



KOMPETENSI KLEDER DALAM PENINGKATAN ASPEK KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN KAPAL KHUSUS TERNAK

*Ade Mardani Putra, Aji Ludro Tamtomo, Harri Mochammad Mansur, Joko Sulistianto
Politeknik Pelayaran Banten, Indonesia
*putraademardani@gmail.com

Abstrak

Kesejahteraan hewan adalah sesuatu yang berhubungan dengan keadaan fisik dan mental hewan yang perlu diterapkan dan ditegakkan untuk melindungi hewan. Penelitian ini dilakukan karena selama ini Kleder tidak dibekali dengan sertifikasi keselamatan dasar di atas kapal tapi hanya diberikan familiarisasi dan latihan (*drill*) keselamatan di kapal khusus ternak sehingga sering terjadi kecelakaan dalam kapal khusus ternak. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi kebutuhan kompetensi yang diperlukan Kleder dalam peningkatan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran kapal khusus ternak. Metode penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif dengan studi kepustakaan. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi dan wawancara yang dilakukan oleh Captain dan beberapa awak kapal. Hasil dari penelitian yaitu peningkatan kompetensi Kleder mutlak diperlukan, tidak hanya dalam hal penanganan ternak tapi juga dalam keterampilan dasar keselamatan dan keamanan pelayaran di atas kapal. Dalam peningkatan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran kapal ternak, Kleder diharuskan memiliki sertifikasi dasar keselamatan dan keamanan pelayaran dan terdaftar dalam siji keadaan darurat agar memenuhi ketentuan tentang pengawakan. Selain itu, diperlukan adanya perhatian dan koordinasi yang serius di antara institusi/lembaga, praktisi, pemilik kapal, pemilik ternak dan pihak terkait lainnya untuk menerbitkan kebijakan yang tepat tentang status Kleder di atas kapal.

Kata Kunci: Kleder, Kapal ternak, Keselamatan pelayaran.

Abstract

Animal welfare is something related to the physical and mental state of animals that needs to be applied and enforced to protect animals. This research was conducted because all this time Kleder was not equipped with basic safety certification on board but was only given familiarization and safety drills on special livestock vessels so that accidents often occurred on special livestock vessels. This research aims to give a recommendation competition requirement which is needed by Kleder in improving the safety aspect of cattle ship. The research method uses descriptive qualitative with literature study. Data collection techniques using observation and interviews conducted by the Captain and several crew members. The result of the research is that an increase in Kleder's competence is absolutely necessary not only in terms of handling livestock but also in the basic skills of shipping safety and security on ships. In improving the safety and security aspects of livestock shipping, crew members are required to have a basic certification of shipping safety and security and be registered in an emergency certificate in order to comply with the provisions on manning. In addition, there is a need for serious attention and coordination among institutions, practitioners, ship owners, livestock owners and other related parties to issue appropriate policies regarding the status of Kleders on board ships.

Keyword: Kleder, Cattle ship, Safety shipping



1. PENDAHULUAN

Kesejahteraan hewan sesuatu yang berhubungan dengan keadaan fisik dan mental hewan yang perlu diterapkan dan ditegakkan untuk melindungi hewan dari perlakuan orang yang tidak layak terhadap hewan yang dimanfaatkan manusia. Pengangkutan hewan dari daerah yang memiliki komoditas penghasil hewan ternak yang tinggi ke daerah konsumen di wilayah Kepulauan Indonesia membutuhkan sarana moda transportasi laut khusus pengangkut hewan ternak. Kapal khusus angkutan ternak Camara Nusantara merupakan salah satu wujud implementasi tol laut dengan pengangkutan ternak dari daerah sentra produksi ke daerah konsumen. Keberadaan kapal ternak tersebut bertujuan untuk mendukung program pemenuhan pangan asal ternak dan menjamin kelangsungan pendistribusi ternak melalui angkutan laut dengan kaidah animal welfare dari daerah sentra produksi ternak ke sentra konsumen [1]. Kapal ternak atau yang dikenal dengan istilah *livestock carrier* merupakan sarana pengangkut ternak sapi yang didukung dengan sarana kesejahteraan hewan (*animal welfare*). *Livestock Carrier* merupakan kapal jenis barang yang berlayar di laut hasil dari proses modifikasi yang ditujukan untuk kebutuhan transportasi ternak dan satwa [2].

