga kematian pekerja di kapal pesiar. Hal ini sering terjadi akibat adanya kelalaian (*human error*) baik dari para pekerja, masalah pada kapal, hingga dari perintah perusahaan kapal. Dalam *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978* (STCW 1978) amandemen 2010 keselamatan kerja dan pelayaran merupakan tanggung jawab tiga pihak, yaitu:¹⁶

1. Pemerintah, sebagai institusi resmi yang bertugas sebagai pengawas pelaksanaan aturan keselamatan kerja di kapal.
2. Pendidikan dan *training*, sebagai institusi yang bertugas untuk melatih para calon awak kapal.
3. Perusahaan pelayaran, sebagai pihak yang memiliki wewenang dalam mengoperasikan kapal.

Permasalahan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal pesiar yang telah lama menjadi perhatian industri pelayaran mendadak dihadapkan dengan tantangan baru yang belum pernah terjadi sebelumnya. Sementara upaya untuk mengatasi resiko kesehatan kerja konvensional masih berlangsung, dunia dihadapkan dengan ancaman kesehatan global yang tidak hanya mengancam keselamatan pekerja di kapal, tetapi juga seluruh penumpang dan bahkan stabilitas industri pelayaran secara keseluruhan.¹⁷

Awal tahun 2020, industri pelayaran dunia dihadapkan dengan terjadinya gelombang penyakit global yang disebut dengan pandemi Covid-19, penyebaran penyakit ini dimulai pada bulan Desember 2019 di Tiongkok. Pada tanggal 31 Januari 2020, *World Health Organization* (WHO) yang merupakan organisasi kesehatan dunia, menyebut Covid-19 sebagai *Public Health Emergency of*

¹⁶ Badan Diklat Perhubungan, 2000, Implementasi STCW 1978 Amandemen Manila (2010), hlm 41.

¹⁷ Chenhong Liu, 2021, *Public Health and International Obligations of States: The Case of Covid-19 on Cruise Ships*, Jurnal Sustainability, Vol. 13, No. 11604, 2021, hlm.1.

International Concern (PHEIC) yaitu keadaan darurat kesehatan masyarakat yang menjadi perhatian internasional, kemudian meningkatkan levelnya pada tanggal 11 Maret 2020 sebagai pandemi.¹⁸ Total korban yang diungkap secara global oleh WHO mencapai 2 juta korban, hal ini menimbulkan rasa takut dan khawatir bagi seluruh negara, sehingga sebagian besar negara dan pemerintah mengeluarkan aturan *lockdown* atau disebut juga karantina wilayah dengan melarang warganya untuk keluar rumah dan melakukan perkumpulan. Selain itu, pemerintah di berbagai negara juga mengeluarkan aturan larangan untuk menerima wisatawan ataupun pendatang.

Pemberlakuan aturan *lockdown* (pembatasan wilayah) di seluruh dunia mengakibatkan terjadinya kelumpuhan di berbagai sektor industri dan ekonomi, termasuk pada sektor industri kapal pesiar. Hal itu diakibatkan karena wabah virus yang banyak memakan korban, terutama di area-area berkumpulnya orang-orang. Kapal pesiar sebagai salah satu tempat di mana ribuan orang dengan berbagai kewarganegaraan berkumpul dan berwisata, dikhawatirkan menjadi salah satu tempat penularan virus secara internasional. Hal ini menyebabkan sebagian besar negara pesisir mengeluarkan kebijakan penolakan terhadap kapal pesiar untuk berlabuh dan menurunkan penumpangnya di negara mereka. Penolakan tersebut berupa penutupan wilayah perbatasan negara pantai. Meninggalkan seluruh awak kapal dan penumpangnya beserta rasa takut akan terjadinya wabah covid-19 di atas kapal.

