ENSIKLOPEDIA TRANSPORTASI AIR INDONESIA













Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
2024

ENSIKLOPEDIA TRANSPORTASI AIR INDONESIA



Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
2024

ENSIKLOPEDIA TRANSPORTASI AIR INDONESIA

PEMBINA
Budi Rahardjo

PENGARAH
Mia Ermaya

TIM EDUKASI
Franky Simatupang
Rizki Amalia
Tri Yoga Adibtya Tama

PENULIS
Johanna Ernawati

ILUSTRATOR
Erna Yulia Rahmah

TATA LETAK
Erna Yulia Rahmah

Diterbitkan oleh
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
Jalan Medan Merdeka Timur No.5, Gambir, Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10110

Dikeluarkan oleh
Biro Komunikasi dan Informasi Publik
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
Jalan Medan Merdeka Barat No.8, Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10110

ISBN: 978-62389313-2-3
Cetakan Pertama Oktober 2024

Sitasi
Ernawati, J. 2024. Ensiklopedia transportasi air Indonesia. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
p.54. ISBN: 978-62389313-2-3

• KATA PENGANTAR •

GERBANG PENGETAHUAN TRANSPORTASI AIR INDONESIA

Indonesia adalah negara kepulauan. Saudara dan sahabat bangsa Indonesia tersebar dari pulau Sabang sampai pulau Papua, dari pulau Rote sampai pulau Talaud. Laut kepulauan Indonesia menjadi pemisah sekaligus penghubung karena laut mendorong nenek moyang bangsa Indonesia bertualang dari satu pulau ke pulau lain dan membuat hunian baru.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia memiliki peran penting agar bangsa Indonesia tetap dapat terhubung satu sama lain, saling mengunjungi saudara dan sahabatnya di berbagai pulau. Kementerian Perhubungan mengatur dan menyediakan berbagai sistem transportasi, baik melalui laut, darat dan udara. Alat transportasi laut adalah alat transportasi yang paling murah dan diandalkan untuk menyebarkan hasil produksi berbagai pulau di Indonesia.

Buku Ensiklopedia Transportasi Air Indonesia berperan sebagai pintu gerbang pengetahuan untuk mengenali seluk beluk transportasi air di Indonesia sejak zaman kuno hingga masa sekarang. Banyak teknologi dan keterampilan transportasi air Indonesia yang menakjubkan, yang belum diketahui masyarakat.

Sebagai sebuah buku yang menyajikan informasi awal, Ensiklopedia Transportasi Air Indonesia memberikan cukilan potret tentang sejarah dan capaian transportasi air di Indonesia. Cukilan potret tersebut diharapkan dapat merangsang ketertarikan dan keingintahuan tentang transportasi air lebih dalam.

Perairan Indonesia sangat indah dan luas, baik lautan, sungai, dan danaunya. Semua perairan tersebut membutuhkan imajinasi, pengetahuan, teknologi, dan keterampilan agar setiap orang dapat menikmati perjalanan di perairan Indonesia dengan nyaman, menyenangkan dan berkeselamatan. Semoga buku Ensiklopedia Transportasi Air Indonesia menjadi inspirasi untuk mencintai perairan Indonesia dan mendorong pengembangan pengetahuan dan teknologi yang semakin baik dan berkeselamatan.

Luas dan Kayanya Perairan Indonesia

NEGARA KEPULAUAN TERBESAR

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga wilayahnya berupa perairan atau laut. Perairan negara Indonesia seluas 6.400.000 kilometer persegi dan memiliki 17.504 pulau. Deretan pulau-pulau itu membentuk garis pantai sepanjang 108.000 kilometer. Di masa kuno, Kepulauan Indonesia disebut sebagai Kepulauan Nusantara. Perairan Indonesia dibagi menjadi perairan teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman.

BATAS PERAIRAN TERITORIAL

Perairan teritorial adalah laut yang mengelilingi batas negara Indonesia sampai sejauh 12 mil dari garis pangkal lurus kepulauan. Luas perairan teritorial Indonesia mencapai 290.000 kilometer persegi. Perairan teritorial Indonesia berbatasan dengan Samudra India, Samudra Pasifik, dan Laut Cina Selatan. Kamu bisa melihat batas perairan Indonesia di peta laut yang diterbitkan Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut Republik Indonesia.







FLIP FLOP

Gelombang perairan teritorial yang berbatasan dengan laut lepas biasanya tinggi, bisa lebih dari 2,5 meter dari permukaan laut. Gelombang setinggi 2,5 meter itu sama dengan tinggi sebuah pintu di apartemen.

PARA PENJAGA

Perairan Indonesia dikelola oleh berbagai kementerian, antara lain Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertahanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Perikanan dan Kelautan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Kapal Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai selalu berpatroli menjaga keamanan dan penegakan hukum di perairan Indonesia. Kapal Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai juga bertugas menolong kapal yang mengalami musibah.



BOLEH TAHU

Pemerintah Indonesia menggunakan *Automatic Identification System* (AIS), radar, satelit, patroli kapal laut dan patroli pesawat udara untuk menjaga perairan Indonesia. Masyarakat dan nelayan juga dilibatkan melalui sistem pertahanan keamanan rakyat semesta (Hankamrata). Kerja sama internasional juga dilakukan untuk mencegah perompak dan terorisme.

PENTING BAGI SEMUA BANGSA

Perairan Indonesia sangat penting bagi negara Indonesia maupun negara lain di dunia. Di perairan Indonesia hidup 3,1 juta hektar terumbu karang. Enam puluh persen sumber protein orang Indonesia berasal dari ikan. Di dasar perairannya tersimpan minyak dan berbagai mineral seperti emas, perak, tembaga, timah, dan zinc.

Sejak 50.000 tahun yang lalu, penghuni Kepulauan Indonesia naik perahu lesung dari satu pulau ke pulau lain untuk berdagang, membangun hunian dan keluarga, hingga akhirnya menjadi bangsa Indonesia. Oleh karena itu, orang Indonesia memandang negara kepulauan sebagai satu kesatuan karena kerabat mereka tersebar di berbagai pulau.

Kini, sebanyak 72.313 kapal berlayar di perairan Indonesia, mengangkut 1 miliar ton kargo dari berbagai penjuru tanah air dan dunia. Sementara itu di dasar perairan Indonesia terbentang jaringan kabel serat optik telepon dan internet yang dibutuhkan untuk komunikasi dunia.

MENGHUBUNGKAN SATU PULAU DENGAN PULAU LAINNYA

KONEKTIVITAS ANTAR PULAU

Tantangan dari semua negara kepulauan di dunia adalah membangun konektivitas atau menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya agar perpindahan orang dan barang dapat dilakukan dengan biaya yang terjangkau, waktu yang singkat, selamat, aman, dan nyaman. Konektivitas dibangun dengan sarana dan prasarana transportasi, misalnya kapal laut, pesawat terbang, kereta, jembatan, atau terowongan. Kapal laut menjadi andalan konektivitas, untuk memindahkan barang hasil industri ke berbagai pulau, karena kapal laut mampu mengangkut barang dalam jumlah besar.



TEKNOLOGI RUMIT, BIAYA MAHAL

Membangun konektivitas negara kepulauan lebih sulit dibandingkan negara daratan. Risiko bahaya dan kematian di perairan lebih besar sehingga biaya transportasi negara kepulauan lebih besar serta membutuhkan teknologi dan keterampilan yang lebih rumit. Dibutuhkan transportasi yang kreatif agar penduduk negara kepulauan dapat membeli barang dengan harga yang sama.

BOLEH TAHU

Wujud titik konektivitas bisa bermacam-macam. Ada yang berbentuk pelabuhan, jalur pelayaran laut, bandar udara, jalan tol seperti jalan tol trans Jawa, jembatan Suramadu antara Jawa dan Madura, wilayah perbatasan, kawasan ekonomi khusus, zona industri dan pelabuhan khusus. Namun, titik konektivitas yang utama adalah titik pusat pemerintahan.

TOL LAUT MENURUNKAN HARGA

Pada tahun 2014 Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, mencanangkan pembangunan Tol Laut. Tol Laut adalah sistem pengangkutan barang dengan cara kapal laut singgah di pelabuhan-pelabuhan besar yang terdapat di kepulauan Indonesia, agar distribusi barang sampai ke pelosok.

Tol Laut singgah satu kali per bulan di pelabuhan tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Kegiatan bongkar muat barang dilakukan selama 2-3 hari di pelabuhan singgah. Dari pelabuhan pangkal, Tol Laut membawa barang hasil industri, misalnya semen, seng, baja, minyak goreng, gula. Tol Laut kemudian kembali ke pelabuhan pangkal membawa hasil bumi dari berbagai pulau seperti kopra, ikan, pala, cengkeh yang dibutuhkan pusat industri. Tol Laut berhasil mendorong eksplorasi dan kreativitas perdagangan antara industri dan masyarakat.

FLIP FLOP

Negara mensubsidi Tol Laut agar penduduk di pulau lain dapat membeli barang dengan harga terjangkau. Sampai tahun 2024, terdapat 39 trayek Tol Laut yang melayani Kepulauan Indonesia. Sejak ada Tol Laut, harga barang turun di Pulau Natuna, Anambas, Timor, Tidore, Halmahera Buru dan Papua.



Lembaga negara yang bertugas membangun konektivitas Kepulauan Indonesia bukan hanya Kementerian Perhubungan tetapi juga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Perindustrian, Kementerian Pariwisata, dan Kementerian Pertahanan.



BERLAYAR TENANG DI PERAIRAN KEPULAUAN

LAUT YANG TENANG

Perairan antar pulau dalam wilayah negara Indonesia disebut perairan kepulauan. Pada umumnya gelombang laut di perairan Kepulauan Indonesia, dikategorikan tenang karena tidak melebihi 1,5 meter. Akan tetapi, gelombang laut di pulau yang berdekatan dengan laut lepas bisa mencapai 2,52 meter, misalnya Pulau Calang. Sementara itu, dasar laut perairan Kepulauan Indonesia sangat beragam mulai dari landai, dangkal, jurang laut (palung laut) sampai gunung laut.

KAPAL ASING BOLEH LEWAT

Perairan kepulauan Indonesia adalah milik bangsa Indonesia tetapi negara Indonesia juga terikat pada hukum laut internasional yang ditetapkan Perserikatan Bangsa-Bangsa dalam UNCLOS 1982. Salah satu hukum tersebut adalah menjamin hak lintas damai bagi semua bangsa. Pemerintah Indonesia membuat 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang terbuka bagi kapal asing. ALKI dapat dilalui oleh kapal niaga dan kapal perang berbendera asing asal melakukan perjalanan tanpa berhenti dan secara cepat.

ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

WETAR

OMBAI

ALKI I menghubungkan Samudra Indonesia ke Laut Cina Selatan melalui Selat Sunda dan Selat Karimata. ALKI II menghubungkan Samudra Indonesia dengan Laut Cina Selatan melalui Selat Lombok dan Selat Sulawesi. ALKI III menghubungkan Asia Timur dengan Australia melalui Selat Ombai-Wetar dekat Pulau Timor.

ALKI II disukai kapal super tanker karena kedalaman laut Selat Lombok mencapai 1137 meter. Sedangkan Selat Ombai-Wetar yang sangat dalam, mencapai 3200 meter, disukai kapal ultra tanker. Selat Sunda kurang diminati kapal tanker karena ombaknya kencang.

BOLEH TAHU

Kapal laut berhati-hati saat berlayar meksipun perairan Indonesia sangat luas. Misalnya, perairan Selat Sunda, Selat Malaka, dan Selat Makassar rawan kecelakaan dan perompakan karena lalu lintas kapal laut yang ramai. Perairan Laut Jawa sekitar Madura berbahaya karena banyak ranjau berbahaya dan area latihan militer. Kapal laut juga tidak boleh sembarangan melepas jangkar di Selat Makassar karena ada jaringan pipa minyak. Para pelaut berlayar dipandu peta laut, berita kelautan, dan jalur yang sudah biasa digunakan kapal laut.

