**IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) TERHADAP HAK PELAUT PT. PELNI DI MASA PANDEMI COVID-19 TAHUN 2020-2022**

**Oleh : Devioniza Sarah Bintani**

**Pembimbing: Dr. Saiman, S.IP., M.Si**

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

***ABSTRACT***

*This study explains the role of PT PELNI Tanjung Pinang to implements the Maritime Labour Convention (MLC) 2006 during the pandemic to protect seaferers’ rights and improve their welfare. The research further investigates the impact of the COVID-19 pandemic on seaferers’ well-being. In this case, MLC serves as and International convention that provides a standard framework for every ratifying country to ensure the welfare of seaferers through regulations and standarts adapted to the maritime industry. The research focuses on the implementation of health and safety procedures, crew changes policies, and efforts to support the mental and financial health of seaferers.*

*This study employs a constructivist perspective based on the Regime Compliance. Arild Underdal identifies three variables used to analyze the effectiveness of a regime: the Dependent Variable, the Independent Variable, and the Intervening Variable. The level of analysis in this research is the nation-state, with a qualitative research method that includes literature review and interview for data collection.*

*The result of this study show that PT PELNI successfully demonstrated its commitment to protecting seaferers’ rights during the pandemic, providing a relevant example for other maritime companies through the Optimization of Crew Changes, Seafarer Training and Education, and Seaferer Welfare. These optimization efforts are expected to strengthen the health and safety infrastructure in the maritime industry, preparing for similar challenges in the future.*

***Keywords****: COVID-19 Pandemic, PT PELNI, MLC 2006, Seaferer Protection, Maritime Industry*

**PENDAHULUAN**

Pelaut merupakan unit dalam satuan kerja bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan.[[1]](#footnote-1) Tugas pelaut melibatkan tanggung jawab pengoperasian kapal yang digunakan dalam perdagangan internasional. Mereka memainkan peran penting dalam mengendalikan kapal, mengelola navigasi, menjaga keamanan, dan menangani muatan. Keberadaan pelaut yang terlatih sangat penting karena mereka memastikan bahwa kapal dapat berlayar dengan efisiensi dan keamanan yang tinggi. ILO (*International Labour Organization*) menyatakan bahwa pelaut digolongkan sebagai pekerjaan 3D (*dirty, difficult, dangerous*) karena lingkungan kerja yang memerlukan keahlian khusus dan berpotensi mengancam keselamatan dan kesehatan mereka.[[2]](#footnote-2) Tak jarang ada yang mengalami masa-masa krisis seperti menghadapi gangguan cuaca, antisipasi terhadap pembajakan kapal yang bisa terjadi kapan saja, bahkan masalah kesehatan mental.

Pada akhir Januari 2020 lalu, WHO (*World Health Organization*) menyatakan situasi darurat kesehatan masyarakat dunia terkait virus yang menyerang sistem pernapasan manusia yaitu COVID-19 (*Coronavirus Disease* 2019).[[3]](#footnote-3) Menurut data yang dikumpulkan oleh *John Hopkins University Coronavirus Resource Center* sampai bulan November 2020, tercatat lebih dari 1,2 Juta kasus kematian akibat COVID-19. Ini menandakan bahwa COVID-19 memberikan dampak buruk kesejahteraan hidup manusia. Industri pelayaran adalah salah satu sektor perekonomian yang mengalami tantangan besar di masa COVID-19. Dilansir dari pernyataan *International Maritime Organization* (IMO), industri pelayaran memainkan peran penting dalam memadai mobilitas barang dalam perdagangan dunia.[[4]](#footnote-4) Indonesia sendiri memiliki badan usaha milik negara yang bergerak sebagai salah satu operator kapal nasional terbesar di Indonesia untuk angkutan penumpang dan barang yaitu PT PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia). PT PELNI berawal dari Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-Kapal (PEPUSKA) yang didirikan pada tahun 1950 sampai akhirnya dibubarkan dua tahun setelahnya dan digantikan oleh PT PELNI berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952.[[5]](#footnote-5) Hingga saat ini PT PELNI mengoperasikan 26 Kapal Penumpang, 45 Kapal Perintis, 10 Kapal Penugasan Tol Laut, 1 Kapal Ternak dan 14 Kapal Rede.[[6]](#footnote-6)

Meskipun beberapa kapal dan pelabuhan dilengkapi dengan infrastruktur dan peralatan modern, peran SDM tetap menjadi faktor penentu dalam memastikan kelancaran operasional. Pada saat COVID-19 menyerang, pemerintah menghimbau semua moda angkutan termasuk PT PELNI untuk menerapkan *physical distancing* sehingga terjadilah penurunan jumlah angkutan. Pemberlakuan pembatasan aktivitas selama COVID-19 di ruang lingkup industri pelayaran memberikan tantangan bagi kesejahteraan pelaut. Beberapa di antaranya adalah sebagai berikut:[[7]](#footnote-7)

1. *Crew changes*, kesulitan dalam melaksanakan rotasi kru akibat adanya pembatasan, hal ini dilihat dari bagaimana beberapa dari kru kapal yang terkena *visa restrictions* serta perubahan peraturan lainnya.
2. *Ship-shore interactions,* keterbatasan kapal untuk berlabuh dengan tujuan seperti perawatan medis, pembelian barang pribadi dan persediaan kapal seperti makanan.
3. *Situation on board,* kejenuhan yang dialami kru kapal akibat peningkatan beban kerja semenjak adanya regulasi COVID-19.
4. *Risk of COVID-19 infections,* rasa kekhawatiran akan terpapar virus.
5. *Situation at home,* rasa kekhawatiran kondisi keluarga di rumah dari aspek komunikasi satu sama lain, ketidakpastian kemampuan untuk memenuhi kebutuhan kesehatan dan keuangan keluarga mereka seperti biasanya.

Indonesia merupakan negara ketiga terbesar di dunia setelah China dan Filipina sebagai pemasok tenaga kerja/pelaut untuk industri pelayaran.[[8]](#footnote-8) Sebagai negara dengan jumlah pelaut yang besar, penting bagi Indonesia untuk memastikan bahwa hak-hak fundamental pelaut dilindungi dan kesejahteraan pelaut yang bekerja menjadi terjamin. Pemerintah Indonesia dan instansi terkait perlu bersinergi ataupun mengadopsi sejumlah prinsip untuk memastikan implementasi standar HAM yang relevan dan memperkuat perlindungan hak-hak pelaut Indonesia sebagai isu prioritas.