Kapal ternak ini pertama kali beroperasi pada bulan Desember 2015, kemudian dilanjutkan tahun 2016-2017 dengan rute dari Pelabuhan Tenau Kupang Provinsi NTT menuju Pelabuhan Tanjung Priok Provinsi DKI Jakarta. Pada tahun 2018 terjadi penambahan 5 unit kapal ternak yang beroperasi dari Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), Nusa Tenggara Barat (NTB) dan Bali dengan mengangkut ternak menuju DKI Jakarta, Bengkulu dan Kalimantan Timur. Dengan adanya tata niaga ternak melalui angkutan laut, maka dapat menekan biaya transport sehingga harga daging sapi di tingkat konsumen menjadi kompetitif dan terjangkau dengan mempertimbangkan aspek teknis, ekonomi dan sosial.

Komponen minimal yang diperlukan dalam kegiatan pemuatan hewan/ternak, meliputi sumber daya manusia, fasilitas loading, dan desain kapal. Penanganan hewan (*animal handling*) harus dilakukan oleh orang yang memiliki kompetensi di bidangnya dengan memahami perilaku dasar hewan dan cara memperlakukan hewan dengan baik sehingga meminimalisir terjadinya stress. Pernyataan tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh [3] dalam [4] yang menyatakan bahwa ada prinsip 5F (*Five freedom*) atau lima kebebasan yang salah satu diantaranya bebas dari ketakutan dan stres jangka panjang (mencegah penderitaan hewan seminimal mungkin). Penaikan hewan/ternak juga harus dilakukan dengan hati-hati, lembut, tanpa kekerasan dan menghindari tindakan-tindakan yang dapat menimbulkan pelanggaran kesejahteraan hewan. Penaikan hewan/ternak dilakukan dibawah pengawasan otoritas yang berkompeten.

Pembagian kewenangan tugas tanggung jawab dalam hal penanganan ternak yang baik dalam proses pengangkutan ternak melalui jalur laut harus jelas dan melibatkan pemilik hewan, pelaku bisnis, pemilik kapal, pengelola fasilitas kapal, pengelola fasilitas bongkar/muat, petugas penanganan hewan, dan otoritas veteriner di daerah asal dan tujuan. Sumber daya manusia yang sangat berperan penting khususnya pada proses distribusi ternak selama di atas kapal adalah Kleder. Kleder adalah pekerja ternak yang bertanggung jawab atas pengelolaan ternak di kapal ternak Indonesia selama pengangkutan, memiliki peran penting berhubungan langsung dengan pengelolaan ternak di atas kapal [5].

Awak kapal dan Kleder memiliki resiko bahaya keselamatan/kecelakaan yang sama besar ketika melaksanakan pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya di atas kapal. Kecelakaan kapal akan membawa dampak yang tidak menguntungkan bagi pelaut apalagi bagi penumpangnya. Terjadinya kecelakaan di kapal merupakan suatu hal yang relatif tidak biasa atau sangat langka, kebanyakan kecelakaan yang terjadi diakibatkan oleh tindakan-tindakan tidak aman (*secure*) yang dilakukan awak kapal itu sendiri. Dalam menjalankan manajemen keselamatan, berbagai lembaga terlibat dimulai dari pemilik kapal, penyewa kapal, otoritas pelabuhan, pendidikan terhadap para awak kapal termasuk latihan-latihan keselamatan kerja yang perlu dijadwalkan secara teratur. Keterampilan dasar keselamatan untuk menghadapi resiko kecelakaan-kecelakaan tersebut merupakan hal yang mutlak dimiliki bagi siapapun yang berkegiatan/bekerja di atas kapal selain memiliki keahlian yang menjadi tugas jabatan yang diembannya. Selama ini Kleder tidak dibekali dengan sertifikasi keselamatan dasar di atas kapal tapi hanya diberikan familiarisasi dan latihan (*drill*) keselamatan di kapal khusus ternak. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk menelaah kebutuhan kompetensi apa saja yang diperlukan Kleder dalam peningkatan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran kapal khusus ternak. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi salah satu bahan masukan atau pertimbangan kapal kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, khususnya Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, operator angkutan, perusahaan/pemilik ternak, terkait dengan peningkatan kompetensi keselamatan dan keamanan pekerja di atas.



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Selain itu, diharapkan hasil penelitian dapat digunakan sebagai dasar perubahan status Kleder yang bekerja di atas Kapal sebagai perlindungan dan keselamatan pelayaran di atas Kapal khusus ternak.

