

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Sejarah Singkat PT Integrasi Aviassi Solusi

PT Integrasi Aviassi Solusi (IAS), sebelumnya dikenal sebagai PT Angkasa Pura Logistik (APLog), merupakan perusahaan yang memiliki peran penting dalam mendukung ekosistem logistik dan aviassi nasional. APLog didirikan pada tanggal 5 Januari 2012 sebagai anak perusahaan dari PT Angkasa Pura I (Persero), sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang pengelolaan bandar udara di wilayah Indonesia bagian timur. Tujuan awal pendirian APLog adalah untuk memberikan dukungan operasional logistik secara profesional dalam rangka meningkatkan efisiensi rantai pasok, keselamatan penerbangan, serta kualitas pelayanan di lingkungan bandara.

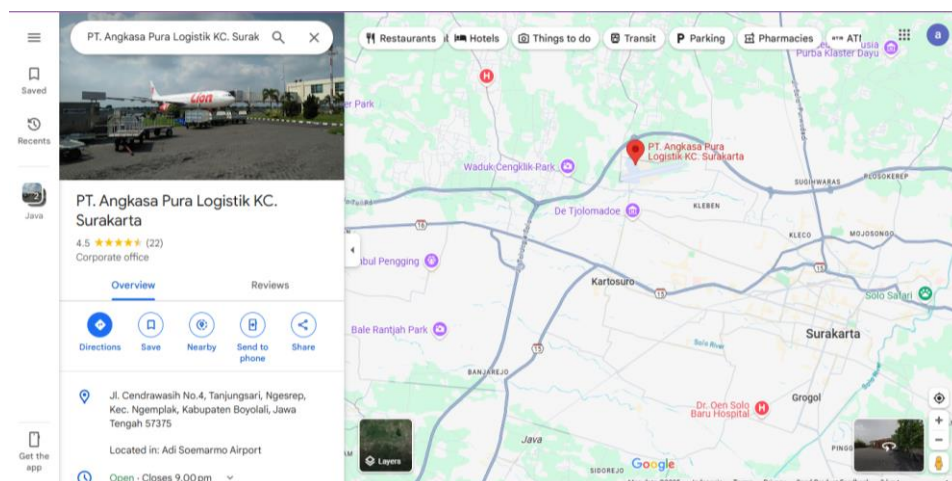
Momentum penting dalam sejarah transformasi perusahaan terjadi pada tahun 2023, ketika Pemerintah Indonesia melalui PT Aviassi Pariwisata Indonesia (InJourney), melakukan konsolidasi terhadap anak-anak perusahaan yang berada di bawah PT Angkasa Pura I, PT Angkasa Pura II, dan Garuda Indonesia Group. Konsolidasi ini merupakan bagian dari strategi besar nasional dalam penguatan ekosistem pariwisata dan aviassi secara menyeluruh, dengan pendekatan integratif dan berbasis sinergi antar BUMN.

Sebagai bagian dari kebijakan tersebut, APLog bersama dengan entitas lainnya dilebur ke dalam subholding baru di bawah InJourney, yakni PT Integrasi Aviassi Solusi (IAS). Perubahan struktur organisasi ini secara resmi diumumkan pada tanggal 4 Januari 2024 dalam sebuah seremoni peluncuran yang dihadiri oleh

sejumlah pejabat tinggi, termasuk Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, Wakil Menteri BUMN Kartika Wirjoatmodjo, dan Direktur Utama InJourney, Dony Oskaria. Penggabungan ini menandai babak baru dalam sejarah perusahaan, dengan membawa semangat kolaborasi dan efisiensi sebagai landasan operasionalnya.

PT IAS kini hadir sebagai entitas strategis yang menjalankan peran penting dalam mendukung konektivitas logistik dan transportasi udara nasional. Dalam konteks ini, Kantor Cabang Surakarta yang berlokasi di Bandara Adi Soemarmo tepatnya di yang beralamat di Jl Cendrawasih No.4, Tanjungsari, Ngesrep, Kec. Ngemplak, Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah. memegang peran vital sebagai salah satu simpul logistik regional. Letak geografis yang strategis menjadikan cabang ini sebagai pusat distribusi dan pengelolaan kargo untuk wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya.

Berikut merupakan detail lokasi objek penelitian yakni PT Integrasi Aviasi Solusi Sub Unit Logistik KC Surakarta yang sebelumnya merupakan PT Angkasa Pura Logistik KC Surakarta:



Gambar 4. 1 Lokasi PT Integrasi Aviasi Solusi KC Surakarta

Sumber: Olah data peneliti, 2025

Transformasi dari APLog menjadi IAS mencerminkan dinamika dan adaptasi perusahaan terhadap tuntutan industri logistik yang terus berkembang. Dengan dukungan jaringan global, sistem teknologi yang canggih, serta penerapan prinsip *Good Corporate Governance*, IAS berkomitmen untuk menjadi penyedia layanan logistik nasional yang terintegrasi, kompetitif, dan berdaya saing tinggi di tingkat internasional. Ke depan, IAS diharapkan dapat memperkuat posisi Indonesia dalam rantai pasok global serta berkontribusi secara aktif terhadap pengembangan infrastruktur dan konektivitas nasional.

4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

Dalam konteks manajemen strategis, visi dan misi merupakan elemen fundamental yang membentuk arah dan tujuan organisasi. PT Integrasi Aviasi Solusi (*InJourney Aviation Services/IAS*) merupakan anak perusahaan dari PT Aviasi Pariwisata Indonesia (*InJourney*) yang berfokus pada penyediaan layanan aviasi dan logistik. Sebagai bagian dari transformasi industri aviasi dan pariwisata nasional, IAS memiliki visi dan misi yang mencerminkan komitmen terhadap profesionalisme dan kompetensi di tingkat regional.

4.1.2.1 Visi

Visi menunjukkan gambaran masa depan yang diinginkan oleh organisasi. Menurut Fred R. David (2011), visi adalah gambaran masa depan yang realistis dan menarik bagi organisasi. Sementara itu, Kotler dan Keller (2016) mendefinisikan visi sebagai pernyataan tentang apa yang ingin dicapai oleh organisasi di masa depan. Visi PT Integrasi Aviasi Solusi (*InJourney Aviation Services/IAS*) yakni

menjadi perusahaan penyedia jasa layanan aviasi dan kargo yang profesional dan kompeten atau terdepan di Indonesia dan Asia Tenggara.

4.1.2.2 Misi

Misi merupakan pernyataan tentang tujuan dasar organisasi dan alasan keberadaannya. Menurut Pearce dan Robinson (2013), misi adalah pernyataan yang menjelaskan alasan keberadaan organisasi dan apa yang ingin dicapai. Sedangkan menurut Drucker (1999), misi adalah pernyataan yang menjelaskan tujuan dasar organisasi dan apa yang membedakannya dari organisasi lain. Misi PT Integrasi Aviasi Solusi (*InJourney Aviation Services/IAS*) diantaranya sebagai berikut:

1. *Cost Leadership & Service Excellence*

Memperbaiki *cost structure and service excellence* dari masing-masing *business unit* yang akan bergabung dengan IAS supaya dapat bersaing dengan *best-in-class competitor*.

