

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Saat ini dunia sedang menghadapi krisis kesehatan manusia yang telah menyerang 219 negara dunia setelah 6 bulan diidentifikasinya wabah COVID-19, yakni pada 7 Januari 2020 oleh otoritas Cina (worldometer, 2020). COVID-19 merupakan penyakit yang disebabkan oleh virus dengan nama Coronavirus yang mengganggu sistem pernapasan mulai dari flu hingga penyakit pernapasan lebih parah yang dapat menyebabkan kematian (Aljazeera, 2020). Kehadiran virus ini diawali pemberitahuan peringatan Cina ke *World Health Organization* (WHO) bahwa di pusat kota Wuhan, Ibukota Provinsi Hubei yang menjadi kota terpadat di Cina bagian tengah sedang mengalami fenomena ganjil pada bulan Desember tahun 2019. Otoritas kesehatan setempat menemukan 27 kasus penyakit pneumonia dalam satu bulan namun jenis virus yang menyerang tidak dapat diidentifikasi (Reuters Staff, 2020). Setelah otoritas Cina akhirnya dapat mengidentifikasi bahwa serangan virus tersebut merupakan novel coronavirus, hanya membutuhkan waktu 13 hari virus tersebut menyebar ke luar Cina dan WHO mengkonfirmasi bahwa adanya kasus yang ditemukan di Jepang, Korea Selatan, hingga Thailand. Merespon fenomena ini, otoritas Cina memberlakukan kebijakan pembatasan (*lockdown*) di mana tidak diperizinkan adanya mobilitas masuk dan keluar dari Kota Wuhan (CNN, 2021).

Di tengah kebijakan pembatasan Kota Wuhan, penyebaran virus tetap meluas dan memunculkan konfirmasi kasus-kasus baru hingga ke Eropa, Mesir, Afrika, dan Amerika Serikat. Per Maret 2020, kasus COVID-19 di 114 negara yang telah terserang mencapai 118.000 dan 4.291 kasus kematian (WHO, 2020). Cepat dan masifnya penyebaran virus hingga ke berbagai negara di dunia, serangan virus COVID-19 akhirnya dinyatakan sebagai pandemi global oleh WHO (*World Health Organization*) pada 11 Maret 2020 silam. Penetapan COVID-19 sebagai pandemi global selain karena wabah penyakit ini yang menyebar lintas negara atau benua, juga mempertimbangkan unsur banyaknya jumlah kematian, menimbulkan gangguan sosial, kerugian ekonomi, dan kesulitan umum, serta kondisi di mana

**Haura Zhafirah Maharani, 2023**

**UPAYA INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) DALAM MENGATASI PENDAMPARAN PELAUT SELAMA PANDEMI COVID-19 TAHUN 2020**

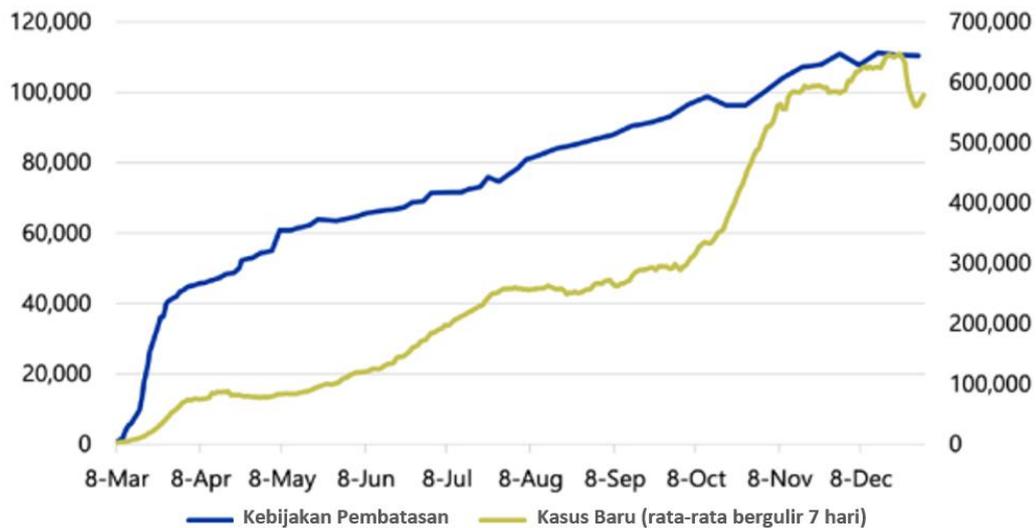
UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Hubungan Internasional  
[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

Coronavirus merupakan virus baru yang manusia kebanyakan tidak memiliki kekebalan terhadap virus ini (APIC). Selaku salah satu badan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertindak dalam koordinasi kesehatan umum internasional, WHO kemudian meminta seluruh negara di dunia untuk mengambil tindakan agresif sesegera mungkin untuk mendukung pencegahan dan penghentian virus lebih luas dan masif melalui pengadopsian pembentukan kebijakan-kebijakan baru setiap negara.