2. METODE

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif dengan studi kepustakaan. Data diperoleh dengan cara observasi dan wawancara terbuka serta sumber yang lain sebagai tambahan informasi. Dalam pelaksanaan survey kompetensi Kleder dilaksanakan pada waktu pengangkutan hewan ternak dari daerah Indonesia Timur, yang mempunyai komoditas penghasil ternak yang tinggi, ke daerah lain di Indonesia pada saat pengirimannya menggunakan Kapal Tol Laut. Waktu pelaksanaan adalah selama 3 (tiga) bulan, yakni Oktober – Desember 2021. Pada studi lapangan awal, kapal yang dijadikan objek penelitian adalah kapal KM Camara Nusantara 1 yang sedang sandar bongkar muatan sapi di pelabuhan Tanjung Priok di dermaga KADE 108. Studi di kapal KM Camara Nusantara 1 diasumsikan sudah mewakili kapal lain karena hampir terdapat kesamaan sistem atau pola penanganan ternak oleh para Kleder yang dilakukan 5 (lima) KM Camara Nusantara lainnya. Wawancara awal dilakukan pada Captain dan beberapa awak kapal yang kemudian dilanjutkan dengan studi lapangan selama 3 hari, yaitu tanggal 7 sampai 10 Desember 2021.

Studi lapangan lanjutan dilakukan dengan berkunjung langsung ke salah satu daerah sentra produksi hewan ternak sapi di Indonesia yaitu Kupang-Nusa Tenggara Timur. Sama halnya dengan studi lapangan awal, wawancara menjadi teknik yang dipilih oleh peneliti dalam melakukan kajian ini. Wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, dokumen, berita atau fakta dan sebagainya yang bertujuan untuk memperoleh keterangan. Pengumpulan data lapangan lanjutan ini dilaksanakan dengan mewawancarai beberapa pihak, antara lain; Shipper atau pemilik sapi, Kleder atau perawat hewan di kapal, Balai Karantina Pertanian Kelas I, dan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Setelah data terkumpul, data diolah dan dianalisis menggunakan analisis kebijakan. Hal ini dilakukan karena penelitian ini melakukan evaluasi dan pengamatan terhadap kebijakan yang sedang berjalan yaitu pengangkutan angkutan ternak yang mempekerjakan para Kleder di atas kapal.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Identifikasi Pelaksanaan Latihan (*Drill*) Keselamatan Kerja

Jumlah Kleder yang ikut dalam satu trip adalah 12 orang dan menangani/mengurus 500 hingga 600 ekor sapi, sehingga rata-rata 1 Kleder mengurus 50 ekor sapi. Sapi yang dibawa selanjutnya ditempatkan dalam kandang bersekat. Dalam satu trip perjalanan terdapat 8 sampai dengan 10 Shipper dengan muatan per Shipper sampai dengan 150 ekor sapi. Ada 5 kapal dengan muatan yang sama di bawah pengelolaan PELNI yang membawa sapi dari provinsi NTB dan NTT. Selain awak kapal dan Kleder terkadang ada penumpang yang ikut ke kapal terutama pada saat muat dari Bima. Kleder yang bertugas merupakan warga asli Kupang/putera daerah atau memiliki KTP Kupang. Kleder yang bertugas direkrut oleh Shipper dan Captain kapal tidak memiliki wewenang terhadap mereka.



Gambar 1. Deck Kapal KM. Camara Nusantara 2



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Posisi Kleder di atas kapal dianggap penumpang, dari hasil wawancara dengan Captain kapal, Kleder yang naik di atas kapal diambil dari shipper, “*Shipper memiliki tenaga kerja yang sudah berpengalaman dalam mengurus hewan ternak, dan memiliki sertifikat penanganan ternak dari Dinas Peternakan/Pertanian, tenaga kerja inilah yang selanjutnya akan diajukan sebagai Kleder*”. Selain memiliki sertifikat penanganan ternak, Kleder juga harus memiliki Surat Kesehatan lengkap dan KTP. Kleder sendiri harus berasal dari daerah asal, tidak diterima jika bukan berasal dari daerah asal, dan diperiksa keabsahannya sebelum naik kapal oleh KSOP. Namun, Kleder tidak memiliki sertifikat keterampilan keselamatan di atas kapal seperti BST, buku pelaut serta dokumen berlayar yang lain. Kleder pun tidak masuk ke dalam crew list kapal, Kleder hanya tercatat sebagai penumpang yang ikut di kapal yang dilaporkan dan ketahui oleh pihak KSOP. Di atas kapal Kleder berstatus penumpang bukan sebagai awak kapal jadi tidak dibekali sertifikat keterampilan. Latihan (*drill*) keselamatan di atas kapal akan dibekali oleh awak kapal ketika dalam perjalanan/berlayar. Semakin sering kleder berlayar maka diharapkan akan memahami langkah keselamatan di kapal.

