



Prinsip-Prinsip Pariwisata Pelayaran Bertanggung Jawab

Selama beberapa dekade, praktik bisnis industri pelayaran telah membahayakan tatanan sosial, integritas ekonomi, kesehatan masyarakat, dan lingkungan komunitas pelabuhan, serta penumpang, awak kapal, ekosistem pesisir dan laut, serta iklim. Contoh terbaru dari hal ini adalah kesalahan penanganan krisis COVID-19 baru-baru ini oleh perusahaan pelayaran, menunjukkan bahwa industri tersebut tidak bersedia melindungi kepentingan publik tanpa adanya peraturan yang mengikat secara hukum. Terinspirasi oleh [Deklarasi Cape Town 2002 tentang Pariwisata Bertanggung Jawab, Prinsip-Prinsip Panduan Koalisi Pariwisata Masa Depan](#), dan prinsip-prinsip serta protokol Persetujuan Bebas, Didahulukan, dan Diinformasikan¹, komunitas pelabuhan kapal pesiar dan sekutunya telah bersatu untuk mendesak komitmen dan implementasi di seluruh dunia dan pemantauan **Prinsip-Prinsip Pariwisata Pelayaran Bertanggung Jawab** yang tercantum di bawah ini. **Jaringan Aktivis Pelayaran Global** meminta perusahaan-perusahaan pelayaran untuk tidak beroperasi terlebih dahulu sampai mereka menangani prinsip-prinsip ini dengan menerbitkan rencana terperinci dengan komitmen, tolok ukur, dan jangka waktu yang spesifik yang mengikat setiap perusahaan untuk menerapkan tingkat kinerja dan kepatuhan tertentu dari waktu ke waktu. Kami menginginkan sistem perjalanan rekreasi yang adil dan bertanggung jawab yang mengoptimalkan manfaat ekonomi bagi semua pemangku kepentingan, sekaligus menghilangkan dampak negatif sosial, kesehatan masyarakat, dan lingkungan dari berlayar pada komunitas pelabuhan, pekerja, dan penumpang. Kami menentang kembalinya industri pelayaran "bisnis seperti biasa". Sampai kebijakan yang masuk akal ini diadopsi secara kolektif, diterapkan secara efektif, dan dipantau secara konsisten, industri pelayaran akan tetap terlibat dalam membahayakan penumpang, awak kapal, komunitas, dan planet.

¹ Organisasi Pangan dan Pertanian PBB: [Persetujuan Bebas, Didahulukan dan Diinformasikan | Masyarakat Pribumi](#) dan [Persetujuan Bebas Didahulukan dan Diinformasikan: Hak-hak masyarakat pribumi dan praktik yang bagus bagi komunitas lokal](#) (2016)

Prinsip-Prinsip Pariwisata Pelayaran Bertanggung Jawab

1. [Komunitas penentuan nasib sendiri](#)
2. [Dampak ekonomi](#)
3. [Dampak budaya](#)
4. [Tenaga kerja](#)
5. [Perubahan Iklim](#)
6. [Polusi Udara](#)
7. [Polusi Air](#)
8. [Pemantauan & Transparansi](#)
9. [Lingkungan & Keanekaragaman Hayati](#)
10. [Kesehatan Masyarakat](#)
11. [Korban Kejahatan](#)
12. [Pemulangan Pekerja](#)
13. [Definisi](#)

#1 Penentuan nasib sendiri: Berkomitmen untuk menghormati hak universal komunitas garis depan untuk menentukan nasib sendiri. (1.1) Mengembangkan secara kolaboratif operasi pariwisata pelayaran Anda yang telah direncanakan di setiap pelabuhan asal dan pelabuhan singgah dengan memperoleh persetujuan bebas, didahulukan, dan diinformasikan dari orang-orang yang terkena dampak negatif secara langsung dari operasi pariwisata pelayaran dan polusi. Termasuk masyarakat pribumi dan penduduk setempat di dekat pelabuhan asal dan tempat tujuan. (1.2) Artinya, perusahaan-perusahaan pelayaran tidak boleh ikut campur dalam politik lokal dan kancah politik. (1.3) Perusahaan pelayaran multinasional yang kuat telah melobi dan menggunakan kontribusi kampanye untuk memengaruhi pemilihan umum lokal, mendapatkan akses ke para pemimpin kita, dan memengaruhi pemungutan suara. Operator pelayaran telah mencoba untuk mempermainkan kota pelabuhan dan komunitas garis depan untuk bersaing satu sama lain, atau memaksa, memanipulasi, atau mengintimidasi komunitas.² Ini harus dihentikan.