PEMANCAR IDENTITAS

Semua kapal laut wajib memasang sistem identifikasi otomatis atau *Automatic Identification System* (AIS) saat berlayar di alur laut Kepulauan Indonesia. AIS memancarkan gelombang radio frekuensi sangat tinggi (156 Mzz – 162 Mhz). Sinyal itu memudahkan pemantauan kapal.

FLIP FLOP

Kapal laut dilarang membuang limbah kapal ke laut. Karena limbah kapal laut mencemari dan membahayakan keanekaragaman hayati di laut. Sayangnya, awak kapal laut kadang nakal. Awak kapal laut sering membuang limbah kapal di laut saat diwajibkan bersih limbah ketika masuk pelabuhan. Oleh karena itu, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai melakukan patroli untuk mencegah tindakan ilegal tersebut. Wilayah perairan ALKI dan perairan teritorial Indonesia rawan pencemaran limbah minyak kapal laut.

RAMAINYA PERAIRAN PEDALAMAN



BERDAULAT PENUH

Di perairan kepulauan, kapal asing berhak melintas secara damai. Kapal asing tidak boleh berlayar di perairan pedalaman karena dianggap sebagai ancaman bagi keamanan negara Indonesia. Kedaulatan perairan pedalaman bersifat mutlak dibandingkan kedaulatan perairan kepulauan.

DEKAT DARATAN



Perairan pedalaman terletak di dalam perairan kepulauan Indonesia. Areanya mulai dari pantai sampai perairan garis air rendah atau garis surut air. Perairan pedalaman meliputi perairan pantai atau pesisir, teluk, anak laut, sungai, danau dan waduk yang berada di daratan. Karena terlindung oleh pulau-pulau kecil, gelombang laut di perairan pedalaman biasanya tenang. Ombaknya tidak melebihi 1 meter, kecuali saat badai.

PENJELAJAH LAUT YANG LINCAH

Aktivitas di perairan pedalaman biasanya ramai. Perahu dayung, perahu motor kecil, kapal layar kecil, kapal motor pesisir, kapal ikan kecil hingga kapal ikan menengah. Kapal penumpang modern seperti kapal ferl, kapal roro, hilir mudik mengangkut penumpang selama 24 jam. Kapal tongkang batu bara berlayar dari sungai, yang jauh di pedalaman, menuju kapal kargo curah di pantai, yang akan berlayar ke pelabuhan negara lain.

Kapal yang berlayar di perairan pedalaman kebanyakan kapal tradisional. Penyebabnya antara lain, masyarakat kepulauan memiliki modal terbatas. Biaya kapal tradisional lebih murah dibandingkan kapal modern, baik biaya bahan bakar, perawatan, dan peralatan pendukung. Masyarakat juga sudah terbiasa mengemudikan kapal tradisional dibandingkan kapal modern, yang tidak memerlukan pendidikan khusus di sekolah tinggi pelayaran.



Masyarakat kepulauan adalah keturunan pelaut. Mereka mewarisi teknik pembuatan dan penggunaan kapal tradisional dari generasi ke generasi. Mereka dapat membuat dan merawat kapal tradisional sendiri. Selain itu, kapal tradisional lincah mengarungi gelombang dan arus laut kepulauan yang khas dan rumit. Sebagai penjelajah kepulauan, pengetahuan navigasi masyarakat kepulauan termasuk akurat karena mereka berlayar dan mengamati alam sekitarnya sejak kecil.





BOLEH TAHU

Berlayar dengan kapal tradisional dapat juga nyaman dan selamat jika menggunakan kapal yang memiliki izin berlayar, nakhodanya memiliki sertifikat serta rekam jejak yang baik. Sebelum berangkat, penumpang sebaiknya memeriksa ketersediaan pelampung, alat pemadam kebakaran, dan peralatan keselamatan lainnya. Membaca informasi keselamatan berlayar sangat diperlukan agar pelayaran nyaman dan selamat.

FLIP FLOP

Setiap orang bebas berlayar dengan perahu kecil atau kapal pribadi, tetapi harus mematuhi peraturan pelayaran, kapalnya memenuhi persyaratan keselamatan, kondisi cuaca dan keadaan perairan pedalaman mendukung pelayaran.



DIATUR DAERAH

Izin dan aktivitas pelayaran di perairan pedalaman diatur oleh pemerintah daerah dan Syahbandar setempat. Akan tetapi, sumber daya alam pertambangan dan keanekaragaman hayati diatur pemerintah pusat.

KAPAL SAMUDRA YANG TANGGUH

BEDA SAMUDRA DAN LAUT

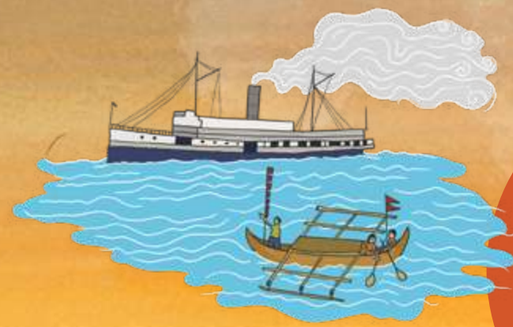
Istilah samudra digunakan untuk menyatakan laut yang sangat luas, jauh dari daratan. Sedangkan istilah laut digunakan untuk laut yang relatif dekat dengan daratan.

Planet Bumi kita memiliki 5 samudra, yaitu Samudra India, Samudra Pasifik, Samudra Atlantik, Samudra Artik, dan Samudra Antartika. Laut di sekitar benua Antartika baru ditetapkan sebagai samudra pada tahun 2000. Samudra di Antartika tersebut dinamakan Samudra Selatan.

TAHAN KONDISI EKSTRIM

Angin yang melintasi samudra, menempuh jarak yang jauh, tanpa hambatan. Energi angin itu menggerakkan permukaan air samudra menjadi gelombang laut yang panjang, besar dan tinggi. Oleh karena itu, gelombang samudra sangat besar, tinggi, dan kuat. Kapal bisa oleng dan terguling saat dihantam gelombang samudra. Konstruksi lambung kapal samudra dibangun agar tahan hantaman gelombang, angin, arus, dan cuaca ekstrim samudra untuk melindungi kargo, mesin kapal, dan penumpang.





LAMBUNG DUA LAPIS

Lambung kapal adalah bagian kapal yang langsung bersentuhan dengan air laut. Lambung kapal samudra dibuat dari dua lapis pelat baja setebal 120 milimeter agar air tidak masuk kapal seandainya lambung luar kapal rusak. Kapal samudra juga wajib dilengkapi kompas, radar, alat komunikasi satelit, alat keselamatan, dan bahan bakar yang cukup untuk pelayaran jarak jauh.

BOLEH TAHU

Barang yang diangkut kapal disebut kargo. Kargo dapat dikemas dalam peti kemas yang terbuat dari lapisan besi baja. Kapal samudra dapat mengangkut 50 - 2000 peti kemas namun kecepatannya sangat lambat, hanya 12 knot. Tumpukan peti kemas di kapal samudra dapat berubah jadi 'layar besi'. Dorongan angin terhadap tumpukan peti kemas dapat menyebabkan kapal terguling. Kapal kargo samudra bisa mengangkut berbagai barang mulai dari pohon natal, benang, baju mewah, biji gandum, mobil mewah, ikan salmon, tembaga, minyak mentah, bahkan bahan kimia berbahaya. Kapal kargo samudra rawan perampokan karena berisi barang berharga, berlayar pelan dan jauh dari daratan.

BELAJAR DARI TENGGELAMNYA KAPAL TITANIC

Sejak kapal Titanic tenggelam di Samudra Atlantik, kapal samudra diatur dengan ketat oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO). Kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan internasional didenda dan ditahan di pelabuhan. Peraturan tersebut berlaku bagi kapal kargo maupun kapal penumpang. Kapal yang memenuhi standar keselamatan internasional diberi bendera putih. Keselamatan kapal yang buruk ditandai dengan bendera hitam dan abu-abu. Kapal Indonesia memiliki bendera putih dari *Paris MOU* dan *Tokyo MOU* sehingga diizinkan berlayar di Eropa dan Asia Pasifik.

FLIP FLOP

Sejak zaman kuno manusia mengarungi samudra dengan perahu sederhana. Misalnya, orang Austronesia menggunakan perahu lesung bercadik dan layar penangkap angin untuk menjelajahi Samudra Pasifik. Perahu lesung kemudian berubah menjadi perahu papan yang terbuat dari kayu dan pelat baja dengan tenaga mesin uap, diesel, atau nuklir.

CABOTAGE UNTUK KARGO ANTAR PULAU

HANYA BOLEH BENDERA INDONESIA

Setiap tahun berbagai kapal niaga, kapal ikan, dan kapal perang berlayar di perairan Kepulauan Indonesia. Kapal niaga meliputi kapal kargo (barang) dan penumpang. Contoh kapal niaga misalnya kapal pesiar, kapal *roll on – roll off* (roro), kapal kontainer (peti kemas), kapal kargo umum, kapal kargo curah, kapal tanker, kapal tongkang, dan kapal ternak. Kapal niaga yang boleh berlayar di Kepulauan Indonesia hanya kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh warga negara Indonesia.



ASAS CABOTAGE UNTUK MELINDUNGI

Indonesia menerapkan asas cabotage bagi angkutan kargo dan penumpang antar pelabuhan di Indonesia sejak tahun 2008. Artinya, kapal asing tidak diizinkan mengangkut kargo dan penumpang antar pelabuhan Indonesia. Asas cabotage berguna untuk melindungi industri angkutan laut dan keamanan wilayah negara. Negara-negara yang menerapkan asas cabotage antara lain Amerika Serikat, Brazil, Kanada, Jepang, India, Cina, Australia, Fillipina, dan Indonesia. Sejak menerapkan asas cabotage, industri angkutan laut dan keamanan negara Indonesia meningkat.



KAPAL PENGUMPAN

Kapal kargo di Indonesia terdiri dari kapal modern dan kapal tradisional. Kapal tradisional mampu mengangkut sampai 175 ton kargo.



FLIP FLOP

Kargo yang diangkut kapal *feeder* setara dengan kargo yang diangkut oleh 50 truk. Dibandingkan truk, kapal *feeder* lebih ramah lingkungan. Karena emisi karbondioksida per ton yang dikeluarkan kapal *feeder* lebih rendah dibandingkan truk.

Kapal kargo modern dapat mengangkut lebih dari 175 ton kargo. Jenis kapal kargo terbanyak di Indonesia adalah kapal *feeder* berukuran 300-500 TEUs, yang mampu mengangkut 300-500 peti kemas. Kapal *feeder* sering disebut juga sebagai kapal pengumpan.

MENYEBARKAN KARGO KE TEMPAT TERPENCIL

Kapal *feeder* dan kapal tradisional sangat penting dalam perdagangan dan menyuplai kebutuhan masyarakat kepulauan, terutama di perairan dangkal dan terpencil. Biasanya, proses diawali ketika kapal kargo samudra berlabuh di pelabuhan utama. Kargo kapal samudra kemudian dipindahkan ke kapal *feeder* dan kapal tradisional. Kapal *feeder* dan kapal tradisional lalu berlayar membawa kargo tersebut ke pelabuhan-pelabuhan kecil di kepulauan. Dari pelabuhan kepulauan, kapal *feeder* dan kapal tradisional mengangkut hasil bumi seperti kopra, jagung, cokelat, pala, cengkeh, ikan ke pelabuhan utama.

BOLEH TAHU

Sejak tahun 2015 Indonesia memiliki kapal *feeder* khusus ternak, yang dapat mengangkut 550 ekor sapi. Pelabuhan muat kapal ternak berada di Pulau Timor. Pelabuhan tujuannya di Pulau Jawa dan Kalimantan. Selama perjalanan, ternak tinggal di kandang yang nyaman, makan, dan minum. Ternak juga turun di pelabuhan dengan selamat, tanpa dipaksa berenang. Hasilnya, berat badan ternak hanya susut lima persen.