¹⁸ *Ibid.*

Aturan *lockdown* tidak hanya terjadi di darat saja, melalui peraturan yang dikeluarkan oleh WHO (*World Health Organization*) juga memerintahkan agar setiap negara memberlakukan aturan *lockdown* berupa karantina di semua bidang pekerjaan yang ada di negaranya. Para pekerja kantor diminta untuk melakukan *work from home*, sementara bidang pendidikan diminta untuk melakukan kegiatan belajar mengajar secara daring (*online*). Sementara pekerja yang bekerja di atas kapal terutama kapal pesiar diminta untuk melakukan karantina dengan tidak melakukan acara-acara perkumpulan serta dengan tidak meninggalkan kabin masing-masing.

Seluruh perusahaan pelayaran besar menghentikan operasi sementara dan secara sukarela di seluruh armada mereka dari tanggal 9 maret hingga 26 maret. Alasan utama penghentian operasional ini adalah untuk mencegah penyebaran virus corona di antara penumpang dan awak kapal. Namun, sebagian besar perusahaan menghentikan operasinya beberapa hari atau bahkan beberapa minggu setelah WHO menyatakan penyakit ini sebagai pandemi global. Faktanya, foto-foto para awak kapal yang bekerja pada paruh kedua bulan Maret, ketika penyakit ini telah menyebar keseluruh dunia, muncul di media sosial dan surat kabar nasional.¹⁹

Koordinasi antara negara bendera dan negara pelabuhan juga diperlukan dalam melakukan pencegahan dan pengendalian wabah baik selama kapal berlayar, masa karantina setelah kapal berlabuh, hingga masa karantina berakhir. Namun, karena kurangnya koordinasi yurisdiksi antar wilayah laut setiap negara,

¹⁹Angela Teberga de Paula, Vania Beatriz, 2020, *Covid-19 and Cruise Ship: a Drama Announced*, Openedition Journal, 2020, Vol. 47, hlm. 3.

dan juga kurangnya peraturan khusus untuk pencegahan dan pengendalian infeksi (IPC) di laut dan kapal pesiar, mampu meningkatkan risiko pelanggaran kewajiban internasional suatu negara.²⁰

Perlindungan terhadap awak kapal secara internasional sangat dibutuhkan karena kurangnya koordinasi dan regulasi terkait hal ini. Pada umumnya, perusahaan kapal harus mengutamakan kepentingan dan kenyamanan konsumen dan mengesampingkan hingga mengorbankan para pekerja. Sehingga banyak awak kapal yang terlambat mendapatkan penanganan terhadap penyakit yang terindikasi covid-19, bahkan berdampak pada kematian awak kapal.²¹

Banyaknya kasus kematian awak kapal yang terjadi akibat kelalaian perusahaan kapal dalam penanganan covid-19, menunjukkan adanya kelalaian dari perusahaan kapal dalam menerapkan protokol kesehatan dan memberikan penanganan medis yang memadai, banyaknya kasus yang terjadi selama pandemi dapat dilihat dari tabel berikut²²:

Tabel Jumlah kasus penyebaran virus corona di atas kapal pesiar selama tahun 2020.

Shipowner	Ship	Location	Positive tested	Death
Aurora Expeditions	Greg Mortimer	Argentina	165	1

²⁰ Cenhong Liu, *Op. cit.*, hlm. 1.

²¹ *Ibid.*

²² Angela Taberga de Paula, Vania Baetritz Merlotti Heredia, 2020, *Covid-19 and Cruise Ship: a Drama Annaounced*, Artikel Etudes caribeenes, Vol. 47.