Kleder masuk dalam manifest sebagai penumpang, meskipun kleder tetap bekerja di atas kapal. Untuk keselamatan di atas kapal kleder itu hanya diberikan latihan (*drill*), berupa praktek. Asuransi keselamatan para kleder ini menjadi tanggung jawab shipper. Secara rinci tidak ada kontrak kerja yang diterima oleh Captain, tapi untuk surat tugas dan surat izin dari KSOP itu memang ada. Sebagian besar Kleder yang dipekerjakan di atas kapal adalah pekerja lepas/tidak tetap, mereka sebenarnya memiliki pekerjaan utama sebagai petani/buruh tani/peternak. Mereka bekerja sebagai Kleder pada waktu jeda masa bercocok tanam dan hanya dipersyaratkan oleh para shipper. Hal ini tentu saja sangat beresiko karena kemampuan/keterampilan keselamatan dasar sangat diperlukan bagi mereka yang bekerja di atas kapal.

Selama masa karantina dan perjalanan di atas kapal ternak, peranan Kleder sangat strategis karena harus bertanggung jawab sepenuhnya menjamin kesejahteraan hewan (*animal welfare*) sampai ke tangan konsumen/pembeli. Untuk melaksanakan tanggung jawabnya tersebut, para Kleder tentu saja melaksanakan kegiatan-kegiatan penanganan/perawatan hewan di atas kapal. Jadi dapat dikatakan para Kleder ini bukanlah penumpang biasa karena mereka berkegiatan/bekerja di atas kapal sebagai bagian dari tanggungjawabnya menjaga muatan (hewan ternak) yang diangkut. Apabila Kleder berkegiatan/bekerja layaknya Awak Kapal maka untuk saat ini pengetahuan dasar Kleder tentang keselamatan kerja di atas kapal dinilai kurang memadai terutama Kleder baru, karena mereka hanya dibekali familiarisasi tentang keselamatan di laut pada saat berlayar. Para Kleder harus dibekali keterampilan yang memadai dan tersertifikasi tentang keselamatan kerja di atas kapal. Karena saat ini status Kleder masih dianggap sebagai penumpang, latihan (*drill*) keselamatan di atas kapal sudah dilaksanakan dan didokumentasikan dengan baik dan benar sesuai peraturan yang berlaku. Para Kleder diberikan sosialisasi tentang latihan pemadaman kebakaran, meninggalkan kapal dan penyelamatan orang jatuh ke laut.

3.2. Jenis Diklat Keselamatan di atas Kapal yang Bersertifikasi

Dalam studi tentang kapal pengangkut ternak, kajian mengenai penafsiran status para pekerja Kleder merupakan kajian yang bersifat fundamental. Hal ini dikarenakan pekerja membutuhkan kenyamanan dalam bekerja untuk menciptakan keselamatan kerja. Kenyamanan ini dapat berupa tersedianya peralatan keselamatan selama kerja di atas kapal yang diatur dalam SOLAS serta standar kompetensi dasar yang wajib dimiliki oleh orang yang kerja di atas kapal sebagaimana diatur dalam STCW [6]. Berdasarkan penafsiran terhadap suatu ketentuan baik secara internasional maupun secara nasional pekerja Kleder seharusnya dinyatakan dengan memperhatikan peraturan-peraturan tersebut dengan tidak menjadi pertentangan terhadap peraturan yang ada. Dalam sistem transportasi, pengiriman barang dinyatakan berhasil jika bisa selamat sampai tempat tujuan. Definisi selamat ini tidak hanya menyangkut dengan barang yang akan dikirim akan tetapi dalam prinsip pemuatan bahwa keselamatan itu menyangkut beberapa hal seperti keselamatan kapal, awak kapal, muatan, dan keselamatan lingkungan.