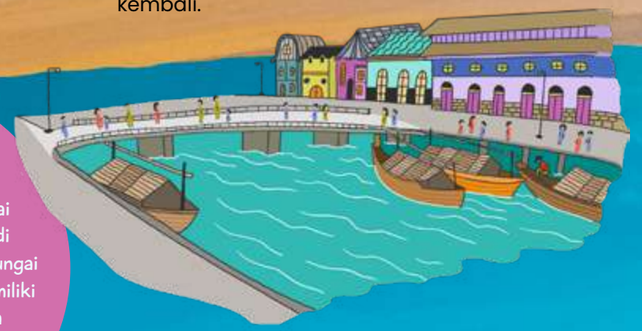


PELABUHAN LAHIR DARI PERDAGANGAN

BERLABUH DI PELABUHAN, BERSANDAR DI BANDAR

Perahu atau kapal membutuhkan tempat berlabuh setelah mengarungi lautan. Tempat dimana kapal berlabuh atau bersandar disebut pelabuhan atau bandar.

Di pelabuhan, kapal ditambatkan di dermaga, lalu membongkar atau memuat barang. Tak lupa kapal tersebut juga membeli air minum, makanan, bahan bakar, dan perlengkapan lainnya untuk berlayar kembali.

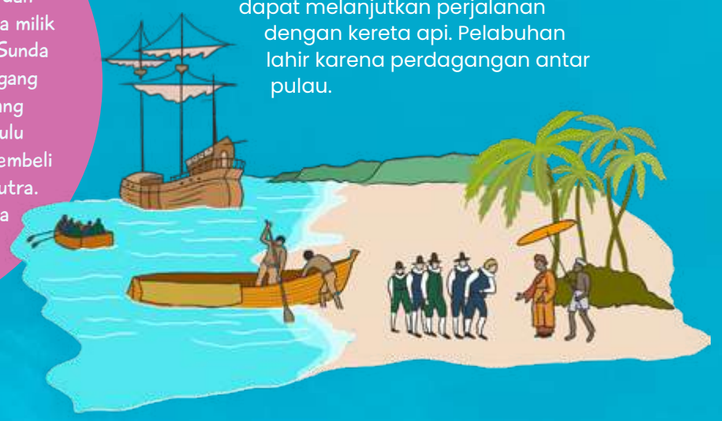


BOLEH TAHU

Pelabuhan biasanya berada di pantai dan muara sungai. Akan tetapi, tidak semua pantai dan muara sungai dapat menjadi pelabuhan. Kapal membutuhkan sungai dan pantai yang dalam namun memiliki ombak yang tenang. Beberapa pelabuhan memiliki pulau atau tembok untuk melindungi kapal dari ombak lautan.

TEMPAT PERDAGANGAN

Banyak orang membuat hunian di sekitar pelabuhan hingga pelabuhan menjadi kota perdagangan yang ramai. Gudang-gudang dibangun untuk menyimpan barang. Pelabuhan juga memiliki fasilitas untuk keselamatan dan keamanan kapal laut serta perpindahan moda transportasi. Misalnya, di pelabuhan internasional Tanjung Priok di Jakarta, penumpang dan barang dapat melanjutkan perjalanan dengan kereta api. Pelabuhan lahir karena perdagangan antar pulau.



FLIP FLOP

Pelabuhan Indonesia terkenal sejak zaman kuno. Misalnya, pelabuhan kerajaan Sriwijaya di Palembang dikenal perdagangan dunia abad VIII. Pedagang dari Cina, India, Jepang, dan Timur Tengah juga mengenal pelabuhan Surabaya milik kerajaan Majapahit pada abad XIII. Pelabuhan Sunda Kelapa dan Banten terkenal di kalangan pedagang Eropa pada abad XVI. Pada masa itu pedagang asing membeli rempah, lada, cendana, dan bulu cendrawasih, sedangkan pedagang Indonesia membeli keramik, serbuk mesiu, kain katun, dan kain sutra. Kini Indonesia memiliki 28 pelabuhan utama yang melayani perdagangan luar dan dalam negeri.

BERSAING MEMIKAT KAPAL DAGANG

Pelabuhan adalah gerbang perdagangan internasional. Berbagai negara, termasuk Indonesia, bersaing membangun pelabuhan agar kapal dagang internasional tertarik berlabuh di pelabuhan mereka. Pada abad XIX, pelabuhan internasional Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Padang, Bengkulu, Banjarmasin dan Makasar dibangun pemerintah kolonial Belanda untuk bersaing dengan pelabuhan Singapura yang dibangun oleh pemerintah kolonial Inggris. Setelah Indonesia dan Singapura merdeka, persaingan memikat kapal dagang internasional masih berlangsung sampai sekarang.



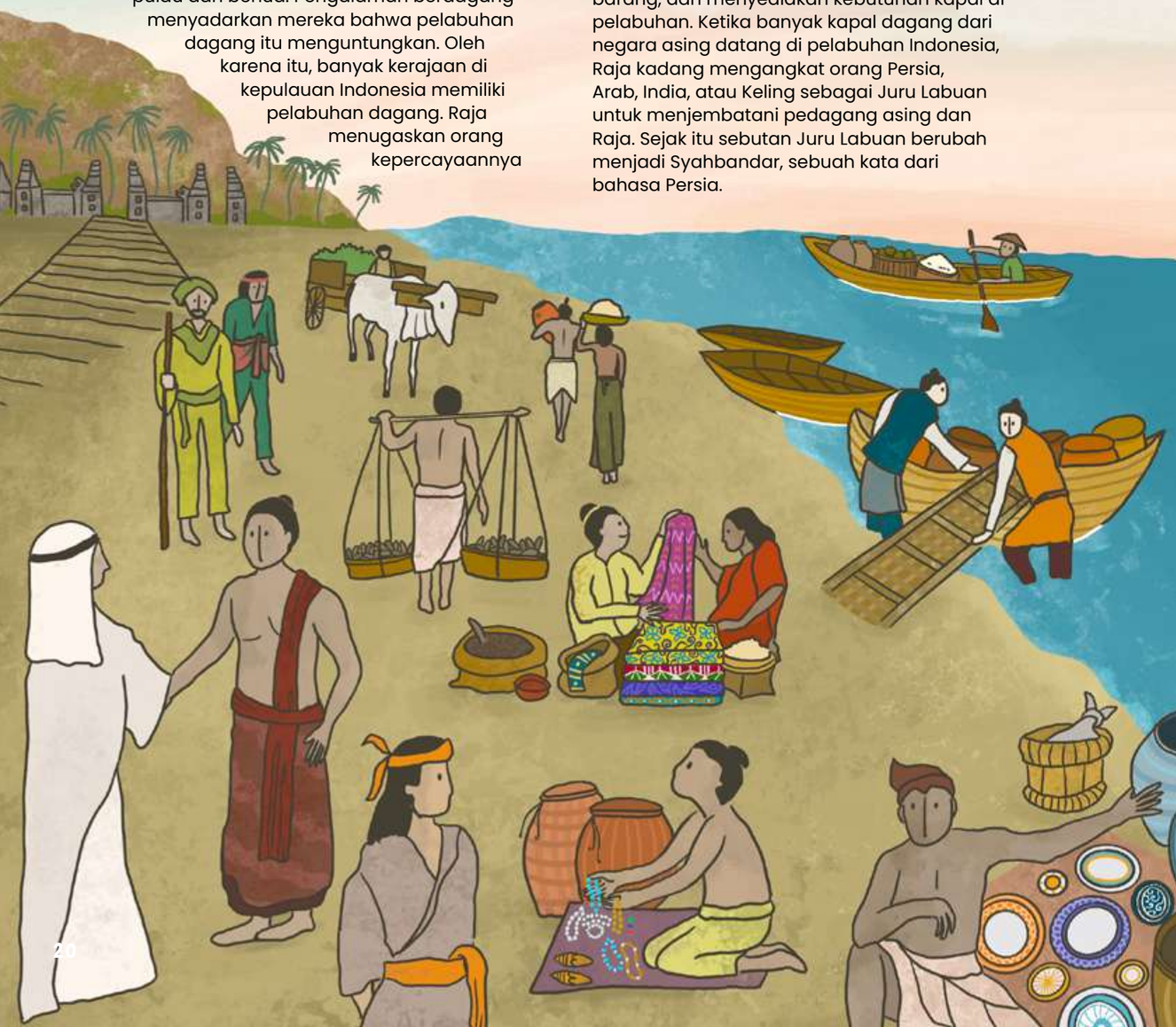
BAYAR DULU BARU BERLAYAR

Penyelenggara pelabuhan adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Tugasnya mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan juga bertugas mengembalikan investasi sarana dan prasarana pelabuhan yang mahal. Oleh karena itu, kapal yang bersandar di pelabuhan dikenakan biaya. Kapal akan memperoleh izin berlayar jika sudah membayar biaya pelabuhan.

SYAHBANDAR PENGUASA PELABUHAN

JURU LABUAN

Nenek moyang bangsa Indonesia adalah pelaut yang berdagang ke berbagai pulau dan benua. Pengalaman berdagang menyadarkan mereka bahwa pelabuhan dagang itu menguntungkan. Oleh karena itu, banyak kerajaan di kepulauan Indonesia memiliki pelabuhan dagang. Raja menugaskan orang kepercayaannya sebagai penguasa pelabuhan, yang disebut Juru Labuan. Tugas Juru Labuan adalah menentukan pajak, upeti, mengatur perdagangan, mengatur bongkar muat barang, dan menyediakan kebutuhan kapal di pelabuhan. Ketika banyak kapal dagang dari negara asing datang di pelabuhan Indonesia, Raja kadang mengangkat orang Persia, Arab, India, atau Keling sebagai Juru Labuan untuk menjembatani pedagang asing dan Raja. Sejak itu sebutan Juru Labuan berubah menjadi Syahbandar, sebuah kata dari bahasa Persia.



BERGANTI TUGAS

Ketika Indonesia dijajah bangsa Belanda, sebutan Syahbandar diubah menjadi *Havenmeester* atau kepala pelabuhan. Tugas Syahbandar lalu berubah sebagai pengatur keselamatan dan penyedia perlengkapan kapal. Perubahan tugas Syahbandar tersebut dipicu oleh penemuan kapal uap, yang menggantikan kapal layar. Karena kedatangan kapal semakin terjadwal sehingga banyak orang tertarik naik kapal laut dan ingin tiba dengan selamat. Selain itu, para pedagang dan penumpang hanya berminat naik kapal yang dapat menjamin keselamatan penumpang dan barang. Oleh karena itu, Syahbandar bertugas memastikan keselamatan kapal.



BOLEH TAHU

Di zaman kolonial Belanda, tugas Syahbandar memungut pajak pelabuhan digantikan oleh petugas *Douane*. Ketika Indonesia merdeka petugas *Douane* disebut Petugas Bea dan Cukai.

BEKERJA SAMA DENGAN OTORITAS PELABUHAN

Setelah Indonesia merdeka, Syahbandar adalah pejabat pemerintah negara Indonesia di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan. Syahbandar bekerja sama dengan Otoritas Pelabuhan mengawasi dan menegakkan hukum bagi keselamatan dan keamanan pelayaran.



FLIP FLOP

Saat terjadi kecelakaan kapal, Syahbandar bertugas mengangkat bangkai kapal yang tenggelam di pelabuhan dan alur pelayaran. Pengangkatan bangkai kapal membutuhkan waktu berbulan-bulan. Oleh karena itu, Syahbandar berusaha memastikan ketentuan keselamatan kapal dipenuhi sebelum berlayar.

TUGAS YANG SEMAKIN RUMIT

Syahbandar memiliki wewenang tertinggi untuk menjalankan dan mengawasi keselamatan dan keamanan kapal yang berlayar. Di zaman modern tugas Syahbandar semakin rumit karena tugasnya termasuk melindungi lingkungan laut di sekitar pelabuhan, memantau kondisi cuaca dan menyebarluaskan informasi kondisi cuaca kepada semua kapal dan pengguna jasa angkutan kapal. Syahbandar akan menunda Surat Persetujuan Berlayar jika kondisi cuaca membahayakan sampai kondisi cuaca benar-benar aman untuk berlayar.