#2 Dampak Ekonomi: Mengatasi sejarah panjang dan berkelanjutan jalur pelayaran dari praktik bisnis eksploitatif dengan menerapkan kebijakan yang memaksimalkan retensi pendapatan di dalam pelabuhan asal dan pelabuhan singgah. Meringankan beban pariwisata pelayaran dengan memperhitungkan dan menghilangkan biaya sebenarnya dan biaya total terkait dengan dampak lingkungan, budaya, dan sosial-ekonomi. (2.1) Mengadopsi metode *Natural Capital Accounting* (NCA) dan metode penilaian Sosial dan Budaya.³ Tinjauan apa pun harus mencakup analisis beberapa akuntansi, termasuk akuntansi sektor publik, akuntansi sektor swasta (atau pembangunan ekonomi), akuntansi sosial, dan akuntansi lingkungan. Perspektif multi akun, atau konsep 3P, harus menjadi pusat analisis, memberikan informasi tentang siapa yang diuntungkan dan siapa yang menyerap biaya. (2.2) Memastikan faktor eksternal negatif diinternalisasikan ke dalam biaya menjalankan bisnis daripada memaksakan beban ke komunitas pelabuhan (misalnya, pengelolaan limbah). (2.3) Industri pelayaran besar harus memasukkan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) Perserikatan Bangsa-Bangsa ke dalam budaya

² NY Times, "[Negeri Berdaulat -- Pertanyaan seputar Regulasi; Alaska Memilih Pihak dalam Memperebutkan Kapal Pesiar](#)" (1999)

Univisionnoticias and Columbia School of Journalism, "[Dari Penyelidik Industri Pelayaran hingga Eksekutif Tertinggi](#)," Asosiasi Kapal Pesiar Internasional: [Komite Aksi Politik CLIA](#) Anchorage Daily News, "[Walikota Ketchikan, manajer perkotaan menaiki kapal pesiar secara gratis menuju Los Angeles](#)" (2019)

Senat AS: [Sidang Komite Perdagangan, 1 Maret 2012](#).

Corpwatch: "[Sisi Gelap dari Lonjakan Turis: Kontroversi Kapal Pesiar Lintas Batas](#)" (2008)

Miami New Times, "[Industri Pelayaran Miami Memberikan \\$23,500 kepada Senator yang Menghentikan Pajak Pelayaran Baru](#)" (2017)

Open Secrets: [Catatan donasi CLIA PAC selama tujuh siklus pemilu terakhir](#) (2008-2020)

³ Komisi Eropa: [Natural Capital Accounting](#) (2019)

IPBES: "[Metode penilaian Sosial dan Budaya](#)"

perusahaan mereka dan melaporkan pemantauan kemajuan menuju tujuan tersebut di dasbor yang tersedia untuk umum.⁴ Industri pelayaran harus mendukung dan mempromosikan adopsi dari Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) PBB di seluruh rantai pasokannya dan di pelabuhan singgah yang dituju. (2.4) Mendefinisikan ulang kesuksesan ekonomi dengan menggunakan metrik yang mengukur manfaat bagi pengembangan bisnis kecil lokal, distribusi pendapatan yang adil, dan peningkatan rantai pasokan lokal yang berkelanjutan. (2.5) Mengoperasikan bisnis secara bertanggung jawab: memberikan insentif dan penghargaan kepada bisnis pariwisata lokal dan perusahaan terkait yang mendukung prinsip-prinsip ini melalui tindakan mereka. (2.6) Mengembangkan rantai pasokan lokal yang kuat yang memungkinkan produk dan pengalaman berkualitas lebih tinggi. (2.7) Memberikan dana di muka untuk proyek infrastruktur publik yang dibuat untuk melayani industri pelayaran, seperti dermaga, jalan raya, trotoar, parkir bus, daur ulang, pengelolaan limbah, dan tenaga listrik dari darat untuk memastikan bahwa masyarakat tidak dibebani hutang jika industri henggang. (2.8) Untuk destinasi kapal pesiar pribadi yang telah ada, secara sukarela membayar pajak kepala kepada pemerintah daerah. (2.9) Dikarenakan industri pelayaran meminta izin sosial untuk mulai beroperasi kembali, komunitas pelabuhan kapal pesiar menuntut pertanggungjawaban lingkungan dan tinjauan ekonomi.⁵ (2.10) Membayar bagian yang adil dari pajak lokal dan nasional. (2.11) Berhenti menghindari pajak dengan mengibarkan bendera kemudahan.⁶ Tandai semua kapal baru dan beri tanda ulang kapal Anda saat ini pada tahun 2030 di negara tempat perusahaan Anda bermarkas.