Permasalahan yang dihadapi oleh pekerja maritim seperti pelaut telah menjadi isu transnasional, yang artinya penyelesaian masalah untuk topik-topik ini memerlukan keterlibatan aktor-aktor internasional sebagai bentuk kesadaran akan perlindungan terhadap pelaut melalui aturan-aturan maupun pedoman. MLC (*Maritime Labour Convention*) adalah konvensi internasional yang disusun oleh ILO pada tahun 2006 untuk menyediakan standar minimum dalam rangka melindungi hak-hak pelaut di seluruh dunia bagi negara anggota yang meratifikasinya.[[9]](#footnote-9) MLC pertama kali dibentuk sebagai respons terhadap kekhawatiran tentang kondisi kerja yang buruk dan perlindungan yang tidak memadai bagi pelaut. Tujuan utama dari konvensi ini adalah memastikan kesejahteraan, keselamatan, dan perlakuan adil terhadap pelaut.[[10]](#footnote-10)

Indonesia merupakan negara yang juga meratifikasi konvensi ini melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention 2006*.[[11]](#footnote-11) Sebelumnya Indonesia sudah lebih dulu mengadopsi tiga konvensi utama lainnya yang merupakan bagian dari Empat Pilar Hukum Maritim Internasional yaitu SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), dan STCW (*Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers*) yang tujuannya adalah sebagai bentuk komitmen Indonesia dalam meningkatkan kualitas sektor pelayaran maritim Indonesia di ruang lingkup internasional.[[12]](#footnote-12) Dalam penelitian ini, peneliti tertarik untuk menjelaskan lebih lanjut terkait penerapan MLC sebagai sebuah prinsip dan pedoman untuk memenuhi hak-hak pelaut di masa pandemi COVID-19 sepanjang tahun 2020-2022 terkhususnya di Indonesia.

**KERANGKA TEORI**

**Perspektif Konstruktivisme**

Terdapat beberapa perspektif dalam Hubungan Internasional yang dapat menjelaskan implementasi rezim yang ada dalam konvensi internasional seperti Maritime Labour Convention (MLC) pada penelitian ini. Konstruktivisme adalah pendekatan yang luas dan dipopulerkan oleh Alexander Wendt dalam buku *Social Theory of International Politics.* Nilai/norma/ide tidak dapat disebarkan kecuali adanya internalisasi terhadap nilai/norma/ide dan telah diinstitusi atau diakui oleh negara-negara di dunia melalui sebuah institusi.[[13]](#footnote-13) Berdasarkan hal tersebut terbentuklah Rezim Internasional, di mana norma-norma dan ide-ide yang disepakati bersama kemudian memandu perilaku aktor-aktor yang meratifikasi rezim tersebut dalam konteks internasional.

Penelitian ini menggunakan teori Regime Compliance yang dikemukakan oleh Arild Underdal. Menurut Stephen D. Krasner, untuk menakar tingkat kepatuhan rezim adalah suatu hal yang sulit. Namun, Krasner merekomendasikan sebuah kerangka kerja yang dipopulerkan Arild Underdal dalam mengukur tingkat kepatuhan rezim.

1. *Dependent Variable*

rezim dapat dikatakan efektif apabila suatu organisasi atau negara berhasil menjalani fungsi tertentu yang diukur dengan tiga aspek ideal, yaitu output, outcome, dan impact yang ada di dalam rezim.

1. *Independent Variable*

Menurut Underdal, efektivitas suatu rezim dinilai berdasarkan tingkat kompleksitas dan keseriusan masalah yang dihadapi. Semakin kompleks atau serius masalah tersebut, maka semakin rendah tingkat efektivitas rezim yang mana akan berdampak pada kesulitan dalam mencapai kerjasama atau penyelesaian masalah. Selain itu, Underdal juga menyatakan bahwa permasalahan dapat diatasi apabila memiliki *the institutional setting, distribution of power,* dan *skill and energy.*

1. *Intervening Variable*

Terdapat *level of collaboration* sebagai variabel intervensi di mana Underdal menggunakan 6 skala (*six point ordinal scale*) untuk mengukur tingkat kolaborasi rezim. Skala 0 untuk gagasan bersama tanpa tindakan, skala 1 untuk kordinasi tindakan, skala 2 untuk perumusan peraturan secara eksplisit, skala 3 untuk penilaian secara terpusat, skala 4 untuk implementasi pada level nasional, dan skala 5 untuk kordinasi terencana dan implementasi yang terintegrasi.

**METODE PENELITIAN**

Dalam memaparkan fenomena yang hendak diteliti, peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif dan menjelaskan variabel penelitian secara deskriptif. Penelitian deskriptif kualitatif ini memberikan penjelasan dan penggambaran secara sistematis dari fenomena yang akan diteliti. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara langsung dari responden yaitu pelaut Indonesia sebagai yang terdampak di masa pandemi. Data sekunder diperoleh dengan melibatkan analisis terhadap literatur dan sumber-sumber relevan seperti buku, jurnal ilmiah, laporan riset, dan dokumen-dokumen resmi terkait ILO, MLC, dan hak-hak pelaut. Data yang telah ditemukan sebagai sumber penelitian ini diolah dan digambarkan secara eksploratif tentang suatu fenomena melalui penyajian deskriptif kualitatif. Dalam studi ini, informasi dan data terkait tentang bagaimana keadaan pelaut Indonesia dalam pelayaran nasional/internasional dan bagaimana upaya pemerintah di masa pandemi akan peneliti analisis menggunakan kerangka teori yang sudah ada yaitu teori konstruktivisme.

**PEMBAHASAN**

**MLC 2006 SEBAGAI PERANGKAT PERLINDUNGAN PELAUT**

**Profil *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006**

*Maritime Labour Convention* (MLC) adalah perjanjian internasional yang mengatur standar kesejahteraan dan perlindungan pekerja di sektor maritim, mulai berlaku efektif pada 20 Agustus 2013.[[14]](#footnote-14) Dibentuk untuk mengatasi kondisi kerja yang tidak adil, MLC melibatkan 106 negara anggota ILO serta pemilik kapal dan pelaut.[[15]](#footnote-15) Konvensi ini menetapkan hak dan prinsip dasar, kewajiban negara anggota, dan detail penerapan melalui *Articles*, *Regulations*, dan *Code*.[[16]](#footnote-16) MLC melengkapi peraturan maritim lainnya seperti STCW dan SOLAS, dan diakui sebagai pilar keempat regulasi maritim internasional.

MLC berlaku untuk semua awak kapal dan jenis kapal komersial, kecuali kapal perang dan penangkapan ikan, dengan klausul utama meliputi: *Minimum Requirements for Seafarers to Work on a Ship, Conditions of Employment, Accommodation, Recreational Facilities, Food and Catering, Health Protection, Medical Care, Welfare, and Social Security Protection,* serta *Compliance and Enforcement*.[[17]](#footnote-17) Tiap klausul menjamin hak pelaut terkait umur minimum, sertifikat medis, pelatihan, kontrak kerja, upah, jam kerja, cuti, repatriasi, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, perawatan medis, keselamatan kerja, akses ke fasilitas darat, dan jaminan sosial.