Pembentukan kebijakan-kebijakan baru yang tepat dalam menghadapi wabah krisis kesehatan manusia ini merupakan urgensi global yang sangat kompleks terutama akan tingginya kebutuhan manusia dalam melakukan mobilitas baik urusan dalam negeri maupun antar negeri. Kebijakan pembatasan dengan arti tindakan membatasi perbatasan merupakan salah satu respon strategi awal negara-negara mencegah penyebaran virus sebagaimana yang telah diberlakukan oleh otoritas Cina.

Bahkan sejak awal penetapan pandemi, *International Organization for Migration* (Organisasi Internasional Migrasi/IOM) telah melacak adanya lonjakan kebijakan pembatasan perjalanan, penutupan perbatasan, serta persyaratan perjalanan terkait kesehatan. Hingga per 10 Maret 2020, sehari sebelum deklarasi pandemi oleh WHO, 90 C/T/As dari 246 yang terdaftar di PBB telah mengimplementasikan kebijakan pembatasan ini. Selama periode awal tahun 2020 dengan statistik kasus yang kian meningkat, semua wilayah di dunia mulai melakukan pembatasan mobilitas lintas batas sebagai respon penanganan pandemi COVID-19 (University of Oxford, 2020). Berikut diagram statistik IOM terkait peningkatan kebijakan perbatasan dan kasus COVID-19 di dunia dari Maret 2020 hingga Desember 2020:

**Gambar 1 Kebijakan Pembatasan yang Dikeluarkan di Seluruh Dunia dan Kasus COVID-19 yang Baru Dikonfirmasi (rata-rata bergulir 7 hari), Maret – Desember 2020**



Sumber: (Benton, Batalova, Davidoff-Gore, & Schmidt, 2021)

Terkait kebijakan pembatasan, jenis-jenis kebijakan pembatasan berdasarkan tulisan Benton, Batalova, Davidoff-Gore, dan Schmidt yang telah diterbitkan oleh IOM (2021), antara lain *entry restrictions* (pembatasan masuk), *conditions for authorized entry* (ketentuan masuk secara resmi), dan *exceptions to mobility restrictions* (pengecualian pembatasan mobilitas).

Jenis pertama, yaitu *entry restrictions* merupakan jenis tindakan yang dikeluarkan oleh C/T/As (*countries, territories or areas*) yang membatasi atau menghentikan mobilitas lintas batas, baik antara bagi individu dari kewarganegaraan tertentu (*nationality restrictions*) atau individu yang datang atau pernah transit di C/T/As tertentu hingga tindakan penutupan bandara (*route restrictions*). Kedua ialah *conditions for authorized entry* di mana adanya pemberlakuan syarat tertentu sebelum diperbolehkan masuk ke suatu negara. *Conditions for authorized* mencakup beberapa komponen, seperti persyaratan kesehatan yang terdiri dari wajib karantina dalam jangka waktu 7 hingga 21 hari, memiliki sertifikat medis bahwa individu negatif dari COVID-19 48 sampai 72 jam sebelum kedatangan, melakukan pemeriksaan kesehatan pada saat kedatangan seperti pengambilan sampel darah, pemeriksaan suhu, swab dan pemeriksaan

Haura Zhafirah Maharani, 2023

UPAYA INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) DALAM MENGATASI PENDAMPARAN PELAUT SELAMA PANDEMI COVID-19 TAHUN 2020

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Hubungan Internasional  
[www.upnvj.ac.id](http://www.upnvj.ac.id) – [www.library.upnvj.ac.id](http://www.library.upnvj.ac.id) – [www.repository.upnvj.ac.id](http://www.repository.upnvj.ac.id)

termal, serta persyaratan lain yang mungkin juga diminta terkait keterangan riwayat perjalanan dan kepartisipasian dalam program pengawasan sebagaimana melalui aplikasi pelacakan untuk memberikan informasi lokasi ke otoritas setempat. Perubahan visa dan perubahan dokumen tanda penduduk yang mengalami penangguhan juga termasuk dalam *conditions for authorized entry*. Yang terakhir, *exceptions to mobility restrictions* di mana seorang individu atau kelompok dibebaskan dari pembatasan mobilitas tetapi masih wajib melalui persyaratan-persyaratan tertentu untuk dapat masuk ke suatu negara. Misalnya adalah warga negara itu sendiri dan anggota keluarga mereka, diplomat dan staf organisasi internasional, pihak profesional kesehatan, serta para pekerja esensial dari kategori tertentu (Benton, Batalova, Davidoff-Gore, & Schmidt, 2021).