#3 Dampak Budaya & Kualitas Hidup: Mengadopsi kebijakan "jangan merugikan" untuk mempertahankan dan meningkatkan identitas budaya, karakter khas, dan kualitas hidup dari komunitas pelabuhan kapal pesiar.

(3.1) Berkomitmen pada kebijakan dan praktik bisnis yang melindungi dan menguntungkan aset alam, pemandangan, dan budaya sekaligus meningkatkan kesejahteraan dan warisan budaya dari komunitas lokal. (3.2) Menunjukkan rasa hormat terhadap kehidupan dan mata pencaharian penduduk yang terkena dampak langsung oleh polusi kapal pesiar dan pariwisata yang berlebihan, bahkan jika membutuhkan kapal yang lebih sedikit dan lebih kecil dengan penumpang yang sedikit. (3.3) Hindari pameran, pertunjukan, atau pagelaran yang menggunakan budaya lokal yang bersifat eksotis, fiktif, dan menggoda, terutama contoh perampasan budaya dan/atau prasangka rasial.⁷ (3.4) Memasarkan pariwisata pelayaran dengan cara yang mencerminkan integritas alam, budaya, dan

⁴ Organisasi Pariwisata Dunia PBB: [Metodologi Tolok Ukur untuk Pengembangan Pariwisata Pelayaran Berkelanjutan di Asia Tenggara](#) (2017)

⁵ Bloomberg CityLab: ["Ketika Kapal Pesiar Berhenti Datang"](#) (Mei 2020)

⁶ NBC: ["Sebagian Besar Perusahaan Pelayaran Tidak Membayar Pajak Penghasilan Federal"](#) (Maret 2020)

Cruise Law News: ["Tanpa Pajak--Rahasia Kotor Perusahaan Pelayaran"](#) (2011)

⁷ New Zealand Herald: ["Rasisme terang-terangan': Para tamu kapal pesiar diberi 'pantomim' Māori pōwhiri di Pelabuhan Tauranga"](#) (2019)

sosial dari tempat tujuan, dan yang mendorong pariwisata yang bertanggung jawab secara lingkungan dan budaya. (3.5) Di pelabuhan singgah, atur waktu kedatangan dan keberangkatan dengan kapal pesiar lain untuk mencegah lonjakan transportasi darat dan membatasi lalu lintas agar tidak membanjiri masyarakat setempat dengan dampak kebisingan dan kemacetan. Kapal pesiar dan penumpangnya adalah tamu di tempat tujuan mereka, dan harus memperlakukan tempat tujuan tersebut dengan rasa hormat yang mereka harapkan akan diterima oleh penumpangnya dalam kunjungan mereka.