Negara anggota bertanggung jawab memastikan kapal mematuhi standar MLC melalui inspeksi dan deklarasi kepatuhan maritim. Pada tahun 2023, MLC telah diratifikasi oleh 104 negara. Negara yang bergabung harus mengajukan pernyataan resmi dan mengimplementasikan konvensi setahun kemudian. Setiap dua hingga tiga tahun, anggota MLC bertemu dalam *Special Tripartite Committee* (STC) untuk memantau pelaksanaan dan membahas amandemen konvensi.[[18]](#footnote-18) Pertemuan ini bertujuan memastikan perlindungan pelaut dan kondisi kerja yang layak sesuai dengan perkembangan globalisasi sektor maritim.[[19]](#footnote-19)

**Profil PT PELNI**

PT PELNI didirikan berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum pada 5 September 1950, yang mengarah pada pembentukan Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-Kapal (Pepuska). Yayasan ini berakhir pada 28 April 1952, dan PT PELNI resmi didirikan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan pada 28 Februari dan 19 April 1952, serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia pada 20 Juni 1952.[[20]](#footnote-20) Status PT PELNI mengalami perubahan dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) pada 1961, dan kembali menjadi Perseroan Terbatas (PT) pada 1975 untuk meningkatkan kinerja transportasi laut.[[21]](#footnote-21)

Pada tahun 2015, PT PELNI dipercaya oleh Pemerintah Indonesia untuk mengoperasikan Kapal Perintis, Kapal Tol Laut, dan Kapal Ternak. Hingga 31 Desember 2022, PT PELNI memiliki 45 cabang, 115 terminal point, dan 96 kapal, termasuk kapal penumpang, kapal perintis, kapal tol laut, kapal ternak, dan kapal rede.[[22]](#footnote-22) Perusahaan ini mempekerjakan 3.639 pegawai laut dari total 5.003 pegawai, meskipun jumlah pegawai mengalami penurunan karena berbagai alasan. PT PELNI berkomitmen untuk memupuk sumber daya manusia yang unggul melalui pengelolaan SDM yang kuat dan implementasi budaya perusahaan, termasuk prinsip kesetaraan dan remunerasi yang adil.[[23]](#footnote-23)

PT PELNI memberikan imbal jasa dan fasilitas seperti asuransi dan tunjangan kesehatan sesuai peraturan yang berlaku. Untuk meningkatkan kompetensi karyawan, perusahaan menyelenggarakan pelatihan, termasuk Sertifikasi Profesi berdasarkan *Standards of Training Certification and Watchkeeping* (STCW).[[24]](#footnote-24) Sebagai operator kapal di bawah naungan pemerintah Indonesia, PT PELNI diharapkan mematuhi ketentuan *Maritime Labour Convention* (MLC) terkait kondisi kerja, hak pekerja, kesejahteraan, dan keselamatan pelaut.

**Ratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) di Indonesia**

MLC 2006 berlaku efektif satu tahun setelah 30 negara anggota atau negara yang mewakili 33% *gross tonnage* armada internasional meratifikasinya. Persyaratan ini terpenuhi pada 20 Agustus 2012 setelah Rusia dan Filipina meratifikasi konvensi, dan berlaku efektif pada 20 Agustus 2013. Hingga kini, 79 negara, termasuk 5 negara ASEAN (Filipina, Singapura, Malaysia, Vietnam, Indonesia) telah meratifikasi MLC 2006. Indonesia meratifikasinya melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 pada 6 Oktober 2016.[[25]](#footnote-25)

Ratifikasi MLC 2006 oleh Indonesia sejalan dengan tujuan nasional untuk melindungi dan mewujudkan kesejahteraan rakyat. Pemerintah memiliki kewajiban untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak asasi manusia.[[26]](#footnote-26) Banyak hukum nasional Indonesia yang telah ada sebelumnya, seperti UU tentang Keselamatan Kerja, Pengesahan Konvensi ILO, dan Ketenagakerjaan, sudah mencakup elemen-elemen yang diatur dalam MLC 2006. Undang-undang tersebut termasuk UU Nomor 1 Tahun 1979 hingga UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1979 tentang Keselamatan Kerja; Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO *Convention No.* 105 *concerning the Abolition of Forced Labour;* Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO *Convention No.* 138 *concerning Minimum Age for Admission to Employment* (Konvensi ILO mengenai USia Minimum untuk Diperbolehkan Bekerja); Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO *Convention No.* 111 *concerning Discrimination in Respect of Employment and Occupation* (Konvensi ILO mengenai Diskriminasi dalam Pekerjaan dan Jabatan); Undang-Undang No. 1 Tahun 2000 tentang Pengesahan ILO *Convention No.* 182 *concerning the Prohibition and Immediate Action for Elimination of the Worst Forms of Child Labour* (Konvensi ILO Nomor 182 mengenai Pelarangan dan Tindakan Segera Penghapusan Bentuk-Bentuk Pekerjaan Terburuk untuk Anak); Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan; Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2003 tentang Pengesahan ILO *Convention No.* 81 *concerning Labour Inspection in Industry and Commerce* (Konvensi ILO No. 81 mengenai Pengawasan Ketenagakerjaan dalam Industri Perdagangan); Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial; Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 Tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional; Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2008 tentang Pengesahan ILO *Convention No.* 185 *concerning Revising the Seafarers’ Identity Documents Convention* (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut; dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

**ISU PELAUT DI MASA PANDEMI COVID-19**

**Pandemi Covid-19 dan Dampaknya Terhadap Pelaut**

COVID-19, yang pertama kali ditemukan pada 31 Desember 2019 di Wuhan, China, diberi nama resmi oleh WHO pada 11 Februari 2020.[[27]](#footnote-27) Penyebarannya yang cepat membuat WHO mengklasifikasikannya sebagai pandemi pada 12 Maret 2020. Gejala COVID-19 meliputi demam, batuk, dan sesak napas dengan masa inkubasi rata-rata 5 hingga 7 hari, di mana individu yang terinfeksi dapat menyebarkan virus tanpa gejala.[[28]](#footnote-28) Hingga 18 September 2021, tercatat 228.534.964 kasus dan 4,6 juta kematian di seluruh dunia.[[29]](#footnote-29) Pandemi mengharuskan pemerintah untuk membatasi penyebaran virus dengan menutup area mobilitas tinggi seperti pelabuhan, bandara, dan stasiun kereta.[[30]](#footnote-30) Meski demikian, perdagangan tetap berlangsung untuk mencegah krisis pasokan, yang menyulitkan pelaut dalam melaksanakan tugas mereka. Pada awal 2020, banyak kapal berlabuh tanpa penumpang, mempercepat penyebaran COVID-19 di kapal penumpang dan menimbulkan tantangan kesehatan. Selama pandemi, pelaut menghadapi krisis pergantian kru karena pembatasan kegiatan antar negara. Ini membuat mereka kesulitan memperpanjang kontrak dan memperbarui berkas, berbeda dengan pekerja di darat yang tidak mengalami kendala serupa.[[31]](#footnote-31)