Namun apakah kebijakan pelarangan mutlak atas mobilitas di perbatasan negara ini merupakan strategi yang tepat sangat dipertanyakan. Pasalnya, kebijakan pembatasan membuntuti isu-isu darurat global lain yang mengacaukan kesejahteraan perekonomian negara-negara melalui perdagangan jalur laut hingga keamanan manusia bidang maritim.

International Chamber of Shipping (2020) memperkirakan populasi pelaut yang menunjang perdagangan global mencapai 1.657.500 populasi dengan Filipina, Cina, Indonesia, Rusia, dan Ukraina sebagai lima negara pemasok pelaut terbesar di dunia yang dengan adanya pandemi, pelaut asal negara-negara tersebut terancam tinggi terkena imbas dari kebijakan pembatasan. Dalam laman *International Maritime Organization (IMO)* per 25 September 2020 dilaporkan setidaknya terdapat 400.000 pelaut terdampar di tengah laut akibat dari kebijakan pembatasan yang ditetapkan. Adanya penguncian mobilitas di perbatasan menyulitkan mereka untuk pulang ke negara asal. Hal ini dikarenakan mereka tidak dapat melakukan pertukaran pekerja dengan sistem pengoperasian yang ada selama ini untuk dapat diterapkan pada kondisi internasional yang sedang menghadapi krisis kesehatan manusia. Sistem pertukaran pekerja para pelaut yang biasa mereka lakukan sebagaimana di mulai dari pengadministrasian surat kepulangan awak dari kapten kapal ke perusahaan pelayaran yang juga mengelola awak pengganti dengan mencari pengganti yang telah melalui *medical check up* meliputi tes kesehatan fisik dan bebas narkoba sebelum dapat diberangkatan ke kapal. Dengan pandemi global

yang sedang terjadi, sistem ini dikhawatirkan memperburuk keadaan atau dalam kata lain sistem dinilai tidak mendukung upaya pencegahan penyebaran virus Corona.

Titik pahit dari permasalahan ini ialah mereka terombang-ambing di tengah laut selama berbulan-bulan tanpa kejelasan bagaimana prosedur pertukaran pekerja mereka. Bahkan banyak dari mereka yang telah bertugas di atas kapal selama 17 bulan lamanya melebihi kontrak kerja hingga batas maksimal bekerja yang ditetapkan oleh Konvensi Buruh Maritim (*Maritime Labour Convention/MLC*), yakni 11 bulan (IMO, 2020). Para pelaut terpaksa melanjutkan pekerjaannya setiap hari selama 12 jam tanpa akhir pekan dan terjebak tanpa ada kejelasan waktu kepulangan mereka. Keadaan ini membuat banyak dari mereka tak hanya kelelahan fisik namun juga kelelahan mental.

Hambatan lain yang dialami pelaut berdasarkan tulisan Peter Vandergeest, Melissa Marschke, dan Mallory MacDonnell (2021) ialah akses bantuan layanan, termasuk wifi untuk berkomunikasi dengan keluarga, akses medis, akses keagamaan seperti pendeta pelabuhan dan masjid, akses organisasi pendukung pelaut (pusat *drop-in*, serikat pekerja, organisasi pendukung pekerja migran di pelabuhan atau negara asal) untuk menyelesaikan permasalahan, sosialisasi dengan pekerja di kapal lain, berbelanja barang-barang yang tidak tersedia di kapal, dan rekreasi. Kebijakan pembatasan ini juga mengubah beberapa akses tersebut yang seharusnya pelaut miliki. Dikarenakan mereka hanya dapat berada di atas kapal, mereka tidak dapat akses, baik dari kapten kapal maupun negara pelabuhan untuk pergi ke tempat keagamaan di negara berlabuh. Kabarnya bahkan akses medis pelaut jauh lebih sulit didapatkan. Terdapat satu laporan insiden buruk di mana pelaut asal Rusia yang bernama Alexey Kulibaba membutuhkan evakuasi darurat karena penyakit stroke yang dideritanya namun otoritas Indonesia menolak izin kapal untuk dapat berlabuh (McDonald, 2020). Selain itu, Romli, salah satu pelaut asal Indonesia menyatakan bahwa para pelaut tak lagi mendapatkan akses untuk rekreasi ke negara berlabuh. Sebelum pandemi, para pelaut mendapatkan akses tersebut. Selain untuk melepas ketegangan dan kelelahan selama bekerja, para pelaut biasanya menggunakan akses tersebut untuk membeli buah tangan untuk keluarga mereka (Romli, 2022).