#4 Tenaga Kerja: Menciptakan lingkungan yang aman, adil, dan setara bagi para pekerja di atas kapal maupun di darat. (4.1) Menyelaraskan praktik bisnis Anda

dengan standar ketenagakerjaan dan lingkungan yang paling ketat di dunia. (4.2) Menegaskan hak awak kapal untuk berunding secara kolektif dengan membentuk serikat pekerja independen yang mewakili pekerja. Hentikan semua praktik perburuhan anti-serikat. (4.3) Memberikan kunjungan rumah kepada awak perhotelan dan kapal pesiar setiap enam bulan dan cuti darat reguler. (4.4) Menyelaraskan upah dan kondisi kerja untuk pekerja di atas kapal dengan upah minimum nasional dan undang-undang ketenagakerjaan di negara mereka bermarkas. (4.5) Membatasi jam kerja pada 48-60/minggu dan enam hari untuk semua karyawan. (4.6) Memberikan gaji tambahan sekitar 50% untuk jam kerja lebih dari 50 jam/minggu – terlepas dari negara asal, pangkat, atau departemen karyawan. (4.7) Memberikan cuti sakit berbayar dan perawatan medis komprehensif sebesar 70% atau lebih dari gaji pokok ditambah gratifikasi.⁸ (4.8) Merekrut dan mempekerjakan staf dengan mengikuti Standar Internasional Perburuhan dan standar Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006.⁹ (4.9) Berkomitmen untuk hanya bekerja dengan operator wisata lokal, pengemudi, leveransir, dan semua kontraktor dan subkontraktor lain yang memenuhi atau melampaui standar ketenagakerjaan lokal. (4.10) Mematuhi Hukum Hak Asasi Manusia Internasional, termasuk Pasal 23, 24 & 25 dari Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia Perserikatan Bangsa-Bangsa, dan Prinsip-Prinsip Panduan PBB mengenai Bisnis dan Hak Asasi Manusia.¹⁰ (4.11) Membentuk kebijakan dan praktik untuk melindungi awak kapal dan memberi penghargaan kepada pelapor pelanggaran. Menghilangkan manajer yang membalas dan menegur awak kapal karena melaporkan pelecehan dan pelanggaran. Mengubah budaya *onboard* yang melanggar hak asasi manusia dan mengarah pada pemerkosaan, pelecehan seksual, diskriminasi dan ketidaksetaraan gender.

#5 Perubahan Iklim: Berhenti berkontribusi pada perubahan iklim. (5.1)

Berkomitmen secara terbuka untuk mencapai nol emisi di seluruh armada kapal global Anda paling lambat pada tahun 2050, dengan pengurangan 40% dalam dekade pertama, diikuti dengan pengurangan minimal 5% tahun-ke-tahun dari tahun 2030-

⁸ Saat ini awak kapal hanya mendapatkan gaji pokok untuk cuti sakit yang bisa menghasilkan \$18 sehari.

⁹ Organisasi Perburuhan Internasional: [Teks Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006](#)

¹⁰ Perserikatan Bangsa-Bangsa: [Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia](#) dan [Prinsip-Prinsip Panduan mengenai Bisnis dan Hak Asasi Manusia](#)

2050. (5.2) Segera maju menuju target pengurangan gas rumah kaca absolut Anda dengan menerapkan protokol *slow-steaming* di seluruh armada kapal Anda.¹¹ (5.3) Hentikan investasi [LNG](#), dan alihkan sumber daya tersebut ke strategi nol emisi, termasuk penelitian, pengembangan, dan pengujian bahan bakar berkelanjutan seperti hidrogen hijau atau amonia.¹² (5.4) Dalam rangka mengurangi emisi karbon hitam yang tidak sehat dan membahayakan iklim, secara terbuka berkomitmen untuk segera menghentikan penggunaan dan pengangkutan HSFO secara global dan penggunaan HSFO dan VLSO di Arktika. Beralih ke distilasi/minyak gas laut (MGO) dan memasang sistem filter partikulat yang efisien atau beralih ke bahan bakar non-fosil yang lebih bersih, teknologi, atau sistem propulsi.

#6 Polusi Udara: Berhenti mencemari udara. (6.1) Berkomitmen secara terbuka untuk 100% menggunakan tenaga listrik dari darat pada tahun 2025. (6.2) Memimpin dalam pengembangan sistem tenaga listrik dari darat secara universal. (6.3) Menyediakan kapal-kapal untuk tenaga listrik dari darat, dan segera mewajibkan semua kapal untuk menggunakan tenaga listrik dari darat jika tersedia. (6.4) Membayar 100% dari biaya infrastruktur tenaga listrik dari darat di semua pelabuhan singgah pada tahun 2025. Jangan bertanya, meminta atau melobi untuk subsidi pembayar pajak.

