



**ANALISIS KELEBIHAN JUMLAH KLEDER PADA *KM
CAMARA NUSANTARA 3* DI PELABUHAN BIMA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

FEBRIAN RIZKY AGUNG PRATAMA

NIT. 592211318393 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

2026

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS KELEBIHAN JUMLAH KLEDER PADA KM CAMARA
NUSANTARA 3 DI PELABUHAN BIMA**

Disusun oleh:

FEBRIAN RIZKY AGUNG PRATAMA

NIT. 592211318393 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat disajikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 3 Maret 2026

Dosen Pembimbing I

Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II

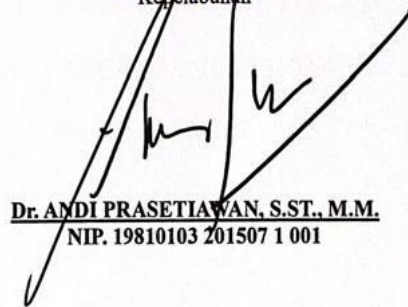
Metodologi dan Penulisan



TARUGA RUNADI, M.Si.
NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui

Ketua Program Studi Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kapelabuhan



Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST., M.M.
NIP. 19810103 201507 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul karya, "Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada *KM Camara Nusantara 3* di Pelabuhan Bima"

Nama : Febrian Rizky Agung Pratama

NIT : 592211318393 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ..., tanggal ... 2026

Semarang, 10 April 2026

PENGUJI

Penguji I : Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III : FITRI ZUHRIYAH, S.Psi., M.Sc
NIP. 19840517 200912 2 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E., I.P.U
NIP. 19730205 199903 1 002

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Febrian Rizky Agung Pratama

NIT : 592211318393 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul "**Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada KM Camara Nusantara 3 di Pelabuhan Bima**"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 3 Maret 2026

Yang menyatakan



FEBRIAN RIZKY AGUNG PRATAMA
NIT. 592211318393

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Tuntaskan apa yang telah kamu mulai, karena perjuangan yang selesai lebih berharga daripada rencana yang sempurna.
2. Kesuksesan bukan tentang siapa yang paling cepat, tetapi siapa yang tidak pernah berhenti melangkah.
3. "Maka sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan, sesungguhnya beserta kesulitan itu ada kemudahan." (Q.S. Al-Insyirah 5-6).

Persembahan:

1. Kedua orang tua peneliti, Bapak Sugiarto dan Ibu Massiara yang senantiasa mendidik, mendoakan, dan memberi dukungan peneliti agar bisa menyelesaikan skripsi ini.
2. Kepada adik-adik penulis, Tania dan Maureen serta orang-orang terdekat yang selalu membantu dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut.
4. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

PRAKATA

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya. Berkat izin dan pertolongan-Nya, penulis diberikan kemudahan dalam menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul "Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada *KM Camara Nusantara 3* di Pelabuhan Bima".

Penyusunan skripsi ini dilakukan sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) pada Program Pendidikan Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Skripsi ini disusun berdasarkan data dan informasi yang diperoleh penulis selama melaksanakan kegiatan penelitian di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis menyadari bahwa banyak pihak yang telah memberikan doa, bimbingan, bantuan, serta dukungan yang sangat berarti. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat dan kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan arahan, masukan, serta dukungan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E., I.P.U., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Dr. Andi Prasetiawan, S.ST., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Taruga Runadi, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu dan pengetahuan.
6. Keluarga penulis, yakni mama, papa, dan kedua adik tercinta, adalah rumah pertama dan tempat pulang terbaik bagi penulis. Terima kasih atas cinta yang tidak pernah berkurang, doa yang tak pernah putus, serta kehadiran yang selalu menguatkan di setiap langkah dan perjuangan penulis. Di balik setiap lelah, kalian adalah alasan penulis tetap bertahan dan terus melangkah hingga skripsi ini dapat terselesaikan. Karya sederhana ini penulis persembahkan sebagai wujud kecil rasa cinta, bangga, dan terima kasih yang tak akan pernah cukup untuk membalas segala pengorbanan dan kasih sayang kalian
7. Terima kasih kepada diri sendiri yang telah bertahan, berjuang, dan tidak menyerah hingga skripsi ini dapat terselesaikan. Terima kasih karena terus percaya dan berusaha melewati setiap proses dan tantangan yang ada.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi perbaikan di masa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Semarang, 2026

Febrian Rizky Agung Pratama

ABSTRAKSI

Pratama, Febrian Rizky Agung. 2026. “*Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada KM Camara Nusantara 3 di Pelabuhan Bima*”. Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Pembimbing II: Taruga Runadi, M.Si.

KM Camara Nusantara 3 merupakan kapal khusus angkutan ternak yang berperan dalam mendukung distribusi hewan ternak dari wilayah Indonesia Timur ke wilayah Indonesia Barat. Dalam pelaksanaannya, ditemukan permasalahan kelebihan jumlah kleder (pendamping ternak) yang melebihi ketentuan maksimal 12 orang dengan rasio 1 kleder untuk 50 ekor ternak sebagaimana diatur dalam ketentuan operasional kapal ternak. Pada salah satu pelayaran (*voyage-5*), jumlah kleder tercatat mencapai 104 orang untuk 550 ekor sapi, sehingga menimbulkan potensi ketidaktertiban administrasi, kepadatan di atas kapal, serta risiko terhadap keselamatan pelayaran.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data dilaksanakan melalui observasi, wawancara terstruktur, dokumentasi, dan studi pustaka yang dilakukan di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Penentuan informan dilakukan secara *purposive* berdasarkan pihak yang memiliki keterkaitan langsung dengan operasional kapal ternak. Pengujian keabsahan data menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Data yang diperoleh kemudian dianalisis melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan guna menghasilkan temuan yang sistematis dan dapat dipertanggungjawabkan.

Hasil penelitian ini menunjukkan kelebihan jumlah kleder yang menyebabkan kepadatan aktivitas di dek ternak, ketidakefisienan operasional, keterbatasan fasilitas, serta potensi gangguan terhadap keselamatan pelayaran. Selain itu, dari sisi kesejahteraan hewan, jumlah kleder yang berlebihan tidak meningkatkan kualitas perawatan dan justru berpotensi menimbulkan stres pada ternak akibat meningkatnya aktivitas manusia di area kandang serta terganggunya kenyamanan di dek ternak. Kondisi ini juga berdampak pada kurang optimalnya koordinasi antarkleder dan pembagian tugas yang tidak merata, sehingga efektivitas perawatan ternak selama pelayaran menjadi menurun. Upaya yang dilakukan pemerintah meliputi pengendalian jumlah kleder melalui mekanisme penerbitan *shipping instruction*, penguatan pengawasan administrasi, serta peningkatan koordinasi antara instansi terkait dan operator kapal agar jumlah kleder sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Kata Kunci: Kleder, Kapal Ternak, Keselamatan Pelayaran

ABSTRACT

Pratama, Febrian Rizky Agung. 2026. *“Analysis of the Excessive Number of Kleder on KM Camara Nusantara 3 at Bima Port”*. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, 1st Supervisor: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., 2nd Supervisor: Taruga Runadi, M.Si.

KM Camara Nusantara 3 is a specialized livestock carrier that plays an important role in supporting the distribution of livestock from Eastern Indonesia to Western Indonesia. In its implementation, a problem was identified regarding the excessive number of kleder (livestock attendants), which exceeded the maximum provision of 12 persons with a ratio of 1 kleder per 50 animals as regulated in the operational standards of livestock vessels. In one voyage (voyage-5), the number of kleder reached 104 persons for 550 cattle, resulting in potential administrative disorder, overcrowding on board, and risks to navigation safety.

The research employed a descriptive qualitative method. Data collection techniques included observation, structured interviews, documentation, and literature study conducted at the Directorate of Traffic and Sea Transportation. Informants were selected purposively based on their direct involvement in livestock vessel operations. Data validity was tested using source triangulation and technique triangulation. The data obtained were analyzed through the stages of data reduction, data display, and conclusion drawing to produce systematic and accountable findings.

The main problem identified in this study is the excessive number of kleder, which leads to overcrowded activities on the livestock deck, operational inefficiency, limited facilities, and potential disruption to navigation safety. In terms of animal welfare, the excessive number of kleder does not improve the quality of care and may even cause stress to the livestock due to increased human activity in the pen area and reduced comfort on the livestock deck. This condition also affects the lack of optimal coordination among kleder and uneven task distribution, resulting in decreased effectiveness of livestock care during the voyage. Government efforts include controlling the number of kleder through the issuance of shipping instructions, strengthening administrative supervision, and improving coordination between related institutions and ship operators to ensure compliance with applicable regulations.

Keywords: Kleder, Livestock Vessel, Maritime Safety

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	Error! Bookmark not defined.
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	8
C. Rumusan Masalah	9
D. Tujuan Penelitian.....	9
E. Manfaat Penelitian.....	10
BAB II.....	12
KAJIAN PUSTAKA	12
A. Deskripsi Teori	12
B. Kerangka Penelitian	24
BAB III.....	Error! Bookmark not defined.
METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data.....	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.

F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
BAB IV	Error! Bookmark not defined.
HASIL PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V.....	26
SIMPULAN DAN SARAN	26
A. Kesimpulan	26
B. Keterbatasan Penelitian	27
C. Saran.....	28
DAFTAR PUSTAKA.....	30
LAMPIRAN	34
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Instrumen Wawancara..... **Error! Bookmark not defined.**4

Tabel 4. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Penelitian Sekarang **Error! Bookmark not defined.**9



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 <i>KM Camara Nusantara 3</i>	7
Gambar 2.1 Daftar Nama Kleder.....	14
Gambar 2.2 <i>Cargo Manifest</i>	15
Gambar 2.3 Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Khusus Ternak Tahun 2025.....	22
Gambar 2.4 Kerangka Penelitian.....	25
Gambar 4.1 Ditlala.....	Error! Bookmark not defined.2
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Ditlala.....	Error! Bookmark not defined.4
Gambar 4.3 Struktur Organisasi Subdit Angkutan Laut Dalam Negeri.....	Error! Bookmark not defined.5
Gambar 4.4 Alur Penerbitan SI Pengangkutan Hewan Ternak ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.5 Surat Keputusan Kepala Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan Provinsi Nusa Tenggara Barat	50
Gambar 4.6 Daftar Nama Kleder <i>KM Camara Nusantara 3 Voyage-5</i>	Error! Bookmark not defined.1
Gambar 4.7 Persiapan Penarikan Hewan ke Atas Kapal.....	Error! Bookmark not defined.5
Gambar 4.8 Kendaraan merapat ke <i>gangway</i>	Error! Bookmark not defined.5
Gambar 4.9 Hewan Ternak Berada di Kandang ..	Error! Bookmark not defined.6

Gambar 4.10 Poin N Pemeriksaan oleh Dokter Hewan Didampingi Petugas

Karantina **Error! Bookmark not defined.**8

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Script</i> Wawancara Narasumber 1	345
Lampiran 2 <i>Script</i> Wawancara Narasumber 2	367
Lampiran 3 <i>Script</i> Wawancara Narasumber 3	389
Lampiran 4 Dokumentasi Pada Saat Melakukan Penelitian	409
Lampiran 5 Dokumentasi Wawancara dengan Narasumber	81
Lampiran 6 Dokumentasi Wawancara dengan Narasumber	423
Lampiran 7 SOP Penaikan Ternak ke Kapal	434
Lampiran 8 Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal <i>Voyage-5</i>	436
Lampiran 9 Laporan Muatan Ternak	467
Lampiran 10 Surat Penetapan Muatan <i>Voyage-5</i>	478
Lampiran 11 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 459 Tahun 2022 tentang Standar Operasional Prosedur Penerbitan Shipping Instruction Kapal Khusus Ternak Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut Mengenai Jumlah Kleder di Atas Kapal..	50
Lampiran 12 Hasil Observasi Tidak Langsung (Berbasis Dokumen dan Dokumentasi)	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Salah satu permasalahan yang cukup serius dan nyata dalam operasional kapal ternak di Indonesia saat ini adalah kelebihan jumlah kleder di atas kapal. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kleder merupakan petugas yang bertanggung jawab mengawasi serta merawat hewan ternak selama pelayaran hingga tiba di tujuan. Masalah ini bukan sekadar hal administratif, melainkan menyangkut aspek teknis pelayaran, keselamatan, kesehatan hewan, kenyamanan awak kapal, serta kepatuhan terhadap regulasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Permasalahan ini umumnya terjadi pada masa puncak distribusi hewan ternak, seperti Idul Adha dan Idul Fitri. Salah satu kasus terjadi pada *KM Camara Nusantara 3 Voyage-5* rute Bima–Tanjung Priok, dimana jumlah kleder mencapai 104 orang, padahal dalam ketentuan resmi Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 459 Tahun 2022, jumlah maksimal kleder yang diizinkan adalah 12 orang dengan rasio 1 kleder untuk 50 ekor ternak. Hal ini menunjukkan adanya ketimpangan antara ketentuan regulasi dengan praktik di lapangan yang berdampak pada keselamatan pelayaran, kenyamanan awak kapal, efektivitas pengawasan ternak, dan kepatuhan terhadap aturan. Fenomena kelebihan jumlah kleder pada *KM Camara Nusantara 3* ini juga menjadi kasus pertama yang terjadi pada kapal tersebut, sehingga menunjukkan adanya kelemahan pengawasan.