**IMPLEMENTASI MLC 2006 TERHADAP HAK PELAUT INDONESIA DI PT PELNI PADA MASA PANDEMI COVID-19**

**Analisis *Dependent Variable***

Dalam konteks hak pelaut di masa COVID-19, *output* telah dilakukan oleh negara-negara anggota ILO, termasuk Indonesia sendiri dengan meratifikasi MLC melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 tahun 2016 yang mana konvensi tersebut merupakan landasan utama dalam melindungi hak-hak pelaut Indonesia. Indikator *outcome* dibuktikan melalui PT PELNI sebagai aktor non-negara memenuhi kewajibannya sebagai BUMN untuk memberikan hak pelaut di masa pandemi COVID-19 meliputi hak untuk cuti/turun dari kapal, hak untuk menerima gaji, dan hak untuk mendapatkan akses kesehatan. Pada indikator *impact* dibuktikan melalui oleh narasumber PT. PELNI Tanjung Pinang tentang pemberian akses terhadap fasilitas kesehatan, rekreasi, dan alokasi penggajian karyawan PT PELNI.

**Analisis *Independent Variable***

Pada *problem malignancy,* terjadinya ketidaksepahaman (*incogruity*) antara PT. PELNI sebagai operator perkapalan terbesar milik Pemerintah Indonesia dengan segenap pelaut yang diharuskan untuk tetap bekerja di atas kapal dengan mentaati prosedur dan standar kesehatan di masa COVID-19 guna meminimalisir penyebaran virus. Dalam variabel *problem solving capacity,* MLC berjalan dibawah pengawasan institusi (ILO) yang berupa pertemuan setiap dua sampai tiga tahun bernama *The Meeting of the Special Tripartite Committeee of the Maritime Labour Convention 2006* untuk mendengarkan laporan-laporan perwakilan anggota sebagai salah satu bentuk dari pengawasan komite terhadap pelaksanaan konvensi. *Distribution of power* dibuktikan melalui upaya PT. PELNI yang mentransformasikan prinsip-prinsip dalam MLC ke dalam peraturan yang mengakomodir apa yang diatur dalam perjanjian yang telah disahkan. Dalam konteks pandemi COVID-19, PT. PELNI mengeluarkan Surat Keputusan Direksi tentang Protokol New Normal Life pada tahun 2020 yang mana salah satu pembahasannya berisi tentang Perencanaan dan Pelaksanaan Mutasi Naik/Turun Mutasi Awak Kapal.

**Alur Mutasi Turun Kapal (*Crew Change*) PT PELNI Di Masa Pandemi Covid-19**

1. Perencanaan

* Nahkoda dan ABK dengan kondisi wilayah domisili atau tempat tinggalnya tidak dapat diakses dengan moda transportasi, terdapat larangan untuk pulang oleh pemerintah setempat dan bilamana ada keluarga serumah yang diduga terjangkit COVID-19 disarankan untuk tetap bertahan diatas kapal sampai keadaan memungkinkan; Hasil *Rapid Test* Nahkoda dan Awak Kapal dari Tim Kesehatan yang dinyatakan non reaktif (negatif COVID-19), maka perusahaan akan menjalankan *Rapid Test* yang diulang kembali 7-10 hari kemudian namun jika tidak memungkinkan untuk mengulang maka diizinkan untuk menjalankan mutasi turun/mutasi cuti wajib;
* Nahkoda dan Awak Kapal dengan hasil tes reaktif belum diizinkan untuk melaksanakan cuti/turun dari kapal, selanjutnya diwajibkan mengikuti Protokol Pasca *Rapid Test* COVID-19 PT. PELNI. Nahkoda dan awak kapal akan diizinkan melaksanakan mutasi turun/mutasi cuti wajib dari kapal setelah ada rekomendasi dari Tim Kesehatan Kapal;
* Nahkoda dan Awak Kapal yang belum melaksanakan *Rapid Test* dan termasuk dalam kategori OTG, ODP, atau PDP dari hasil pengamatan dan pemeriksaan Tim Kesehatan diizinkan untuk melaksanakan mutasi turun/mutasi cuti wajib dengan syarat telah melaksanakan isolasi mandiri diatas kapal selama 14 hari dan atas rekomendasi Tim Kesehatan Kapal;
* Tim Kesehatan Kapal wajib melakukan wawancara sesuai *form* wawancara protokol kesehatan untuk seluruh Nahkoda dan Awak Kapal sebagai syarat pengajuan permohonan cuti;
* Daftar nama Nahkoda dan Awak Kapal yang memenuhi kriteria untuk melaksanakan cuti/turun wajib dikirimkan ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut Melalui email pengawakan@pelni.co.id dengan melampirkan form wawancara protokol kesehatan masing-masing.

2. Implementasi/Pelaksanaan

* Setelah menerima permohonan cuti dari kapal, Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut akan melakukan evaluasi berdasarkan laporan kesehatan dari kapal dan selanjutnya menerbitkan mutasi turun/mutasi cuti wajib dan dikirimkan ke kapal;
* Setelah nahkoda dan awak kapal menerima mutasi turun/mutasi cuti wajib, selanjutnya dapat melaksanakan mutasi turun/mutasi cuti wajib sesuai perintah mutasi;
* Pada hari pelaksanaan mutasi turun/mutasi cuti wajib maka sebelum meninggalkan kapal, ada beberapa hal yang harus diperhatikan oleh Tim Kesehatan Kapal;

1) Melakukan skrining suhu tubuh dengan menggunakan *thermo gun* dengan suhu maksimal 37,5 Derajat Celcius;

2) Bila ditemukan ada peningkatan suhu tubuh maka dilakukan anamnesa dan wawancara untuk menentukan apakah memenuhi kriteria kasus COVID-19 di ruang pemeriksaan dengan menggunakan APD dan tidak mengizinkan Nahkoda dan Awak Kapal melaksanakan mutasi turun/mutasi cuti wajib dari kapal;

3) Nahkoda dan Awak Kapal yang tidak terdeteksi peningkatan suhu tubuh diizinkan untuk melaksanakan mutasi turun/mutasi cuti wajib dari kapal

* Nahkoda dan Awak Kapal selama melaksanakan mutasi turun/mutasi cuti wajib agar memperhatikan hal-hal berikut:

1. Wajib membawa Surat Mutasi; 2) Diharapkan tidak membawa barang bawaan dengan volume berlebihan dalam perjalanan; 3) Wajib menggunakan Baju Dinas dan ID-Card PT. PELNI, memakai masker, *hand sanitizer,* dan *physical distancing* selama perjalanan sampai ke wilayah domisili atau tempat tinggalnya; 4) Selama perjalanan dari kapal wajib menaati protokol kesehatan yang diterapkan oleh perusahaan dan pemerintah; 5) Menerapkan *physical distancing* selama di lingkungan sekitar rumah; 6) Tidak bepergian dan berwisata (di rumah saja); 7) Beribadah di rumah; 8) Hindari pemakaian barang pribadi bersama (alat makan, alat mandi, dll); 9) Jika keluar rumah, wajib masker dan jaga jarak aman dengan orang lain; 10) Menerapkan pola hidup bersih dan sehat; 11) Melaporkan kondisi kesehatannya pada setiap harinya kepada Tim Kesehatan.