#7 Polusi Air: Berhenti mencemari air. (7.1) Berkomitmen secara terbuka untuk segera mengurangi penggunaan *scrubber*, baik lingkaran terbuka (*open-loop*), lingkaran tertutup (*closed-loop*), atau hibrida.¹³ (7.2) Berkomitmen secara terbuka untuk secara sukarela berhenti membuang semua limbah dalam jarak 24 mil laut dari pantai mana pun.¹⁴ (7.3) Meningkatkan sistem pengolahan air limbah di atas semua kapal dalam armada kapal global Anda dari Perangkat Sanitasi Laut (MSD) ke Sistem Pengolahan Air Limbah Tingkat Lanjut, dan berkomitmen secara terbuka untuk menggunakan sistem pengolahan ini setiap saat di luar 24 mil laut dari pantai. (7.4) Berkomitmen pada standar berbasis kinerja, dengan pengujian dan pemeliharaan berkelanjutan dari sistem pengolahan limbah untuk memastikan ini berfungsi pada tingkat kinerja yang optimal

¹¹ Seas At Risk: [Slow steaming untuk melindungi iklim](#): Memperlambat hanya 1 knot, atau 1.2 mil per jam, dapat menghemat sebanyak 17 persen pada konsumsi bahan bakar dan sebanyak 37 persen dengan memperlambat 1,5 knot.

GCaptain: [Sulphur Cap 2020 Terlihat Mengantar pada Era Baru Slow-Steaming](#): Kecepatan servis untuk sebuah kapal adalah sekitar 24 knot. Kecepatan *slow steaming* biasanya sekitar 19 knot. Penurunan kecepatan ini membatasi emisi gas rumah kaca sekitar 30% per pelayaran. Red Arrow Logistics: [IMO Mempertimbangkan Slow Steaming. Ada Pilihan Lain yang Lebih Baik.](#) (2019)

¹² Stand.earth: ["Laporan: LNG sebagai bahan bakar laut lebih buruk dari bisnis biasa untuk iklim"](#) (Januari 2020)

¹³ The Guardian: ["Ribuan kapal boleh membuang polutan ke laut untuk menghindari larangan bahan bakar yang kotor"](#) (2018)

Cruise Law News: ["Asap dan Cermin: Scrubber Kapal Pesiar Mengubah Polusi Udara Menjadi Polusi Air"](#) (2019)

¹⁴ Quartz: ["Kapal Pesiar Membuang 1 Miliar Galon Limbah Setiap Tahun"](#) (2014)

setiap saat, dan membuat hasil pengujian dan catatan pemeliharaan tersedia untuk umum.

#8 Pemantauan & Transparansi: Mengungkapkan kinerja Anda secara terbuka.

(8.1) Memasang peralatan pemantauan berkelanjutan tambahan untuk memantau emisi udara, termasuk pada NO_x, SO_x, materi partikulat (nano, ultrafine, partikel halus, dan kasar), dan CO₂. (8.2) Melaporkan secara terbuka data dari seluruh emisi udara dan peralatan pemantauan pembuangan limbah, termasuk lokasi dan volume pembuangan dan semua data lainnya, secara nyata dan langsung ke situs web yang tersedia untuk umum. (8.3) Memantau pembuangan limbah di titik pembuangan, termasuk juga pada tingkat suhu (polusi termal), PH, PAHs, BOD, kekeruhan, konsentrasi klorin, dan bakteri coliform fekal. (8.4) Menjadikan pembuangan, lokasi pembuangan, dan data limbah tersedia untuk umum. (8.5) Mendukung pembentukan program yang didanai oleh pemerintah nasional untuk memastikan bahwa pemantau pihak ketiga bersertifikasi IMO ada di atas semua kapal untuk memantau dan menegakkan peraturan lingkungan dan kesehatan masyarakat lokal dan nasional untuk semua pelabuhan singgah.

#9 Lingkungan & Keanekaragaman Hayati: Menghormati integritas ekosistem yang rentan dan kawasan lindung.