Kelebihan jumlah kleder di atas kapal bukan sekadar masalah jumlah orang, melainkan membawa dampak berantai terhadap operasional kapal secara keseluruhan. Hal tersebut dikarenakan kleder tidak termasuk dalam struktur resmi awak kapal, sehingga ketika jumlahnya berlebihan timbul ketidakteraturan operasional dan gangguan terhadap aktivitas kru yang berwenang (Mardani Putra et al., 2023). Dalam kondisi normal, fasilitas kapal ternak hanya dirancang untuk menampung sejumlah kleder sesuai ketentuan. Namun ketika jumlah kleder melonjak drastis seperti kasus tersebut, maka ruang kapal menjadi sangat padat, area istirahat tidak mencukupi, fasilitas sanitasi terbatas, dan sirkulasi udara terganggu. Kondisi ini menimbulkan ketidaknyamanan baik bagi kleder maupun awak kapal lainnya. Selain itu, dalam situasi darurat atau gangguan teknis seperti kebakaran, kebocoran, atau gelombang tinggi, kelebihan jumlah kleder dapat memperlambat proses evakuasi dan meningkatkan risiko kecelakaan laut.

Selain itu, jumlah kleder yang berlebihan justru dapat mengurangi efektivitas perawatan hewan ternak selama pelayaran. Dalam kondisi ideal, jumlah kleder yang proporsional akan membuat pembagian tugas menjadi lebih jelas, setiap kleder mengawasi sejumlah ternak tertentu, dan koordinasi jauh lebih mudah dilakukan. Namun ketika jumlah kleder terlalu banyak, pembagian tanggung jawab menjadi tidak jelas, tumpang tindih, bahkan menimbulkan konflik kecil di lapangan. Hal ini berpotensi menghambat pengawasan, menyebabkan kesalahpahaman di lapangan, dan

menurunkan kualitas perawatan hewan ternak. Peningkatan kepadatan manusia dan aktivitas di area ternak dapat meningkatkan stres hewan, memperparah risiko luka, dan menurunkan kesejahteraan hewan selama transportasi (Nielsen et al., 2022). Akibatnya, risiko ternak mengalami stres, luka, gangguan higienitas, penurunan berat badan ternak, atau bahkan kematian menjadi lebih tinggi selama perjalanan laut (Phillips, 2022).

Permasalahan kelebihan kleder ini muncul dari beberapa faktor. Pertama, masih banyak peternak atau pemilik ternak yang beranggapan bahwa semakin banyak kleder yang ikut berlayar, maka semakin terjamin keselamatan dan kesehatan ternak mereka. Padahal, dalam kenyataannya justru sebaliknya, kelebihan kleder dapat menciptakan lingkungan pelayaran yang tidak kondusif. Kedua, lemahnya pengawasan dan ketidakjelasan otoritas dalam mengatur kleder memperburuk kepatuhan terhadap ketentuan operasional kapal di pelabuhan muat menyebabkan peternak dengan mudah mengirim lebih banyak kleder daripada yang diizinkan (Mardani Putra et al., 2023). Ketiga, masih terbatasnya sosialisasi mengenai regulasi dan peran kleder yang ideal menyebabkan banyak pelaku usaha ternak tidak memahami aturan yang berlaku. Keempat, sistem pengangkutan ternak laut di Indonesia sendiri masih dalam tahap pengembangan, sehingga belum ada mekanisme kontrol dan sanksi belum optimal.

Fenomena ini menunjukkan bahwa terjadi kesenjangan struktural antara regulasi yang telah dibuat pemerintah dengan implementasi di

lapangan. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan sebenarnya telah mengatur jumlah kleder dengan secara jelas dan terukur berdasarkan perhitungan kapasitas kapal, jumlah ternak, serta faktor keselamatan dan kesehatan hewan. Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 459 Tahun 2022 Tentang Standar Operasional Prosedur Penerbitan *Shipping Instruction* Kapal Khusus Ternak Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut, dijelaskan bahwa jumlah maksimal kleder di atas kapal adalah 12 orang. Ketentuan tersebut tidak dibuat secara sembarangan, melainkan melalui perhitungan rasio ideal satu kleder berbanding 50 ekor ternak, sehingga kapasitas kapal, fasilitas dan keamanan dapat terjaga. Selain itu, rasio ideal penjaga hewan merupakan faktor penting untuk menjaga stabilitas dan kesehatan ternak selama berada di atas kapal (Nielsen et al., 2022). Ketentuan ini juga ditetapkan oleh dinas yang membidangi fungsi peternakan dan kesehatan hewan di provinsi asal ternak.

Namun, dalam praktik di lapangan, kepatuhan terhadap regulasi ini masih rendah. Fenomena kelebihan jumlah kleder mencerminkan lemahnya sistem pengawasan serta belum optimalnya koordinasi antara pemerintah, otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan pelaku usaha hewan ternak. Hal ini menjadi permasalahan serius, karena jika tidak ditangani dengan baik dapat menimbulkan risiko keselamatan dan kerugian ekonomi, baik bagi pelaku usaha maupun negara. Setelah melihat kasus tersebut, penting

untuk memahami peran kleder secara mendasar dalam proses pengangkutan hewan ternak.

Kleder memiliki tugas utama untuk memastikan hewan ternak tetap sehat dan selamat selama proses pengangkutan laut. Tugas tersebut meliputi mengawasi, merawat, dan mengurus hewan ternak seperti sapi, kerbau, kuda, kambing, atau domba yang diangkut menggunakan kapal. Selain itu, kleder juga memastikan hewan tersebut mendapatkan pakan, minum, dan vitamin selama pelayaran, menjaga kesehatan dan keselamatan hewan, membersihkan kandang atau area ternak di kapal, serta melaporkan kondisi hewan ternak kepada nahkoda atau petugas pelayaran. Keberadaan kleder di atas kapal angkutan khusus ternak sangat penting untuk memastikan hewan tetap sehat dan bugar selama perjalanan laut karena kondisi pelayaran laut yang panjang dan penuh risiko dapat memengaruhi kesehatan serta keselamatan hewan.

Peran ini menjadi sangat penting mengingat pengangkutan hewan ternak melalui laut memiliki risiko tinggi. Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut berkewajiban melaksanakan pemindahan barang dan/atau orang dari satu lokasi ke lokasi tujuan dengan aman, sementara pengirim berkewajiban membayar biaya angkut. Moda transportasi laut banyak dipilih karena menawarkan beberapa keuntungan, antara lain biaya angkut yang lebih rendah dibandingkan moda lain serta kemampuan mengangkut

penumpang dan barang dalam jumlah besar hingga ratusan bahkan ribuan ton (Amin et al., 2020).

Dalam konteks yang lebih luas, angkutan ternak laut merupakan bagian penting dari sistem logistik nasional. Indonesia adalah negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas dan penyebaran produksi ternak yang tidak merata. Menurut Kementerian PPN/Bappenas (2017), sektor peternakan masih menghadapi kendala utama berupa rendahnya tingkat produksi unggas dan ternak (Karimuna et al., 2020). Sebagian besar populasi ternak, khususnya sapi, terkonsentrasi di wilayah Indonesia Timur seperti Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, dan Sulawesi Selatan. Sementara itu, wilayah Indonesia Barat seperti Jakarta, Jawa Barat, dan Banten merupakan daerah konsumsi daging terbesar. Untuk menyeimbangkan ketersediaan pasokan, pemerintah menggunakan jalur laut sebagai sarana utama pengangkutan hewan ternak dari daerah produsen ke daerah konsumen.

Salah satu pelaku usaha perusahaan pelayaran yang terlibat dalam distribusi hewan ternak adalah PT Subsea Lintas Globalindo. Perusahaan pelayaran nasional swasta ini berlokasi di Surabaya, Jawa Timur. Perusahaan ini mendukung konektivitas maritim melalui transportasi laut untuk mendistribusikan barang dan logistik ke berbagai wilayah di Indonesia. Salah satu komoditas logistik yang dijalankan adalah mendistribusikan hewan ternak seperti sapi, kerbau, kuda, kambing, dan domba. Dalam melaksanakan aktivitas tersebut, perusahaan ini

mengoperasikan kapal khusus angkutan ternak untuk mendukung program pemerintah dalam memperlancar distribusi hewan ternak dari wilayah Indonesia Timur ke wilayah Indonesia Barat. Salah satu armada kapal yang digunakan adalah *KM Camara Nusantara 3*, kapal khusus angkutan ternak dengan memperhatikan aspek kesehatan dan keselamatan hewan.



Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Gambar 1.1 *KM Camara Nusantara 3*

Dalam pelayaran kapal ternak inilah kleder menjadi komponen kunci keberhasilan distribusi dan memiliki peran strategis sebagai pihak yang langsung menangani hewan ternak selama perjalanan laut. Namun, ketika jumlah kleder tidak terkendali, maka kapal khusus angkutan ternak tidak dapat berfungsi secara optimal dan efisien. Keberadaan kleder memiliki peran penting dalam kelancaran pelayaran kapal khusus angkutan ternak. Namun, jumlah serta pengelolaannya harus sesuai dengan ketentuan agar pelayaran dapat berjalan dengan aman, nyaman, dan efisien. Jika jumlah kleder terlalu sedikit, beban kerja menjadi berlebihan sehingga berpotensi menurunkan kualitas perawatan terhadap hewan ternak. Sebaliknya, jika jumlah kleder terlalu banyak seperti yang pernah terjadi

pada kapal khusus angkutan ternak *KM Camara Nusantara 3*, kondisi kapal menjadi tidak nyaman, tidak efisien, dan bahkan dapat membahayakan keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, pengaturan jumlah kleder tidak dapat dipandang sekadar persoalan administratif, melainkan juga menyangkut aspek teknis dan keselamatan.

Permasalahan kelebihan jumlah kleder ini menjadi pintu masuk untuk memahami tantangan yang lebih besar dalam penyelenggaraan transportasi ternak laut nasional. Program kapal khusus angkutan ternak pada dasarnya dirancang untuk menekan biaya distribusi, mengurangi tingkat stres hewan selama pelayaran, dan menjamin ketersediaan daging nasional secara merata. Namun, apabila pengelolaan jumlah kleder tidak dilakukan secara tepat, manfaat program ini akan berkurang dan tujuan awalnya sulit tercapai. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam penelitian dengan judul **"Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada *KM Camara Nusantara 3* di Pelabuhan Bima."**

B. Fokus Penelitian

Menurut Sugiyono (dalam Permata Hati Hasibuah et al., 2023), fokus penelitian merupakan seperangkat isu atau permasalahan yang dirumuskan sebagai inti kajian dalam sebuah topik penelitian. Keberadaan fokus ini bertujuan agar penelitian berjalan secara terarah, sehingga proses pengumpulan serta analisis data dapat dilakukan sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai. Penelitian ini difokuskan pada jumlah kleder yang ideal di kapal khusus angkutan ternak *KM Camara Nusantara 3*.