2. *Facilitating E2E Solutions*

Berusaha untuk sebisa mungkin menawarkan *end-to-end solution* kepada customer, seperti misalnya menawarkan *end-to-end logistics solution* yang mencakup *freight forwarding* dan *cargo terminal operation* dan menyediakan *integrated facility management service* kepada customer (*airport* maupun *non-airport*) yang meliputi *cleaning service*, *parking management*, *security*, *equipment maintenance*, dan lain-lain.

3. *Partnership & Expansion*

IAS sendiri juga akan mengembangkan *partnership* dengan *global players*, seperti Swissport, SATS, Menzies, dan lain-lain di beberapa layanan yang sekiranya dipandang layak untuk melaksanakan *partnership* untuk

meningkatkan *brand image*, daya saing, serta transfer teknologi dalam memperbaiki kualitas pelayanan. Di samping itu, pengembangan *customer scope* ke wilayah di luar bandara juga menjadi point penting yang akan dikaji untuk semakin mengukuhkan nama IAS sebagai penyedia layanan yang tidak hanya berfokus pada segmen bandara.

4. *Ecosystem Synergies*

Dengan bergabungnya beberapa entitas yang sebelumnya bernaung di bawah AP I dan AP II, beberapa ekosistem bisnis yang tadinya berjalan terpisah, seperti misalnya portal internal perusahaan, system dan database yang digunakan, serta network yang dimiliki oleh masing-masing entitas. Penggabungan ini, walaupun akan memakan waktu dan usaha yang tidak sedikit, namun akan menjadi modal utama IAS dalam beroperasi ke depannya.

4.1.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi merupakan kerangka dasar yang menggambarkan bagaimana aktivitas dalam suatu perusahaan termasuk tugas, koordinasi, dan supervisi diarahkan untuk mencapai tujuan organisasi. Struktur ini tidak hanya mencerminkan pembagian kerja dan tanggung jawab, tetapi juga menunjukkan alur komunikasi dan hierarki kekuasaan dalam organisasi. Pemilihan struktur organisasi yang tepat sangat krusial karena akan memengaruhi efektivitas operasional, efisiensi proses pengambilan keputusan, serta fleksibilitas perusahaan dalam menghadapi dinamika pasar.

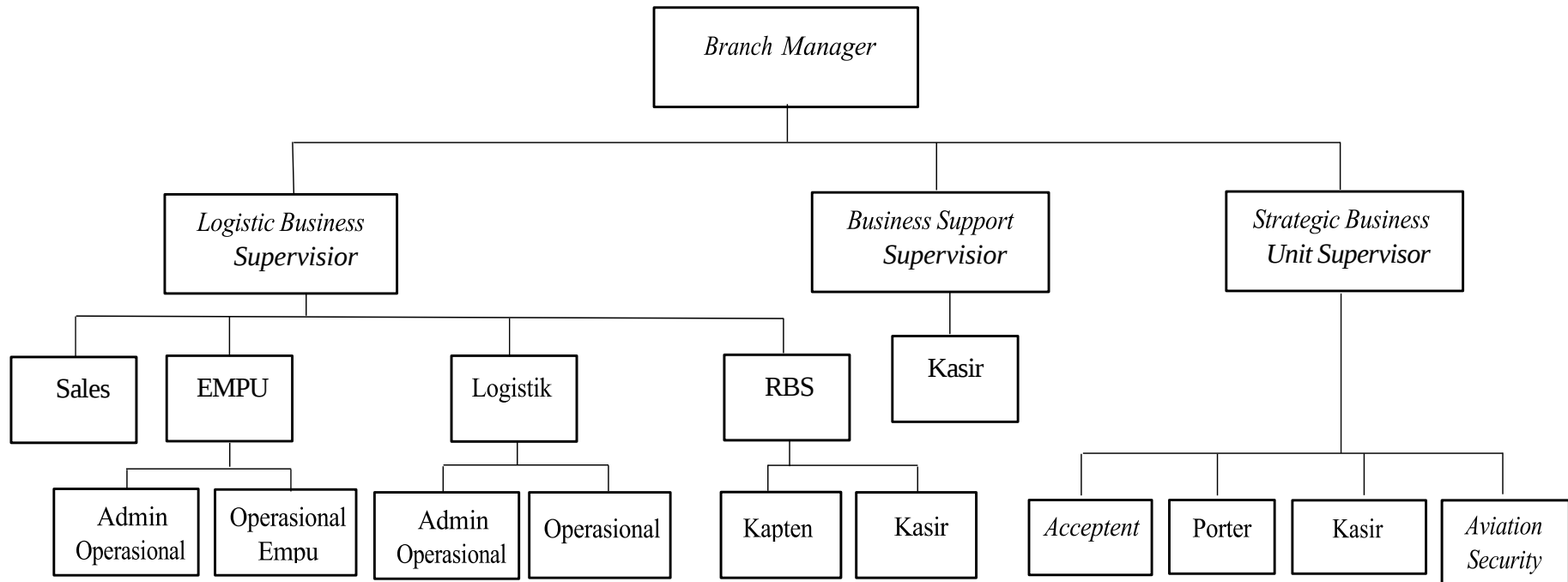
Menurut Robbins dan Coulter (2016), struktur organisasi adalah "a formal arrangement of jobs within an organization." Artinya, struktur organisasi menjadi wadah formal yang menyusun dan mengoordinasikan posisi pekerjaan di dalam

perusahaan agar aktivitas berjalan selaras dengan sasaran strategis yang telah ditetapkan. Sementara itu, menurut Mintzberg (1979), struktur organisasi mencerminkan cara perusahaan membagi pekerjaan menjadi berbagai tugas dan bagaimana tugas-tugas tersebut kemudian dikoordinasikan. Mintzberg mengemukakan beberapa tipe struktur organisasi seperti *simple structure*, *machine bureaucracy*, *professional bureaucracy*, *divisionalized form*, dan *adhocracy*, yang masing-masing cocok untuk konteks organisasi yang berbeda.

Lebih lanjut, menurut Daft (2013), struktur organisasi memiliki empat komponen utama, yaitu pembagian kerja, departementalisasi, hierarki otoritas, dan mekanisme koordinasi. Keempat elemen ini menjadi fondasi yang menentukan bagaimana peran individu dan kelompok di dalam perusahaan saling berkaitan dan bekerja sama untuk mencapai efisiensi dan efektivitas organisasi.

Dengan memahami teori-teori tersebut, maka penyusunan struktur organisasi dalam PT Integrasi Aviassi Solusi (IAS) perlu dikaji secara komprehensif, agar selaras dengan skala usaha, kompleksitas layanan, serta integrasi antar unit yang dibentuk setelah proses transformasi dan konsolidasi di bawah holding InJourney.

Berikut merupakan struktur organisasi PT Integrasi Aviasi Solusi (IAS):



Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT Integrasi Aviasi Solusi Sub Holding Logistik

Sumber: PT Integrasi Aviasi Solusi KC Surakarta, 2025

4.1.3.1 Tugas dan Wewenang Karyawan PT Integrasi Aviassi Solusi (IAS) Sub Holding Logistik

1. *Branch Manager*

Branch Manager bertanggung jawab atas kepemimpinan strategis cabang, mulai dari penyusunan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi kinerja cabang. Ia juga bertugas menyusun anggaran, mengelola sumber daya, menjamin efektivitas seluruh unit kerja, dan menjalin hubungan profesional dengan pemangku kepentingan. Selain itu, Branch Manager mewakili perusahaan di luar instansi atas persetujuan direksi serta melaporkan seluruh kinerja operasional secara berkala.