Dengan prinsip menjaga keselamatan orang yang bekerja di atas kapal maka sangat diperlukan peraturan yang mengatur terkait keselamatan kerjanya maupun status hukum orang yang bekerja di atas kapal tersebut, antara lain SOLAS, STCW, ILO maupun peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur pelayaran, pengawakan, keselamatan serta keamanan kapal maupun orang yang bekerja di atas kapal.

1. SOLAS



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Safety Of Life At Sea (SOLAS) merupakan konvensi keselamatan sebagai dasar dari pengaturan keselamatan di atas kapal dan tentang kemaritiman. SOLAS menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga (*merchant vessel*) berukuran tertentu dan menjadi induk bagi terbitnya berbagai standar (*code*) bagi konstruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian. Format SOLAS 1974 mengatur standar keselamatan pelayaran terdiri dari dua bagian. Bagian pertama terdiri atas 14 Bab (*Chapter*) ditambah satu lampiran (*appendix*) sedangkan pada bagian kedua terdiri dari dua *annex*. Beberapa ketentuan yang berkaitan dengan pengawakan terhadap kapal ternak antara lain:

Pada bagian A, aturan 2 tentang definisi pada ayat (e.i) menjelaskan bahwa yang dimaksud Penumpang adalah semua orang yang berada diatas kapal selain nakhoda dan anggota awak kapal lainnya atau orang yang bekerja dengan kemampuan (keahlian) tertentu di atas kapal sesuai dengan jenis kapalnya. Dalam pengertian ini para pekerja Kleder tidak bisa digolongkan sebagai penumpang karena mereka mempunyai kemampuan dan peran yang sudah jelas berhubungan dengan fungsi/jenis kapal ternak tersebut. Pekerja Kleder digolongkan sebagai bagian dari awak kapal sehingga berlakulah ketentuan tentang pengawakan terkait sertifikasi dasar yang harus dimiliki kepada mereka jika akan bekerja di atas kapal.

2. STCW

International convention on standard of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW) 1978 merupakan konvensi internasional yang menetapkan persyaratan dasar dalam latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk para pelaut. Konvensi yang diselenggarakan pada tanggal 7 Juli 1978 itu menetapkan standar dasar dalam latihan, sertifikasi dan dinas jaga bagi pelaut seluruh dunia. Dalam perkembangannya konvensi ini mengalami perubahan yaitu pada:

- a. Perubahan tahun 1991 tentang GMDSS dan berlaku pada tanggal 1 Desember 1992.
- b. Perubahan tahun 1994 tentang pelatihan khusus untuk awak kapal tanker dan berlaku pada tanggal 1 Januari 1996.
- c. Perubahan tahun 1995 yang diselenggarakan pada tanggal 26 Juni sampai dengan 7 Juli 1995 di IMO yang menghasilkan kode pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga menjadi dua bagian yaitu bagian A dan bagian B.
- d. Perubahan tahun 1997 yaitu perubahan pada Code-A tentang pelatihan pada awak kapal penumpang dan kapal ro-ro penumpang dan berlaku pada tanggal 1 Januari 1999.
- e. Perubahan tahun 1998 yaitu perubahan pada Code-A tentang peningkatan kompetensi dalam penanganan muatan untuk jenis kapal curah yang berlaku pada tanggal 1 Januari 2003.
- f. Perubahan tahun 2004 yang terdiri dari dua kali perubahan yaitu pada bulan Mei tentang *endorsement certificate* dan perubahan pada bulan Desember tentang peralatan *On-off load* pada rakit keselamatan dan rakit penolong yang berlaku pada tanggal 1 Juli 2006.
- g. Perubahan tahun 2006 yang memperkenalkan inter alia tentang pelatihan *Ship Security Officers* yang berlaku pada tanggal 1 Januari 2008.
- h. Perubahan tahun 2010 (*The Manila Amendments*) tentang perubahan besar untuk update standar kompetensi.
- i. Perubahan tahun 2014 tentang BAB I *General Provision* yang berlaku pada tanggal 1 Januari 2006.
- j. Perubahan tahun 2015 tentang perubahan BAB I aturan I/1 dan I/II, BAB V-V/3 yang berlaku pada tanggal 1 Januari 2017.
- k. Perubahan tahun 2016 tentang perubahan BAB I aturan V, V/2, V/4 dan BAB V table A-V/2, table A-V/2-1, table A-V/2-2, table A-V/4-1 dan table A-V/4-2 yang berlaku pada tanggal 1 Juli 2018.