C. Rumusan Masalah

Dalam sebuah penelitian, perumusan masalah memiliki peranan yang sangat penting. Rumusan masalah membantu peneliti dalam memperoleh jawaban yang tepat dan relevan dengan tujuan penelitian. Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka pokok permasalahan yang menjadi fokus dalam skripsi ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana proses pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3*?
2. Apa saja dampak adanya kleder pada pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3*?
3. Apa langkah yang ditempuh oleh pemerintah untuk menyelesaikan persoalan kleder pada pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3*?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan dasar atau alasan dilakukannya suatu penelitian. Tujuan tersebut dapat berupa upaya untuk mengidentifikasi atau menjelaskan suatu gagasan, menggambarkan maupun memprediksi suatu keadaan, serta menemukan solusi terhadap permasalahan tertentu sesuai dengan jenis penelitian yang dilakukan. Dalam penelitian ini, terdapat beberapa tujuan yang ingin dicapai, adapun tujuan penelitian dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3*.

2. Untuk mengetahui dampak adanya kleder pada pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3*.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan pemerintah dalam menyelesaikan masalah kleder pada pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3*.

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai "Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada *KM Camara Nusantara 3* di Pelabuhan Bima" ini diharapkan dapat memberikan manfaat bukan hanya bagi peneliti tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memperkaya kajian ilmiah mengenai proses pemuatan dan pengangkutan ternak, peran serta tanggung jawab kleder selama pelayaran, serta kontribusinya terhadap kelancaran operasional kapal angkutan khusus ternak sehingga dapat menjadi rujukan dalam pengembangan ilmu pelayaran dan penelitian sejenis, khususnya di lingkungan kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

2. Manfaat Praktis

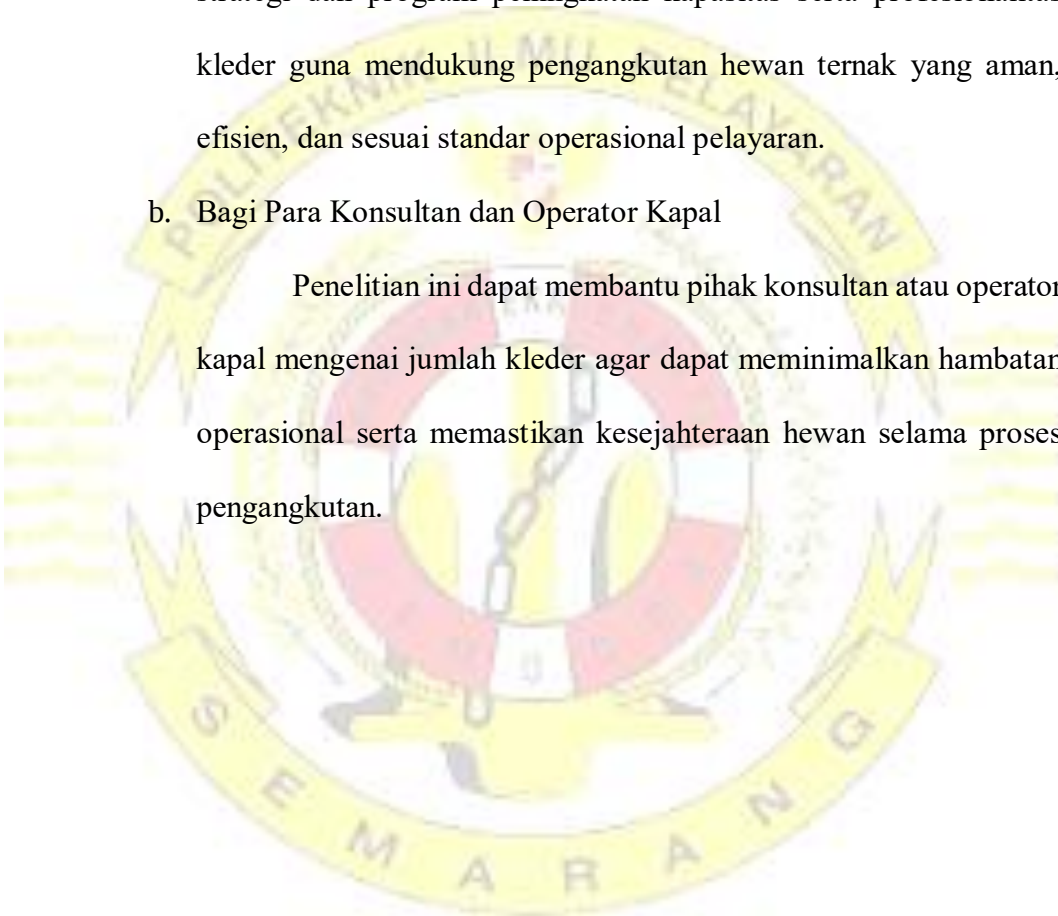
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tentang peran kleder yang mengawasi kondisi hewan ternak selama berada di atas kapal dari pelabuhan muat sampai ke pelabuhan bongkar, selain itu:

a. Bagi Pemerintah dan Pemangku Kepentingan Terkait

Penelitian ini dapat memberikan masukan dalam penyusunan dan evaluasi kebijakan terkait penempatan serta jumlah kleder pada kapal khusus angkutan ternak agar sesuai dengan ketentuan, sekaligus menjadi bahan pertimbangan dalam menyusun strategi dan program peningkatan kapasitas serta profesionalitas kleder guna mendukung pengangkutan hewan ternak yang aman, efisien, dan sesuai standar operasional pelayaran.

b. Bagi Para Konsultan dan Operator Kapal

Penelitian ini dapat membantu pihak konsultan atau operator kapal mengenai jumlah kleder agar dapat meminimalkan hambatan operasional serta memastikan kesejahteraan hewan selama proses pengangkutan.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), analisis merupakan suatu proses penyelidikan atau penguraian terhadap suatu peristiwa, gagasan, karangan, atau perbuatan dengan cara memisahkan dan menelaah bagian-bagiannya secara sistematis untuk mengetahui hubungan antarbagian, sebab-musabab terjadinya, serta makna atau hakikat keseluruhan dari hal yang dikaji tersebut. Menurut Komaruddin (dalam Septiani et al., 2020) analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu. Sedangkan menurut Jogyanto (dalam Hanik Mujiati, 2013) analisis dapat didefinisikan sebagai penguraian dari suatu sistem informasi yang utuh ke dalam bagian-bagian komponennya dengan maksud untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi permasalahan, kesempatan, hambatan yang terjadi dan kebutuhan yang diharapkan sehingga dapat diusulkan perbaikan.

Dari pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa analisis merupakan kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen dengan maksud untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi

permasalahan, kesempatan, hambatan yang terjadi dan kebutuhan yang diharapkan sehingga dapat diusulkan perbaikan (Al Rasyid et al., 2022).

2. Kleder

Menurut Fuah (2019) dalam *Laporan Akhir Kajian Kompetensi Kleder dalam Peningkatan Aspek Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Kapal Khusus Ternak (2021)*, kleder adalah tenaga pendamping ternak yang bertanggung jawab dalam merawat, memantau, dan menjaga kondisi ternak mulai dari proses karantina, pemuatan, hingga selama pengangkutan menggunakan kapal ternak. Dalam pelaksanaannya, kleder memiliki beberapa tugas utama seperti membantu proses bongkar muat ternak, menghitung serta menyediakan kebutuhan pakan dan air, memantau kesehatan dan kondisi ternak, menjaga kebersihan kandang, serta mencatat dan melaporkan kondisi ternak selama proses karantina dan pelayaran. Peran ini dianggap penting karena kleder terlibat langsung dalam berbagai aktivitas manajemen ternak di atas kapal, mulai dari pemberian pakan dan air, pemantauan kesehatan, hingga memastikan kondisi ternak tetap stabil selama pelayaran (Fuah et al., 2020). Meskipun fungsi kerjanya krusial dan bersinggungan langsung dengan keselamatan muatan, kleder tidak tercantum dalam buku sijil kapal karena secara hukum tidak dikategorikan sebagai pelaut atau awak kapal. Hal ini juga terlihat dalam praktik di *KM Camara Nusantara 3*, kleder tidak masuk dalam daftar *crew* kapal, melainkan tercatat dalam *manifest* yang mencantumkan CV

pengirim ternak sebagai pihak yang membawa pendamping muatan. Padahal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 angka 40, awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Gambar 2.1 menunjukkan contoh daftar nama kleder.

PT. BANDAR BAHARI PERMAI
CARANG BIMA
Jln. RII, Martadinata No. 53. Telp/Fax : (0374) 42693. HP. 081353444269
KOTA BIMA

DAFTAR NAMA PENUMPANG/ KLEDEK
NAMA KAPAL : KM. CAMARA NUSANTARA 3
U K U R A N : GT. 1.582
BENDERA : INDONESIA
TUJUAN : BANJARMASIN
BERANGKAT TGL : 16 FEBRUARI 2025

NO.	NAMA	UMUR	ALAMAT
1	ANSYARIL	27	BIMA
2	FERI MULIADIN	38	BIMA
3	FADU	27	BIMA
4	EFA SOFIANTI	31	BIMA
5	ADHAR	32	BIMA
6	ADRIYANTO	34	BIMA
7	RIDWAN	35	BIMA
8	BAHARUDIN	33	BIMA
9	RITA KURNIAWATI	30	BIMA
10			

PT. BANDAR BAHARI PERMAI
BIMA 16 FEBRUARI 2025
NASHODAT
BAKRI
MENGETAHUI :
SAHABANDAR BIMA
NIP. 20530722303412/ 001

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Gambar 2.1 Contoh Daftar Nama Kleder pada *KM Camara Nusantara 3*

Secara administratif, kleder berstatus sebagai penumpang, namun pada praktiknya tidak bertindak layaknya penumpang biasa, melainkan menjalankan pekerjaan yang sejatinya serupa dengan awak kapal karena bertanggung jawab memastikan keamanan dan keselamatan muatan hidup yang dibawa, melakukan pemantauan harian ternak, menyediakan sumber daya, serta melaporkan kondisi kesejahteraan hewan (Willis et al., 2021). Posisi kerja ini membuat kleder menghadapi risiko bahaya

dan kecelakaan yang sama besar dengan awak kapal ketika melaksanakan tugas di atas kapal (Mardani Putra et al., 2023).

Keberadaan kleder tetap wajib dimasukkan ke dalam *manifest* penumpang meskipun tidak termasuk dalam *crew list* yang menegaskan adanya pengakuan administratif terhadap keberadaan kleder di atas kapal (Mardani Putra et al., 2023). Ketentuan ini merujuk pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 124 ayat (1) yang mewajibkan setiap kapal memiliki daftar penumpang dan daftar awak kapal yang benar sebelum keberangkatan. Kewajiban ini ditegaskan kembali dalam PM No. 152 Tahun 2016 Pasal 99 ayat (1) yang menyatakan bahwa *manifest* harus memuat nama setiap orang yang berada di atas kapal dan menjadi syarat wajib sebelum syahbandar menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Praktik ini juga tercermin pada *KM Camara Nusantara 3*, dalam *manifest* memuat informasi lengkap tentang pengirim, penerima, dan muatan sapi, termasuk keberadaan pendamping ternak yang dibawa oleh pihak pengirim. Gambar 2.2 menunjukkan contoh *cargo manifest* pada *KM Camara Nusantara 3*.



**PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL
PT. BANDAR BAHARI PERMAI
CABANG BIMA**

Kantor Cabang: Jln. M. Yamin No. 52, Teluk, 02542 42001, Kota Bima 81118
Kantor Pusat: Jln. Koberan Timur No. 222, Teluk, 02111 307000 - 307006, 307004, 02111 307007, TANJUNGPINANG 02102

CARGO MANIFEST

Vessel : KM. CAMARA NUSANTARA 3
Flag / Nationality : INDONESIA
GT / DWT : 1.392
Nakhoda : BAKRI
Of Loading : BIMA - NTB
Port Of Discharge : BANJANMASIN

BL/NO	PENGIRIM	PENERIMA	ALAMAT	JENIS BARANG	BERAT BARANG
002/BBP-BM/II/2025	CV. MUTMAINAH JAYA Bima - NTB	CV. BIMA USAHA Barito Kuala	Barito Kuala	Ternak Sapi	140 Ekor
JUMLAH TOTAL					140 Ekor

Bima, 16 FEBRUARI 2025
PT. BANDAR BAHARI PERMAI
CAB. BIMA
ROSADI AL-GAFARI

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Gambar 2.2 *Cargo Manifest*

Meskipun secara administratif dilekatkan status penumpang, fungsi operasional kleder sama strategisnya dengan awak kapal karena kleder pihak yang bertanggung jawab sepenuhnya untuk memastikan kondisi ternak tetap aman dan layak selama pelayaran sampai ke tangan konsumen/pembeli (Mardani Putra et al., 2023). Dengan demikian, meskipun tidak masuk dalam *crew list*, kleder harus dicatat sebagai penumpang pendamping muatan demi memenuhi aspek keselamatan dan legalitas pelayaran.

3. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat (36), kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang posisinya tidak berpindah-pindah. Sedangkan menurut Harjono (dalam Hentri Widodo et al., 2024), kapal merupakan segala jenis kendaraan yang beroperasi di perairan, termasuk kapal tanpa berat benaman maupun pesawat laut yang berfungsi atau berpotensi digunakan sebagai alat transportasi di air. Untuk melakukan pelayaran, kapal harus diawaki oleh kru yang memiliki sertifikat sesuai klasifikasi dan kompetensi jabatannya di atas kapal. Jabatan tertinggi di kapal adalah nakhoda yang memegang tanggung jawab penuh terhadap kelancaran pelayaran. Jika terjadi situasi tak terduga, nakhoda berperan

sebagai pengambil keputusan utama dalam menentukan tindakan yang diperlukan (Rahmadarta et al., 2025).

Dilihat dari tujuannya, kapal berfungsi menghubungkan wilayah-wilayah yang terpisah oleh perairan. Keberadaannya sangat penting bagi masyarakat di pulau-pulau kecil yang tidak memiliki akses transportasi lain selain kapal. Di Indonesia, dengan luas perairan yang lebih besar daripada daratan, kapal menjadi moda transportasi utama bagi wilayah yang sulit dijangkau. Kapal digunakan masyarakat untuk berpindah tempat, menjual hasil alam, atau membeli kebutuhan yang tidak tersedia di daerahnya. Dengan demikian, kapal berperan penting dalam menunjang kelancaran ekonomi masyarakat melalui kegiatan pengangkutan laut. Pemanfaatan kapal secara berkelanjutan juga mendukung perkembangan ekonomi daerah dan menjadi indikator kemajuan wilayah karena program tol laut bertujuan untuk meningkatkan jangkauan dan distribusi logistik ke wilayah-wilayah yang tergolong daerah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan (3TP) (Kurniawan et al., 2022).

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 7, terdapat beberapa jenis angkutan laut antara lain:

a. Angkutan Laut Dalam Negeri

Angkutan laut dalam negeri merupakan kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional menggunakan kapal berbendera Indonesia dengan awak kapal warga

negara Indonesia. Pengangkutan penumpang atau barang antarpelabuhan di wilayah Indonesia tidak diperbolehkan menggunakan kapal asing, melainkan harus menggunakan kapal nasional. Pelaksanaan kegiatan ini disusun secara terpadu antara moda transportasi laut dan moda lainnya dalam sistem transportasi nasional. Dalam operasionalnya, angkutan laut dalam negeri dapat menggunakan trayek tetap (*liner*) atau trayek tidak tetap (*tramper*) sesuai kebutuhan pelayaran.

b. Angkutan Laut Luar Negeri

Angkutan laut luar negeri adalah kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional maupun asing dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau sebaliknya. Kegiatan ini dapat menggunakan kapal berbendera Indonesia maupun berbendera asing dengan sistem trayek *liner* atau *tramper*. Perusahaan pelayaran asing hanya dapat beroperasi di pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan internasional dan wajib menunjuk agen umum dari perusahaan nasional serta dapat memiliki perwakilan di Indonesia.

c. Angkutan Laut Khusus

Angkutan laut khusus merupakan kegiatan pelayaran yang dilakukan oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kepentingan operasionalnya sendiri. Kegiatan ini menggunakan kapal berbendera Indonesia dengan awak kapal warga negara Indonesia.

Angkutan laut khusus tidak diperbolehkan mengangkut muatan pihak lain, kecuali dalam keadaan tertentu dengan izin pemerintah, misalnya ketika belum tersedia kapal atau perusahaan pelayaran yang mampu melayani kebutuhan pengguna jasa.

4. Kapal Ternak

Kapal khusus angkutan ternak merupakan sarana transportasi laut yang disediakan pemerintah sebagai bentuk implementasi program tol laut dengan tujuan meningkatkan distribusi hewan ternak di seluruh wilayah Indonesia karena dapat mengakomodasi jumlah hewan yang lebih banyak dibanding dengan moda transportasi lainnya seperti truk atau kereta api (Hidayati et al., 2023). Angkutan khusus ternak mencakup serangkaian proses penanganan dan pembatasan gerak yang dapat menimbulkan gangguan fisik maupun fisiologis pada ternak seperti dehidrasi (*thirst*), paparan suhu ekstrem (*exposure to extreme temperatures*), dan gangguan kesehatan (Hing et al., 2021).

Dalam praktiknya, pengiriman ternak dari sentra produksi ke sentra konsumsi biasanya melibatkan angkutan darat dan laut seperti kapal barang, kapal ro-ro, dan kapal feri. Pada transportasi darat, faktor-faktor seperti desain kendaraan, kepadatan muatan, ventilasi, standar perawatan, dan pemberian pakan sangat memengaruhi kenyamanan serta kesehatan ternak. Ketidaksesuaian metode pengangkutan dapat menurunkan kuantitas dan kualitas ternak, sehingga aspek kesehatan hewan selama perjalanan perlu mendapat perhatian khusus. Aspek

kesehatan hewan berkaitan dengan kesejahteraan hewan yakni upaya menjaga kondisi hewan agar tetap sehat selama proses pemeliharaan maupun transportasi. Kesejahteraan hewan mencakup lima prinsip utama yaitu bebas dari rasa lapar dan haus, bebas dari rasa panas dan ketidaknyamanan, bebas dari luka, bebas dari rasa takut dan penderitaan, serta mampu mengekspresikan perilaku normal dan alami (Thaha et al., 2021).

Selama proses transportasi, berbagai faktor dapat memicu stres pada ternak yang berpengaruh terhadap penurunan bobot badan. Stres terjadi ketika hewan tidak mampu beradaptasi sehingga dapat menyebabkan gangguan kesehatan bahkan kematian. Stres pada hewan seperti penanganan yang kasar saat bongkar muat, kebisingan dan getaran kendaraan, lingkungan baru, kepadatan muatan, ventilasi yang tidak memadai, kondisi suhu dan kelembapan ekstrem, dan pemberian pakan yang tidak sesuai. Temuan Buckham-Sporer et al. (2023) memperkuat hal ini dengan menyatakan bahwa transportasi ternak umumnya melibatkan kombinasi stresor fisik dan psikologis yang dapat menurunkan kesejahteraan hewan, terutama ketika faktor-faktor tersebut muncul secara bersamaan.

Selain itu, salah satu penyebab utama stres selama perjalanan siang hari adalah paparan panas matahari berlebih yang menimbulkan *heat stress*. Kondisi ini memicu gangguan fisiologis seperti penurunan bobot badan, peningkatan suhu tubuh dan frekuensi pernapasan. Seperti dalam

penelitian sapi perah menunjukkan bahwa suhu rektal dan laju pernapasan meningkat secara signifikan saat cekaman panas (Utami & Widiarso, 2022). Stres selama transportasi berdampak langsung terhadap penyusunan bobot badan ternak. Metode penanganan dan pengangkutan yang buruk akan memperbesar tingkat penyusutan. Ternak dengan kondisi fisik baik cenderung mengalami penurunan bobot yang lebih kecil dibandingkan ternak yang lemah.

5. *KM Camara Nusantara 3*

Pemerintah Indonesia mulai mengoperasikan kapal khusus pengangkut ternak sebagai bagian dari program tol laut pada tahun 2015 melalui pengoperasian *KM Camara Nusantara*. Kehadiran kapal ternak seperti *KM Camara Nusantara* tidak hanya bertujuan menjaga ketersediaan pasokan ternak hidup, tetapi juga menerapkan prinsip kesejahteraan hewan, mendorong perubahan struktur pasar, meningkatkan keuntungan peternak, serta menurunkan harga daging bagi konsumen (Hidayati et al., 2023). *KM Camara Nusantara 3* merupakan salah satu kapal yang dioperasikan oleh PT Subsea Lintas Globalindo dalam pelaksanaan pelayanan publik khusus angkutan ternak tahun 2025 di Pelabuhan Bima. Kapal khusus angkutan ternak ini melayani rute trayek-3, antara lain:

- a. Trayek 771 merupakan perjalanan kapal dari Bima menuju Tanjung Priok dan kembali ke Bima.

- b. Trayek 429 merupakan perjalanan kapal dari Bima menuju Banjarmasin dan kembali ke Bima.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat (6), trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jumlah jarak yang ditempuh oleh *KM Camara Nusantara 3* ini adalah sejauh 2400 *Nautical Mil* dengan 22 jumlah pelayaran dalam 1 *round voyage*. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 2.3 yang menunjukkan rute trayek-3 pada *KM Camara Nusantara 3*.

PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK UNTUK ANGKUTAN KHUSUS TERNAK TAHUN 2025						
NO	PANGKALAN	KODE TRAYEK	JARINGAN TRAYEK	JUMLAH JARAK (NAUTICAL MIL)	NAMA KAPAL	OPERATOR
1	Kupang	RT - 1	Kupang -99- Wini -1103- Tanjung Priok -119- Panjang -1206- Kupang	2527	Camara Nusantara 1	PT PELNI (Persero)
2	Kupang	RT - 2	Kupang -99- Wini -827- Samarinda -814- Kupang	1740	Camara Nusantara 2	PT WIRAYUDHA MARITIM
3	Bima	RT - 3	Bima -771- Tanjung Priok -771- Bima -429- Banjarmasin -429-Bima	2400	Camara Nusantara 3	PT SUBSEA LINTAS GLOBALINDO
4	Kupang	RT - 4	Kupang -99- Wini -827- Samarinda -814- Kupang	1740	Camara Nusantara 4	PT SUBSEA LINTAS GLOBALINDO
5	Kupang	RT - 5	Kupang -99- Wini -782- Banjarmasin -720- Kupang	1601	Camara Nusantara 6	PT WIRAYUDHA MARITIM
6	Kwandang	RT - 6	Kwandang -409- Tarakan -370- Balikpapan -782- Kupang -720- Banjarmasin -749- Kwandang	3030	Camara Nusantara 5	PT ASDP INDONESIA FERRY (Persero)

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Gambar 2.3 Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Khusus Ternak Tahun 2025

Kapal khusus angkutan ternak ini telah memenuhi standar *Australian Maritime Safety Authority (AMSA) Five Freedom* terkait dengan kesejahteraan hewan. Standar tersebut mencakup persyaratan

seperti sistem ventilasi dan suplai udara agar ternak tidak mengalami kepanasan atau stres. Di atas kapal ini juga terdapat dokter hewan yang bertugas memastikan kesehatan hewan baik selama perjalanannya. Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 95 Tahun 2012 Pasal 1 ayat (7), dokter hewan adalah orang yang memiliki profesi di bidang kedokteran hewan, sertifikat kompetensi, dan kewenangan medik veteriner dalam melaksanakan penyelenggaraan kesehatan hewan. Dengan demikian, angkutan ternak melalui kapal tersebut sangat memperhatikan kesejahteraan hewan yang diangkut. Kehadiran dokter hewan selama transportasi bertujuan menciptakan kondisi nyaman bagi ternak selama berada di kapal.