2. *Business Support Supervisor*

Supervisor ini mengoordinasikan seluruh aspek administrasi internal, termasuk pengurusan dokumen seperti PAS Bandara dan surat-surat perizinan lainnya. Ia juga membuat rekap data keuangan dari seluruh aktivitas operasional.

3. *Logistics Business Supervisor*

Bertugas memastikan kelancaran dan efektivitas layanan logistik seperti pengiriman domestik, ekspor-impor, layanan terminal, kurir, dan distribusi. Ia juga mengawasi divisi terkait seperti Sales, Admin Logistik, TBS, EMPU, dan Operasional Logistik, serta memastikan target operasional dan kepuasan pelanggan tercapai.

4. Sales

Unit ini bertanggung jawab memastikan kelengkapan data pelanggan, pencapaian target penjualan, serta penguasaan produk yang memadai. Mereka juga mengatur pengeluaran barang dari terminal kargo.

5. Admin Logistik

Fungsi utama admin logistik adalah memperbarui informasi terkait layanan, harga, jadwal, dan prosedur keamanan, serta menjamin penanganan order pelanggan sesuai dengan SOP.

6. *Total Baggage Solution* (TBS)

Unit ini fokus pada layanan penumpang dengan mengutamakan pengelolaan bagasi secara efisien. Mereka memastikan barang bawaan masuk ke dalam pesawat yang sesuai dengan penerbangan penumpang.

7. Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU)

EMPU bertugas melayani pengiriman barang melalui jalur udara dengan sistem regulated agent, serta menerima permintaan pemesanan (booking) dari pelanggan.

8. Operasional Logistik

Bertanggung jawab atas proses pengambilan dan penanganan barang baik dari dalam maupun luar area bandara. Unit ini menjamin keamanan, ketepatan, dan penyusunan laporan berkala terkait pengelolaan barang.

9. Kasir

Kasir menerima pembayaran dari pelanggan, mencatat transaksi ke dalam sistem, menyetorkan pendapatan harian ke bagian keuangan, serta membuat berita acara harian.

10. Supervisor Strategic Business Unit

Mengawasi operasional *Terminal Cargo* serta berkoordinasi dengan pihak internal dan eksternal. Ia juga memastikan tercapainya target keamanan, efisiensi biaya, serta memantau data produksi melalui sistem SITEK G2.

11. Acceptance

Petugas *Acceptance* menerima barang dan dokumen pengiriman, melakukan pengecekan terhadap legalitas, berat, label, dan kondisi fisik kargo, serta memasukkan data ke dalam sistem. Mereka juga bertanggung jawab atas koordinasi internal dan eksternal dalam proses pengiriman.

12. Porter

Porter membantu memindahkan barang dari kendaraan ke area penerimaan, menyiapkan perangkat pemuatan (ULD), serta menyimpan dan menata barang sesuai ketentuan dan kesiapan pengiriman.

13. Kasir Jaster

Fungsinya serupa dengan kasir umum, namun lebih fokus pada transaksi jasa tertentu (*Jasa Terminal Cargo*), termasuk input sistem dan laporan keuangan harian.

14. Aviation Security (AVSEC)

AVSEC bertanggung jawab terhadap keamanan barang sebelum pengangkutan melalui pesawat, melakukan pemeriksaan fisik atau dengan alat, serta menolak barang yang berbahaya atau melanggar hukum. Mereka juga wajib melaporkan setiap insiden keamanan kepada pihak berwenang.

4.1.4 Logo Perusahaan

Menurut Airey (2009), logo bukan hanya sebuah gambar atau simbol, tetapi merupakan representasi visual dari nilai-nilai inti, misi, dan identitas komersial sebuah perusahaan. Elemen seperti bentuk, warna, dan tipografi harus dipilih dengan cermat untuk mencerminkan esensi dan karakter bisnis secara konsisten.

Logo PT Integrasi Aviasi Solusi (IAS), yang dikenal dengan nama dagang *InJourney Aviation Services*, dirancang untuk merepresentasikan identitas dan nilai-nilai inti perusahaan sebagai penyedia layanan aviasi terkemuka di Indonesia dan kawasan Asia Tenggara. Logo perusahaan ini dirancang untuk merepresentasikan semangat transformasi, sinergi, dan profesionalisme yang menjadi landasan operasional IAS.

Logo IAS dirancang untuk mencerminkan komitmen perusahaan terhadap praktik bisnis berkelanjutan yang ramah lingkungan dan dedikasi dalam memberikan pengalaman penerbangan yang aman dan berkesan bagi pelanggan. Elemen-elemen visual dalam logo tersebut mungkin menggambarkan dinamika industri aviasi, integrasi layanan, dan aspirasi perusahaan untuk menjadi pemain global dalam sektor layanan aviasi. Berikut ini merupakan logo PT Integrasi Aviasi Solusi (IAS):



Gambar 4. 3 Logo PT Integrasi Aviasi Solusi

Sumber: PT Integrasi Aviasi Solusi KC Surakarta, 2025

4.1.5 Bidang Usaha Perusahaan

Berikut merupakan bidang usaha PT Integrasi Aviassi Solusi pada Sub Holdings Logistik:

1. Jasa Logistik (*Logistics Services*)

IAS menyediakan layanan logistik menyeluruh dari hulu ke hilir untuk pengiriman barang secara efisien, cepat, dan aman, baik untuk kebutuhan individu, korporasi, maupun proyek nasional.

Layanan utama:

a. *General Cargo*

Pengiriman barang umum melalui udara dan darat, termasuk pengiriman antar kota dan antar pulau di seluruh Indonesia.

b. *Freight Forwarding & Multimoda*

Solusi logistik terintegrasi yang menggabungkan moda transportasi darat, udara, dan laut. Sangat relevan untuk distribusi nasional maupun ekspor-impor.

c. *Project Logistics*

Penanganan logistik proyek besar berskala nasional, seperti infrastruktur, pertambangan, dan energi, dengan perencanaan dan pengelolaan khusus.

d. *Contract Logistics* (Logistik Kontrak)

Solusi logistik jangka panjang untuk perusahaan yang membutuhkan layanan penyimpanan, distribusi, dan pengelolaan inventaris secara konsisten.

e. *Customs Clearance*

Pelayanan kepabeanan dan perizinan ekspor-impor untuk mempercepat proses logistik lintas negara.

2. Manajemen Gudang & Distribusi

IAS mengelola gudang di berbagai kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Denpasar, dan Makassar yang dilengkapi sistem digital untuk pelacakan dan manajemen stok secara real-time.

Layanan meliputi:

a. *Warehousing & Fulfillment*

Penyimpanan barang jangka pendek dan panjang, serta pengelolaan proses pengambilan, pengemasan, dan pengiriman barang.

b. *Cold Storage*

Penyimpanan barang sensitif suhu, seperti produk makanan, obat-obatan, dan bahan biologis.

c. *Value-Added Services*

Termasuk pelabelan, pengepakan ulang, bundling, dan kustomisasi barang sebelum dikirim ke pelanggan.