**Alur Mutasi Naik Kapal (*Crew Change*) PT PELNI Di Masa Pandemi Covid-19**

1. Perencanaan

* Nahkoda dan Awak Kapal wajib memastikan dan memahami kondisi wilayah atau tempat tinggalnya sampai ke tujuan pelabuhan kapal berada dapat diakses dengan moda transportasi berkaitan dengan masa pandemi COVID-19 saat ini;
* Nahkoda dan Awak Kapal tidak dapat kembali ke kapal pasca mutasi turun/mutasi cuti wajib dan atau tidak dapat melaksanakan mutasi naik/mutasi pengganti cuti dikarenakan peraturan daerah setempat ataupun karena alasan kesehatan, maka wajib melaporkan ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut selambat-lambatnya 1 (satu) minggu sebelum keberangkatan dengan melampirkan dokumen pendukung terkait kendala/larangan mobilisasi dari pemerintah setempat ataupun Surat Keterangan Sakit dari Tim Kesehatan setempat;
* Nahkoda dan Awak Kapal yang memenuhi kategori sebagai OTG, ODP, atau PDP tidak diizinkan untuk kembali ke kapal pasca mutasi turun/mutasi cuti wajib dan atau tidak diizinkan melaksanakan mutasi naik/mutasi pengganti cuti. Selanjutnya diwajibkan untuk memeriksakan diri ke fasilitas kesehatan setempat dan melaporkan kondisi kesehatannya pada setiap harinya ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut;
* Dengan pertimbangan formasi Nahkoda dan Awak Kapal di atas kapal maka bagi Nahkoda dan Awak Kapal yang tidak dapat kembali ke kapal pasca mutasi turun/mutasi cuti wajib dan atau tidak diizinkan melaksanakan mutasi naik/mutasi pengganti cuti dengan alasan di atas, diberlakukan penundaan cuti kepada Nahkoda dan Awak Kapal yang akan melaksanakan cuti wajib pada periode berikutnya;
* Tim Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut melakukan wawancara sesuai *form* wawancara protokol kesehatan untuk seluruh Nahkoda dan Awak Kapal sebagai syarat diperbolehkan melaksanakan mutasi naik/mutasi pengganti cuti;
* Daftar nama Nahkoda dan Awak Kapal yang tidak dapat kembali ke kapal sebagaimana alasan diatas wajib melaporkan ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut melalui pengawakan@pelni.co.id

2. Implementasi / Pelaksanaan

* Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut menginformasikan terkait rencana mutasi naik/mutasi pengganti cuti kepada Nahkoda dan Awak Kapal, selanjutnya Nahkoda dan Awak Kapal wajib memberitahukan kondisi wilayah domisili atau tempat tinggalnya dan memastikan kondisi wilayah domisili atau tempat tinggalnya dan memastikan kondisi kesehatan terbebas dari COVID-19 dibuktikan dengan Surat Keterangan Sehat dari dokter atau fasilitas kesehatan;
* Setelah menerima mutasi naik/mutasi pengganti cuti dari Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut, pada hari keberangkatan pelaksanaan tugas pasca mutasi turun/mutasi cuti wajib, ada beberapa hal yang harus diperhatikan oleh Nahkoda dan Awak Kapal adalah sebagai berikut:

1) Melakukan skrining suhu tubuh dengan menggunakan *thermo gun* dengan suhu maksimal 37,5 Derajat Celcius; 2) Bila ditemukan ada peningkatan suhu tubuh maka harap melapor ke Divisi Sumber Daya Manusia Cq. Departemen Perencanaan SDM Laut dan wajib memeriksakan diri ke fasilitas kesehatan setempat; 3) Nahkoda dan Awak Kapal yang tidak terdeteksi peningkatan suhu tubuh diizinkan untuk kembali ke kapal pasca mutasi turun/mutasi cuti wajib dan atas melaksanakan mutasi naik/mutasi pengganti cuti; 4) Diharapkan tidak membawa barang bawaan dengan volume berlebihan dalam perjalanan; 5) Wajib membawa Surat Mutasi, mengenakan Baju Dinas dan ID Card PT. PELNI selama perjalanan; 6) Wajib memakai masker, *hand sanitizer,* dan *physical distancing* selama perjalanan sampai ke kapal; 7) Selama perjalanan ke kapal wajib menaati protokol kesehatan yang diterapkan oleh perusahaan dan pemerintah; 8) Setiba di kapal, Tim Kesehatan Kapal memeriksa Nahkoda dan Awak Kapal sesuai dengan protokol pencegahan dan penanganan pandemi COVID-19 pada Nahkoda dan Awak Kapal PT. PELNI untuk selanjutnya melakukan isolasi mandiri selama 14 hari terlebih dahulu sebelum melakukan tugas definitif.

Selain itu, berdasarrkan Peraturan 2.8 pada MLC mengharuskan negara anggota untuk membuat kebijakan yang bertujuan untuk mendorong peluang kerja dan pengembangan karier bagi pelaut. Pada awal pandemi dilaporkan 50% dari fasilitas pelatihan keterampilan untuk pelaut telah berhenti beroperasi, dan banyak dari pelaut yang terdampar di darat tidak bisa mengakses layanan pelatihan dari fasilitas Pendidikan karena perlu adanya perubahan paradigma dalam metode pelatihan dari tatap muka menjadi jarak jauh.[[32]](#footnote-32)Pada tahun 2020, PT PELNI menyusun Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) sebagai respon terhadap pandemi COVID-19. Langkah-langkah ini meliputi pembaharuan dan penyempurnaan dalam kebijakan serta sistem pengelolaan SDM, yang kemudian diuraikan dalam bentuk *roadmap*. RJPP ini bertema “TRANSFORMations: *Transform The Future*” sebagai bagian dari *value creation program* untuk mendorong pertumbuhan Perusahaan.[[33]](#footnote-33)