PESIAR DI LAUT

LAYAR ATAU MESIN

Kapal pesiar biasa disebut sebagai *yacht*. Kapal pesiar dirancang untuk hiburan dan wisata. Kapal pesiar ada yang memakai layar, ada pula yang memakai mesin. Ukurannya bervariasi dari kecil sampai besar. Kapal pesiar dengan layar disukai penggemar olahraga karena mengendalikan layar dianggap olahraga dan tantangan yang menyenangkan. Mengendalikan layar membutuhkan kekuatan, kesigapan, dan kerja sama kelompok. Keterampilan tersebut sering dilombakan. Perlombaan kapal pesiar layar disebut *yacht regatta*. Juri menilai ketepatan waktu dan keterampilan melintasi rintangan yang diberikan. Tentu saja, *yacht regatta* sangat tergantung pada angin untuk menggerakkan kapal. Saat tidak ada angin, peserta *yacht regatta* terkatung-katung di laut.

KOTA TERAPUNG

Kapal pesiar berukuran besar disebut kapal *cruise*. Biasanya kapal *cruise* menawarkan perjalanan menyenangkan ke berbagai pulau dan lautan yang indah. Mereka memadukan petualangan, hiburan, dan penjelajahan budaya.

Kapal *cruise* seperti kota terapung. Di kapal *cruise* terdapat hotel, mal, arena bermain, kolam renang, bioskop, dan arena olahraga. Orang melakukan berbagai kegiatan di kapal *cruise* tanpa menyadari mereka sedang berlayar di atas air. Meskipun banyak kapal pesiar dirancang seperti kota, namun harus selalu diingat bahwa manusia adalah makhluk daratan. Oleh karena itu, kepatuhan pada aturan keselamatan sangat penting selama berada di kapal pesiar.

AWAK KAPAL ISTIMEWA

Awak kapal *cruise* bekerja di lautan untuk rentang waktu yang lama. Mereka tidak libur selama berbulan-bulan karena melayani para penumpang yang pesiar. Akan tetapi, bekerja di kapal *cruise* dianggap menyenangkan karena bertemu banyak orang baru dan mengunjungi tempat yang indah.



FLIP FLOP

Kapal pesiar berbendera asing diizinkan pesiar di Kepulauan Indonesia yang indah setelah mendapatkan izin dari Syahbandar pelabuhan Indonesia. Salah satu pelabuhan kapal pesiar di Indonesia adalah pelabuhan Benoa, di Pulau Bali.

LEBIH MURAH

Banyak orang menganggap kapal pesiar sangat mahal, membosankan, hanya cocok bagi orang tua. Orang juga takut mual diombang ambing ombak dan khawatir makanan di kapal *cruise* tidak segar karena kapal berada jauh dari daratan. Kenyataannya, berwisata di kapal *cruise* sama dengan berwisata di daratan. Penumpang dapat memilih bermalas-malasan atau aktif menikmati fasilitas kapal pesiar. Makanan dan minuman di kapal *cruise* juga segar dan higinis karena dikelola sesuai standar keamanan pangan agar penumpang tetap sehat dan selamat. Sementara itu, mabuk laut dapat diatasi dengan menyesuaikan irama tubuh terhadap gerakan kapal.

BOLEH TAHU

Rentang waktu mati angin dapat berlangsung lama dan membosankan. Kapal layar hanya bisa pasrah menunggu angin datang. Akan tetapi penggemar perahu layar justru menikmati peristiwa mati angin.



KETIKA KAPAL DI DARATAN



DIBUAT DAN DIRAWAT DI DARAT

Ada saatnya kapal laut tidak berada di air. Kapal laut berada di daratan saat dibuat, menjalani perawatan, dan perbaikan jika ada yang rusak. Tempat pembuatan kapal laut disebut Galangan Pembuatan Kapal (*Building Dock Shipyard*). Sedangkan, perawatan dan perbaikan kapal laut dilakukan di Galangan Perbaikan Kapal (*Repair Dock Shipyard*).

DITARIK, DIKERINGKAN, DAN TERAPUNG

Proses memindahkan kapal dari laut ke atas galangan kapal disebut *docking*. Kapal dipindahkan ke galangan kapal dengan cara yang cerdik. Misalnya, kapal ditempatkan di lantai beton yang berada di bawah permukaan laut, lalu lantai beton itu ditarik dengan tali baja ke galangan kapal. Model memindahkan kapal ini disebut Dok Tarik. Sementara itu, Dok Kolam digunakan untuk memindahkan kapal berukuran di atas 10.000 ton. Caranya, air di Dok Kolam dikeringkan agar kapal dapat diperiksa. Dok Kolam kembali diisi air jika pemeriksaan dan perbaikan telah selesai. Galangan yang merawat dan memperbaiki kapal berukuran kecil biasanya menggunakan Dok Apung. Dok Apung memiliki sebuah lantai di bawah permukaan air laut untuk menaruh kapal. Lantai Dok Apung tersebut lalu dinaikkan di atas permukaan air. Dok Tarik, Dok Kolam, dan Dok Apung memungkinkan pekerja galangan memeriksa lunas kapal, lambung kapal dan mesin kapal.



FLIP FLOP

Setiap tahun lambung kapal dan mesin kapal laut wajib menjalani pemeriksaan, perawatan, dan perbaikan. Perawatan dan pemeriksaan di galangan kapal sangat penting. Karena kapal sudah berlayar ribuan kilometer dan dihantam gelombang. Selain itu, kapal menjalani pemeriksaan di galangan kapal untuk memenuhi persyaratan standar keselamatan yang ditetapkan Organisasi Maritim Internasional (IMO).

PRODUSEN KAPAL DI ASIA

Pekerjaan di galangan kapal memerlukan sertifikat keahlian perkapalan, dengan pengalaman minimal lima tahun. Biasanya, pekerja galangan kapal memiliki pendidikan diploma atau sarjana di bidang ketatalaksanaan pelayaran niaga, nautika, teknik perkapalan, dan sistem perkapalan. Indonesia memiliki 250 galangan kapal yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Indonesia termasuk negara produsen kapal dari Asia, bersama Jepang, Cina, dan Korea Selatan.

BOLEH TAHU

Galangan kapal sudah ada sejak zaman kerajaan kuno di Indonesia. Galangan kapal biasanya dibuat di pinggir sungai dan pantai. Kota Lasem dan Lamongan adalah pusat galangan kapal pada zaman Majapahit. Sampai sekarang masih banyak galangan kapal tradisional di berbagai pulau di Indonesia, antara lain di kota Bulukumba (Provinsi Sulawesi Selatan) dan kota Batang (Provinsi Jawa Tengah). Kapal tradisional yang dibuat di galangan kapal Indonesia terkenal awet dan kuat.



AWAK KAPAL LAUT MODERN

PEMIMPIN KAPAL

Orang yang bekerja di atas kapal disebut sebagai pelaut, baik di kapal angkut, kapal penumpang, atau kapal tanker. Sebuah kapal bisa berlayar dan tiba di tujuan dengan selamat berkat kerja sama awak kapal. Kerja sama awak kapal berjalan lancar karena ada Nakhoda yang memimpin awak kapal. Seorang Nakhoda mewakili pemilik kapal. Nakhoda bertugas menjaga kapal, awak kapal, penumpang dan barang yang diangkut agar tetap selamat dan mematuhi aturan pelayaran, termasuk menjaga kelestarian lingkungan.

PERWIRA DEK

Mengatur perjalanan kapal agar selamat sampai tujuan ada ilmunya. Tidak semua orang bisa mengatur tumpukan peti kemas yang berat agar kapal tidak terguling. Atau menentukan jalur yang paling selamat dan efisien untuk mengemudikan kapal. Bahkan untuk menentukan di mana jangkar harus diturunkan juga membutuhkan kecermatan. Semua pekerjaan itu adalah tugas awak kapal yang disebut Perwira Dek, yang terdiri dari Mualim I, Mualim II, dan Mualim III. Para Perwira Dek bekerja mendampingi Nakhoda di dek kapal.

BOLEH TAHU

Di masa lalu seorang Nakhoda juga dibantu seorang Markonis dalam menggunakan peralatan radio untuk berkomunikasi selama kapal laut berlayar. Markonis bertugas berkomunikasi dengan penjaga perbatasan laut dan Syahbandar. Tugas Markonis sangat penting ketika kapal dalam keadaan darurat. Akan tetapi, pekerjaan Markonis tidak dibutuhkan lagi ketika kapal laut menggunakan peralatan komunikasi canggih seperti sistem INMARSAT (*International Maritime Satellite*) dan GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*).

KOKI KAPAL

Peran Koki Kapal sangat penting di kapal laut karena kapal berada di tengah lautan, jauh dari daratan. Koki Kapal bertugas menyiapkan makanan dan minuman bergizi bagi pelaut. Jumlah koki di kapal pesiar lebih banyak dibandingkan di kapal kargo karena kapal pesiar menjual layanan kenikmatan makanan di atas kapal. Sebuah kapal pesiar biasanya memiliki Kepala Koki yang dibantu dua atau tiga koki. Mereka bertugas memastikan makanan yang disediakan higinis, bergizi, lezat dan indah penyajiannya. Sementara itu, koki di kapal kargo biasanya berasal dari pelaut yang dipromosikan sebagai koki karena memiliki keterampilan memasak tanpa harus sekolah khusus tentang kuliner.

FLIP FLOP

Mesin kapal berada di lambung kapal. Mesin kapal berupa mesin diesel atau mesin uap yang rumit. Berada di ruangan mesin sangat panas. Menjaga suhu mesin kapal pada rentang suhu yang aman adalah tanggung jawab Perwira Mesin dan para Masinis di kapal laut. Perwira Mesin memastikan mesin memiliki cairan minyak dan oli yang cukup agar suhu mesin tidak terlalu panas. Perwira Mesin biasanya adalah orang-orang yang menikmati kerumitan dan keajaiban mesin kapal laut.

KAPAL FERI JEMBATAN ANTAR PULAU

ANDALAN ANTAR PULAU

Tantangan negara kepulauan adalah melakukan perjalanan antar pulau yang dipisahkan oleh laut. Negara kepulauan biasanya menyediakan angkutan penyeberangan berupa kapal feri. Kapal feri adalah kapal yang digunakan untuk pelayaran jarak pendek, misalnya menyeberangi selat dan teluk. Kapal feri dapat mengangkut penumpang dan mobil. Negara Indonesia memiliki banyak kapal feri. Kurang lebih ada 306 kapal feri melayani 307 rute penyeberangan.

MELAYANG DI ATAS AIR

Kapal feri dan kapal roro banyak digunakan sebagai angkutan penumpang dan barang antar pulau di Indonesia. Kapal feri menggunakan teknologi hidrofoil sehingga kapal melayang di atas permukaan air dan kecepatan kapal tidak terhambat gesekan permukaan air. Kapal feri diutamakan untuk mengangkut penumpang dan menyediakan fasilitas yang nyaman bagi penumpang. Kapal roro dilengkapi pintu rampa di bagian depan dan belakang kapal sehingga kendaraan masuk dan keluar kapal dengan mudah. Pintu rampa tersebut dihubungkan ke dermaga pelabuhan dengan pelengsengan (*moveable bridge*). Laju kapal roro tidak secepat kapal feri tetapi kapal roro cocok untuk mengangkut truk dan mobil.