3. Transportasi Darat

IAS memiliki dan mengelola armada truk dan kendaraan pengangkut untuk distribusi ke seluruh Indonesia, baik dalam sistem point-to-point maupun rute tetap.

Termasuk layanan:

a. *First Mile dan Last Mile Delivery*

Pengambilan barang dari pengirim dan pengantaran ke tujuan akhir, termasuk layanan logistik *e-commerce*.

b. *Trucking dan Fleet Management*

Manajemen armada untuk pengiriman skala besar, termasuk integrasi pelacakan GPS dan sistem kontrol bahan bakar.

4. *Retail Baggage Services*

Awalnya merupakan layanan tambahan dari Angkasa Pura Logistik, kini menjadi salah satu pilar bisnis IAS dalam sektor logistik.

Layanan meliputi:

a. *Baggage Wrapping & Sealing*

Pembungkusan bagasi penumpang di bandara untuk keamanan selama penerbangan.

b. *Home Delivery of Baggage*

Pengiriman bagasi penumpang dari atau ke bandara langsung ke rumah atau hotel.

c. *Baggage Storage*

Jasa penitipan bagasi di bandara bagi penumpang transit atau yang menunggu penerbangan lanjutan.

5. *Kargo Udara & Agen Maskapai*

IAS juga berperan sebagai agen penjualan kargo udara (GSA – *General Sales Agent*) bagi berbagai maskapai domestik dan internasional.

Termasuk:

a. *Cargo Space Management*

Pemesanan dan pengelolaan kapasitas kargo di pesawat.

b. *Kargo Ekspor & Impor*

Penanganan dan dokumentasi kargo internasional, termasuk penerbitan AWB (*Air Waybill*).

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pengiriman hewan hidup (*live animal*) melalui kargo udara merupakan bagian dari layanan ekspedisi khusus (*special cargo*) yang memerlukan prosedur khusus dan pemenuhan standar keselamatan serta kesejahteraan hewan. Di PT Integrasi Aviasi Solusi Cabang Surakarta, prosedur pengiriman *live animal* melibatkan tiga pihak utama: pihak EMPU sebagai penerima awal kargo, terminal cargo *Acceptance* sebagai penyaring administratif dan keamanan, serta maskapai penerbangan sebagai pelaksana akhir pengangkutan.

Sesuai dengan *Live Animals Regulations* (LAR) dari IATA (2024), pengangkutan hewan melalui udara memerlukan dokumentasi lengkap, kemasan yang sesuai spesifikasi spesies, serta penanganan yang meminimalkan stres dan risiko cedera terhadap hewan. Ketentuan ini menjadi standar kerja bagi perusahaan logistik udara di seluruh dunia, termasuk PT Integrasi Aviasi Solusi.

4.2.1 Prosedur Penanganan dan Pengiriman Kargo *Live Animal* di PT IAS

4.2.1.1 Prosedur Penanganan *Live Animal Outgoing*

4.2.1.1.1 Pengecekan Dokumen dan Kandang/*Packaging*

Prosedur penanganan kargo *live animal* (hewan hidup) pada tahap pengiriman (*Outgoing*) di PT Integrasi Aviasi Solusi (IAS) Kantor Cabang Surakarta diawali sejak customer datang membawa hewan beserta dokumen yang diperlukan ke area Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU). Pada tahap ini, dilakukan serangkaian prosedur yang bertujuan memastikan bahwa hewan yang akan dikirim telah memenuhi syarat administratif maupun teknis sesuai ketentuan yang berlaku. Informan A-1 selaku *Strategic Business Unit Supervisor* menyatakan:

“Pertama, tim di EMPU harus memastikan persyaratan barang yang akan dimasukkan ke Terminal Kargo itu harus komplit. Harus dilakukan pengecekan apakah dokumen dan barangnya sudah sesuai. Dan untuk *Packing*-nya harus dipastikan apakah sudah sesuai dengan aturan yang ada di IATA atau sudah sesuai dengan kebijakan dari pihak airline.”

Berdasarkan hasil wawancara, informan A-2 selaku staff operasional logistic di EMPU menjelaskan bahwa proses ini dimulai dari pengecekan dokumen utama:

“Customer biasanya datang membawa kargo *live animal* yang akan dikirim dan Surat Karantina Hewan. Itu syarat wajib, karena hewan harus dinyatakan sehat dulu sebelum bisa dikirim lewat udara. Dan khusus untuk hewan kucing dan anjing ada dokumen tambahan yaitu Surat Vaksin.”

Berikut ini merupakan gambar Surat Karantina Hewan dan Surat Vaksin:

KH-1



REPUBLIK INDONESIA
BADAN KARANTINA INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA
INDONESIAN QUARANTINE AUTHORITY

SERTIFIKAT KESEHATAN HEWAN
ANIMAL HEALTH CERTIFICATE

Nomor: 2025-H3.0-3301.0-K.H.1-000489
Number:

No: KQESOFD

Berdasarkan Permohonan Tindakan Karantina dan/atau Pengawasan terhadap Pemasukan/Pengeluaran/Transit*) Media Pembawa Nomor 2025-H3.0-3301.0-K.1.1-000489 Tanggal 05 Juni 2025

I. Rincian Keterangan
Detail of Description

1. Negara / Daerah*) Country/Region	Asal (origin) KOTA SURAKARTA	Tujuan (Destination) KOTA PEKANBARU
2. Nama, Alamat, dan NIB/INP/PP/KTP/SIM/Passpor Name and Address	Pengirim (Consignor) ARY SETYAWAN PURBOWARDAYAN, RT 01/ RW 02, TEGALHARJO, JEBRES 3372032910820004	Penerima (Consignee) IMRAN PEKANBARU -
3. Tempat Pengeluaran dan Tanggal Muat Port of Exit and Date Of Loading Bandar Udara Adi Sumarmo	4. Tempat Pemasukan dan Tanggal Bongkar Port of Entry and Date of Unloading Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II	
Tempat Transit Port of Transit	6. Jenis dan Identitas Alat Angkut : Udara Type and identity of the Means of Conveyance Pesawat udara -	

*) Coret yang tidak perlu
Strick if not necessary

II. Uraian Media Pembawa
Description of Carrier

No. No	Jenis Media Pembawa Type of Carrier	Jumlah Quantity	Satuan Unit	Keterangan***) Description
1	Walik kembang		6 ekor	5 , Jantan: 3 , Betina: 3
2	Walik ungu		8 ekor	3 , Jantan: 4 , Betina: 4
3	Burung cucak biru		2 ekor	2 , Jantan: 1 , Betina: 1

****) Untuk Hewan disebutkan jenis, jenis kelamin, umur, dan keterangan lain.
For animals, the breed, gender, age, and other description shall be stated

Berdasarkan hasil tindakan karantina yang telah dilakukan, dengan ini menerangkan bahwa***):
Based on quarantine measure hereby explains that.

☒ Hewan tersebut di atas telah dilakukan tindakan, tidak tertular dan bebas gejala HPHK serta bebas dari ektoparasit.
The animal(s) as stated above has (have) been conducted with quarantine measures, is (are) not infected and show(s) no clinical signs of animal quarantine pests and diseases as well as free from ectoparasites.

☒ Hewan dalam keadaan sehat dan layak untuk diberangkatkan.
The animal(s) is (are) healthy and feasible to be dispatched.