Menurut Sofia Galani (2021), khususnya di pandemi COVID-19 dengan kebijakan penutupan pelabuhan menyebabkan besarnya kasus krisis kemanusiaan yang sebelumnya tidak pernah terjadi. Penelitian Galani melihat adanya kekosongan hukum bagi orang-orang di laut terhadap perlindungan hak asasi manusia mereka. Penutupan pelabuhan merupakan salah satu pengadopsian upaya negara-negara dalam menahan penyebaran wabah virus. Kebijakan ini dinilai penting untuk menjamin kesehatan masyarakat. Namun, perlu digaris bawahi bahwasanya kesehatan masyarakat yang dilindungi melalui kebijakan ini adalah kesehatan masyarakat di darat sedangkan masyarakat di laut justru mengalami krisis kemanusiaan. Perlindungan sistematis terhadap orang-orang di laut dinilai cacat. Hal ini tidak dikarenakan ketidakhadiran hukum internasional dalam memberikan perlindungan tetapi atas gagalnya pengimplementasian rezim-rezim hukum secara komprehensif sebagaimana hukum laut dan hukum hak asasi manusia atau hukum perburuhan oleh otoritas negara yang bersangkutan. Dari penutupan pelabuhan ini menyebabkan berhentinya pergantian pekerja sehingga para pelaut dan nelayan terpaksa tetap berada di atas kapal walaupun masa kontrak kerja mereka telah usai dan/atau mereka dibiarkan tanpa dengan kelayakan makanan dan air disertai kondisi kebersihan dan kesehatan yang buruk. Akibatnya, pelaut dan nelayan tidak mampu mengatasi kelelahan dan beresiko terhadap kecelakaan laut seperti kasus bunuh diri.

Merucut pada kelelahan mental yang juga dialami para pelaut, tulisan Kum Fai Yuen, Xiwen Bai, dan Xueqin Wang (2020) mengemukakan bahwa adanya pengaruh determinan psikologis pelaut terhadap perilaku keselamatan atau pencegahan kecelakaan pelaut. Determinan atau faktor-faktor tersebut meliputi kepercayaan, nilai-nilai pribadi, inventaris kepribadian, kepribadian tahan banting, dan kecerdasan emosional. Sebagian faktor-faktor ini berkaitan dengan ciri karakteristik pelaut yang stabil dan tahan lama. Karakteristik ini bersifat sementara sebagaimana bergantung terhadap motivasi yang dapat mendorong perilaku dalam mengelola lingkungan, kebutuhan, maupun keadaan pelaut.

Jurnal ini juga menyoroti modal psikologis yang dimiliki pelaut secara langsung mempengaruhi perilaku keselamatan pelaut dengan memperkenalkan *burnout* sebagai mediator. *Burnout* adalah fenomena yang biasa terjadi di kelompok

pelaut karena stress atau keadaan kelelahan secara emosional, fisik, dan mental yang diderita berlebihan dan berkepanjangan. Pelaut rentan menderita *burnout* karena lingkungan bekerja mereka yang tidak menyenangkan, seperti melintasi zona waktu, kebisingan di atas kapal, suhu tinggi, dan pergerakan yang terbatas. Disamping itu, mereka juga terpisah dari keluarga dan masyarakat dalam waktu yang lama serta struktur kerja yang hierarkis. Modal dalam psikologis yang dimiliki para pelaut secara tidak langsung memiliki efek positif dengan mengurangi kelelahan pelaut. Modal psikologis dan tingkat kelelahan pelaut merupakan faktor penentu perilaku keselamatan pelaut, yakni mencapai 63%. Kedua faktor tersebut merupakan faktor terpenting dibandingkan faktor usia pelaut, tahun pengalaman, dan tingkatan pelatihan. Dukungan sosial dari rekan satu tim, sistem kerja yang seimbang, dan kepemimpinan transformasional dari atasan merupakan upaya pengelolaan keselamatan pelaut yang diajukan di jurnal ini (Yuen, Bai, & Wang, Safety behaviour at sea: Policy implications for managing seafarers through positive psychology, 2020).

Pertama, dukungan sosial dalam bentuk emosional, instrumental, informasional, dan persahabatan akan membantu pelaut untuk mengidentifikasi dan menjalin ikatan dengan tim yang kemudian mengembangkan modal psikologis mereka. Yang kedua adalah sistem kerja yang seimbang di mana manajemen sumber daya manusia harus mempertimbangkan variasi dan tantangan pekerjaan pelaut sesuai kecukupan. Umpan balik terhadap kinerja kerja pelaut juga perlu diberikan secara teratur dan bersifat konstruktif. Terakhir tingkatan pelatihan teknologi kapal seperti peningkatan navigasi, komunikasi, dan manajemen lingkungan dapat meningkatkan produktivitas positif kapal atau memastikan kepatuhan terhadap peraturan lingkungan. Dengan dari sisi psikologis para pelaut ini tidak mendapat dukungan sosial, modal psikologis para pelaut jadi sangat mengkhawatirkan. Alhasil mereka mengalami *burnout* di atas kapal, yakni tak hanya kelelahan fisik namun juga emosional dan mental (Yuen, Bai, & Wang, Safety behaviour at sea: Policy implications for managing seafarers through positive psychology, 2020).