Demi mencapai tujuan tersebut, PT PELNI secara konsisten berusaha untuk meningkatkan motivasi belajar para pegawai-nya sehingga mereka siap untuk beradaptasi dan meningkatkan kualitas kerja mereka terutama dalam menghadapi pandemi COVID-19. Program pelatihan yang ditujukan untuk kru kapal di antaranya adalah sebagai berikut:[[34]](#footnote-34)

1. Webinar Perlindungan Hukum & Protokol Kesehatan untuk Pelaut dalam Masa Pandemi COVID-19
2. *In-house Training* Sosialisasi Penguatan Protokol Kesehatan Adaptasi Kebiasaan Baru PT PELNI Wawancara langsung dengan Kepala Tim Operasi Angkutan Penumpang PT PELNI Tanjung Pinang
3. *Pre Training* Sosialisasi Aplikasi PELNI Doc untuk Tim *Agent* di Kapal Penumpang

***Level of Collaboration***

Berdasarkan pada analisis variabel-variabel sebelumnya, penulis menilai level of collaboration dari implementasi MLC selaku rezim internasional terhadap pemenuhan hak pelaut PT. PELNI berada pada level 4 yaitu implementasi pada level nasional. Setelah ratifikasi MLC oleh pemerintah Indonesia, PT. PELNI secara resmi mengadopsi kebijakan dan standar yang ditetapkan oleh MLC. Proses ratifikasi ini menunjukkan komitmen negara untuk mengintegrasikan regulasi internasional ke dalam kerangka hukum nasional. PT. PELNI kemudian menerjemahkan regulasi ini ke dalam kebijakan operasional yang spesifik dan relevan bagi industri maritim di Indonesia. Ini mencakup penyesuaian prosedur internal, pelatihan bagi karyawan, dan penerapan standar kerja yang sesuai dengan MLC.

Panduan kesehatan dan keselamatan yang dikembangkan oleh ILO dan MLC telah diterapkan secara langsung oleh PT. PELNI dalam operasional sehari-hari. Selama pandemi COVID-19, PT. PELNI menunjukkan kemampuannya dalam menerapkan protokol kesehatan yang ketat untuk melindungi kesejahteraan pelaut. Langkah-langkah ini mencakup panduan mutasi naik/turun awak kapal, penggunaan alat pelindung diri (APD), pemeriksaan kesehatan rutin, dan prosedur karantina yang ketat. Implementasi ini menunjukkan bahwa standar internasional tidak hanya diadopsi secara formal, tetapi juga diintegrasikan dalam praktik operasional harian.

Implementasi MLC oleh PT. PELNI menunjukkan adanya kolaborasi yang kuat antara perusahaan, pemerintah Indonesia, dan otoritas kesehatan. Kolaborasi ini memastikan bahwa kebijakan kesehatan dan keselamatan diterapkan secara komprehensif dan konsisten. PT. PELNI bekerja sama dengan tim dari KKP, Syahbandar dan instansi terkait lainnya untuk memastikan bahwa protokol kesehatan dan standar keselamatan yang ditetapkan oleh MLC diikuti secara ketat. Kerja sama ini mencakup penyelarasan regulasi, pelatihan, dan inspeksi rutin. operasional serta mengurangi tekanan ekonomi pada pekerja, penting untuk menjaga stabilitas ekonomi nasional dan membantu pekerja melewati masa sulit pandemi COVID-19.

**SIMPULAN**

Dalam membuktikan penelitian implementasi Maritime Labour Convention (MLC) terhadap hak pelaut PT. PELNI di masa pandemi COVID-19 tahun 2020-2022 penulis menggunakan teori Kepatuhan Rezim (Regime Compliance) yang dipopulerkan oleh Arild Underdal. Teori ini digunakan untuk mengukur kepatuhan negara terhadap rezim terkait isu pelaut di masa COVID-19. Teori Kepatuhan Rezim mengukur berdasarkan dependent variable (output, outcome, impact), independent variable (problem malignancy, problem solving capacity), dan intervening variable (level of collaboration) sehingga dapat membuktikan Kepatuhan Rezim.

Underdal menjelaskan bahwa problem malignancy dapat dibuktikan dengan baik dan lebih besar dari problem solving capacity, maka rezim tersebut dapat dikatakan tidak efektif. Dalam penelitian ini penulis membuktikan bahwa dari tiga indikator yang ada, terdapat ketidaksepahaman (incongruity) antara perusahaan dan karyawan laut terkait pemantapan prosedur New Normal Life di atas kapal, namun ditemukan solusi sehingga kerumitan permasalahan tersebut dapat diselesaikan.

Dalam problem solving capacity yang terdiri dari institutional setting, distribution of power dan skill and energy, penulis membuktikan bahwa dalam proses implementasi rezim terbukti berperan sebagai arena yang merupakan bagian dari institutional setting. Distribution of power terlihat dari PT. PELNI sebagau operator kapal nasional yang menerapkan kebijakan internal yang sejalan dengan regulasi pemerintah dan standar internasional seperti MLC 2006. PT. PELNI menunjukkan kekuasaan adaptif dengan mengembangkan protokol kesehatan, kebijakan rotasi kru, dan dukungan terhadap kesehatan fisik dan mental pelaut. Di unsur skill and energy, terdapat kolaborasi antara PT. PELNI dan pihak eksternal yang berperan dalam menjaga kesejahteraan dan kemanan kru kapal di tengah tantangan yang dihadapi selama pandemi COVID-19.

Level kolaborasi kepatuhan terhadap rezim oleh Indonesia melalui PT. PELNI terletak pada skala 4 yaitu implementasi pada level nasional. Hal ini disebabkan oleh adopsi resmi kebijakan internasional, penerapan protokol kesehatan dan keselamatan yang efektif, kolaborasi yang kuat dengan pemerintah dan otoritas kesehatan, serta adanya mekanisme pengawasan dan kepatuhan yang terstruktur. Implementasi yang komprehensif di tingkat nasional ini mencerminkan level kolaborasi yang tinggi sesuai dengan konsep yang diperkenalkan oleh Arild Underdal.

Kolaborasi antara perusahaan dan otoritas terkait diperlukan untuk memvalidasi dan memastikan kepatuhan terhadap protokol kesehatan. Rekomendasi untuk pembuat kebijakan, praktisi, atau peneliti masa depan adalah memperkuat infrastruktur kesehatan dan keselamatan di industri maritim untuk menghadapi potensi tantangan serupa di masa depan. Meskipun pandemi telah berakhir, risiko bagi keselamatan pekerja maritim tetap ada, dan kesiapan menghadapi tantangan baru harus menjadi prioritas.

**DAFTAR PUSTAKA**

**Buku**

Mochtar Mas’oed. (1994). Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi. Jakarta: LP3ES Indonesia.