☒ Hewan sudah memenuhi persyaratan dokumen lain.
The animal(s) have met the requirements of other documents.

☐ Lainnya:
Others:

sehingga dapat di keluarkan ke area lain atau dari dalam*) wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia
so that it can be issued to other areas or from within the territory of the Unitary State of the Republic of Indonesia

*) Coret yang tidak perlu
Strick if not necessary
**) Beri tanda pada kotak yang sesuai
Tick to the appropriate box(es)

Tanggal dikeluarkan: Date of Issued June 5, 2025 Di : BOYOLALI At :	Dokter Hewan Karantina Quarantine Veterinarian Nama : JEKTI MULYANINGSIH NIP : 197508302008012008 IQV	 Tanda tangan signature	Stamp Stamp AUTHORIZED STAMP
---	---	--	---

Pernyataan lain dan hasil pemeriksaan laboratorium di halaman berikut.
Other declaration and laboratory results are in the next page.

Halaman 1 dari 1 halaman

Gambar 4. 4 Surat Karantina Hewan
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Vaccinations			
Temperature	Date Given	Dog	Cat
38.12	5/4-23	☐ Distemper ☐ Parvo ☐ Leptospirosis ☐ Parainfluenza ☐ Hepatitis ☐ Bordetella ☐ Panleucopenia ☐ Rhinotracheitis ☐ Calicivirus ☐ Chlamydia ☐ Rabies	☐ Distemper ☐ Parvo ☐ Leptospirosis ☐ Parainfluenza ☐ Hepatitis ☐ Bordetella ☐ Panleucopenia ☐ Rhinotracheitis ☐ Calicivirus ☐ Chlamydia ☐ Rabies
4.4 kg	5/4-24		

Label, Stamp & Signature	Note

Gambar 4. 5 Surat Vaksin Hewan

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Pemeriksaan ini selaras dengan Peraturan Menteri Pertanian RI No. 15/Permentan/OT.140/3/2021 serta Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 yang menyatakan bahwa setiap pengiriman hewan antardaerah wajib dilengkapi dokumen karantina resmi. Dokumen tersebut menjamin bahwa hewan bebas dari penyakit menular dan layak untuk transportasi udara. Setelah validasi dokumen, petugas juga melakukan pemeriksaan visual terhadap kandang atau pet carrier yang digunakan. Kelayakan kandang dinilai berdasarkan material, ukuran, dan ventilasi, apakah sesuai dengan IATA *Live Animal Regulations* (LAR) 2024 dan ketentuan maskapai.

Persyaratan kelayakan kandang ini juga didukung oleh pernyataan dari informan A-1 yang menyatakan bahwa:

“Pet carrier harus dicek, kalau dari kardus atau tipis langsung kami tolak. Harus yang kuat, ada lubang udaranya, dan cukup buat hewan gerak.”

Informan A-2 juga menjelaskan hal serupa:

“Hewan biasanya di-*Packing* menggunakan keranjang buah dari kayu, hewan dimasukkan beserta dengan makanan dan air, kemudian bagian luar dilapisi dengan triplek yang agak tebal tidak tipis, lalu direkatkan menggunakan lakban dan dikunci menggunakan kabel tis.”



Gambar 4. 6 Contoh *Packing Live Animal*

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Hal ini didukung oleh Asriati & Fajariana (2021) yang menyebutkan bahwa kelayakan kandang merupakan bagian penting dari pemenuhan prinsip kesejahteraan hewan selama pengangkutan udara. Penelitian mereka menekankan pentingnya kandang yang aman, nyaman, dan tahan benturan agar risiko stres maupun cedera pada hewan dapat diminimalkan.

Jenis kemasan (*Packing*) disesuaikan dengan karakteristik hewan. Informan menyebutkan bahwa:

“Kalau untuk reptil seperti ular, nanti dimasukkan ke dalam kantong/pouch kain dulu, lalu disegel menggunakan kabel tis, setelah itu dimasukkan ke keranjang buah dari kayu, baru kemudian diberi triplek dan direkatkan dengan lakban.”



Gambar 4. 7 *Packing Reptil (Ular)*

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Lebih lanjut, informan A-2 menjelaskan:

“Kalau untuk jenis burung yang bisa menghancurkan kandang plastik dan kayu, maka *Packing*nya menggunakan kandang besi dan dilapisi triplek. Untuk hewan pengerat seperti tikus dan hamster juga tidak boleh menggunakan *Packing* kayu karena nanti bisa jebol.”

Penyesuaian metode pengemasan sesuai spesies ini sejalan dengan penelitian Felici et al. (2024), yang menyebutkan bahwa pemilihan kandang, material, dan ventilasi merupakan aspek kritis dalam pengangkutan hewan udara, dan harus disesuaikan dengan kebutuhan biologis tiap jenis hewan.

Tahap selanjutnya adalah penggandaan dokumen karantina dan penyesuaian dengan instruksi pengiriman dari customer. Informan A-1 menyatakan:

“Biasanya surat karantina kami gandakan untuk dilampirkan ke SMU atau dokumen lainnya dan yang asli dikembalikan ke pengirim. Ini penting supaya tidak ada dokumen yang tercecer atau salah saat proses selanjutnya,”

Menurut Agustini et al. (2023), kesesuaian dan kelengkapan dokumen sangat krusial karena setiap kesalahan administratif dapat menimbulkan hambatan logistik di terminal kargo atau bahkan menyebabkan penolakan dari pihak maskapai.

Ketika *live animal* dikirim ke Terminal Kargo, akan dilakukan verifikasi ulang atau pemeriksaan lanjutan. Di sini dilakukan pengecekan fisik ulang, penimbangan ulang, verifikasi dokumen, dan input data ke dua sistem utama, yaitu Sistem Sitek Reborn milik Terminal Kargo dan sistem milik maskapai. Informan A-1 menyatakan:

“...Kemudian untuk tim *Acceptance Terminal Cargo* juga melakukan pengecekan kesesuaian dokumen dengan barangnya, sebelum di *X-ray* dan dimasukkan ke pesawat.”

Lebih lanjut, informan A-3 selaku *Terminal argo Acceptance* memberikan penjelasan sebagai berikut:

“Dari EMPU ke Terminal Kargo biasanya yang pertama pasti kita cek dokumennya. Kita pastikan dokumen sudah komplit, Selanjutnya terkait *Packing*, kita pastikan *Packing*-nya harus standar dan mengecek kelengkapan *labeling* dan *marking*.”

4.2.1.1.2 Pengukuran Dimensi dan Berat Kargo

Setelah kandang dan dokumen lolos pemeriksaan awal, petugas melakukan proses penimbangan untuk memastikan data berat aktual hewan dan kandang. Langkah ini juga menjadi dasar perhitungan biaya pengiriman.

Lebih lanjut Informan A-2 menjelaskan:

“Kemudian kargo hewannya ditimbang, setelah ditimbang kemudian kita tawarkan ke *customer opsi* penerbangan yang tersedia beserta biaya pengirimannya.”