Pada perubahan tahun 2010 atau lebih dikenal dengan Amandemen Manila, pada resolusi I, *chapter VI* aturan VI/1 bahwa minimum persyaratan wajib untuk para pelaut harus memenuhi standar pada seksi A-VI/1 yaitu mendapatkan pelatihan keselamatan dasar (*Basic Safety Training*). Selain itu pada aturan yaitu perubahan pada aturan VI/6 seksi yang sama yang mengatur pelatihan terhadap dasar-dasar penanganan ancaman keamanan (*Safety-Awareness Training*). Dari kedua pelatihan tersebut harus memenuhi standar yang diatur dalam Kode A dan B -VI/1 dan VI/6 pada STCW.

3. MLC 2006

Maritim Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization (ILO)* pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. Konvensi ini bertujuan untuk memastikan hak-hak



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar kerja yang berlaku secara internasional. MLC 2006 pada mulanya hanya bersifat anjuran untuk diterapkan oleh semua pihak yang berkaitan dengan pekerjaan di dunia maritim. Terdapat 5 (lima) hal yang dibahas dalam MLC 2006 sebagai persyaratan umum untuk melindungi hak pelaut yaitu:

- a. Persyaratan Minimal Pelaut Yang Bekerja Di Kapal
- b. Kondisi Kerja
- c. Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makan, dan Catering
- d. Perlindungan dan Perawatan Kesehatan, Kesejahteraan, dan Perlindungan Keamanan Sosial
- e. Penerapan dan Pelaksanaan

4. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008

Pentingnya transportasi untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Dalam dunia pelayaran merupakan kebutuhan yang primer akan pengawakan kapal yang bersertifikasi dan sesuai dengan ketentuan agar terciptanya keselamatan pengiriman barang komoditi dari tempat satu ke tempat tujuan komoditi. Pengawakan senantiasa diatur dan dilindungi hak dan payung hukumnya agar mereka yang bekerja di atas kapal merasa nyaman akan hukum yang menjadi dasar peningkatan keselamatan kerja di atas kapal. Undang-undang no. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memberikan semua payung hukum tentang kegiatan yang berhubungan dengan kemaritiman, pengangkutan dan jasa kepelabuhanan termasuk tentang pengawakan kapal.

5. Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1998

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 70 Tahun 1998 Tentang Pengawakan Kapal Niaga menjelaskan beberapa keterkaitan dengan permasalahan tenaga Kleder yang bekerja di atas kapal ternak sebagai berikut:

- a. Pada pasal 1 (satu) menjelaskan pengertian dari awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Dalam pasal ini sudah menjelaskan bahwasanya orang yang bekerja di atas kapal sebagaimana fungsi dan perannya dinyatakan sebagai awak kapal dan harus memenuhi ketentuan yang berlaku dan dimasukkan dalam siji.
- b. Pasal 3 (tiga) menjelaskan bahwa setiap awak kapal harus memiliki sertifikat pelaut (*Certificate Of Competency /COC*) dan sertifikat keterampilan pelaut (*Certificate Of Proficiency/COP*). Selanjutnya untuk jenis-jenis sertifikat keahlian pelaut dijelaskan pada pasal 4 (empat) dan pasal 5 (lima). Sedangkan jenis-jenis sertifikat keterampilan pelaut dijelaskan pada pasal 6 (enam) dan pasal 7 (tujuh).
- c. Pasal 6 (enam) menjelaskan bahwa terdapat dua jenis sertifikat keterampilan yaitu sertifikat keterampilan dasar dan sertifikat keterampilan khusus. Sertifikat keterampilan dasar sebagaimana dijelaskan pada pasal 7 (tujuh) adalah sertifikat keterampilan dasar keselamatan (*Basic Safety Training / BST*). Selanjutnya sertifikat keterampilan khusus dijelaskan pada pasal 7 ayat 2 (dua) yang sesuai dengan jenis kapal dan keterampilan lainnya.
- d. Pada pasal 8 (delapan) huruf C menjelaskan bahwa bagi rating awak kapal niaga harus memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut yang jenis sertifikatnya sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan jenis kapal serta tata susunan kapal.
- e. Pasal 9 (Sembilan) huruf G menjelaskan bahwa rating bagian dek lainnya wajib memiliki sertifikat keterampilan dasar keselamatan (*Basic Safety Training / BST*), sertifikat keterampilan khusus sesuai dengan jenis kapal, sertifikat kesehatan yang masih berlaku.
- f. Pada pasal 18 tentang kewajiban dan tanggung jawab pihak-pihak yang berkaitan dengan pengawakan



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

kapal.