PELABUHAN PENYEBERANGAN TERSIBUK

Penyeberangan Merak-Bakauheni adalah penyeberangan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan penyeberangan Bakauheni-Merak menggunakan sistem pembayaran non tunai. Saat di pelabuhan, penumpang kapal feri diberi kartu pembuka pintu otomatis untuk menuju kapal. Sepanjang koridor pelabuhan dilengkapi papan petunjuk agar penumpang tidak tersesat. Kenyamanan Pelabuhan Merak-Bakauheni mirip kenyamanan sebuah bandar udara. Penyeberangan Merak Bakauheni dilayani kapal roro berukuran besar dengan kapasitas 6000-10000 GT. Kapal-kapal itu bersandar di dermaga sepanjang 120 meter dengan kedalaman laut 8 meter. Setiap hari penyeberangan Merak-Bakauheni melayani 160 perjalanan dengan kapal feri.

BOLEH TAHU

Kapal roro pertama kali digunakan di Indonesia pada tahun 1912. Di masa itu pemerintah kolonial Belanda menggunakan kapal roro untuk mengangkut hasil bumi dari pelabuhan Merak di Pulau Jawa menyeberangi Selat Sunda ke pelabuhan Panjang di Sumatra. Dari pelabuhan Panjang, hasil bumi kemudian diangkut dengan kapal samudra ke negara lain.

MENYEBERANG SAMBIL WISATA

Kapal feri adalah angkutan penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan penghubung antara sarana transportasi yang dipisahkan perairan. Meskipun melayani penyeberangan jarak pendek, kapal feri dilengkapi kenyamanan sehingga penumpang dapat menikmati pemandangan laut dan pulau-pulau yang indah. Penumpang mendapat pengalaman berwisata saat naik kapal feri.

FLIP FLOP

Kapal feri dianggap sebagai jembatan antar pulau. Kapal feri adalah jembatan yang tepat bagi pulau-pulau yang dipisahkan jurang laut yang dalam.



BERLAYAR DI DANAU DAN SUNGAI

SUNGAI DAN DANAU WISATA

Di negara-negara yang memiliki sungai dan danau yang jernih dan indah, seperti Swiss, Belanda, dan New Zealand, perjalanan menyusuri sungai dan danau sangat menyenangkan. Banyak turis menikmati perjalanan menyusuri sungai dan danau dengan berbagai jenis kapal. Mulai dari kapal uap kuno, kapal layar tradisional, kapal motor roro, bahkan juga perahu lesung (kano) dengan dayung. Pemandangan alam yang indah dan pengalaman naik kapal menyusuri danau dan sungai menjadi wisata yang menguntungkan bagi negara-negara tersebut.



BOLEH TAHU

Sungai di Kalimantan telah menjadi pasar sejak ratusan tahun yang lalu. Sampai sekarang masih banyak pedagang menjajakan dagangan dengan perahu klotok yang terapung di sungai. Salah satu pasar apung yang terkenal adalah Pasar Apung Muara Kuin.

ANGKUTAN SUNGAI YANG MAJU

Sungai Barito adalah sungai terpanjang di Kalimantan yang mengalir dari Kalimantan Tengah hingga Kalimantan Selatan. Sungai Barito menjadi alur pelayaran angkutan sungai yang penting sejak zaman dulu. Angkutan Sungai Barito sangat penting bagi masyarakat Kalimantan. Pemerintah daerah setempat mengatur sistem transportasi air dengan detil. Misalnya, kapal yang berlayar di Sungai Barito wajib menyerahkan sertifikat kesempurnaan kapal angkutan sungai, dokumen konstruksi kapal dari galangan, dan surat ukur kapal kepada Syahbandar pelabuhan sungai. Sertifikat tersebut berlaku setahun. Pemilik kapal wajib memperbarui sertifikatnya setiap tahun. Setiap kapal di Sungai Barito juga dilengkapi tanda selar yang menunjukkan ukuran dan berat kapal. Kapal penumpang di Sungai Barito juga dilengkapi *life jacket*, pelampung, alat navigasi, kunci-kunci peralatan, alat pemadam kebakaran, dan kotak P3K.

PELABUHAN SUNGAI PUN BERJEJER

Pelabuhan sungai yang besar dan megah banyak ditemukan di kota-kota pinggir sungai di Pulau Kalimantan. Sungai dan perahu menjadi alat transportasi penting bagi kampung-kampung di pedalaman Pulau Kalimantan. Kampung-kampung tersebut berjejer di sepanjang sungai dan memiliki pelabuhan-pelabuhan kecil yang terbuat dari papan kayu sederhana.

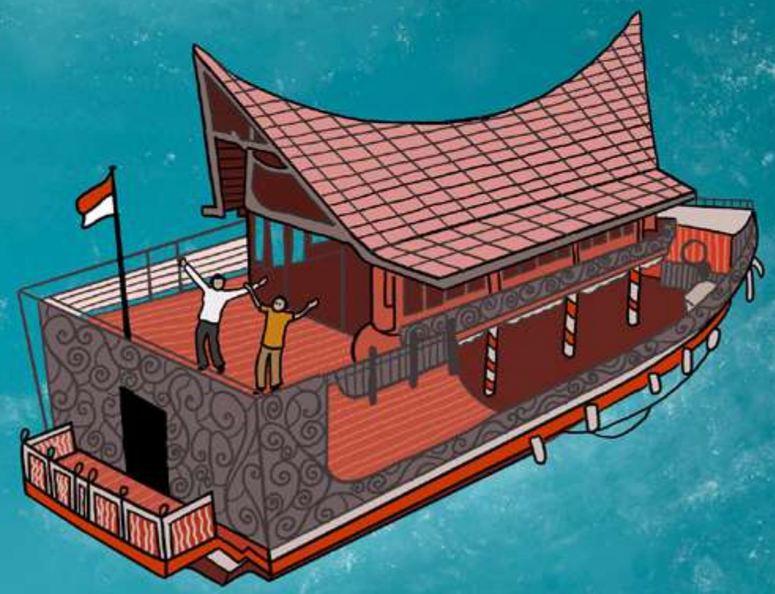


SURAT TANDA KECAKAPAN

Setiap Nakhoda kapal angkutan umum dan kapal pribadi di sungai dan danau wajib memiliki Surat Tanda Kecakapan. Surat Tanda Kecakpan tersebut dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan setempat. Surat Tanda Kecakapan penting untuk menjamin keselamatan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan.

FLIP FLOP

Pada tahun 2018 pemandangan Danau Toba di Sumatra Utara yang indah dapat dinikmati dengan kapal motor roro. Kapal tersebut berkuran 300 GT, dapat mengangkut 280 penumpang dan 6 bus. Karena banyak orang tertarik berwisata naik kapal di Danau Toba, wisata Danau Toba kemudian dilengkapi dengan kapal phinisi. Kapal roro dan kapal phinisi yang biasanya berlayar di laut, kini juga berlayar di danau Toba.



JALAN LAUT KEPULAUAN MALUKU

JALAN LAUT MISTERIUS

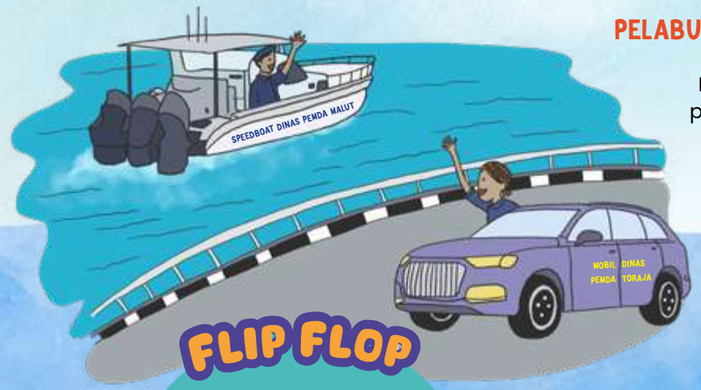
Kepulauan Maluku memiliki 2.814 pulau. Pulau yang besar adalah Pulau Halmahera, Seram, Buru, Obi, Sula, Seram, Aru, Tanimbar, dan Bacan. Pulau lainnya berukuran kecil. Misalnya Pulau Run, yang diperebutkan kolonial Inggris dan Belanda hingga ditukar dengan Pulau Manhattan New York, tidak terlihat di peta saking kecilnya. Kepulauan Maluku berupa pulau-pulau karang dan gunung api, yang memiliki tanaman endemik cengkeh dan pala. Sejak zaman kuno, jalan laut menuju Kepulauan Maluku, sangat misterius. Para pedagang dari Eropa, Arab, India, dan Cina rela bertaruh nyawa mengarungi lautan ganas demi memperoleh cengkeh dan pala yang berharga.

TERLAHIR SEBAGAI PELAUT

Orang Maluku mempunyai pengetahuan dan teknologi lokal membuat perahu, baik perahu lesung maupun perahu papan. Mereka belajar berlayar sejak kecil dengan petunjuk matahari, bintang, ombak, angin, dan bentuk awan. Di masa sekarang, orang Maluku berlayar dengan perahu yang terbuat dari papan kayu, fiberglass, dan mesin propeler. Mereka juga bekerja sebagai awak kapal feri yang besar dan cepat untuk melayani perjalanan antar pulau di Kepulauan Maluku. Pelayaran pantai di Kepulauan Maluku sangat ramai sehingga pemerintah membuat alur pelayaran agar kapal berlayar dengan selamat.

PELABUHAN TERBANYAK

Kepulauan Maluku memiliki pelabuhan terbanyak di Indonesia, terdiri dari 68 pelabuhan di Provinsi Maluku dan 60 pelabuhan di Provinsi Maluku Utara. Sebagian besar angkutan laut adalah angkutan laut perintis yang disubsidi negara. Angkutan laut perintis menjangkau wilayah terluar Kepulauan Maluku yang berbatasan dengan negara tetangga, seperti Pulau Talibau, Kepulauan Aru dan Kepulauan Tanimbar.



FLIP FLOP

Kapal dan perahu adalah mobilnya orang Kepulauan Maluku. Jumlah kapal dan perahu di Kepulauan Maluku mencapai 34.047 buah. Bahkan, kendaraan dinas pemerintah di Kepulauan Maluku berupa *speed boat* (kapal cepat).

BOLEH TAHU

Laut Kepulauan Maluku dapat dilayari dengan tenang pada bulan Februari dan Oktober. Seringkali orang Maluku harus berlayar saat ombak laut tinggi. Akan tetapi, mereka patuh jika Syahbandar melarang berlayar. Karena Syahbandar memiliki data cuaca yang valid.

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR ITU WAJIB

Tidak semua penduduk Kepulauan Maluku memiliki kapal atau perahu. Orang yang memiliki kapal biasanya menyediakan jasa angkutan penumpang ke berbagai pulau. Anak-anak Maluku pergi sekolah naik kapal dengan ongkos sebesar Rp40.000 pulang pergi. Ongkos semakin mahal ketika cuaca buruk. Untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang, setiap kapal penumpang wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Sanksi pidana dikenakan jika kapal mengangkut penumpang tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar.



NAIK TAMBANGAN KE SEKOLAH

PUDAR DI JAWA

Saat ini peran angkutan sungai telah pudar, terutama di Pulau Jawa, karena digantikan transportasi darat seperti sepeda, sepeda motor, mobil, dan kereta. Akan tetapi, di Bojonegoro, Jawa Timur, masih ada tradisi menyeberangi Sungai Bengawan Solo dengan perahu, namanya tradisi Tambangan. Perahu tradisional yang digunakan disebut Tembo.

BERPUSAR KARENA SEDIMENTASI

Arus Sungai Bengawan Solo di musim hujan, berpusar akibat sedimentasi di dasar sungai. Akan tetapi, pengemudi Tambangan memiliki kearifan lokal navigasi untuk menyeberangi pusaran arus sungai. Caranya, perahu Tembo terlebih dulu didorong dengan galah bambu, melawan arus, ke arah hulu. Setelah itu perahu Tembo mengalir, mengikuti arus sungai, sambil didayung menepi hingga tiba di seberang sungai. Pengetahuan navigasi menyeberangi sungai itu diajarkan secara lisan turun temurun. Setiap hari pengemudi perahu Tembo juga mengamati pola arus sungai agar tetap selamat.