4.2.1.1.3 Pembuatan Surat Muatan Udara dan Pemberitahuan Tentang Isi

Setelah semua data siap, petugas akan menawarkan pilihan jadwal penerbangan kepada customer berdasarkan ketersediaan slot maskapai. Proses ini penting untuk menjamin slot ruang kargo tersedia pada waktu pengangkutan. Berikutnya, petugas membuat dokumen pengiriman seperti Surat Muatan Udara (SMU), Pemberitahuan Tentang Isi (PTI), dan PTI pada Cargo Integrated System (CIS). Informan A-2 menyatakan:

“Setelah *customer* memilih dan menyetujui, kemudian kita booking cargo pada sistem *airline* yang telah dipilih untuk mendapatkan Surat Muatan Udara (SMU). Setelah itu kita tempel label SMU di *Packing* hewan dan di-*marking* menggunakan spidol. Kemudian kita buat Surat dengan input data pada sistem EMPU yakni Cargo Integrated System (CIS). Setelah dokumen lengkap, *customer*

melakukan pembayaran dan selanjutnya kargo akan kita antarkan ke Terminal Cargo.”

88 SOC 84569295		888-84569295		888-84569295	
Shipper's Name and Address SCNARY SETYAWAN BANDARA ARI SOEMARMO SOLO, SOLO CITY, INDONESIA, sales.aoc@tao.co, 85743624000		Shipper's Account Number 888-84569295		Not Negotiable Air Waybill Issued by CITILINK JAKARTA AIRPORT-123	
Consignee's Name and Address IMRAN BANDARA PEKANBARU PEKANBARU, PEKANBARU, INDONESIA, sales.aoc@tao.co, 85235492228		Consignee's Account Number 85235492228		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods declared herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREON. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City QBRAGDOMSOC29629-ANGKASA PURA LOGISTIK CGK-SOC		Accounting Information FREIGHT PREPAID GENERAL			
Agent's IATA Code SOC-ADI SUMARMO		Account No.			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing To: By First Carrier Routing and Destination CGK GA PKU GA		Optional Shipping Information Declared Value for Carriage Declared Value for Customs NVD NCV			
Airport of Destination PKU-SULTAN SYARIF KASI		Amount of Insurance INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".			
Handling Information AVI-LIVE ANIMAL ON BOARD LIVE ANIMAL ON BOARD ANIMAL ON BOARD AVI		SCI			
No. of Pieces PCP	Gross Weight K.G.	Rate Class Commodity N	Chargesable Weight K.G.	Rate Charge	Total
1	8.0	N	11.50	As Agreed	As Agreed
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) BURLING LWH IN CMS 58 X 40 X 70 X 1 0.007					
Prepaid		Weight Charge		Collected	
As Agreed		Valuation Charge		As Agreed	
0.00		Tax		As Agreed	
As Agreed		Total Other Charges Due Agent		As Agreed	
As Agreed		Total Other Charges Due Carrier		As Agreed	
Total Prepaid		Total Collected		As Agreed	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		0.00	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collected Charges	
				05-Jun-2025 Excluded on (Date)	
				SOC at (place)	
				QBRAGDOMSOC29629-ANGKASA PURA LOGISTIK CGK-SOC Signature of Shipper or its Agent	

Gambar 4. 8 Surat Muatan Udara (SMU)

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Lebih lanjut informan A-2 menjelaskan:

“Kita juga buat dokumen Pemberitahuan Tentang Isi (PTI) untuk ditandatangani oleh *customer*.”

[illegible]

Gambar 4. 9 Pemberitahuan Tentang Isi (PTI)
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

GAZZI
tgl 6 Jun 2025



PEMBERITAHUAN TENTANG ISI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Pengirim : SCN ARY SETYAWAN

Alamat : BANDARA ADI SOEMARMO

KTP/Identitas :

Menandakan, bahwa kiriman yang diserahkan untuk diangkut oleh airline yang di alamatkan kepada

Nama Penerima : IMRAN

Alamat : BANDARA PEKANBARU

Dengan Surat Muatan Udara No : 888-84569295

No Penerbangan : GA0221

Berisi barang-barang sebagai berikut :

JUMLAH	SATUAN	COMMODITY	BERAT KG
1	KOLI	BURUNG	8
Jumlah Berat			8

Selain dari itu pengirim menandakan dan mengetahui bahwa pengisian pemberitahuan tentang isi dengan tidak benar dapat dihukum dengan denda dan/atau penitisan atas kiriman itu.

Pengirim menandakan pula bahwa ia bersedia sewaktu-waktu membayar ganti rugi yang disebabkan karena pemberitahuan tentang isi telah diisi tidak dengan sebenarnya.



SCN ARY SETYAWAN

Gambar 4. 10 PTI pada Cargo Integrated System (CIS)
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Terdapat juga tambahan persyaratan dokumen dari *airline* yakni Surat Pembebasan Pertanggungjawaban dan Checklist *live animal*. Dokumen ini menjadi acuan utama bagi petugas terminal, airline, dan karantina dalam setiap tahapan selanjutnya.

Berikut ini merupakan contoh checklist live animal dan contoh surat pembebasan pertanggungjawaban dari maskapai:

Citilink

IATA LIVE ANIMALS ACCEPTANCE CHECK LIST

Air Waybill No.: _____ Origin: _____ Destination: _____

Note 1: Prepare form in duplicate.
Note 2: If goods are rejected, hand the original of this form to the Duty Officer and show the shipper's and agent's name below.
Note 3: Never reject a shipment until all items have been checked.
Note 4: If goods are accepted, attach the original of this form to the air waybill. The duplicate must be placed on the appropriate file.
Note 5: Answer "not applicable" only where an "N/A" box is provided.
Note 6: If any question is answered "NO", do not accept the shipment and give the duplicate copy of this form back to the shipper or agent together with the consignment.

General Acceptance			YES NO* N/A			YES NO* N/A		
1. Have advance arrangements/bookings been made with all the carrier(s) participating in the carriage of the live animals?	☐	☐				14. Is it signed by the shipper or his authorised agent? (Check that this is not an IATA cargo agent, consolidator, forwarder or indirect carrier.)	☐	☐
2. When laboratory animals, such as monkeys, which may carry diseases communicable to humans are being shipped, has the carrier(s) been advised in order to make the necessary arrangements?	☐	☐	☐			Container		
3. Have advance arrangements been made at the airport of destination, i.e. for quarantine and delivery?	☐	☐				15. Does it comply with the specific container requirement(s) as detailed in the IATA Live Animals Regulations?	☐	☐
4. In the event of attendants accompanying the animal(s), have advance arrangements been made with all the carriers concerned?	☐	☐	☐			(a) Is the size suitable for the particular type of animal?	☐	☐
5. Does the shipment comply with current regulations in force at transit stations?	☐	☐				(b) Does it provide for sufficient ventilation?	☐	☐
6. Where applicable, have carrier/governmental exceptions been complied with?	☐	☐	☐			(c) Is the construction adequate?	☐	☐
Air Waybill						(d) Does it contain adequate hand-holds/lifting devices to facilitate handling and to prevent the handler from coming into close proximity of the animal(s).	☐	☐
7. Are the live animals the only entries on the air waybill?	☐	☐				(e) Is it leak and escape proof?	☐	☐
8. Are all the flight numbers for which bookings are held for the entire routing indicated?	☐	☐				(f) Is the container clean?	☐	☐
9. Is the 24 hour emergency telephone number shown in the "Handling Information" box?	☐	☐				(g) Does it contain sufficient absorbent material? (Check that this is not straw, as some countries prohibit the importation of straw.)	☐	☐
10. Is the quantity of animals in the consignment, as well as their common names, which must as far as possible correspond with that listed in the IATA Live Animals Regulations, shown in the "Nature and quantity of goods" box?	☐	☐	☐			(h) Does the container have suitable feeding/watering facilities?	☐	☐
11. Are all relevant permits, including CITES where necessary, licences and certificates required for export, transshipment and import, securely attached to the air waybill and copies of those required affixed to the container?	☐	☐	☐			Labelling and Marking		
Shipper's Certificate						16. Is the consignee's name, street and city address as per air waybill, and a 24 hour contact phone number shown on each container?	☐	☐
12. Is it completed in full and in duplicate?	☐	☐				17. Is the correct number of "Live Animals" and "This Way Up" labels attached to each container?	☐	☐
13. Does the description and quantity of animals agree with the information on the air waybill?	☐	☐				18. Has each "Live Animals" label been completed, i.e. reflecting the correct contents?	☐	☐
						19. For live animals which can inflict a poisonous bite or sting, is the container marked in bold letters "POISONOUS"?	☐	☐
						20. For Specific Pathogen Free (SPF) animals for laboratory use, are "Laboratory Animals" and "This Way Up" labels attached to each container?	☐	☐