KM Camara Nusantara 3 juga dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas khusus sebagai berikut:

a. Ruang karantina

Ruang karantina sebagai tempat pemeriksaan kesehatan hewan oleh petugas karantina.

b. Dek ternak

Dek menurut KBBI yaitu geladak, sedangkan dek ternak yaitu geladak yang digunakan khusus untuk menampung hewan ternak di kapal.

c. Tangga untuk ternak

Tangga ini disediakan agar hewan dapat naik ke bagian atas dengan lebih mudah.

d. Sistem sirkulasi udara

Ventilator terpasang di setiap ruang ternak (dek a, b, c, d) untuk menetralsir gas amonia yang timbul dari kotoran hewan.

e. Sistem pembuangan kotoran hewan

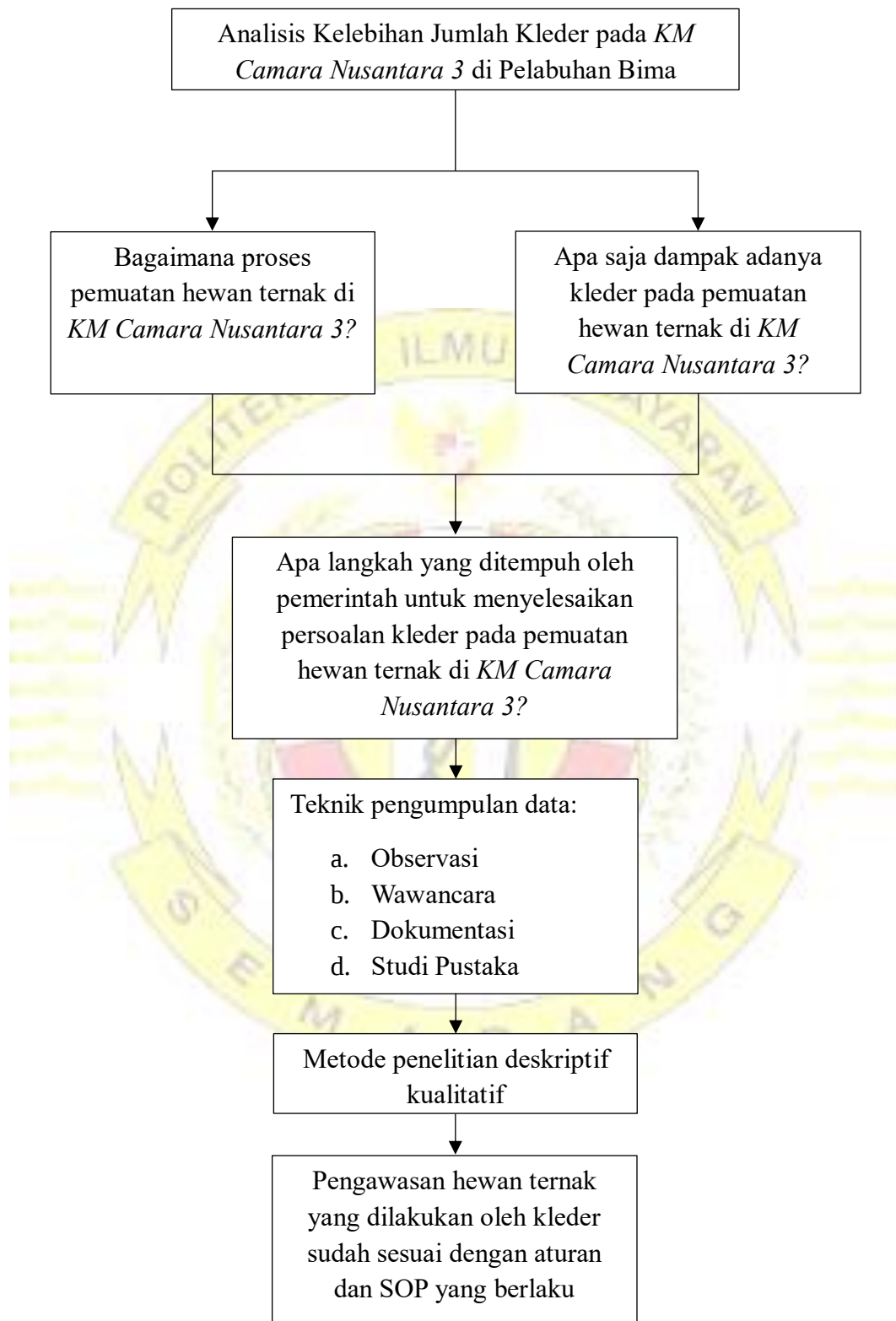
Kotoran dikumpulkan di ujung kandang dan dilokalisir ke tempat pembuangan khusus.

f. Sistem air minum otomatis

Setiap kandang dilengkapi dengan sistem air minum otomatis yang mengalir sendiri begitu persediaan air sebelumnya habis, memastikan kebutuhan minum ternak selama pelayaran terpenuhi.

B. Kerangka Penelitian

Menurut Sugiyono (dalam Zahra Syahputri et al. 2023), kerangka berpikir adalah model konseptual yang menggambarkan hubungan antara teori dan berbagai aspek yang telah diidentifikasi. Kerangka ini menjadi landasan pemikiran penelitian yang disusun dari hasil observasi, fakta, serta kajian pustaka. Dengan demikian, kerangka berpikir berisi teori, dalil, dan konsep yang menjadi dasar utama dalam proses penelitian.



Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dari penelitian "Analisis Kelebihan Jumlah Kleder pada *KM Camara Nusantara 3* di Pelabuhan Bima", maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses pemuatan hewan ternak di *KM Camara Nusantara 3* dilaksanakan melalui tahapan administratif dan teknis yang melibatkan berbagai pihak, mulai dari penetapan muatan, pemeriksaan kesehatan hewan, hingga proses penaikan ternak ke atas kapal melalui gangway menuju dek ternak. Secara prosedural, proses ini telah berjalan sesuai dengan standar operasional yang berlaku, namun dalam praktiknya masih ditemukan ketidaksesuaian pada tahap pengendalian jumlah kleder yang ikut dalam pelayaran.
2. Dampak keberadaan kleder dalam jumlah berlebihan pada pemuatan dan pengangkutan ternak di *KM Camara Nusantara 3* menimbulkan berbagai konsekuensi operasional, antara lain meningkatnya kepadatan di dek ternak, terganggunya mobilitas dan aktivitas kerja, serta ketidakefisienan dalam pembagian tugas antar kleder. Selain itu, kelebihan kleder tidak meningkatkan kualitas perawatan ternak, tetapi justru berpotensi menimbulkan stres pada hewan akibat tingginya

aktivitas manusia di area kandang. Kondisi ini juga memperbesar risiko terhadap keselamatan pelayaran, terutama dalam situasi darurat.

3. Langkah yang ditempuh pemerintah dalam mengatasi permasalahan kleder dilakukan melalui pengetatan pengendalian jumlah kleder dengan mekanisme penerbitan Shipping Instruction, penguatan pengawasan administrasi sebelum keberangkatan, serta peningkatan koordinasi antara dinas peternakan, operator kapal, dan otoritas pelabuhan. Kebijakan ini bertujuan memastikan jumlah kleder sesuai dengan ketentuan rasio yang telah ditetapkan, sehingga operasional kapal menjadi lebih tertib, aman, dan efisien.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang perlu diperhatikan dalam menafsirkan hasil penelitian, antara lain sebagai berikut:

1. Peneliti hanya difokuskan pada satu kapal, yaitu *KM Camara Nusantara 3* di Pelabuhan Bima, sehingga hasil yang diperoleh belum dapat digeneralisasikan untuk seluruh kapal khusus angkutan ternak di Indonesia.
2. Data yang dianalisis sebagian besar bersumber dari observasi, wawancara, serta dokumen pelayaran pada periode tertentu, sehingga belum menggambarkan variasi kondisi operasional pada waktu dan rute pelayaran yang berbeda.
3. Pembahasan mengenai jumlah kleder lebih diarahkan pada aspek administratif dan operasional, sementara aspek teknis lain seperti desain

kapal ternak, kondisi cuaca ekstrem, dan faktor ekonomi belum dikaji secara mendalam.

4. Keterbatasan akses terhadap beberapa dokumen internal operasional kapal menyebabkan analisis dilakukan berdasarkan data yang tersedia pada saat penelitian berlangsung.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dengan mempertimbangkan keterbatasan yang ada, peneliti memberikan saran secara konstruktif kepada pihak-pihak terkait sebagai berikut:

1. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) hendaknya terus memperkuat koordinasi lintas unit dalam proses pengawasan administrasi pelayanan kapal khusus angkutan ternak, khususnya dalam pencantuman jumlah kleder pada dokumen pelayaran. Selain itu, pengembangan pedoman teknis atau penyempurnaan prosedur operasional yang berkaitan dengan pengaturan jumlah kleder dapat menjadi langkah strategis untuk meningkatkan konsistensi pelaksanaan di lapangan.
2. Operator kapal hendaknya melakukan perencanaan jumlah kleder secara lebih terstruktur dengan mempertimbangkan jumlah ternak, durasi pelayaran, serta kapasitas fasilitas kapal. Peningkatan pencatatan administratif serta komunikasi yang lebih intensif dengan instansi terkait sebelum keberangkatan kapal juga diharapkan dapat mendukung kelancaran operasional dan menjaga aspek keselamatan pelayaran.

3. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan melakukan observasi langsung di atas kapal untuk memperoleh data yang lebih mendalam serta mengkaji dampak jumlah kleder terhadap keselamatan pelayaran dan kesejahteraan hewan ternak.



DAFTAR PUSTAKA

- Al Rasyid, I., Winarso, D., Asrianto, R., Informasi, S., Universitas, D., & Riau, M. (2022). *Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Terhadap Penerapan Learning Management System (Lms) Ujian Online Menggunakan Metode E-Servqual (Studi Kasus : SMA Muhammadiyah Bangkinang)*.
- Amin, M., Muhammadiyah Bima, S., Stih, J., & Bima, M. (2020). Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia The Role of Sea Transportation as a Transportation Facility for Indonesian Communities. *Jurnal Fundamental*, 9(2). <https://doi.org/10.34304>
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif. *Jurnal IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Buckham-Sporer, K., Earley, B., & Marti, S. (2023). Current Knowledge on the Transportation by Road of Cattle, including Unweaned Calves. *Animals*, 13(21), 3393. <https://doi.org/10.3390/ani13213393>
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *HUMANIKA*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Fuah, A. M., Zulhijariyanto, Cyrilla, L., Triyonggo, Y., & Assegaf, Z. (2020). Strategy for Kleder Competency Improvement in The Camara Nusantara Cattle Ship. *Jurnal Ilmu Produksi Dan Teknologi Hasil Peternakan*, 8(3), 131–136. <https://doi.org/10.29244/jipthp.8.3.131-136>
- Hentri Widodo, B. L., Tri Wahyuni, E., & Satrio, R. (2024). Penerapan MSMP (Mooring System Management Plan) untuk Keselamatan Kapal Saat Sandar di Jetty. *Jurnal Maritim Polimarin*, 10(1), 6–12. <https://doi.org/10.52492/jmp.v10i1.109>
- Hidayati, L. F., Nahrowi, & Abdullah, L. (2023). Efektivitas Kapal KM Camara Nusantara dalam Pelayanan Angkutan Ternak. *Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia*, 28(3), 370–376. <https://doi.org/10.18343/jipi.28.3.370>
- Hing, S., Foster, S., & Evans, D. (2021). Animal Welfare Risks in Live Cattle Export from Australia to China by Sea. *Animals*, 11(10), 2862. <https://doi.org/10.3390/ani11102862>