Anish Arvind Hebbar dan Nitin Mukesh (2020) menemukan bahwa setidaknya terdapat 3 dimensi hak-hak yang direnggut dari pelaut, antara lain cuti

di darat, repatriasi, dan bantuan medis. *International Transport Workers' Federation* (ITF) menunjukkan bahwa per September 2020, 73,3% pelaut terancam kelelahan dan 60,1% mengatakan adanya kemungkinan besar mereka mengalami kecelakaan laut karena kelelahan tersebut. Angka ini membuktikan bahwa pelaut membutuhkan hak cuti di darat demi kesejahteraan dan kesehatan mereka. Kemudian siklus repatriasi yang tiap bulan biasanya mencapai 300.000 pergantian pekerja harus dihentikan sementara hingga ketentuan lebih lanjut. Dalam 6 bulan awal pandemi sekiranya 21,44% pemulangan tertunda yang mencakup perpanjangan kontrak 12,48%, 8,94% kru dengan kontrak selesai menunggu pereatriasian, serta 0,82% kru telah melebihi 12 bulan masa kerja. Sementara itu, masa kerja pelaut di atas kapal seharusnya kurang dari 12 bulan. Pelaut juga memiliki hak atas akses bantuan medis. Otoritas seharusnya memastikan kesehatan pelaut dengan memfasilitasi perawatan medis selama masa jabatan mereka di kapal dan dengan secara gratis dan juga harus dapat memadai perawatan medis mendesak yang diberikan ke akses medis pantai (Hebbar & Mukesh, 2020).

Serta berdasarkan penelitian Raphael Baumler, Bikram Singh Bhatia, dan Momoko Kitada (2020), banyak pelaut nampaknya selama ini cenderung menghindari pelaporan pelanggaran-pelanggaran tersebut disebabkan kekhawatiran mereka terhadap pekerjaan dan keamanan kerja membuat para pelaut tetap tunduk pada kepentingan perusahaan dan kapal. Kembali kepada jurnal Sofia Galani bahwa negara tidak boleh mengabaikan kewajiban mereka dalam memberikan perlindungan para pelaut dan nelayan berdasarkan hukum internasional yang telah diberlakukan. Mengkhawatirkannya dampak yang diterima bagi orang-orang di laut karena penutupan pelabuhan mempertanyakan sejauh mana penerimaan hak-hak dasar mereka, seperti hak untuk hidup, hak diberlakukan dengan baik, hak pemulangan, dan hak atas perawatan medis (Galani, 2021).

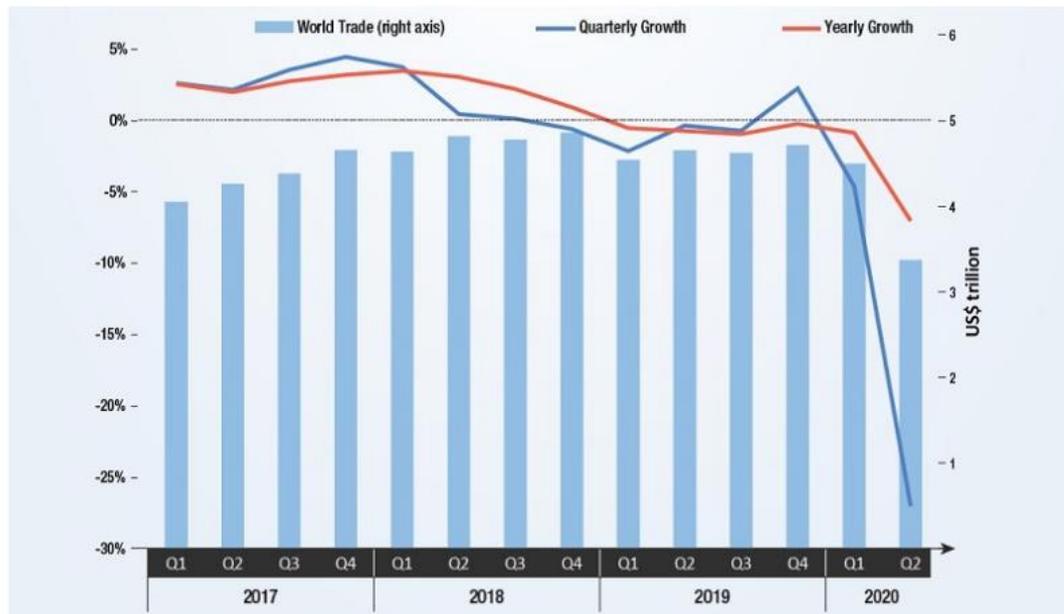
Di sisi lain para pelaut juga menanggung alur aktivitas perdagangan global terlebih munculnya perkembangan hubungan antar negara didukung dengan liberalisasi perdagangan menciptakan besarnya kepentingan transaksi kegiatan perekonomian antar negara-negara. Dilansirkan oleh *Asian Development Blog Organizaton* (Kayalar, 2021), aktivitas pelabuhan merupakan jalur kehidupan bagi negara dengan perekonomian kecil maupun besar. Di tahun 2019 sendiri, lebih dari