Wendt, Alexander. (1999). Social Theory of International Politics. Cambridge: Cambridge University Press.

Kementerian Luar Negeri RI (2016). Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK) Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri.

**Jurnal**

Battineni, G., Sagaro, G. G., Chintalapudi, N., Di Canio, M., & Amenta, F. (2021). Assessment of Awareness and Knowledge on Novel Coronavirus (COVID-19) Pandemic among Seafarers. In Healthcare, 9 (2) 120.

Ciotti, M., Ciccozi, M., Terroni, A., Jiang W. C., Wang, C. B., & Bernandini, S. (2020). The COVID-19 Pandemic. Critical Reviews in Clinical Laboratory Sciences, 57 (6), hal 365-388.

Dessler, David. (2016). Review of National Interests in International Society by Martha Finnemore.

Doumbia-Henry, C. (2020). Shipping and COVID-19: Protecting Seafarers as Frontline Workers. WMU Journal of Maritime Affairs. 19 (3). Hal 279-293.

Finnemore, M., & Sikkink, K. (1998). International Norm Dynamics and Political Change. International Organization, 52(4), 895-905. <https://doi.org/10.1162/002081898550789>

Olivia, Yessi. (2013). Level Analisis Sistem dan Teori Hubungan Internasional: Jurnal Transnasional, Vol. 5, No. 1, Hal. 896-914

Pauksztat, B., Grech, M., Kitada, M., & Jensen, R. B. (2020). Seafarers’ Experiences During the COVID-19 Pandemic Report. https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1080&context=lib\_reports

Piñeiro, L. C., Mejia, M., Ballini, M. (2021). Beyond COVID-19: The Future of Maritime Transport. WMU Journal of Maritime Affairs, 20(2), hal 127-133 <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-021-00243-1>

Syafi’ie, M. (2016). Instrumentasi Hukum HAM, Pembentukan Lembaga Perlindungan Ham di Indonesia dan Peran Mahkamah Konstitusi. Jurnal Konstitusi 9(4), hal 681- 712 <https://doi.org/10.31078/jk945>.

Yazir, D., Sahin, B., Yip Tsz, L., & Tseng, P. (2020). Effects of COVID-19 on Maritime Industry: A Review. International Maritime Health 71 (4), hal 253-264

**Website/Artikel**

DEPHUB Kementerian Perhubungan Indonesia. (2016). Lindungi Pelaut Indonesia, Konvensi MLC 2006 Akhirnya Diresmikan Menjadi Undang-Undang. https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4648/lindungi-pelaut-indonesia konvensi-mlc-2006-akhirnya-diresmikan-menjadi-undang-undang

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). Komitmen Pemerintah Dalam Melindungi Awak Kapal Indonesia. https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7808/komitmen-pemerintah-dalam-melindungi-awak-kapalindonesia#:~:text=Sejak%20tanggal%2012%20Juni%202018,2006%20kepada%20Intern ational%20Labour%20Organization

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). KEMENHUB Berikan Kemudahan Bagi Para Pelaut, Pemilik Kapal dan Lembaga Diklat di Masa Pandemi COVID-19. https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/9145/kemenhub-berikan-kemudahan-bagi-para-pelaut-pemilik-kapal-

Gard. (2023). New Medical App Launched to Save Seafarer Lives. https://www.gard.no/web/news/article?p\_document\_id=34397249

ICS Shipping. The COVID-19 Pandemic: The Crew Change Crisis. https://www.ics [shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis](http://shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis)

ILO. Safety and Health at Work: Hazardous Work. https://www.ilo.org/global/topics/safety and-health-at-work/areasofwork/hazardous-work/lang--en/index.htm

ILO. Basic Facts on the Maritime Labour Convention 2006. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it does/WCMS\_219665/lang--en/index.htm

ILO. (2012). Philippines Ratification Marks Global Milestone for Decent Work for Seafarers, https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour convention/WCMS\_187712/lang--en/index.html

ILO. Working Group of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour convention/special-tripartite-committee/WCMS\_500948/lang--en/index.html

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2022). Daftar Kerja Sama Multilateral: International Labour Organization (ILO), https://kemlu.go.id/portal/id/read/4250/halaman\_list\_lainnya/international-labour organizationilo#:~:text=Organisasi%20Ketenagakerjaan%20Internasional%2FInternational%2 0Labour,Bangsa%2DBangsa%20(LBB)

PELNI. Sejarah PELNI. https://www.pelni.co.id/sejarah

SHIP TECHNOLOGY. (2021). How Are Maritime Careers Expected to Change After COVID-19? https://www.ship-technology.com/features/how-are-maritime careers-expected-to-change-after-covid-19/?cf-view

WHO. (2020). Coronavirus disease (COVID-19), https://www.who.int/health topics/coronavirus#tab=tab\_1

**Dokumen**

ILO. (2006). Maritime Labour Convention (MLC). Geneva.

ILO. Adoption of The Maritime Labour Convention 2006. Detailed Overview of MLC 2006 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\_norm/---normes/documents/presentation/wcms\_229914.pdf

ILO, Final Report: Fourth Meeting of the Special Tripartite Committee, 19-23 April 2021, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms\_797090.pdf hal 1-64

ILO. (2021). Information Note on Maritime Labour Issues and Coronavirus (COVID-19). https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\_741024.pdf

Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008 %20Pelayaran.pdf

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Daftar Konvensi Internasional Bidang Maritim di Mana Indonesia Sebagai Negara Anggota. https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20200819131943.DAFTAR\_KONVENSI\_INTERNASIONAL\_BIDANG \_MARITIM.pdf

PELNI. (2020). SK Direksi Nomor 05.21/01/SK/HKO.01/2020 tentang Protokol *New Normal Life* PT PELNI (Persero). Jakarta.

PELNI. (2021). *Sustainability Report* 2020. Jakarta.

PELNI. (2023). *Sustainability Report* 2022. Jakarta.