SEPEDA NAIK PERAHU

Wilayah Bojonegoro dibelah Sungai Bengawan Solo, memanjang dari barat ke timur. Banyak anak desa di utara sungai menggunakan Tambangan untuk pergi sekolah di kota, yang berada di selatan sungai. Sepeda yang digunakan anak-anak, ikut diangkut perahu ke seberang sungai. Perjalanan ke sekolah lebih singkat jika menggunakan Tambangan.

DIGUNAKAN SEMUA ORANG

Transportasi penyeberangan Tambangan berlangsung 24 jam setiap hari. Selain anak-anak, penumpang Tambangan adalah pedagang, pekerja dan ibu rumah tangga. Saat malam dan subuh, pedagang membawa hasil kebun seperti sayur terong, cabai, labu kuning, dan beras dari desa ke kota. Saat pulang pedagang membawa alat pertanian, perkakas rumah tangga dari kota ke desa. Di malam hari, pekerja mudik ke desa setelah bekerja di kota.

FLIP FLOP

Cara membuat perahu Tembo tidak berubah sejak zaman dahulu. Pembuatan perahu Tembo diawali dengan tirakat (puasa mengheningkan diri) dan upacara selamatan. Pengetahuan membuat perahu Tembo tidak tertulis. Ukuran dan ketebalan perahu yang baru, dibuat persis seperti perahu sebelumnya. Pada tahun 2024 Pemerintah Daerah Bojonegoro memberikan status hukum bagi perahu tradisional Tambangan. Status hukum itu semacam surat tanda nomor kendaraan.

BOLEH TAHU

Tradisi Tambangan tercatat di prasasti Canggu yang dibuat oleh Raja Hayam Wuruk dari kerajaan Majapahit pada tahun 1358. Dalam bahasa Jawa Kuno tempat penyeberangan sungai disebut Manambani. Petugas Manambani bertugas menjaga perhubungan antar daerah dalam satu wilayah. Kata Manambani lalu berubah sebagai Tambangan. Sampai sekarang Tambangan masih digunakan di Sungai Bengawan Solo, Bojonegoro.

LIFE JACKET SAAT BERLAYAR

MENCEGAH TENGGELAM

Lifejacket atau jaket keselamatan adalah jaket yang dirancang agar manusia tetap terapung saat berada di air. Uniknya, *lifejacket* dapat secara otomatis membalikkan posisi wajah ke atas sehingga mulut dan hidung tidak terisi air. Karena jika air masuk ke paru-paru maka orang dapat tenggelam. *Lifejacket* wajib dipakai terus selama orang melakukan kegiatan di air. *Lifejacket* membantu orang agar tidak tenggelam, terutama ketika orang tersebut dalam kondisi pingsan.



BOLEH TAHU

Lifejacket pertama kali dibuat dari potongan kayu gabus yang dijahit sambung menyambung. Dr. John Wilkinson pada tahun 1765 mematenkan idenya itu sebagai alat keselamatan bagi kapal yang tenggelam. Saat kapal Titanic tenggelam di tahun 1912, penumpang yang selamat memakai *lifejacket* yang terbuat dari kayu gabus yang dibungkus kain kanvas.

UNTUK YANG DAPAT BERENANG DAN TIDAK DAPAT BERENANG

Lifejacket wajib dipakai saat berlayar, baik bagi orang yang dapat berenang dan tidak dapat berenang. Orang yang tidak dapat berenang disarankan memilih jenis *lifejacket* level 100 karena *lifejacket* level 100 dapat otomatis membalikkan wajah ke atas permukaan air agar hidung dan mulut tidak terisi air. Sementara itu, orang yang dapat berenang boleh memakai jenis *lifejacket* level 50 saat berlayar dekat daratan dan tidak melebihi 400 meter. *Lifejacket* juga wajib dikenakan saat cuaca buruk. Apalagi jika berlayar di malam hari atau suasana berkabut, berlayar di perairan yang tidak dikenal, atau berlayar sendirian. *Lifejacket* wajib dikenakan bagi anak-anak dan yang tidak bisa berenang.



FLIP FLOP

Bayi, anak-anak, dan orang dewasa mempunyai ukuran *lifejacket* yang berbeda-beda. *Lifejacket* sebaiknya sesuai ukuran tubuh. Bagi orang yang aktif berkegiatan di air, disarankan memiliki *lifejacket* pribadi.



KEWAJIBAN LIFEJACKET DAN UKURAN KAPAL

Saat berlayar dengan kapal layar dan *speed boat* yang berukuran di bawah 4,8 meter, baik di sungai, danau dan laut, penumpang wajib terus menerus memakai *lifejacket* selama berlayar. Penumpang kapal layar berukuran di atas 4,8 meter wajib memakai *lifejacket* apabila berlayar melebihi batas 400 meter dari daratan. Sebaliknya, penumpang kapal berukuran lebih dari 12 meter, hanya mengenakan *lifejacket* atas instruksi Nakhoda.

CARA MERAWAT LIFEJACKET

Lifejacket sebaiknya diangin-anginkan supaya kering setelah digunakan. Jika sudah kering *lifejacket* disimpan di tempat yang kering dan baterai lampunya diganti. Setiap bulan sebaiknya *lifejacket* diperiksa apakah ada kebocoran dan kerusakan. Sebelum digunakan berlayar, *lifejacket* sebaiknya diuji coba apakah berfungsi sebagaimana mestinya.

BERLAYAR YANG SELAMAT DAN MENYENANGKAN

DIBUAT AGAR MENYENANGKAN

Peraturan keselamatan tidak menghilangkan kesenangan berlayar. Karena pelayaran terasa menyenangkan jika semua orang menghormati dan mematuhi peraturan keselamatan sesuai porsinya. Bahaya dapat dicegah jika penumpang kapal mampu mengenali dan tidak mengabaikan bahaya.

Kapal yang mengangkut lebih dari 12 orang disebut kapal penumpang. Semua jenis kapal penumpang wajib memiliki alat keselamatan berupa *lifejacket, lifebuoy, inflatable liferaft, lifeboat* (sekoci), alat pelontar tali, dan pakaian cebur. Penumpang juga wajib diberitahu letak alat keselamatan, cara menggunakan alat keselamatan, petunjuk arah evakuasi, tindakan dan tempat berkumpul saat keadaan darurat.

FLIP FLOP

Tempat evakuasi saat kapal dalam keadaan darurat disebut *Muster Stations*. Penumpang wajib mengenakan *lifejacket* saat menuju *Muster Stations*. Konvensi Solas mengharuskan kapal menyediakan *Muster Stations* berukuran 0,35 meter persegi per penumpang.

BOLEH TAHU

Lifebuoy atau ban pelampung digunakan agar orang tetap terapung saat kondisi darurat di air. *Lifebuoy* ditaruh di pinggir kapal agar mudah diberikan kepada orang yang jatuh ke air. *Lifebuoy* berwarna terang benderang agar menarik perhatian orang. Kapal dengan panjang kurang dari 60 meter wajib memiliki 8 *Lifebuoy*.

BEDA KEAMANAN DAN KESELAMATAN

Keamanan dan keselamatan adalah dua hal yang berbeda. Keamanan adalah usaha mencegah bahaya dari luar misalnya perampokan dan penyelundupan benda ilegal. Sementara itu, keselamatan bertujuan melindungi manusia dari bahaya yang terjadi secara alami atau tiba-tiba. Peraturan keselamatan sangat penting bagi pelayaran. Misalnya, peraturan tentang perlengkapan komunikasi dibutuhkan Nakhoda untuk menerima berita cuaca sehingga kapal terhindar bahaya saat cuaca buruk.

KESELAMATAN ANAK DI KAPAL

Semua orang yang naik kapal laut membutuhkan panduan keselamatan, terutama anak-anak. Di kapal, panduan keselamatan disampaikan oleh peraga keselamatan dan televisi. Anak-anak juga diberitahu bahwa tombol-tombol dan peralatan kapal bukan mainan. Selama di kapal, setiap orang dewasa wajib mendampingi, mengawasi, dan melindungi anak-anak meskipun anak tersebut bukan anaknya. Karena anak adalah kelompok yang rentan saat berada di kapal laut.

Tips Pelayaran yang Menyenangkan

- Mendengarkan, menghormati, dan mematuhi arahan Nakhoda dan awak kapal
- Mengenakan *lifejacket* sesuai aturan ukuran kapal
- Berpegangan dan duduk tenang di area dalam kapal saat kapal sandar
- Menjauhi mesin propeler kapal, tangga kapal, dan peralatan berbahaya lainnya
- Memakai sepatu lembut anti selip agar tidak tergelincir
- Berjalan tenang tanpa berlari saat di dek kapal
- Membawa banyak minuman dan makanan karena panasnya udara laut menyebabkan dehidrasi
- Mencermati situasi sekitar
- Menjaga laut tetap bersih dari sampah

ETIKA PELAYARAN

TENTANG BAIK DAN BURUK

Para pelaut bekerja di kapal dengan ruang gerak terbatas. Mereka bekerja dalam waktu yang lama, berurusan dengan mesin-mesin, dan cuaca laut yang kadang ganas. Oleh karena itu, membekali pelaut dengan pendidikan dan latihan, peralatan keselamatan dan komunikasi bukan hanya sebagai peraturan pelayaran, namun juga sebagai etika pelayaran. Karena keselamatan awak kapal sangat berharga. Etika pelayaran adalah tentang apa yang baik dan buruk saat berlayar di lautan.

PEDULI LINGKUNGAN

Konvensi MARPOL melarang pelaut membuang sampah dan limbah kapal ke laut. Pelaut mencegah pencemaran air laut bukan karena takut peraturan tetapi karena pelaut peduli kepada hewan dan tumbuhan laut serta kelestarian laut demi generasi berikutnya. Etika pelaut adalah reputasi dan kepercayaan publik kepada dunia pelayaran.

ETIKA PENUMPANG

Etika pelayaran bukan hanya untuk pelaut. Penumpang kapal laut juga diharapkan memiliki etika pelayaran. Etika penumpang diterapkan selama naik kapal laut.

FLIP FLOP

ETIKA DI KAPAL LAUT

- Menghormati awak kapal yang sedang bekerja mengangkut penumpang dengan selamat
- Membuang sampah di tempat sampah atau menyimpan sampah di tas sampai menemukan tempat sampah
- Duduk dengan tenang dan kaki tidak ditaruh di kursi kapal
- Memakai *lifejacket* sesuai instruksi Nakhoda
- Menjaga dinding dan peralatan kapal tetap bersih dari corat coret
- Berjalan dengan tenang dan antri saat masuk dan keluar kapal
- Bercakap dengan suara pelan
- Menyadari bahayanya memancing di kapal
- Memberi ruang bagi penumpang lain

BOLEH TAHU

Dunia pelayaran memiliki kode etik profesi. Kode etik tersebut mengharapkan para pelaut bersikap dan berperilaku menjaga martabat dan kehormatan profesi; meningkatkan kompetensi dengan memperbarui ilmu dan teknologinya; rajin membaca, belajar, dan cermat mengamati; membuat pertumbuhan ekonomi negara; tidak takut untuk menjalankan wewenang profesi. Dalam segala situasi pelaut diharapkan melakukan yang terbaik.

MAKAN MINUM SECUKUPNYA

Banyak pelaut dan wisatawan laut menerapkan etika berlayar yang lestari. Mereka ingin indah dan bersihnya laut di masa sekarang tetap akan dinikmati generasi mendatang. Etika tersebut diterapkan dengan mencegah perilaku konsumsi yang berlebihan. Misalnya, membawa makanan dan minuman secukupnya sehingga tidak menyisakan sampah makanan dan minuman. Sampah botol minuman dan makanan dibawa kembali ke daratan untuk dibuang di tempat sampah.