6. Sertifikasi dan Kompetensi Kleder

Posisi kleder di atas kapal dianggap penumpang, dari hasil wawancara dengan Captain kapal, kleder yang naik di atas kapal diambil dari *shipper*. *Shipper* memiliki tenaga kerja yang sudah berpengalaman dalam mengurus hewan ternak, dan memiliki sertifikat penanganan ternak dari Dinas Peternakan/Pertanian, tenaga kerja inilah yang selanjutnya akan diajukan sebagai kleder. Selain memiliki sertifikat penanganan ternak, Kleder juga harus memiliki Surat Kesehatan lengkap dan KTP. Kondisi di kapal saat ini, Kleder tidak memiliki sertifikat keterampilan keselamatan di atas kapal seperti BST, buku pelaut serta dokumen berlayar yang lain. Kleder pun tidak masuk ke dalam *crew list* kapal, kleder hanya tercatat sebagai penumpang yang ikut di kapal yang dilaporkan dan diketahui oleh pihak KSOP. Di atas kapal kleder berstatus penumpang bukan sebagai awak kapal jadi tidak dibekali sertifikat keterampilan. Latihan (*drill*) keselamatan di atas kapal akan dibekali oleh awal kapal ketika dalam perjalanan/berlayar. Semakin sering kleder berlayar maka diharapkan akan memahami langkah-langkah keselamatan di kapal. Sementara itu dalam bidang sumber daya manusia pelayaran beberapa sertifikat harus dimiliki dan dibutuhkan saat berlayar. Berdasarkan PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, untuk dapat bekerja di kapal, seseorang harus memiliki kualifikasi keahlian atau keterampilan yang dibagi menjadi 3 jenis sertifikat yaitu COC (*Certificate of Competency*), COE (*Certificate of Endorsement*) dan COP (*Certificate of Proficiency*).

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa kompetensi kleder dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal khusus ternak adalah dengan mempunyai sertifikasi dari lembaga-lembaga pemerintahan atau dinas peternakan dan juga mematuhi peraturan yang telah dibuat diantaranya SOLAS, STCW, MLC 2006, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008, Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1998, Sertifikasi dan Kompetensi Kleder. Sehingga Kleder memiliki sertifikasi dasar keselamatan dan keamanan pelayaran dan terdaftar dalam siji keadaan darurat agar memenuhi ketentuan tentang pengawakan. Selain itu, diperlukan adanya perhatian dan koordinasi yang serius diantara institusi/lembaga, praktisi, pemilik kapal, pemilik ternak dan pihak terkait lainnya untuk menerbitkan kebijakan yang tepat tentang status kleder di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] T. Anggriyanto, "Efektifitas Angkutan Laut Khusus Ternak Dalam Program Tol Laut Di Km. Camara Nusantara 1," Politeknik Ilmu Pelayaran, 2020.
- [2] J. M. G. Siagian, A. F. Zakky, And Muhammad Iqbal, "Kajian Kekuatan Struktur Dan Buckling Pada Livestock Carrier Catamaran 1500 Dwt Dengan Metode Elemen Hingga," *J. Tek. Perkapalan*, Vol. 8, No. 3, Pp. 360–367, 2020.
- [3] S. Wahyuwardani, S. M. Noor, And B. Bakrie, "Animal Welfare Ethics In Research And Testing: Implementation And Its Barrier," *Indones. Bull. Anim. Vet. Sci.*, Vol. 30, No. 4, P. 211, Dec. 2020, Doi: 10.14334/Wartazoa.V30i4.2529.
- [4] D. Mellor, "Moving Beyond The 'Five Freedoms' By Updating The 'Five Provisions' And Introducing Aligned 'Animal Welfare Aims,'" *Animals*, Vol. 6, No. 10, P. 59, Sep. 2016, Doi: 10.3390/Ani6100059.
- [5] Zulhijariyanto, A. M. Fuah, L. Cyrilla, And Y. Triyonggo, "Job Design Of The Kleder In Cattle Distribution Chain On The Camara Nusantara Cattle Ship," *Sriwij. J. Environ.*, Vol. 4, No. 3, Pp. 117–122, 2019.
- [6] H. Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident)," *J. Legis. Indones.*, Vol. 14, No. 1, Pp. 57–76, 2017.