(9.1) Mengurangi kecepatan di bawah 12 knot dalam jarak 25 mil dari pantai untuk mencegah serangan paus dan menghindari gangguan sonik terhadap satwa liar pesisir dan laut yang sensitif.¹⁵ (9.2) Membatasi dan mengendalikan penggunaan lahan pariwisata pelayaran: menghentikan pengembangan semua tempat tujuan pelayaran pribadi yang diusulkan untuk mempertahankan karakter geografis, ekonomi yang beragam, akses lokal, dan ekosistem kritis. (9.3) Sampah dan produk daur ulang harus diproses di pelabuhan asal. Pembuangan produk limbah, termasuk sampah, produk daur ulang, dan limbah industri harus diolah di pelabuhan asal, dan tidak dibuang di pelabuhan singgah. (9.4) Menghentikan penggunaan semua plastik sekali pakai terlepas dari sumber karbonnya (tumbuhan vs minyak bumi). Semua barang pecah belah, gelas dan perkakas harus dapat digunakan kembali dan disimpan dengan benar di dalam kapal untuk dibersihkan dan digunakan kembali. (9.5) Sama sekali tidak boleh ada limbah plastik yang dibuang ke laut dalam kondisi apa pun. Pembakaran di dalam kapal sama sekali tidak dapat diterima untuk membasmi plastik dan tidak boleh dilihat sebagai solusi alternatif.¹⁶

¹⁵ National Park Service: [“Bisakah Anda Mendengar Saya Sekarang”](#) (2017)
Endangered Species Research, [“Memprediksi paparan akustik paus bungkuk dari kebisingan kapal pesiar dan wisata”](#) (2017)

Marine Pollution Bulletin: [“Menilai perlambatan kapal untuk mengurangi penyamaran pendengaran untuk mamalia laut dan ikan di Arktik Kanada bagian barat”](#) (2018)

NOAA: [Kebisingan Antropogenik, Pengiriman, Dampak pada Mamalia Laut, & Pengelolaan Masa Depan](#) (2018)

Suaka Laut Nasional: [Mencegah Tabrakan Kapal](#) (2017)

¹⁶ Yale Climate Connections: [“Bagaimana Plastik Berkontribusi dalam Perubahan Iklim”](#) (2019)
Center for International Environmental Law: [“Ringkasan Eksekutif Plastik dan Iklim”](#) (2019)

#10 Kesehatan Masyarakat: Melindungi kesehatan masyarakat. (10.1) Hingga Anda menghentikan penggunaan HFO, beri tahu semua penumpang tentang potensi risiko kesehatan dari menghirup knalpot kapal saat berada di dek.¹⁷ (10.2) Mempertahankan kondisi sanitasi di kapal untuk menghindari berjangkitnya penyakit menular. Menerapkan langkah-langkah lain untuk mengendalikan penyebaran penyakit sesuai perintah untuk industri pelayaran oleh Pusat Pengendalian dan Pencegahan Penyakit Amerika Serikat. (10.3) Memasang sistem pembersih udara (air purifier) HVAC di seluruh kapal untuk membatasi penularan penyakit menular melalui sistem ventilasi antara ruang kabin, di ruang awak kapal, dan di tempat umum. (10.4) Mendidik para penumpang tentang etiket kebersihan yang benar (seperti teknik batuk yang benar) dan menyampaikan kepada mereka tentang status rentan masyarakat lokal. Menyediakan gel disinfektan alkohol yang dapat digunakan kembali dan diisi ulang kepada para penumpang dan dorong mereka untuk menggunakannya juga saat di darat. (10.5) Ketika wabah terjadi, segera hentikan semua perjalanan dan beritahu pejabat lokal tentang wabah tersebut. (10.6) Jangan pernah, dalam keadaan apa pun, berkontribusi dalam menyebarkan epidemi.¹⁸ Hindari penularan penyakit kepada masyarakat lokal. (10.7) Memperingatkan para penumpang bahwa perawatan medis yang diberikan di kapal pesiar tidak dapat dan tidak boleh dianggap sebanding dengan perawatan yang akan diterima di daratan. (10.8) Menyediakan pelaporan publik secara nyata dan langsung tentang penyakit menular yang diidentifikasi di antara awak kapal atau penumpang sehingga penduduk komunitas pelabuhan tahu apa yang terjadi.