Celebrity Cruises	Celebrity Apex	France	224	0
	Celebrity Eclipse	USA	68	3
	Celebrity Galapagos	Ecuador	48	0
	Celebrity Infinity	USA	3	1
	Celebrity Solstice	Australia	20	1
Costa Cruises	Costa Atlantica	Japan	149	0
	Costa Fascinosa	Brazil	43	3
	Costa Favolosa	Dominican Republic	13	1
	Costa Luminosa	Atlantic Ocean	94	3
	Costa Magica	Guadeloupe	10	0
	Costa Victoria	Italy	1	0
Cunard	Queen Mary 2	South Africa	1	0
Disney Cruise Line	Disney Wonder	Panama	47	0
Fred Olsen	Black Watch	Scotland	10	0
	Braemar	Caribbean	5	0

GHK Dream Cruises	World Dream	South China Sea	12	0
Holland America	Zaandam	Pacific Ocean	14	4
Marella Cruises	Marella Explorer 2	Caribbean	23	1
MSC Cruises	MSC Bellissima	United Arab Emirates	5	0
	MSC Fantasia	Portugal	1	0
	MSC Opera	Italy	8	0
	MSC Preziosa	Bahamas	2	0
	MSC Splendida	France	1	0
NCL	Norwegian Bliss	USA	1	0
	Norwegian Breakaway	Caribbean	3	0
	Norwegian Gem	Bahamas	2	2
NCL America	Pride of America	Hawaii	7	0
Phoenix Reisen	Artania	Australia	89	4
Princess Cruises	Coral Princess	Barbados	82	0

	Diamond Princess	Japan	712	14
	Grand Princess	USA	132	7
	Ruby Princess	Australia	852	22
Pullmantur	Horizon	United Arab Emirates	125	0
Royal Caribbean	Adventure of the Seas	Jamaica	19	0
	Jewel of the Seas	United Arab Emirates	2	0
	Liberty of the Seas	USA	2	0
	Oasis of the Seas	Bahamas	17	1
	Ovation of the Seas	Australia	111	0
	Symphony of the Seas	Bahamas	32	1
	Voyager of the Seas	Australia	40	1
Silversea	Silver Explorer	Chile	1	0
	Silver Shadow	Brazil	2	1

TUI	Mein Schiff 3	Germany	9	0
-----	---------------	---------	---	---

Sumber: Cruise Mapper (2020)

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat dengan jelas bahwa kasus dengan positif covid-19 terbanyak adalah di kapal adalah di Kapal Ruby Princess dengan 852 kasus positif covid dan 22 korban meninggal, selanjutnya disusul oleh Kapal Diamond Princess dengan 712 kasus positif dan 14 korban meninggal, dan yang ketiga adalah Kapal Grand Princess dengan 132 kasus positif dan 7 orang korban meninggal. Ketiga kapal tersebut berada di bawah perusahaan pelayaran Princess Cruise yang kantor pusatnya terletak di Amerika Serikat.²³

Dari banyaknya kasus kematian awak kapal pesiar di atas, terdapat salah satu kasus kematian awak kapal yang membuat penulis tertarik untuk membahas lebih dalam, yaitu kasus kematian yang menewaskan awak kapal yang berasal dari Indonesia, kasus ini terjadi di atas kapal *Symphony Of The Sea* yang berada di bawah perusahaan pelayaran Royal Caribbean Ltd dengan 32 kasus terinfeksi dan 1 orang meninggal dunia, korban yang dinyatakan meninggal dunia tersebut merupakan salah satu tenaga kerja asal Indonesia, bernama Pujiyoko. Pujiyoko adalah seorang awak kapal atau awak kapal yang bekerja di bagian *Housekeeping Department*, Pujiyoko bertanggung jawab dalam menjaga kebersihan, kenyamanan, dan penampilan seluruh kapal di atas Kapal *Symphony*

²³Nakazawa E, Ino H, Akabayashi A, 2020, *Chronology of Covid-19 Cases on the Diamond Princess Cruise Ship Ethical Considerations: A Report From Japan*. Disaster Medicine and Public Health Preparedness, Vol. 14, No. 4. Hlm. 1.

of The Sea yang dijadwalkan bekerja dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) dari tanggal 26 July 2019 dan berakhir pada tanggal 21 Maret 2020.²⁴