11 miliar ton pasokan barang diangkut melalui pelabuhan. Dengan 90% perdagangan dunia memuat melalui jalur laut ini, kebijakan pembatasan mempengaruhi rantai pasokan dan perdagangan negara (Edgar Su, 2020).

Dalam literatur Ganeshan Wignaraja, Brendan Vickers, dan Salamat Ali (2021) menjelaskan bahwa saat ini industri maritim terpaksa menghadapi konsekuensi-konsekuensi yang diakibatkan karena kemunculan pandemi COVID-19. Kebijakan penguncian perbatasan serta penghentian perjalanan dan mobilitas internasional berdampak langsung pada pengiriman kontainer dan kapal pesiar hingga menyebabkan perubahan operasi di beberapa jalur pelayaran dan pelabuhan hingga gangguan pada rantai pasokan. Dengan ini berdampak buruk pada penyediaan layanan terkait pengiriman. Tulisan ini mengungkapkan bahwa panggilan kapal kargo di seluruh dunia turun mencapai 8,7% dalam 24 minggu pertama tahun 2020, dengan sebagian besar penurunan terjadi pada minggu ke-12 ketika COVID-19 dinyatakan sebagai pandemi global (UNCTAD, 2020). Akibatnya, operasional rantai pasokan global sangat terhambat. Pengiriman barang juga terbukti sulit dengan adanya pengurangan kapasitas angkut kapal, pengubahan rute kapal, pembatalan jadwal pelayaran, dan dalam beberapa kasus adanya penghentian layanan.

*United Nations Conference on Trade and Development* (Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Perdagangan dan Pembangunan /UNCTAD) menerbitkan data statistik yang menunjukkan merosotnya arus perdagangan global. Berikut diagram statistik UNCTAD perdagangan barang global dari tahun 2017 hingga 2020:

**Gambar 2 Perdagangan Barang Global Tahun 2017 hingga tahun 2020**



Sumber: (UNCTAD, 2020)

Gambar 1 menggambarkan bahwa pada periode kuartal pertama (1 Januari – 31 Maret/Q1) transaksi perdagangan global turun sebesar 5% ketika isu wabah COVID-19 mulai tersebar. Kemudian pada kuartal kedua (1 April – 30 Juni/Q2), yakni sejak COVID-19 dinyatakan sebagai pandemi global disertai kebijakan pembatasan, perdagangan mengalami penurunan hingga 27%. Jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, kuartal kedua tahun 2020 merupakan penurunan yang paling ekstrem. UNCTAD mengutarakan merosotnya transaksi perdagangan global yang terjadi di tahun 2020 ini dipengaruhi oleh kebijakan pembatasan yang diterapkan di banyak negara dunia (UNCTAD, 2020).

Pelabuhan memfasilitasi konektivitas perdagangan global secara efektif mendistribusikan pasokan barang dari dan ke seluruh dunia untuk mengakses pasokan yang tidak tersedia di suatu negara (Kayalar, 2021). Dengan demikian kebijakan pembatasan ini juga turut menciptakan penurunan alur transaksi perdagangan antar negara. Wabah Coronavirus telah menempatkan dunia dalam krisis ekonomi global secara besar-besaran. Terhambatnya arus perdagangan global ditengahi adanya masalah di industri maritim sebagaimana penutupan pelabuhan, pengurangan permintaan pengiriman, perselisihan antara pemilik dan pencarter

kapal terkait kurangnya sumber daya dan waktu, serta pengendalian keuangan perusahaan yang gagal hingga mengalami kebangkrutan.

Shailender Kumar dan Aman Jolly (2021) menemukan bagaimana pandemi COVID-19 menyebabkan penderitaan ekonomi yang kompleks melalui hambatan dalam arus penawaran dan permintaan global yang dialami baik negara perekonomian kecil maupun besar. *World Trade Organization* (WTO) mengestimasi volume perdagangan barang dunia turun 13% menjadi 32% sedangkan apabila dibandingkan dengan puncak krisis moneter tahun 2008, penurunan hanya mencapai 12% dan perdagangan maritim secara keseluruhan akan turun 4,1% pada tahun 2020 di seluruh dunia.