- Karimuna, S. R., Bananiek, S., Syafiuddin, S., & Jumiati, W. Al. (2020). Potensi Pengembangan Komoditas Peternakan di Sulawesi Tenggara. *Jurnal Ilmu Dan Teknologi Peternakan Tropis*, 7(2), 110. <https://doi.org/10.33772/jitro.v7i2.12215>
- Khadafi, M., Fitrah Nasution, A., Angkat, N. A., & Pitriyani, S. (2025). Peran Metodologi Penelitian Dalam Menentukan Kualitas Hasil Penelitian Ilmiah *The Role Of Research Methodology In Determining The Quality Of Scientific Research Results. Jurnal Intelek Insan Cendikia*. <https://jicnusantara.com/index.php/jiic>
- Kurniawan, R., Perencanaan, B., Jenderal, S., & Perhubungan, K. (2022). *Analisis Dampak Ekonomi Dari Implementasi Kebijakan Tol Laut Di Wilayah Timur Indonesia: Sebuah Tinjauan Literatur* (Vol. 11). <https://doi.org/https://doi.org/10.55129/https://doi.org/10.55129.v12i4.2927>
- Laporan Akhir Kajian Kompetensi Kleder Dalam Peningkatan Aspek Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Kapal Khusus Ternak*. (2021).
- Maesaroh I, Arta Miladia U, Fithriyani M, & Nulhakim L. (2025). Teknik Pengumpulan Data Dalam Penelitian. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Dasar*.
- Malahati, F., B, A. U., Jannati, P., Qathrunnada, Q., & Shaleh, S. (2023). Kualitatif: Memahami Karakteristik Penelitian Sebagai Metodologi. *Jurnal Pendidikan Dasar*, 11(2), 341–348. <https://doi.org/10.46368/jpd.v11i2.902>
- Mardani Putra, A., Ludro Tamtomo, A., Mochammad Mansur, H., & Sulistianto, J. (2023). Competence of Kleders in Improving the Safety and Security Aspects of Vessel Special Livestock Sailing. *Zona Laut Jurnal Inovasi Sains Dan Teknologi Kelautan*, 145–151. <https://doi.org/10.62012/zl.v4i2.26925>
- Nielsen, S. S., Alvarez, J., Bicout, D. J., Calistri, P., Canali, E., Drewe, J. A., Garin-Bastuji, B., Gonzales Rojas, J. L., Gortázar Schmidt, C., Michel, V., Miranda Chueca, M. Á., Padalino, B., Pasquali, P., Roberts, H. C., Spooler, H., Stahl, K., Velarde, A., Viltrop, A., Winckler, C., ... Herskin, M. (2022). Welfare of cattle during transport. *EFSA Journal*, 20(9). <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2022.7442>
- Permata Hati Hasibuah, M., Jailani, Ms., Permata Hati Hasibuan, M., & Sulthan Thaha Saifuddin Jambi, U. (2023). *Perumusan Masalah Ilmiah Variabel dan Fokus Dalam Penelitian Pendidikan Anak Usia Dini*. <http://ejournal.yayasanpendidikandzurriyatulquran.id/index.php/dzurriyat>

- Phillips, C. J. C. (2022). Zoonotic Disease Risks of Live Export of Cattle and Sheep, with a Focus on Australian Shipments to Asia and the Middle East. *Animals*, 12(23), 3425. <https://doi.org/10.3390/ani12233425>
- Qomaruddin, Q., & Sa'diyah, H. (2024). Kajian Teoritis tentang Teknik Analisis Data dalam Penelitian Kualitatif: Perspektif Spradley, Miles dan Huberman. *Journal of Management, Accounting, and Administration*, 1(2), 77–84. <https://doi.org/10.52620/jomaa.v1i2.93>
- Rahmadarta, P., Novianto, A., Tinggi, S., Transportasi, M., & Jakarta, M. (2025). Peran Dan Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Dalam Kegiatan Pelayaran Untuk Menjamin Terciptanya Keselamatan Transportasi Laut. In *Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi* (Vol. 5, Number 2).
- Ramadona Wijaya, F., Lubis, F. A. R., Sihab Siregar, M. N., & Fauziah Batubara, A. A. (2025). Sumber Data, Subjek Penelitian, dan Isu Terkait. *Jurnal Edukatif*. <https://ejournal.edutechjaya.com/index.php/edukatif>
- Sari, R. K. (2021). Penelitian Kepustakaan Dalam Penelitian Pengembangan Pendidikan Bahasa Indonesia. *Jurnal Borneo Humaniora*, 4(2), 60–69. https://doi.org/10.35334/borneo_humaniora.v4i2.2249
- Siti Romdona, Silvia Senja Junista, & Ahmad Gunawan. (2025). Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Wawancara Dan Kuesioner. *Jisosepol: Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi Dan Politik*, 3(1), 39–47. <https://doi.org/10.61787/taceee75>
- Sofatur Rizky, M., Aguspriyani, Y., & Studi Perbankan Syariah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam, P. (2023). Teknik Pengambilan Sampel Purposive Dalam Mengatasi Kepercayaan Masyarakat Pada Bank Syariah Indonesia. *Neraca Manajemen, Ekonomi*, 3. <https://doi.org/10.8734/mnmae.v1i2.359>
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*.
- Thaha, A. H., Halim, I. N., Mappanganro, R., Syam, J., Hidayat, M. N., & Suarda, A. (2021). Evaluasi Penerapan Kesejahteraan Hewan pada Tempat Pemotongan Unggas di Kabupaten Takalar, Provinsi Sulawesi Selatan. *Jurnal Ilmu Dan Industri Peternakan*, 7(1), 81. <https://doi.org/10.24252/jiip.v7i1.20335>
- Utami, K. B., & Widiarso, B. P. (2022). Assessment of heat stress in dairy cows related to physiological responses. *Jurnal Ilmu-Ilmu Peternakan*, 32(2), 283–293. <https://doi.org/10.21776/ub.jiip.2022.032.02.14>

- Waruwu M. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Metode Penelitian Kualitatif, Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method). *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7.
- Willis, R. S., Dunston-Clarke, E. J., Keating, L. R., Fleming, P. A., & Collins, T. (2021). Australian Livestock Export Industry Workers' Attitudes toward Animal Welfare. *Animals*, 11(5), 1411. <https://doi.org/10.3390/ani11051411>
- Yani, R. L., Loliyana, R., Enzovani, S., & Qodri, L. (2025). Mediation of Work Commitment on The Influence of Organizational Culture ad Leadership on Employee Performance at PT. Jaya Abadi Pustaka. *GEMA : Jurnal Gentiaras Manajemen Dan Akuntansi*, 16. <https://doi.org/10.47768/gema.v16i1.202407>
- Zahra Syahputri, A., Della Fallenia, F., Syafitri, R., Lubis, R. N., Wulan, S., & Lubis, D. (2023). *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan dan Pengajaran*. <https://jurnal.diklinko.id/index.php/tarbiyah>/<https://jurnal.diklinko.id/index.php/tarbiyah/>



LAMPIRAN

Lampiran 1 *Script* Wawancara Narasumber 1

Narasumber : Bapak Sigit Isnawan

Jabatan : Kepala Seksi

Waktu : 20 Februari 2025

Metode : *Video Call*

Febri : Selamat siang Pak Sigit, apakah bapak sedang sibuk?

Pak Sigit : Selamat siang Febri, kebetulan belum terlalu sibuk ini bagaimana ya?

Febri : Izin pak, saya ingin menanyakan terkait penelitian saya tentang kleder di Pelabuhan Bima, apakah bapak berkenan?

Pak Sigit : Baik, silahkan Febri mau tanya tentang apa?

Febri : Siap pak, ada tiga hal yang ingin saya tanyakan yang pertama bagaimana proses pemuatan hewan ternak di KM Camara Nusantara 3?

Pak Sigit : Jadi begini mas Feb, proses pemuatan ternak dilakukan setelah seluruh dokumen pelayaran dinyatakan lengkap, termasuk *Shipping Instruction*, penetapan muatan, serta *manifest* kapal. Di pelabuhan, pemuatan diawali dengan pemeriksaan kondisi ternak oleh instansi terkait, kemudian dilakukan pengaturan arus masuk ternak ke kapal melalui *ramp* khusus. Awak kapal bersama petugas pelabuhan memastikan ternak ditempatkan sesuai kompartemen yang telah ditentukan agar tidak terjadi penumpukan pada satu titik.

Febri : Baik pak, selama proses pemuatan hewan ternak ke atas kapal apakah ada petugas khusus yang menangani proses tersebut?

Pak Sigit : Ada mas, petugas tersebut yaitu kleder. Sesuai kesepakatan dengan ketiga pihak yaitu Kementerian Pertanian, Kementerian

Perhubungan, dan operator kapal. Kleder yang diizinkan untuk mendampingi hewan ternak selama berada di atas kapal berjumlah 12 orang.

Febri : Bagaimana dampak keberadaan kleder terhadap pemuatan dan pengangkutan hewan ternak, khususnya jika jumlahnya berlebih atau sesuai ketentuan 12 orang pak?

Pak Sigit : Jika jumlah kleder sesuai ketentuan yaitu sekitar 12 orang, koordinasi lebih mudah dilakukan. Setiap kleder dapat diberikan area tanggung jawab tertentu sehingga perawatan ternak selama pelayaran berjalan lebih efektif. Namun, apabila jumlah kleder melebihi ketentuan, justru dapat menimbulkan kepadatan di dek ternak. Aktivitas pemuatan menjadi kurang tertib, ruang gerak awak kapal terbatas, dan pengawasan keselamatan menjadi lebih sulit. Dalam jangka panjang, kondisi ini bisa berdampak pada kelancaran pelayaran serta potensi gangguan keselamatan.

Febri : Lalu bagaimana upaya pemerintah dalam menyelesaikan persoalan kelebihan kleder pada pemuatan ternak tersebut?

Pak Sigit : Upaya yang dilakukan antara lain memperketat verifikasi jumlah kleder sejak tahap penerbitan dokumen pelayaran, khususnya *Shipping Instruction*. Selain itu, kami meningkatkan koordinasi dengan operator kapal dan instansi teknis di pelabuhan agar jumlah kleder yang diajukan sesuai dengan kebutuhan riil. Sosialisasi kepada pengirim ternak juga dilakukan agar mereka memahami batasan jumlah kleder yang diperbolehkan.

Febri : Siap terima kasih atas waktu serta penjelasannya Pak Sigit.

Pak Sigit : Sama-sama Febri, semangat dan sukses selalu yaa. Semoga dilancarkan penelitiannya!

Febri : Siap pak

Lampiran 2 *Script* Wawancara Narasumber 2

Narasumber : Bapak Gusnawa Ari Pamungkas, S.Tr.Pel

Jabatan : Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Ternak

Waktu : 21 Februari 2025

Metode : *Video Call*

Febri : Selamat siang Pak Gusnawa, mohon maaf jika mengganggu waktunya

Pak Gusnawa : Selamat siang Febri, bagaimana febri ada yang bisa dibantu?

Febri : Izin pak, saya ingin menanyakan terkait penelitian saya tentang kleder di Pelabuhan Bima, apakah bapak berkenan?

Pak Gusnawa : Baik, silahkan Febri mau tanya tentang apa?

Febri : Siap pak, ada tiga hal yang ingin saya tanyakan yang pertama bagaimana proses pemuatan hewan ternak di KM Camara Nusantara 3?

Pak Gusnawa : Kami melakukan pemeriksaan kondisi kesehatan ternak sebelum naik ke kapal, memastikan ternak layak angkut, serta mengawasi proses penggiringan agar tidak terjadi stres berlebihan pada hewan. Saat pemuatan berlangsung, kami juga memastikan kepadatan di kandang kapal sesuai kapasitas dan sistem ventilasi berjalan dengan baik.

Febri : Siap pak, selama proses pemuatan hewan ternak ke atas kapal apakah ada petugas khusus yang menangani proses tersebut?