YANG TERBAIK

Etika pelayaran juga diterapkan di pelabuhan berbagai negara. Misalnya petugas pelabuhan berusaha menjaga kepercayaan publik dengan berlaku jujur, membuat laporan akurat sesuai hasil pengamatan, menghindari penyuapan, atau melaporkan barang yang hilang. Pelabuhan di Halifax, Montréal, dan Vancouver Canada dikenal sebagai pelabuhan yang memiliki etika terbaik.



ORGANISASI MARITIM INTERNASIONAL

KONVENSI KESELAMATAN LAUT

Manusia belajar dari kesalahan. Akibat peristiwa Titanic 1912, muncul *Konvensi Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang mengatur konstruksi kapal, peralatan keselamatan, peralatan komunikasi, dan sistem navigasi kapal. Ketika Perserikatan Bangsa-Bangsa membentuk badan keselamatan maritim dunia bernama *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) pada tahun 1948, konvensi SOLAS diadopsi dan diratifikasi 176 negara anggota IMCO, termasuk Indonesia. Artinya, konvensi tersebut wajib diterapkan dalam industri pelayaran di negara Indonesia.





BOLEH TAHU

IMCO berubah nama *International Maritime Organization* (IMO) pada tahun 1982. Negara Inggris adalah *host country* IMO karena Inggris peduli dan menginisiasi SOLAS setelah peristiwa tenggelamnya kapal Titanic. Ratu Elizabeth II menaruh perhatian besar pada IMO dan meresmikan kantor IMO pada 17 Mei 1983.

FLIP FLOP

Komite Keselamatan Laut (*Maritime Safety Committee*) adalah pemegang kekuasaan tertinggi IMO. Komite Keselamatan Laut terdiri dari semua negara anggota IMO. Komite Keselamatan Laut bertugas memikirkan navigasi, konstruksi dan perlengkapan kapal, keselamatan awak kapal, peraturan untuk mencegah tabrakan kapal, penanganan kargo berbahaya, prosedur keselamatan laut, informasi kelautan, investigasi kecelakaan, penyelamatan kapal, pengangkatan bangkai kapal, dan berbagai aspek keselamatan laut lainnya.

ANGGOTA DEWAN IMO KATEGORI C

IMO memiliki tiga kategori Dewan. Dewan Kategori A bertugas memikirkan perkapalan internasional. Dewan Kategori B memikirkan perdagangan laut internasional. Dewan Kategori C memikirkan transportasi maritim, navigasi, dan kesetaraan geografi. Anggota Dewan IMO dipilih setiap dua tahun sekali. Indonesia terpilih sebagai Anggota Dewan Kategori C sejak tahun 1973. Sebagai Anggota Dewan IMO, Indonesia ikut mengatur pelayaran dunia.

KONVENSI KEAMANAN LAUT MENCEGAH TERORISME

Sejak peristiwa terorisme terhadap gedung *World Trade Center* di New York, Amerika Serikat, pada tanggal 11 September 2001, IMO mengeluarkan ISPS Code (*the International Ship and Port Security Code*). ISPS Code mewajibkan kapal niaga internasional memiliki standar keamanan yang tersertifikasi untuk menghadapi terorisme. Terorisme berbeda dengan perampokan sehingga memerlukan sistem keamanan yang berbeda. Terorisme biasanya disertai ancaman bom. Oleh karena itu, kapal niaga internasional dan semua fasilitas pelabuhan internasional wajib mematuhi ISPS Code. Antara lain, kapal wajib mengembangkan dan menerapkan rencana keamanan seperti pelatihan awak kapal untuk menghadapi ancaman keamanan, penilaian risiko, pengaturan perlindungan, pengecekan identitas, dan bekerjasama dengan dunia internasional dalam keamanan maritim.

REGULATOR PELAYARAN YANG SEMAKIN PROFESIONAL

REGULATOR DAN OPERATOR DIPISAH

Negara Indonesia mengubah peraturan pelayaran pada tahun 2008. Peran regulator dan operator yang semula dipegang dalam satu lembaga, mulai dipisahkan. Peran operator dan regulator di pelabuhan dipisahkan agar pelabuhan Indonesia efisien dan mampu bersaing dengan pelabuhan luar negeri. Peran regulator dikembalikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di Kementerian Perhubungan.

REGULATOR PELABUHAN YANG BERPRESTASI

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kemudian membuat Badan Otoritas Pelabuhan untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan di pelabuhan komersial. Syahbandar juga dibentuk untuk menjalankan dan mengawasi keselamatan dan keamanan pelayaran. Regulator bertugas memeriksa kapal yang berlayar ke luar negeri sebelum Syahbandar menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Hasilnya, negara Indonesia masuk dalam *White List Tokyo* MoU selama empat tahun berturut-turut.

FLIP FLOP

Regulator disegani oleh operator pelayaran karena regulator bertugas mengevalusi dan melaporkan kerja operator pelayaran.



BOLEH TAHU

Kementerian Perhubungan dibentuk pada tahun 1945 dengan nama Departemen Perhubungan. Pada masa itu angkutan laut masih terbatas karena sebagian besar perairan Kepulauan Indonesia dikuasai Belanda dan tentara Sekutu. Pada tahun 1950, Kabinet Djuanda membentuk Departemen Perhubungan Laut. Sebagai Menteri Perhubungan, Ir. Djuanda kemudian mendirikan PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni).

MENDENGARKAN MASYARAKAT, MENCERMATI DUNIA

Regulator pelayaran berusaha menyederhanakan prosedur dan meningkatkan keselamatan serta pelayanan transportasi laut. Mereka membuat peraturan sesuai kebutuhan masyarakat. Regulator juga bertugas menyusun strategi global, nasional, maupun lokal. Misalnya, merencanakan pelabuhan sesuai tren perdagangan dunia dan merencanakan pembangunan pelabuhan agar kapal internasional tertarik berlabuh di Indonesia.

AGAR NEGARA UNTUNG

Kementerian Perhubungan memiliki 1.241 pelabuhan non komersial dan berperan sebagai regulator sekaligus operator. Pelabuhan non komersial adalah pelabuhan perintis milik negara. Sesuai amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kementerian Perhubungan menyerahkan peran operator kepada Badan Usaha Milik Negara agar penerimaan negara meningkat. Sebanyak 112 pelabuhan telah dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara di bidang jasa kepelabuhan. Sebanyak 1.129 pelabuhan masih dikelola Unit Penyelenggara Pelabuhan di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

JARINGAN KERJA OPERATOR PELAYARAN

REKAN KERJA PEMERINTAH

Operator pelayaran adalah orang dan perusahaan yang mengerjakan kegiatan pelayaran. Para pelaut yang mengangkut penumpang atau barang dengan perahu kayu sederhana dan tenaga penggerak layar adalah operator pelayaran yang paling sederhana dan paling banyak ditemukan di Kepulauan Indonesia. Operator pelayaran dapat juga berupa perusahaan besar yang melayani angkutan barang dan penumpang mulai dari daerah terpencil hingga ke luar negeri. Pemerintah bekerja sama dengan operator agar penumpang dan barang dapat diangkut dengan selamat, aman, dan lingkungan tetap lestari.



PALING TERLIHAT DI PELABUHAN DAN KAPAL

Operator pelayaran paling banyak bekerja di kapal dan di pelabuhan. Di pelabuhan, operator dapat dilihat ketika mengatur terminal keberangkatan dan kedatangan penumpang dan barang. Operator pelayaran juga dapat dilihat di kapal ketika mengatur awak kapal agar mengangkut penumpang dan barang dengan selamat. Mereka menyiapkan lingkungan kerja bagi awak kapal sesuai konvensi internasional, mematuhi aturan keselamatan pelayaran, dan menyiapkan dokumen yang dibutuhkan.

SAMPAI JAUH KE DARATAN

Pekerjaan operator pelayaran tidak hanya sebatas di pelabuhan. Mereka bekerja sampai jauh ke daratan ketika menyediakan layanan transportasi barang hasil industri dari pabrik ke pelabuhan. Produsen dibantu mengemas hasil industrinya dalam peti kemas untuk diangkut dengan truk kontainer ke pelabuhan dan dinaikkan ke kapal laut. Operator pelayaran juga menyediakan layanan memindahkan peti kemas dari kapal ke truk kontainer untuk didistribusikan ke gudang pemilik peti kemas.

MENYEWAKAN PETI KEMAS

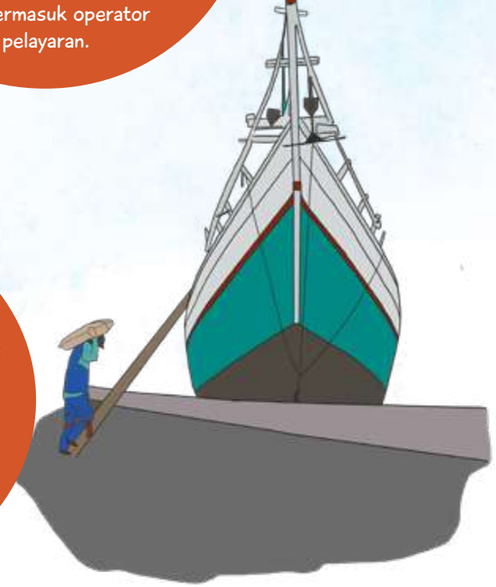
Operator pelayaran mengerjakan berbagai pekerjaan detil yang sering tidak terlihat di pelayaran. Misalnya menyimpan peti kemas yang sudah kosong, memperbaiki dan merawat peti kemas, membersihkan peti kemas agar siap pakai, menyediakan truk peti kemas, bahkan juga menyediakan pendingin udara peti kemas. Produsen pun cukup menyewa peti kemas.

BOLEH TAHU

Ketika negara Indonesia baru merdeka, pengangkutan barang ke luar negeri dan ke Kepulauan Indonesia dilakukan oleh pelayaran rakyat dan pelayaran asing. Masyarakat yang membutuhkan kapal laut untuk mengangkut barang, biasanya menghubungi agen pelayaran untuk mencarikan kapal. Agen pelayaran juga termasuk operator pelayaran.

FLIP FLOP

Sebagian besar operator pelayaran yang memiliki kapal kontainer berukuran di atas 3000 TEUS memulai usaha pertamanya dengan kapal pelayaran rakyat yang terbuat kayu. Mereka awalnya melayani distribusi barang antar pulau di Kepulauan Indonesia.



TURIS ASING DAN BARANG SUKA NAIK KAPAL LAUT



BOLEH TAHU

Cobalah lihat label yang menjelaskan lokasi produksi benda di sekitarmu. Di manakah pasta gigi, sikat gigi, sabun mandi, beras, gula, ikan asin, kompor, mesin AC pendingin, kulkas, lemari plastik, sepatu, baju, dan gas elpiji tersebut dibuat? Benda tersebut tiba di toko tempat tinggalmu dengan truk. Tahukah kamu bahwa pabrik penghasil barang tersebut mengirim semua benda itu dengan kapal laut? Kapal laut adalah satu-satunya alat transportasi yang dapat mengirim barang dalam jumlah besar, dalam jarak jauh, dan hemat. Kalian semua adalah pengguna transportasi laut setiap hari.

RANTAI LOGISTIK YANG TIDAK TERLIHAT

Regulator dan operator transportasi bekerja sama merencanakan, melaksanakan, mengawasi proses perpindahan barang, jasa, energi dan sumber daya lainnya mulai dari produsen hingga ke pengguna. Rantai perpindahan ini disebut sistem logistik. Masyarakat sering tidak menyadari peran transportasi laut dalam sistem logistik di Indonesia. Karena masyarakat tidak langsung melihat prosesnya bagaimana barang, jasa, energi dan hasil tambang tiba di sekitar tempat tinggal mereka.

KEBUTUHAN PRODUSEN

Produsen barang, energi, dan hasil tambang mencari kapal laut untuk mendistribusikan produknya ke berbagai tujuan. Produsen ingin konsumen menerima produk mereka dalam kondisi baik dan selamat. Oleh karena itu, para produsen memilih operator pelayaran dengan teliti. Mereka mencari operator pelayaran yang kompeten, aman, tarif terjangkau, dan tepat waktu agar tidak rugi. Regulator menjamin memenuhi kebutuhan konsumen melalui peraturan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Di negara kepulauan, kapal penumpang banyak dibutuhkan. Para penumpang naik kapal laut untuk pergi bekerja, sekolah, atau liburan ke pulau-pulau sekitarnya. Operator pelayaran menyiapkan aplikasi elektronik dan *e-ticketing* agar penumpang tidak membeli tiket melalui calo.