1 of 2

QG/OGF/Form/4/005

Gambar 4. 11 Form checklist live animal

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

	FORM INDEMNITY LETTER / SURAT PERNYATAAN PEMBEBASAN TANGGUNG – JAWAB PENGANGKUTAN CARGO						
Saya Yang bertanda tangan di bawah ini : Nama : SCN ARY SETYAWAN Alamat : SOLO No Telp / HP : 085743624000 Umur : 42 TAHUN Akan melaksanakan pengiriman barang / kargo dengan penerbangan Citilink. Nama penerima : HENDRIK Jumlah colly / Kg : 1C/10 KG Comudity : LIVE ANIMAL (BURUNG) Asal pengirim : BANDARA SOLO (SOC) Tujuan pengirim : BANDARA KUALANAMO (MEDAN) No. SMU : 888-83778811 MENYATAKAN BAHWA 1. Citilink, dibebaskan / tidak bertanggung jawab atas segala akibat buruk pengangkutan barang / kargo milik kami tersebut diatas. 2. Dalam hubungan dengan pengangkutan ini, kami telah menyetujui untuk membebaskan pengangkut dari tuntutan tanggungjawab atas akibat yang terjadi selama dalam pengangkutan atas hilang sebagian atau seluruhnya dan atau mati sebagian atau seluruhnya hewan / binatang, bibit / tumbuhan, barang mudah pecah / rusak yang tersebut di atas. 3. Kami akan melengkapi semua sarana yang menjadi syarat untuk pengangkutan hewan/ binatang atau bibit. Tumbuhan yang di maksud di atas. 4. Segala biaya yang timbul, baik langsung maupun tidak langsung selama hubungan pengangkutan berlangsung dari tempat asal sampai tempat tujuan , menjadi tanggung jawab kami. 5. Citilink , termasuk agen – agen kargo serta karyawannya di bebaskan dari segala tuntutan 90kerugian, atau biaya yang mungkin timbul atas kerusakan barang / kargo milik kami. BOYOLALI, 23 APRIL 2025 <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Petugas Citilink :</td> <td style="width: 33%;">Petugas Acceptance :</td> <td style="width: 33%;">Yang Menyatakan :</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px; vertical-align: bottom;">()</td> <td style="height: 40px; vertical-align: bottom;">()</td> <td style="height: 40px; vertical-align: bottom;">(SCN ARY SETYAWAN)</td> </tr> </table> QG-CG-0105-01		Petugas Citilink :	Petugas Acceptance :	Yang Menyatakan :	()	()	(SCN ARY SETYAWAN)
Petugas Citilink :	Petugas Acceptance :	Yang Menyatakan :					
()	()	(SCN ARY SETYAWAN)					

Gambar 4. 12 Surat Pembebasan Pertanggungjawaban Maskapai

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Dalam hal ini, Schäfer (2023) menegaskan bahwa keakuratan dan kelengkapan dokumen logistik merupakan elemen vital dalam sistem penanganan kargo udara karena berfungsi sebagai pengikat informasi antara semua aktor yang terlibat.

Selain itu, informan menyebutkan bahwa dokumen penting seperti surat pembebasan tanggung jawab diperiksa kembali dan harus ditandatangani oleh tiga pihak: pengirim (*shipper*), petugas *Acceptance*, dan petugas *Ground Handling*.

Lebih lanjut, informan A-3 juga menjelaskan:

“Ya, disini juga dilakukan pengecekan, karena itu nanti ada tanda tangannya. Ada tiga yang bertanda tangan dari *shipper*, petugas *Acceptance*, dan petugas *Ground Handling*.”

Jika ditemukan dokumen tidak lengkap, maka:

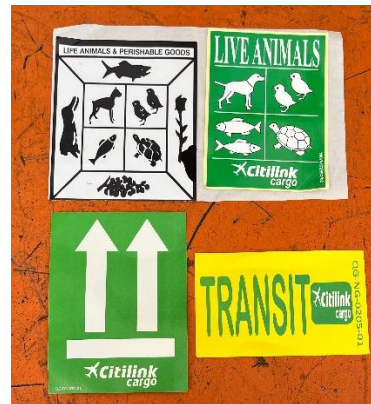
“Kita akan kembalikan kargo ke EMPU untuk melengkapi dokumen tersebut, pokoknya ketika kita terima di Terminal Kargo dokumen harus lengkap sesuai dengan isi barang yang dikirim.”

Hal ini sejalan dengan prinsip *standard operating procedure (SOP) adherence* seperti dikemukakan oleh Eskandarzadeh et al. (2023), yang menekankan pentingnya konsistensi prosedur dalam proses logistik agar kualitas layanan tetap terjaga.

4.2.1.1.3 Labeling dan Marking

Setelah dokumen disiapkan, proses pelabelan dilakukan. Label seperti “Live Animal”, “This Side Up”, serta AWB tag dipasang di sisi kandang yang terlihat jelas. Penandaan juga mencantumkan nama pengirim dan penerima, nomor kontak aktif, serta jenis hewan. Langkah ini merupakan implementasi dari regulasi IATA LAR (2024) yang mengatur pelabelan wajib sebagai bagian dari standar keselamatan dan identifikasi kargo hidup.

Berikut ini merupakan contoh label yang perlu ditempelkan di *packaging live animal*:



Gambar 4. 13 Label Live Animal, This Way Up, dan Transit
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025



Gambar 4. 14 contoh Pemasangan Label pada Packing
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Setelah proses administrasi selesai, customer melakukan pembayaran biaya pengiriman. Transaksi dilakukan di kasir resmi PT IAS dan customer menerima bukti pembayaran. Kemudian, petugas EMPU mengoordinasikan pengiriman kargo ke *Acceptance* terminal dengan kendaraan internal.

4.2.1.1.4 Pengecekan ulang jenis hewan

Pengecekan ulang di Terminal Kargo ini juga untuk memastikan bahwa hewan yang dikirim tidak tergolong jenis yang dilarang atau dilindungi. Informan A-3 menjelaskan:

“Kita di Terminal Kargo sudah ada semacam gambar panduan berupa daftar hewan yang dilindungi dan tidak boleh dikirim. Jadi nanti kita tinggal cek aja hewan yang dikirim itu apa kemudian kita cocokkan sesuai daftar apakah hewan tersebut dilindungi atau boleh dikirim melalui pesawat.”