Pak Gusnawa : Tentu ada mas. Petugas yang dimaksud adalah kleder, yaitu orang yang mendampingi dan merawat hewan ternak selama pelayaran. Jumlah kleder yang diizinkan berada di atas kapal ditetapkan sebanyak 12 orang berdasarkan kesepakatan antara Kementerian Pertanian, Kementerian Perhubungan, dan pihak operator kapal.

Febri : Siap pak, lalu apa saja dampak yang ditimbulkan dengan adanya keberadaan kleder terhadap pemuatan dan pengangkutan hewan ternak, khususnya jika jumlahnya berlebih atau sesuai ketentuan 12 orang pak?

Pak Gusnawa : Jika jumlah kleder sesuai ketentuan, pekerjaan pengawasan ternak menjadi lebih terstruktur karena masing-masing memiliki tugas. Kondisi ternak lebih terpantau selama pelayaran. Namun, bila jumlah kleder terlalu banyak, justru muncul tumpang tindih peran. Beberapa kleder tidak memiliki tugas jelas, sehingga area dek menjadi padat dan menyulitkan pergerakan petugas. Hal tersebut dapat mengganggu pengaturan ternak dan kebersihan kandang.

Febri : Siap pak, lalu untuk mengatasi persoalan kelebihan kleder tersebut, upaya apa yang dilakukan oleh pemerintah?

Pak Gusnawa : Pemerintah perlu menetapkan pembatasan yang tegas sejak awal administrasi, termasuk saat penetapan muatan. Selain itu, diperlukan pengawasan langsung di pelabuhan untuk memastikan jumlah kleder yang naik ke kapal sesuai dengan dokumen. Edukasi kepada pengirim ternak juga penting agar mereka tidak mengajukan kleder secara berlebihan.

Febri : Siap terima kasih atas penjelasannya pak.

Pak Gusnawa : Sama-sama Febri.

Lampiran 3 *Script* Wawancara Narasumber 3

Narasumber : Pak Fandi

Jabatan : Operator PT. Subsea Lintasglobalindo

Waktu : 2 Maret 2025

Metode : *Video Call*

Febri : Selamat pagi Pak, izin pak apakah bapak sedang sibuk?

Pak Fandi : Selamat pagi Febri, kebetulan pagi ini saya belum ada kerjaan

Febri : Izin pak, kebetulan saya mengambil tema skripsi mengenai kleder pada KM Camara Nusantara 3, kalau bapak ada waktu luang apakah saya boleh wawancara dengan bapak?

Pak Fandi : Boleh, silahkan Febri

Febri : Siap pak, bagaimana proses pemuatan hewan ternak di KM Camara Nusantara 3?

Pak Fandi : Kami melaksanakan pemuatan setelah menerima dokumen resmi pelayaran. Awak kapal mengatur posisi kandang, jalur masuk ternak, serta pembagian area kerja kleder. Selama pemuatan, kami berkoordinasi dengan petugas pelabuhan dan instansi teknis untuk menjaga kelancaran dan keselamatan.

Febri : Siap pak, selama proses pemuatan hewan ternak ke atas kapal apakah ada petugas khusus yang menangani proses tersebut?

Pak Fandi : Ada mas, kegiatan pemuatan ternak terdapat personel khusus yaitu kleder yang bertanggung jawab mendampingi serta merawat hewan selama berada di kapal. Jumlah kleder yang diperkenankan untuk ikut berlayar telah ditetapkan maksimal 12 orang berdasarkan kesepakatan antara Kementerian Pertanian, Kementerian Perhubungan, dan pihak operator kapal.

Febri : Siap bapak, kemudian bagaimana dampak dengan adanya kleder dalam jumlah berlebih maupun sesuai ketentuan?

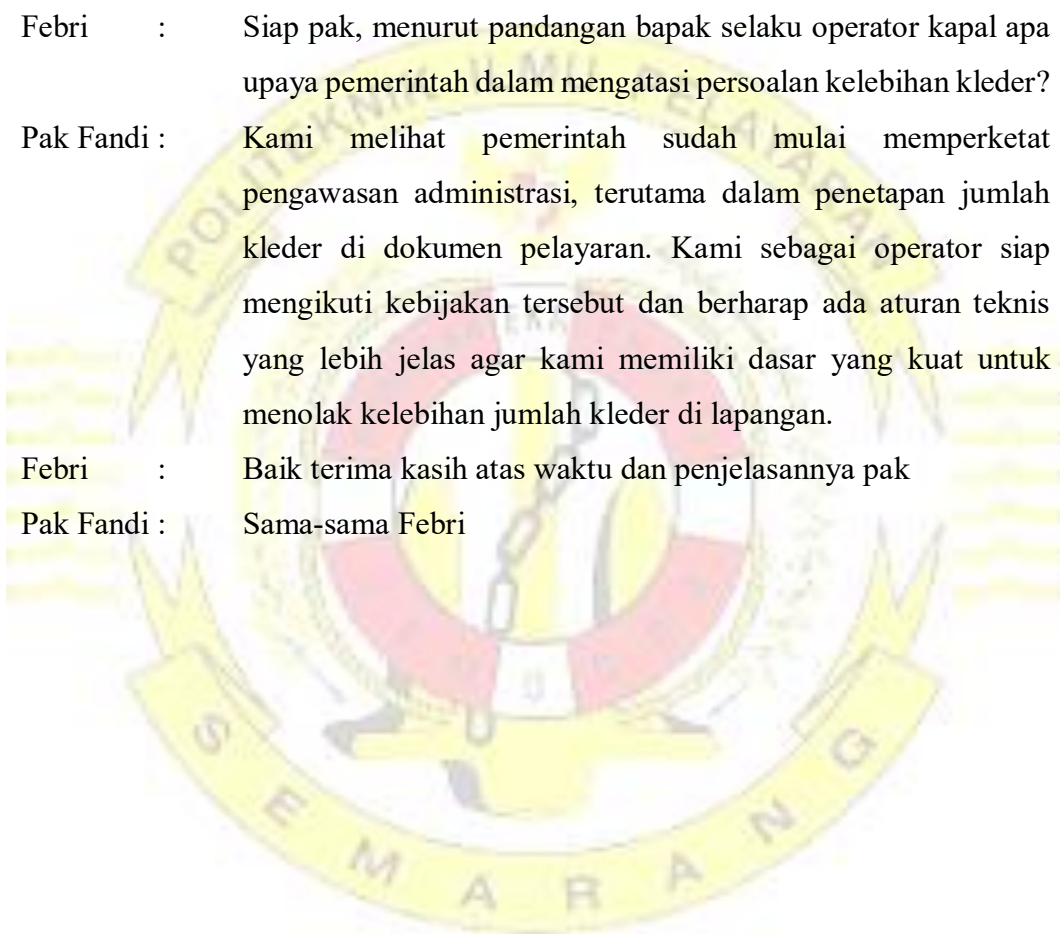
Pak Fandi : Kalau jumlah kleder sesuai ketentuan, sekitar 12 orang, pekerjaan lebih tertib dan koordinasi lebih mudah. Awak kapal juga bisa mengatur area dek dengan baik. Namun, jika kleder terlalu banyak, ruang gerak di dek ternak menjadi terbatas. Koordinasi semakin sulit dan bisa memperlambat pemuatan. Selain itu, risiko gangguan keselamatan juga meningkat karena terlalu banyak orang berada di area kerja.

Febri : Siap pak, menurut pandangan bapak selaku operator kapal apa upaya pemerintah dalam mengatasi persoalan kelebihan kleder?

Pak Fandi : Kami melihat pemerintah sudah mulai memperketat pengawasan administrasi, terutama dalam penetapan jumlah kleder di dokumen pelayaran. Kami sebagai operator siap mengikuti kebijakan tersebut dan berharap ada aturan teknis yang lebih jelas agar kami memiliki dasar yang kuat untuk menolak kelebihan jumlah kleder di lapangan.

Febri : Baik terima kasih atas waktu dan penjelasannya pak

Pak Fandi : Sama-sama Febri



Lampiran 4 Dokumentasi Pada Saat Melakukan Penelitian



Lampiran 5 Dokumentasi Wawancara dengan Narasumber



Lampiran 6 Dokumentasi Wawancara dengan Narasumber



Lampiran 7 SOP Penerimaan Ternak Naik ke Kapal

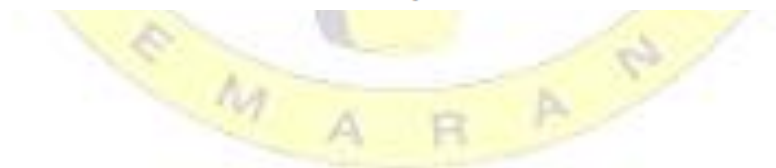
3.2.4 Proses Penerimaan Ternak Naik Ke Kapal

1. Setelah persiapan hewan ternak yang akan dipaparkan siap dan kapal juga telah siap menerima muatan dan setelah kelengkapan dokumen serta personil bongkar/muat, maka sapi siap dinaikkan.
2. Truk muatan ternak merapat ke gangway, dan ternak mulai masuk dan dituntun oleh cleader (pengawal ternak) masuk dengan jalur tersendiri.
3. Mengatur hewan ternak dalam kelompok yang sesuai:
 - a. Pelabuhan tujuan jika beberapa pelabuhan;
 - b. Hewan ternak yang agresif dan memiliki kondisi khusus harus ditempatkan dalam pengawasan kandang khusus.
4. Pengisian kandang hewan ternak dimulai dari kandang terbawah sampai di bagian atas.
5. Bila memungkinkan, lorong-lorong/jalur ternak (jalur yang dilalui agar hewan berbaris satu-persatu) harus lurus atau melengkung secara konsisten
6. Minimalkan jumlah pekerja di sekitar jalur ternak untuk mengurangi stimulasi visual pada hewan ternak, Sapi cenderung untuk bergerak lebih mudah dari tempat gelap ke tempat terang dan bisa ragu untuk bergerak dari tempat terang ke tempat gelap, sehingga mempengaruhi perpindahan ternak.
7. Setiap hewan ternak setelah masuk pada masing-masing kandang harus diikat & pintu kandang dalam keadaan ter-lock (terkunci).
8. Perhatikan jalur lintas hewan agar mengikuti arah petunjuk untuk menghindari tubrukan sesama hewan ternak.

34

PT. MEGA OCEAN JAYA

Ruko Ifolia Blok HY 46 No. 68 Kota Harapan Indah Bekasi – Indonesia 17214
 Telepon & Fax 021 2946 6858
www.megaocean.co.id





independent marine
consultants & surveyors

9. Setiap kandang yang telah berisi hewan ternak harus langsung dijalankan ventilasi blowernya, dan pakan ternak tiap unitnya harus mencukupi.
10. Kontrol pengamatan melalui CCTV dari anjungan harus mendapat pengawasan oleh Jurumudi jaga di anjungan.
11. Setelah semua sapi semua siap dikandang dan dilakukan "*last check*" oleh cleader dan dilaporkan ke Mualim I dan segera harus memastikan dalam keadaan kandang terkunci dan terikat.
12. Mualim I memastikan persediaan pakan ternak mencukupi dalam pelayaran dan harus meminta penambahan pakan bilamana dianggap kurang. Demikian pula persediaan air tawar harus mencukupi.
13. Mualim II dan PUK mengecek jumlah pegawai hewan ternak yang akan berlayar termasuk administrasi dokumen kelengkapan lainnya, selanjutnya melaporkannya ke Mualim I, dan Mualim I melaksanakan *Safety Briefing* ke para Kleder.
14. Dokter Hewan mengecek/General Check untuk memastikan kondisi ternak yang naik ke atas kapal, dan bilamana diragukan unsur kelaikan / kesehatan ternak/tetap berkoordinasi dengan pihak Karantina Pelabuhan dan menyiapkan Berita Acara.
15. Setelah kegiatan pemuatan selesai, Serang dan ABK Deck merapikan alat-alat bongkar muat, dan gang way ternak dilashing kuat.
16. Setelah semua kegiatan dinyatakan telah selesai "*Clear*" selanjutnya Mualim I, Lapor Nakhoda untuk kesiapan berlayar.