Padahal alur transaksi perdagangan berperan penting dalam menjaga pasokan barang-barang vital internasional, baik seperti makanan, obat-obatan, bahkan persediaan medis yang mendukung memerangi pandemi COVID-19 di seluruh dunia. Didukung dari pernyataan Sekretaris Jenderal UNCTAD, Mukhisa Kituyi bahwa industri perkapalan atau pelayaran internasional berpotensi menjadi garda terdepan dalam upaya menuju pemulihan global melalui kelancaran rantai pasokan internasional barang-barang vital (Apuzzo & Gebrekidan, 2020). Hambatan terhadap adanya pembatasan mobilitas perdagangan melalui jalur laut menentang kepentingan global untuk mencukupi rantai pasokan yang dapat menyelamatkan dan menyejahterakan banyak jiwa, baik pasokan medis untuk mengatasi pandemi COVID-19 maupun pasokan umum lainnya, seperti air, bahan pangan, dan lain-lainnya.

UNCTAD (2020) memperkirakan perdagangan global melalui jalur laut optimis akan mengalami peningkatan pada kuartal keempat tahun 2020. Namun hal ini juga bergantung terhadap keefektifitas upaya penanganan dan strategi pendukung pemulihan dari pandemi COVID-19. Bagaimanapun, industri perkapalan harus tetap berjalan untuk menjaga rantai pasokan global tanpa adanya hambatan dari kebijakan yang tidak komprehensif dalam mendukung pemulihan perdagangan yang berkelanjutan. Pentingnya aktivitas perdagangan jalur laut dengan ini dibutuhkan pengadaptasian kebijakan dan prosedur yang relevan terutama bagi para pelaut yang bekerja dibelakangnya. Menurut Christiaan De Beukelaer (2021), pergantian pelaut sebenarnya memungkinkan tetapi hal yang

sangat dipertimbangkan, yaitu dibutuhkannya upaya penentuan rute ulang kapal, pengaturan karantina bagi yang masuk maupun keluar, dan biaya tinggi yang harus ditanggung. Maka dari itu, diperkirakan adanya kemunculan pencarter tidak melakukan pertukaran pelaut karena biaya yang dikeluarkan mahal di atas klausul beresiko terhadap peningkatan kasus COVID-19. Hal ini merupakan permasalahan baru yang diperkirakan akan muncul jika pengawasan atas pengadopsian kebijakan kelonggaran pergantian pelaut nantinya tidak efektif yang kemudian permasalahan humanitarian pelaut tidak juga terselesaikan. Maka dari itu, pengawasan dan pendesakan juga akan menjadi perhatian di luar pengadopsian kebijakan-kebijakan baru.

Sebagai organisasi internasional badan khusus PBB yang bertanggung jawab dalam keselamatan dan keamanan di bidang kemaritiman, IMO mengangkat atensi terhadap isu yang dialami para pelaut ini untuk menangani dan menyelesaikan krisis humanitarian yang dialami para pelaut di tengah pandemi COVID-19 juga guna mendukung pemulihan aktivitas perdagangan jalur laut. Didukung dari literatur Kum Fai Yuen, Kevin X. Li, Fei Ma, dan Xueqin Wang (2019) bahwa faktor organisasi merupakan faktor penentu perilaku keselamatan pelaut di lain faktor lainnya, yakni faktor psikososial. Organisasi yang didirikan pada tahun 1948 ini berkepentingan dalam kesejahteraan para pelaut, terutama terhadap kasus pendamparan, kelelahan, perlakuan tidak adil, ataupun kasus humanitarian lainnya. Dalam laman urusan hukum IMO (Seafarer abandonment), krisis humanitarian merupakan masalah serius yang dapat merusak kehidupan para pelaut dan harus ditangani dengan bantuan kerja sama antara IMO, ILO, organisasi non pemerintah, negara bendera, negara pelabuhan dan kelompok industri lainnya demi melindungi kesejahteraan dan keamanan pelaut. Berasaskan penerapan *Maritime Legal and Regulatory Framework* atau dalam bahasa Indonesia diartikan Kerangka Hukum dan Peraturan Maritim, penulis melakukan penelitian ini dengan judul **“Upaya International Maritime Organization (IMO) dalam Mengatasi Pendamparan Pelaut Selama Pandemi COVID-19 Tahun 2020”**

## 1.2. Rumusan Masalah

Kemunculan pandemi global COVID-19 mendesak negara-negara untuk mengadopsi kebijakan-kebijakan baru guna memerangi Coronavirus ini. Kebijakan pembatasan merupakan salah satu upaya penghentian penyebaran virus lebih luas dengan membatasi mobilitas keluar masuk batas C/T/As (*countries, territories or areas*). Namun kebijakan ini melahirkan isu krusial lainnya, yakni munculnya krisis humanitarian yang dialami oleh para pelaut yang terdampar diakibatkan dari pelarangan untuk pulang atau melakukan pertukaran pekerja. Mengacu pada uraian diatas, peneliti kemudian merumuskan masalah sebagai berikut: “Bagaimana upaya *International Maritime Organization* (IMO) dalam mengatasi pendamparan pelaut selama pandemi COVID-19 tahun 2020?”