WHO. (2020). *Coronavirus Press Conference* 11 February 2020. https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/transcripts/who-audio emergencies-coronavirus-full-press-conference-11feb2020-final.pdf?sfvrsn=e2019136\_2

**Disertasi**

Mukesh, N. (2020). *A Study of the Impacts of COVID-19 on Seafarers Rights.* https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2398&context=all\_dissertations

1. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.* 31 Mei 2023. https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf [↑](#footnote-ref-1)
2. ILO. *Safety and Health at Work: Hazardous Work.* https://www.ilo.org/global/topics/safety-and health-at-work/areasofwork/hazardous-work/lang--en/index.htm (Diakses Pada 31 Mei 2023) [↑](#footnote-ref-2)
3. WHO. *Coronavirus Disease (COVID-19) Pandemic. https://www.who.int/europe/emergencies/situations/covid-19* (Diakses pada 21 Februari 2023) [↑](#footnote-ref-3)
4. Center for World Trade Studies. *Transportasi Maritim: Tulang Punggung dari Aktivitas Perdagangan Internasional.* https://cwts.ugm.ac.id/2022/04/18/transportasi-maritim-tulang punggung-dari-aktivitas-perdagangan-internasional/ (Diakses pada 21 Februari 2023) [↑](#footnote-ref-4)
5. PELNI. *Sejarah PELNI. https://www.pelni.co.id/sejarah* (Diakses pada 6 September 2023) [↑](#footnote-ref-5)
6. PELNI. (2023). *Sustainability Report 2022.* Jakarta. [↑](#footnote-ref-6)
7. Pauksztat, Birgit, dkk. (2020). *Seafarer’s Experiences During the COVID-19 Pandemic.* https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1080&context=lib\_reports (Diakses pada 14 Maret 2023) [↑](#footnote-ref-7)
8. Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping. (2016). *Manpower Report.* London [↑](#footnote-ref-8)
9. ILO. *Basic Facts on the Maritime Labour Convention 2006.* https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS\_219665/lang--en/index.htm (diakses pada 5 Juni 2023) [↑](#footnote-ref-9)
10. *ibid*. [↑](#footnote-ref-10)
11. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *Komitmen Pemerintah Dalam Melindungi Awak Kapal Indonesia. https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7808/komitmen-pemerintah-dalam-melindungi-awak kapal-indonesia#:~:text=Sejak%20tanggal%2012%20Juni%202018,2006%20kepada%20International%20Labour%20Organization* (Diakses pada 12 Juni 2023) [↑](#footnote-ref-11)
12. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Daftar Konvensi Internasional Bidang Maritim di Mana Indonesia Sebagai Negara Anggota. https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20200819131943.DAFTAR\_KONVENSI\_INTERNASIONAL\_BIDANG\_MARITIM.pdf* (Diakses pada 15 Juni 2023) [↑](#footnote-ref-12)
13. Grainca, Vladrin. *The Approach of Moderate Constructivism towards International Regimes.* Politikon: The IAPSS Journal of Political Science. Hal 49 [↑](#footnote-ref-13)
14. ILO. (2012). *Philippines Ratification Marks Global Milestone for Decent Work for Seaferers,* https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\_187712/lang--en/index.htm (diakses pada 6 Oktober 2023) [↑](#footnote-ref-14)
15. ILO. *Adoption of The Maritime Labour Convention 2006.* Detailed Overview of MLC 2006 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\_norm/---normes/documents/presentation/wcms\_229914.pdf (diakses pada 6 Oktober 2023) [↑](#footnote-ref-15)
16. Penjelasan Umum UU No. 15 Tahun 2016 [↑](#footnote-ref-16)
17. ILO. *Op. cit.,* 2006, Pasal 2 (2, 4), Hal 6-8 [↑](#footnote-ref-17)
18. ILO. *Working Group of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention.* <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_500948/lang--en/index.html> (Diakses pada 8 Oktober 2023) [↑](#footnote-ref-18)
19. ILO, *Final Report: Fourth Meeting of the Special Tripartite Committee,* 19-23 April 2021, hal 15, <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_797090.pdf> [↑](#footnote-ref-19)
20. PELNI. *Sejarah PT PELNI.* https://www.pelni.co.id/sejarah (diakses pada 10 Oktober 2023) [↑](#footnote-ref-20)
21. *Ibid* [↑](#footnote-ref-21)
22. PELNI. (2022). *Sejarah Singkat PT PELNI (Persero).* Sustainability Report: Business Integration and Maritime Logistics Infrastructure Development. Hal 28 [↑](#footnote-ref-22)
23. *Ibid,* hal 82 - 83 [↑](#footnote-ref-23)
24. *Ibid*, hal 84 - 85 [↑](#footnote-ref-24)
25. DEPHUB Kementerian Perhubungan Indonesia. (2016). *Lindungi Pelaut Indonesia, Konvensi MLC 2006 Akhirnya Diresmikan Menjadi Undang-Undang. https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4648/lindungi-pelaut-indonesia-konvensi-mlc-2006-akhirnya-diresmikan-menjadi-undang-undang,* diakses pada 8 Oktober 2023 [↑](#footnote-ref-25)
26. Kominfo. 2016. *Menuju Poros Maritim Dunia. https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja\_nyata#:~:text=Untuk%20menuju%20negara%20Poros%20Maritim,hukum%2C%2 0keamanan%2Cdan%20ekonomi,* Diakses pada 8 Oktober 2023 [↑](#footnote-ref-26)
27. WHO. (2020). *Coronavirus Press Conference 11 February 2020.* https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/transcripts/who-audio-emergencies coronavirus-full-press-conference-11feb2020-final.pdf?sfvrsn=e2019136\_2 (Di akses pada 10 Oktober 2023) [↑](#footnote-ref-27)
28. Battineni, Gopi., dkk. (2021). *Assessment of Awareness and Knowledge on Novel Coronavirus* (COVID-19) Pandemic among Seafarers. In Healthcare, 9 (2) 120. Hal 1 [↑](#footnote-ref-28)
29. Worldometers. COVID-19 Coronavirus Pandemic. https://www.worldometers.info/coronavirus/ (diakses pada 23 Oktober 2023) [↑](#footnote-ref-29)
30. Doumbia-Henry, C. (2020). *Shipping and COVID-19: Protecting Seafarers as Frontline Workers.* WMU Journal of Maritime Affairs. 19 (3). Hal 281 [↑](#footnote-ref-30)
31. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *KEMENHUB Berikan Kemudahan Bagi Para Pelaut, Pemilik Kapal dan Lembaga Diklat di Masa Pandemi COVID-19.* https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/9145/kemenhub-berikan-kemudahan-bagi-para-pelaut-pemilik-kapal-dan (Diakses pada 18 November 2023) [↑](#footnote-ref-31)
32. SHIP TECHNOLOGY. (2021). *How Are Maritime Careers Expected to Change After COVID 19?* https://www.ship-technology.com/features/how-are-maritime-careers-expected-to-change after-covid-19/?cf-view (Diakses pada 7 Januari 2024) [↑](#footnote-ref-32)
33. PPID PT PELNI. (2020). *The Next Step Beyond Shipping.* Executive Summary RJPP PT PELNI (Persero) Tahun 2020 – 2024. https://ppid.pelni.co.id/wp-content/uploads/2023/09/Rencana-Strategis-Perusahaan-RJPP-2022-Publish.pdf (diakses pada 14 Januari 2024) [↑](#footnote-ref-33)
34. Wawacara langsung dengan Kepala Tim Operasi Angkutan Penumpang PT PELNI Tanjung Pinang [↑](#footnote-ref-34)