Kasus ini bermula pada tanggal 23 Maret 2020, korban mengalami gejala covid-19, namun didiagnosis menderita demam oleh fasilitas medis. Seiring waktu gejala demam yang dirasakan Pujiyoko berkembang menjadi pneumonia, atau gangguan pernapasan parah, sehingga harus menggunakan tabung oksigen. Pada tanggal 24 Maret 2020, Pujiyoko didiagnosis menderita Influenza tipe A, dan pada tanggal 29 Maret 2020, ia mendapat diagnosis covid-19 dan dirawat di ICU. Kemudian pada tanggal 30 Maret 2020, Pujiyoko secara medis diturunkan dari kapal dan dipindahkan dengan menggunakan ke *Boward Health Medical Center*. Pada tanggal 11 April 2020 Pujiyoko dinyatakan meninggal dunia karena cedera otak parah. Akan tetapi, berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh pihak *ABC news* dengan keluarga Pujiyoko diketahui bahwa *Simphony Of The Sea* tidak mengikuti arahan dan himbauan WHO terkait pelarangan adanya kontak fisik selama covid-19.²⁵

Berdasarkan keterangan dari keluarga Pujiyoko, terungkap bahwa meskipun telah ada himbauan pelarangan adanya kontak fisik dari WHO, dan beberapa perusahaan kapal telah menghentikan pengoperasian dan pelayaran kapal sejak tanggal 9 Maret 2020, tetapi diketahui bahwa kapal *Simphony Of The Sea* baru menurunkan penumpangnya pada tanggal 14 Maret 2020. Setelah penurunan penumpang tersebut, pihak kapal masih mengizinkan para awak

²⁴Michael. A. Winkleman, 2020, *Arsip Gugatan, Pengacara*, (Kantor Pengacara Lipcon, Manguiles, Winkleman, P.A), Florida. No. 57916.

²⁵*Ibid.*

kapalnya untuk berkeliaran di atas kapal tanpa adanya batasan fisik. Tidak berhenti di situ, diketahui bahwa mulai tanggal 14 Maret 2020, pihak kapal menganjurkan awak kapalnya untuk menghadiri pesta, pertunjukan, acara, dan kegiatan di atas kapal yang mengharuskan awak kapal untuk berada di tempat keramaian, hal ini tentunya juga bertentangan dengan himbauan WHO.²⁶

Akibat kejadian tersebut, orang tua dari Pujiyoko atas nama Isanto sebagai penggugat melayangkan gugatan terhadap perusahaan kapal 'Royal Caribbean Ltd.' sebagai tergugat karena kelalaian dalam mengikuti protokol dan penanganan Covid-19 di atas kapal *Simphony Of The Sea* sehingga menyebabkan kematian terhadap Pujiyoko.²⁷ Gugatan tersebut dilayangkan oleh pengacara keluarga Pujiyoko ke Pengadilan Sirkuit untuk Wilayah Miami, Florida pada tanggal 4 Mei 2020. Pada saat ini kasus penuntutan tersebut masih dalam status berjalan di pengadilan.

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang di atas, penulis tertarik untuk mengkaji mengenai kedua kasus tersebut dengan judul penelitian **“PENERAPAN PENGATURAN INTERNASIONAL KESELAMATAN AWAK KAPAL PESIAR PADA MASA PANDEMI COVID-19 (Studi Kasus: Kematian Awak Kapal Symphony of The Seas Akibat COVID-19)”**

²⁶Media Online ABC News , 2020, *Family sues cruise company arguing 'they didn't pay enough attention' to 27 yo son who died from COVID-19*, <https://www.abc.net.au/news/2020-05-21/indonesian-family-sues-coronavirus-cruise-ship/12270682> diakses pada tanggal 11 Februari 2024, pukul 7.32 WIB.

²⁷Media Online Tempo, *“ABK Asal Indonesia Meninggal Karena Corona, Orang Tua Gugat Kapal Pesiar”*, <https://www.tempo.co/abc/5620/abk-asal-indonesia-meninggal-karena-corona-orang-tua-gugat-kapal-pesiar>, diakses pada 13 September 2023 pukul 13:20.