Lampiran 8 Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal *Voyage-5*

MASTER SCHEDULE KM. CAMARA NUSANTARA 3							
VOYAGE/17	ASAL	TUJUAN	JARAK	BERANGKAT	BERLAYAR	TIBA	LAMA SINGGAH
5	START VOYAGE					10 April 2025 08:00	72 jam
	BIMA	TANJUNG PRIOK	771	13 April 2025 08:00	110 jam	17 April 2025 22:30	48 jam
	TANJUNG PRIOK	BIMA	771	19 April 2025 22:30	110 jam	24 April 2025 13:00	42 jam
	BIMA	BANJARMASIN	429	26 April 2025 07:00	61 jam	28 April 2025 20:30	42 jam
	BANJARMASIN	BIMA	429	30 April 2025 14:30	61 jam	03 May 2025 04:00	
	FINISH VOYAGE					03 May 2025 04:00	
	JUMLAH	MIL LAYAR	2400	JAM LAYAR	282 jam	JAM SANDAR	204 jam



Lampiran 9 Laporan Muatan Ternak



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV BIMA

Telp : 0374 42219
Hotline :

Fax :
Email : adpelbima@gmail.com

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : CAMARA NUSANTARA 3
UKURAN : 1592 GT
NAKHODA : BAKRI

NO	TIBA		BERANGKAT	
1	Dari	: SAMARINDA	Tujuan	: TANJUNG PRIOK
2	Tanggal	: 07-04-2025 17.00.00	Tanggal	: 09-04-2025 20.00.00
3	Bongkar		Muat	
	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³
			HEWAN (SAPI)	550/0/0
			Lanjut	
	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³		
4	Turun		Naik	
	No. Penumpang	Jumlah	No. Penumpang	Jumlah
			1 Dewasa	75

BIMA, 09 Apr 2025,
PT. PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL BANDAR BAHARI PERMAI
CAMARA NUSANTARA 3



BAKRI
NAKHODA



Lampiran 10 Surat Penetapan Muatan *Voyage-5*



PEMERINTAH PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT DINAS PETERNAKAN DAN KESEHATAN HEWAN

Jalan Airlangga No 56 Mataram 83125 Telepon (0370) 621862 Fax (0370) 622658
http://www.donakkewan.nitbprov.go.id e-mail donakkewan@nitbprov.go.id

KEPUTUSAN

KEPALA DINAS PETERNAKAN DAN KESEHATAN HEWAN
PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT
NOMOR : 100.3.3/ 2025

TENTANG

KEPUTUSAN KEPALA DINAS PETERNAKAN DAN
KESEHATAN HEWAN PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT
NOMOR : 100.3.3/ 2025
TENTANG PENGELUARAN SAPI PEDAGING KELUAR DAERAH MENGGUNAKAN KAPAL
TERNAK CAMARA NUSANTARA 3 TAHUN 2025

KEPALA DINAS PETERNAKAN DAN KESEHATAN HEWAN

- Menimbang :
- Bahwa dalam rangka pelestarian sumber daya ternak, pengendalian penyakit hewan menular, menjamin mutu ternak untuk keberlanjutan produksi ternak di daerah dan ketersediaan daging nasional, perlu dilakukan pengendalian dan pengaturan pengeluaran sapi pedaging keluar daerah Nusa Tenggara Barat;
 - Bahwa berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 692 Tahun 2024 tanggal 25 November 2024 tentang Jaringan Trayek Kapal Angkutan Khusus Ternak Tahun Anggaran 2025;
 - Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b, maka perlu ditetapkan jumlah dan jadwal pengeluaran sapi pedaging dan sapi bibit keluar daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2025 menggunakan angkutan khusus kapal ternak dengan Keputusan Kepala Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan Provinsi Nusa Tenggara Barat;
- Mengingat :
- Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3821);
 - Undang - Undang Nomor 18 Tahun 2009 tentang Peternakan dan Kesehatan Hewan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 84, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5015) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 41 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2009 tentang Peternakan dan Kesehatan Hewan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 338, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5619);
 - Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
 - Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan (Lembaran Negara Tahun 2019 Nomor 200);
 - Undang-Undang Nomor 20 tahun 2022 tentang Provinsi Nusa Tenggara Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 163);
 - Peraturan Pemerintah Nomor 95 Tahun 2012 tentang Kesehatan Masyarakat Veteriner dan Kesejahteraan Hewan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5356);
 - Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2014 tentang Pengendalian dan Penanggulangan Penyakit Hewan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5543);

8. Peraturan Pemerintah Nomor 48 Tahun 2011 tentang Sumber Daya Genetik Hewan dan Perbibitan Temak (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 123, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5260).
9. Peraturan Menteri Pertanian Nomor 35/Permentan/OT.140/8/2006 tentang Pedoman Pelestarian dan Pemanfaatan Sumber Daya Genetik.
10. Peraturan Menteri Pertanian Nomor 48/Permentan/OT.140/9/2011 tentang Perwilayahan Sumber Bibit, (Lembaran Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2015 Nomor 1).
11. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2015 tentang Pengendalian Pemotongan Ternak Ruminansia Besar Betina Produktif (Lembaran Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2015 Nomor 1).
12. Peraturan Menteri Pertanian Nomor 17 Tahun 2023 tentang Tata Cara Pengawasan Lalu Lintas Hewan, Produk Hewan dan Media Pembawa Penyakit Hewan Lainnya di dalam Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
13. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2020 tentang Tata Niaga Temak (Lembaran Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2020 Nomor 4 Noreg Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat : 4-50/2020).
14. Peraturan Gubernur Nusa Tenggara Barat Nomor 80 Tahun 2023 tentang Pedoman Pengeluaran dan Pemasukan Temak di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

MEMUTUSKAN :

- KESATU** : Pengeluaran sapi pedaging untuk memenuhi kebutuhan daging Tahun 2025 dengan menggunakan Kapal Temak Camara Nusantara 3 dari Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan tujuan Provinsi Jawa Barat, berdasarkan kuota temak tahun 2025 sebanyak 550 (*Lima Ratus Lima Puluh*) ekor untuk pengiriman bulan April tahun 2025 sebagaimana lampiran Surat Keputusan ini,
- KEDUA** : Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan Dinas Yang membidangi fungsi Peternakan yang mengeluarkan sapi pedaging berkewajiban mengawasi dan mengendalikan proses pengiriman serta berkoordinasi dengan stakeholders terkait,
- KETIGA** : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan : Di Mataram
Pada Tanggal : 17 April 2025



Tembusan kepada Yth :

1. Gubernur Nusa Tenggara Barat di Mataram;
2. Direktur Jenderal Peternakan dan Kesehatan Hewan cq. Direktur Pengolahan dan Pemasaran Hasil Peternakan di Jakarta;
3. Direktur Jenderal Perhubungan Laut cq. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut di Jakarta;
4. Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan Kabupaten Bima di Raba-Bima;
5. Arsip

Lampiran : KEPUTUSAN KEPALA DINAS PETERNAKAN DAN KESEHATAN HEWAN PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT
 Nomor : 100.3.3/2025
 Tanggal : 24 April 2025
 Tentang : Pengeluaran Sapi Pedaging Keluar Daerah Menggunakan Kapal Ternak Camara Nusantara 3 Tahun 2025

No.	Perkiraan keberangkatan Kapal	Nama Kapal	Perusahaan Pengirim	Perusahaan Penerima	Jumlah Muat (ekor)	Pelabuhan Muat	Pelabuhan Tujuan
1.	23 April 2025	Camara Nusantara 3	CV. Maju Bersama Madapanga (Kabupaten Bima)	CV. Fadillah Putra Mandiri	200 (sapi pedaging)	Pelabuhan Bima Kota Bima	Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta
2.	23 April 2025	Camara Nusantara 3	CV. Sadaruddin P. (Kabupaten Dompu)	CV. Intan Perkasa Mandiri	350 (sapi pedaging)	Pelabuhan Bima Kota Bima	Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta
Total					550		



Lampiran 11 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 459 Tahun 2022 tentang Standar Operasional Prosedur Penerbitan Shipping Instruction Kapal Khusus Ternak Dalam Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut Mengenai Jumlah Kleder di Atas Kapal

LAMPIRAN I
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR KP - DJPL 459 Tahun 2022
TENTANG STANDAR OPERASIONAL
PROSEDUR PENERBITAN SHIPPING
INSTRUCTION KAPAL KHUSUS
TERNAK DALAM PENYELENGGARAAN
KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK
UNTUK ANGKUTAN BARANG DI LAUT.

STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
PENERBITAN SHIPPING INSTRUCTION KAPAL KHUSUS TERNAK

No	Bisnis Proses	Target Waktu (Hari)	Keterangan
1.	Registrasi dan Verifikasi Pihak Pengguna Subsidi	1	Shipper/ Pemilik Ternak, Consignee dan Operator wajib untuk melakukan registrasi secara online melalui sistem aplikasi IMRK (SITOLAUT Terak)
2.	Penetapan Pengeluaran Ternak dalam 1 (satu) voyage	1	Dinas yang membidangi fungsi Peternakan dan Kesehatan Hewan Provinsi Asal Ternak menerbitkan surat penetapan pengeluaran ternak paling lambat 14 (empat belas) hari sebelum kedatangan kapal
3.	Penetapan Kleder dalam 1 (satu) voyage	1	Jumlah kleder di atas kapal maksimal 12 (dua belas) orang dengan rasio 1 kleder berbanding 50 ekor ternak yang ditetapkan oleh dinas yang membidangi fungsi peternakan dan kesehatan hewan provinsi asal ternak.
4.	Penetapan Pelabuhan Asal dan Tujuan	1	a. Menggunakan Kapal Khusus Ternak sesuai trayek yang tersedia; dan/atau b. Menggunakan kapal yang tersedia dengan melakukan deviasi dan/atau omisi berdasarkan usulan dari Dinas yang membidangi fungsi peternakan dan Kesehatan hewan Provinsi setempat.
5.	Penerbitan Surat Keterangan Kesehatan Hewan (SKKH)	4	Dinas yang membidangi fungsi Peternakan dan Kesehatan Hewan Kabupaten/Kota/Provinsi setempat mengeluarkan Surat Keterangan Kesehatan Hewan (SKKH)/ Sertifikat Veteriner
6.	Pengajuan Pemeriksaan Hewan Ternak	1	Shipper/Pemilik Ternak mengajukan pemeriksaan hewan ternak kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Karantina Pertanian setempat untuk dilakukan tindak karantina dan apabila memenuhi persyaratan akan diterbitkan Sertifikat Kesehatan Hewan (Health Certificate)

Lampiran 12 Hasil Observasi Tidak Langsung (Berbasis Dokumen dan Dokumentasi)

A. Sumber Data Observasi

Observasi dilakukan secara tidak langsung melalui:

1. Dokumen SOP pemuatan ternak ke kapal
2. Shipping Instruction (SI) voyage-5
3. Manifest muatan dan daftar nama kleder
4. Dokumentasi foto proses pemuatan dan aktivitas di dek ternak
5. Laporan operasional pengangkutan ternak tahun 2025

B. Hasil Pengamatan

1. Kesesuaian jumlah kleder dengan ketentuan

Berdasarkan dokumen Shipping Instruction dan daftar nama kleder voyage-5, jumlah kleder tercatat sebanyak 104 orang, melebihi ketentuan maksimal 12 orang. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara regulasi dan implementasi di lapangan.

2. Keterlibatan kleder dalam aktivitas operasional

Berdasarkan dokumentasi foto dan laporan kegiatan, tidak seluruh kleder terlibat aktif dalam proses perawatan ternak. Beberapa kleder terlihat berada di area dek tanpa aktivitas yang jelas, yang mengindikasikan tidak adanya pembagian tugas yang efektif.

3. Kesesuaian prosedur pemuatan

Secara administratif, tahapan pemuatan telah mengikuti alur SOP, namun dari sisi pengendalian jumlah kleder masih belum berjalan optimal, terlihat dari tidak adanya pembatasan jumlah kleder sebelum keberangkatan.