## 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijabarkan di atas, tujuan penelitian yang diambil penulis ialah untuk menjelaskan upaya yang dilakukan oleh IMO (*International Maritime Organization*) dalam mengatasi pendamparan pelaut selama pandemi COVID-19 tahun 2020.

## 1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam pendidikan baik secara praktis maupun akademis, di antaranya:

### 1.4.1. Manfaat Praktis

- a. Menambah informasi dan wawasan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut yang berkaitan dengan upaya IMO (*International Maritime Organization*) terhadap kasus humanitarian para pelaut.
- b. Membagikan kontribusi pengetahuan dan sumbang pemikiran dalam mengembangkan teori-teori Hubungan Internasional, seperti organisasi internasional, keamanan manusia, serta kerangka hukum dan peraturan maritim di suatu penyelesaian penelitian tertentu.

- c. Memberikan gagasan atau gambaran keterlibatan organisasi internasional terhadap permasalahan internasional guna mencapai penyelesaian masalah.

#### 1.4.2. Manfaat Akademis

- a. Memberikan manfaat dalam menambah pengetahuan kepada mahasiswa Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta (UPNVJ) dan juga penstudi Hubungan Internasional lainnya terkait *International Maritime Organization* (IMO) sebagai organisasi internasional yang berupaya menanggulangi kasus humanitarian para pelaut di pandemi COVID-19 tahun 2020.
- b. Memahami informasi terkait kasus pendamparan pelaut selama pandemi COVID-19 tahun 2020.
- c. Mengetahui konsep organisasi internasional, keamanan manusia, serta kerangka hukum dan peraturan maritim serta penerapannya dalam permasalahan upaya *International Maritime Organization* (IMO) dalam mengatasi pendamparan pelaut selama pandemi COVID-19 tahun 2020.

#### 1.5. Sistematika Penulisan

##### **BAB I Pendahuluan**

Pada bab I, penulis akan mengulas mengenai pendahuluan penelitian yang berisi latar belakang kasus pendamparan pelaut di pandemi COVID-19 tahun 2020, dilanjutkan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

##### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Bab II tinjauan pustaka ini akan menjabarkan literatur-literatur ilmiah terdahulu yang berkaitan dengan topik penelitian yang diambil penulis guna sebagai dasar rujukan pengembangan dan peninjauan penelitian lebih lanjut. Bab ini juga berisikan konsep dan teori penelitian, serta kerangka pemikiran untuk mempermudah penganalisan permasalahan penulisan yang dilakukan.

### **BAB III Metode Penelitian**

Pada bab ini penulis akan menguraikan penggunaan metode dalam penelitian yang dilakukan peneliti untuk membantu perolehan data dan penyelesaian penelitian. Metode penelitian ini meliputi objek penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, teknik analisis data, dan tabel rencana waktu

### **BAB IV Krisis Humanitarian Para Pelaut yang Terdampar Selama Pandemi COVID-19 Tahun 2020**

Bab ini berisikan informasi mengenai kondisi para pelaut yang terdampar di tengah laut, tidak mendapatkan pemulangan karena adanya kebijakan pembatasan lintas batas untuk mengurangi potensi penyebaran wabah Coronavirus dan banyak dari mereka terpaksa melanjutkan pekerjaan dengan melebihi kontrak kerja yang sebelumnya ditentukan. Penulis juga menganalisa kasus pendamparan ini dengan mengaitkan krisis humanitarian yang dialami para pelaut.

### **BAB V Upaya *International Maritime Organization* (IMO) dalam Mengatasi Pendamparan Pelaut Selama Pandemi COVID-19 Tahun 2020**

Dalam bab ini penulis menjelaskan bagaimana upaya IMO selaku organisasi internasional bidang kemaritiman turut andil menangani kasus dengan menetapkan kebijakan-kebijakan baru yang dapat menyelesaikan persoalan perizinan pertukaran pekerja para pelaut di tengah pandemi COVID-19 tahun 2020.

### **BAB IV Penutup**

Bab penutup mencakup kesimpulan dan saran dari penulis terhadap penelitian terkait.