MENGURANGI KEMACETAN JALAN DARAT

Transportasi laut muncul karena kebutuhan masyarakat untuk bepergian dan mengirim barang. Di Indonesia, setiap tahun angkutan laut menyeberangkan lebih dari 14 juta orang. Selain itu, kapal laut mengangkut 1 miliar ton barang setiap tahun. Produsen bahan pangan, sandang, bahan baku industri, dan ekspor mendapat prioritas dalam angkutan laut. Karena mengangkut barang dengan kapal laut berarti mengurangi kemacetan, kerusakan jalan raya di darat, barang tiba lebih cepat dan murah ke pengguna.

FLIP FLOP

Jumlah penumpang angkutan laut cenderung naik sepanjang tahun. Kebanyakan turis asing datang ke negara Indonesia naik pesawat terbang. Selama bepergian ke pulau-pulau wisata di Indonesia, turis asing lebih suka naik angkutan laut.

BESARNYA DANA UNTUK PELAYARAN

SETIAP ORANG INGIN SEJAHTERA

Setiap warga negara mendambakan kesejahteraan dan kemudahan untuk memperoleh berbagai kebutuhan, baik barang dan jasa. Namun, setiap orang dan kelompok usaha enggan terlibat langsung dalam proses yang mahal dan berisiko tinggi. Pemerintah menanggung risiko transportasi laut, yang tidak ingin ditanggung masyarakat, melalui berbagai lembaga dan kementerian. Misalnya, distribusi barang yang dikonsumsi masyarakat memerlukan kapal laut, pelabuhan, sarana navigasi agar kapal tidak kandas, berita cuaca agar kapal tidak terhadang badai.



FLIP FLOP

Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara berisi rencana penerimaan dan pengeluaran negara selama satu tahun, yaitu dalam rentang waktu 1 Januari sampai 31 Desember. APBN, perubahan APBN, dan pertanggungjawaban APBN dibuat setiap tahun. Setiap tahun Kementerian Perhubungan mengajukan Rencana Kerja dan anggarannya.

DIMULAI DARI RENCANA KERJA

Pemerintah memperoleh dana untuk membangun transportasi laut dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Awalnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di Kementerian Perhubungan, menentukan jenis kerja dan anggaran yang dibutuhkan. Rancangan kerja dan keuangan tersebut lalu didiskusikan bersama Badan Perencanaan Pembangunan Nasional dan Kementerian Keuangan. Kesepakatan tiga lembaga tersebut menghasilkan pagu anggaran dan rencana kerja yang disahkan Presiden sebagai Rencana Kerja Pemerintah.

DISETUJUI DEWAN PERWAKILAN RAKYAT

Rencana Kerja Pemerintah diajukan ke Dewan Perwakilan Rakyat untuk memperoleh persetujuan. Jika disetujui, Dewan Perwakilan Rakyat mengeluarkan Undang-Undang APBN. Undang-Undang APBN memberi wewenang Kementerian Keuangan, sebagai bendahara negara, untuk memberi dana pembangunan kepada kementerian dan lembaga pemerintah. Dana itu kemudian dibelanjakan untuk pembangunan pelabuhan, pengadaan kapal patroli keamanan, sarana navigasi, penyusunan sistem keselamatan, dan sebagainya. Masyarakat akhirnya menikmati transportasi laut yang aman dan selamat. Penumpang dan barang tiba dengan selamat di tempat tujuan.

SUMBER DANA PEMBANGUNAN

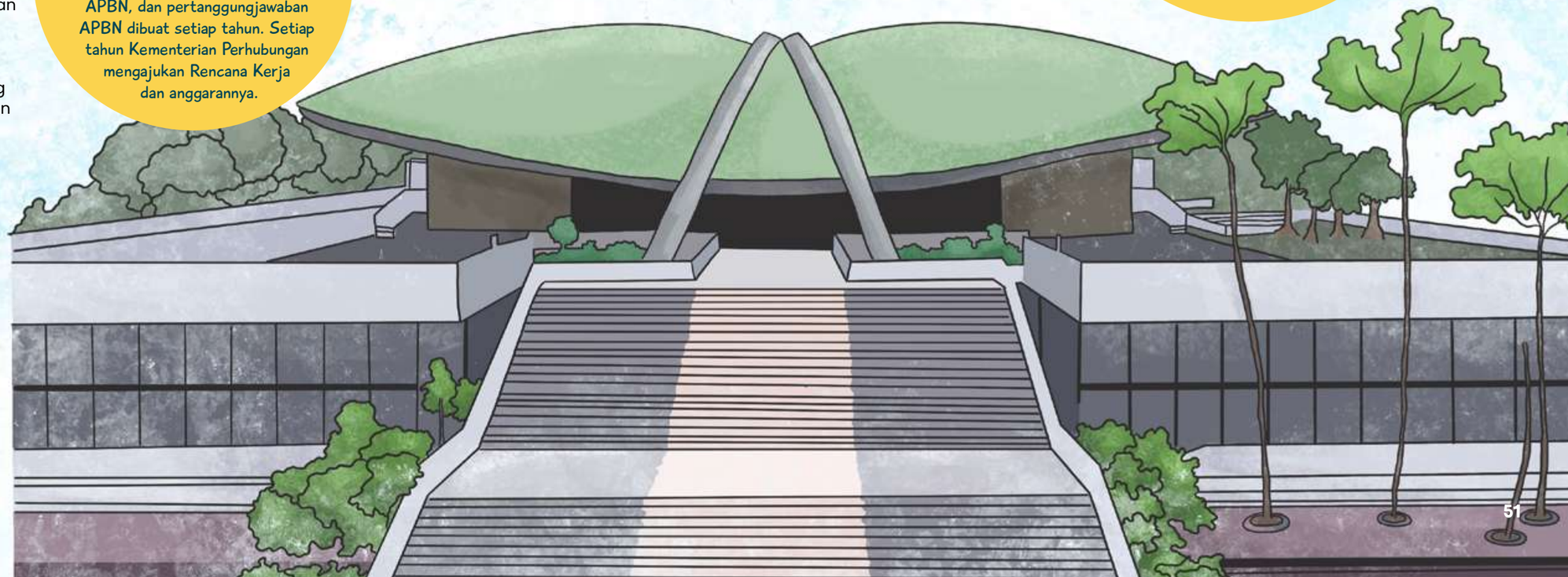
Dana pembangunan diperoleh dari penerimaan negara, yang berasal dari pungutan pajak dan penerimaan negara bukan pajak. Akan tetapi, pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut membutuhkan dana yang sangat besar. Dana pembangunan transportasi laut tidak bisa seluruhnya dipenuhi APBN sehingga negara perlu melakukan terobosan.

Misalnya, melakukan pinjaman luar negeri, menerbitkan surat utang negara, patungan dengan investor asing dan BUMN, atau kerjasama dengan lembaga keuangan asing seperti *Asian Development Bank* dan *World Bank*.

KOLABORASI

BOLEH TAHU

Beberapa pekerjaan distribusi barang menarik minat kelompok usaha masyarakat. Kelompok usaha tersebut menjadi operator pelabuhan, kapal laut, dan moda transportasi lainnya untuk pengangkut barang dan penumpang. Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Jawa Barat, adalah salah satu contoh pembangunan pelabuhan dengan dana APBN dan pinjaman dari *Japan International Cooperation Agency* (JICA).



LAUT YANG SEPI TAPI BANYAK ATURAN

BANYAK ATURAN DI LAUT

Laut tampak sepi dan tidak dihuni manusia. Namun, laut adalah tempat yang memiliki banyak sekali peraturan. Tidak kurang ada 32 konvensi internasional dan 23 peraturan negara Indonesia yang mengatur laut. Mengapa perlu ada aturan sebanyak itu, ya? Mari kita bayangkan jika tidak ada peraturan di laut. Misalnya, seorang pelaut pergi berlayar dengan kapal layar. Di perjalanan kapalnya tenggelam. Si pelaut tidak memberitahukan posisi bangkai kapalnya. Ketika kapal lain lewat di perairan itu, lambung kapalnya tergesek bangkai kapal. Lambung kapal itu pun robek dan tenggelam. Kapal pun karam. Oleh karena itu, regulator membuat peraturan tentang bangkai kapal.



TITIK TEMU BERBAGAI KEPENTINGAN

Peraturan pelayaran di Indonesia dibuat oleh Kementerian Perhubungan. Awalnya, Kementerian Perhubungan mengundang akademisi, operator pelayaran, asosiasi pelayaran, kepala dinas perhubungan daerah, ahli hukum, dan instansi terkait. Mereka berkumpul untuk mengidentifikasi masalah, merumuskan masalah, lalu mencari solusi dan titik temu semua kepentingan dengan mengacu peraturan nasional dan internasional. Titik temu tersebut menjadi dasar kebijakan bagi regulator. Kebijakan lalu dipertimbangkan aspek hukum, teknis, sosiologis dan komunikasinya saat disusun sebagai peraturan. Setelah diumumkan dalam lembar berita negara, peraturan tersebut mengikat semua pihak agar pelayaran teratur, tertib, tidak merugikan orang lain, adil, dan selamat.



BOLEH TAHU

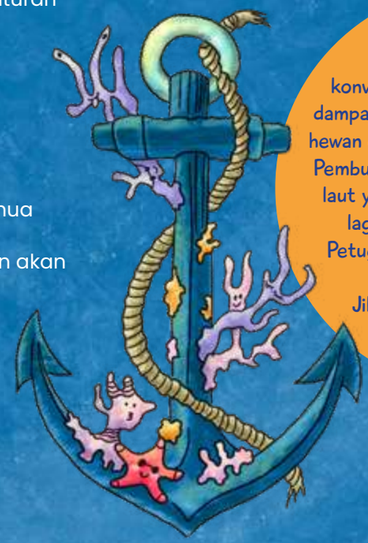
Hukum pelayaran secara tak tertulis sudah dibuat sejak zaman Mesir Kuno. Hukum pelayaran secara tertulis baru dibuat di Rhodesia pada tahun 900 Sebelum Masehi. Dulu hukum pelayaran dibuat untuk kepentingan asuransi, menyelamatkan kargo kapal yang tenggelam, dan perlindungan awak kapal beserta keluarganya. Hukum laut kuno masih diterapkan sampai sekarang karena tantangan dan bahaya di laut masih banyak yang sama.

DAERAH UNTUK SUNGAI

Peraturan transportasi laut ada yang dibuat di daerah. Peraturan daerah dibuat oleh Bupati atau Gubernur dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. Peraturan daerah tersebut mengacu pada peraturan pemerintah pusat. Peraturan untuk transportasi sungai, danau, dan penyeberangan dibuat oleh pemerintah daerah.

DITEGAKKAN UNTUK SEMUA

Peraturan dibuat bersama semua pihak agar dapat diterapkan oleh semua pihak. Pelanggar peraturan akan dihukum dan didenda. Lembaga penegakan peraturan pelayaran terdiri dari Penyidik Pegawai Negeri Sipil Bidang Pelayaran, Penyidik POLRI, dan Perwira TNI Angkatan Laut Republik Indonesia.



FLIP FLOP

Pada tahun 1973 terbit konvensi MARPOL yang mengatur dampak kapal laut terhadap kehidupan hewan dan tumbuhan di lingkungan laut. Pembuangan limbah kapal dan binatang laut yang menempel di jangkar tidak lagi bisa di sembarang tempat. Petugas pelabuhan akan memeriksa air laut di sekitar kapal. Jika terbukti melanggar kapal dikenakan denda.





ISBN 978-623-89313-2-3