#11 Korban Kejahatan: (11.1) Membentuk kebijakan dan praktik untuk melindungi para penumpang. (11.2) Berkomitmen pada perjanjian yang mengikat secara hukum bahwa semua peraturan di *U.S Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010* (CVSSA)¹⁹ akan diterapkan sebelum pelayaran dimulai lagi, termasuk penerapan teknologi *Man Overboard Detection*. (11.3) Beri tahu para penumpang sebelum memesan kapal pesiar dan setelah menaiki kapal mereka tentang risiko yang terlibat dalam pelayaran. Mengingatkan para penumpang bahwa tindakan pencegahan dan perawatan keselamatan pribadi yang sama yang akan dilakukan seseorang di kota mana pun di darat juga harus dilakukan di atas kapal pesiar. (11.4) Mengingat jumlah kekerasan seksual tidak masuk akal yang dilakukan di kapal pesiar, termasuk terhadap anak di bawah umur, beri tahu para penumpang bahwa sangat berbahaya dan tidak

¹⁷ CNN: "[Emisi kapal pesiar mengandung partikel beracun dan karsinogenik](#)" (2019)
Stand.earth: "[Investigasi: Kualitas udara di kapal pesiar Carnival Corp bisa lebih buruk daripada beberapa kota paling tercemar di dunia](#)" (2019)

¹⁸ Washington Post: "[Kapal pesiar terus berlayar setelah virus corona terdeteksi, mengekspos ribuan orang](#)" (2020)

Science: "[Ilmuwan mengancam kondisi 'sangat kacau' di kapal pesiar Jepang yang dikarantina](#)" (Februari 2020)

The Guardian: "[Lini masa Wabah Ruby Princess](#)" (Maret 2020)

¹⁹ Federal Register: "[CVSSA 2010](#)"

disarankan untuk meninggalkan anak-anak tanpa pengawasan atau tanpa pendamping di kapal pesiar.²⁰

#12 Pemulangan Pekerja: (12.1) Mengembangkan dan menerapkan kebijakan di seluruh perusahaan untuk mengatur semua awak kapal jika terjadi wabah penyakit di masa depan di kapal Anda yang mengakibatkan pada karantina kapal.²¹ Segera mengatur dan membiayai pemulangan setiap dan semua sisa karyawan berbasis kapal yang terjebak, kapan pun dan dengan alasan apa pun, di atas kapal pesiar dengan transportasi pribadi supaya tidak semakin membahayakan kesehatan masyarakat umum. (12.2) Dalam hal pembatasan pemerintah yang tidak memungkinkan untuk pemulangan langsung, pastikan bahwa awak kapal yang tetap berada di kapal dibayar setidaknya 70% dari gaji, termasuk gratifikasi dan/atau komisi. Pastikan bahwa perjanjian dibuat dengan konsesi sehingga retail, spa, kasino, awak kapal berhak atas hak yang sama.

Definisi:

Komunitas pelabuhan kapal pesiar (alias: komunitas dengan pelabuhan kapal pesiar, komunitas di tempat tujuan, dan komunitas lokal)

Pelabuhan asal: kota asal kapal pesiar (misal, Miami, Barcelona, Southampton, Seattle)

Pelabuhan singgah: kota tempat kapal pesiar berhenti (misal, Victoria, Juneau, Venesia, Nassau)

Kontak: globalcruiseactivistnetwork@gmail.com

²⁰ Cruise Law News: "[Statistik Kejahatan Kapal Pesiar yang Akurat Akhirnya Tersedia](#)" (2016)
Cruise Law News: "[Carnival Cruise Line Memimpin Industri Pelayaran dengan Kekerasan Seksual](#)" (2019)

Quartz: "[Mengapa Kapal Pesiar Memiliki Masalah Kekerasan Seksual](#)" (2017)

²¹ USA Today: "[12.000 awak kapal masih berada di kapal pesiar di perairan AS beberapa bulan setelah pandemi COVID-19 menutup sektor pelayaran](#)" (Agustus 2020)

Washington Post: "['Disandera': Karyawan kapal pesiar terjebak di kapal dan dipaksa bekerja tanpa bayaran, ucap tuntutan hukum](#)" (Agustus 2020)