Gambar 4. 15 Daftar Hewan yang Dilindungi dan Tidak Boleh Dikirim
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Proses ini mengacu pada ketentuan dalam Undang-Undang No. 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, yang menyatakan bahwa pengangkutan hewan harus melalui prosedur karantina yang ketat demi menjaga keseimbangan ekosistem dan kesehatan manusia/hewan.

4.2.1.1.5 Proses X-Ray

Proses dilanjutkan dengan pemindaian *X-ray* untuk memastikan tidak ada benda berbahaya dalam kandang, seperti yang dijelaskan oleh informan A-3 berikut:

“Setelah itu baru kita lanjut untuk proses *Acceptance* nya dengan menimbang kargo, kemudian dicocokkan dengan data yang ada di dokumen dan menginput data ke sistem, lalu jika sudah sesuai baru diletakkan di atas *conveyor* untuk dilakukan pengecekan isi dengan memasukkan ke mesin *X-ray*.”



Gambar 4. 16 Pengecekan Isi Kargo Menggunakan X-ray

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Hal yang selanjutnya dilakukan adalah input data ke sistem terminal dan maskapai. Dalam proses penginputan data, informan A-3 menyatakan:

“Kalau input data ke sistem di Terminal Kargo kan ada dua sistem, yaitu sistemnya Terminal Kargo sendiri dan sistemnya *Airline*. Untuk sistemnya Terminal Kargo nanti kita input sesuai timbangan aktual dan juga dimensi aktualnya berapa lalu diinput ke *Sistem Sitek Reborn* yaitu sistemnya Terminal Kargo. Kalau di sistemnya *Airline* itu kita melakukan yang namanya RCS, jadi itu menandakan bahwa barang tersebut sudah diterima di *Acceptance* dan di-*update* ke sistem sesuai dengan Bukti Timbang Barang (BTB) yang dikeluarkan dari Terminal Kargo, jadi nanti berat dan dimensinya kita masukkan ke sistemnya *Airline*.”

Selanjutnya, kargo yang lolos X-ray disimpan sementara di ruang khusus *live animal* dalam terminal *Outgoing* sambil menunggu waktu loading. Berikut ini merupakan gambar storage khusus live animal yang berada di terminal cargo:



Gambar 4. 15 Live Animal Storage

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

4.2.1.1.6 Loading Kargo *Live Animal* ke Pesawat

Tahapan terakhir adalah proses loading oleh petugas *Ground Handling* ke dalam pesawat. Setelah semua proses administrasi dan pemeriksaan selesai, hewan diambil oleh petugas *Ground Handling* dari terminal kargo ke area apron untuk proses pemuatan ke dalam pesawat. Informan A-3 menerangkan bahwa:

“Kargo yang lolos *X-ray* akan diberi label oleh *Avsec* lalu disimpan di storage khusus *live animal*. Kemudian kargo akan disusun di dalam gerobak untuk *di-loading* ke kargo pesawat oleh petugas *Ground Handling* dengan ditarik menggunakan kendaraan *towing*. Setelah itu, petugas terminal kargo akan menyusulkan dokumen manifest ke pihak maskapai.”



Gambar 4. 16 Loading Kargo dari Terminal Kargo ke Pesawat oleh Petugas *Ground Handling*

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Menurut Collins et al. (2020), pemuatan yang terlalu lama dan tidak sesuai prosedur dapat menyebabkan stres berat dan bahkan kematian pada hewan. Dengan demikian, waktu maksimum penahanan (*holding time*) hewan sebelum diterbangkan dijelaskan oleh informan A-3 sebagai berikut:

“Ya itu terkait dengan *Service Level Agreement (SLA)* dan *Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, rata-rata dua jam sebelum pesawat landing itu semua barang sudah harus berada di Terminal Kargo baik itu *general cargo* maupun *special cargo* termasuk *live animal*. Dan waktu yang dibutuhkan untuk pemeriksaan, penimbangan, dan penyortiran kargo maksimal 4 jam sebelum jadwal penerbangan.”

Saat ini pihak maskapai juga memiliki beberapa aturan tersendiri dalam pengiriman *live animal* yang dijelaskan oleh informan A-2 sebagai berikut:

“Kalau sekarang Lion Group tidak boleh mengangkut *live animal*, yang boleh itu Citilink dan Garuda...”

Selanjutnya informan A-2 menyatakan:

“...burung gereja tidak boleh dikirim ke Batam karena sudah terlalu banyak burung gereja di sana jadi sementara ini tidak diperbolehkan. Lalu hewan yang dilindungi juga sudah pasti tidak diperbolehkan kecuali menggunakan surat izin tertentu.”

Hal serupa dijelaskan oleh informan A-3, jenis hewan tertentu seperti anjing berhidung pesek tidak diperbolehkan untuk diterbangkan karena risiko pernapasan yang tinggi di dalam ruang kabin bertekanan:

“Kalau untuk maskapai Citilink itu ada aturan tersendiri yang baru keluar yaitu anjing yang berhidung pesek tidak boleh dikirim karena ada beberapa kasus di daerah-daerah tertentu jadi imbasnya secara nasional sekarang tidak diperbolehkan.”

Seluruh proses pemuatan dilakukan sesuai dengan *Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* dan *Service Level Agreement (SLA)* yang telah disepakati bersama antara terminal, maskapai, dan penyedia layanan logistik. Secara keseluruhan, prosedur ini telah mencerminkan prinsip “fit to fly” dalam pengangkutan hewan hidup yang menekankan kesiapan fisik hewan, keamanan wadah, dan kelengkapan administratif. Prosedur tersebut juga didukung oleh Cislaghi et al. (2023) yang dalam tinjauan sistematiknya menyoroti pentingnya standar global, kepatuhan SOP, dan kolaborasi antar pihak untuk menjamin keberlanjutan dan keamanan dalam rantai logistik *live animal*.

4.2.1.2 Prosedur Penanganan Kargo *Live Animal* Pada Proses *Incoming*

4.2.1.2.1 *Unloading* dari Pesawat ke Terminal Kargo

Unloading atau penurunan kargo dari pesawat merupakan tahap awal dalam penanganan *Incoming cargo live animal*. Tahap ini sangat krusial karena melibatkan transisi langsung dari kondisi kabin kargo pesawat ke lingkungan darat, yang memiliki perbedaan signifikan dari sisi suhu, kebisingan, dan tekanan udara. Menurut informan A-3 setelah pesawat mendarat, petugas *Ground Handling* yang telah ditugaskan akan segera bergerak menuju terminal kargo untuk menurunkan barang, termasuk hewan hidup:

“Pertama, petugas *Ground Handling* mengantarkan barang *Incoming* dari pesawat yang baru *landing* ke terminal cargo. *Live animal* termasuk *special cargo* yang langsung kita pisahkan agar tidak tercampur dengan barang umum.”

Langkah ini sejalan dengan pedoman dari *IATA Live Animals Regulations* (2024) yang menyebutkan bahwa hewan hidup tidak boleh ditempatkan berdempetan dengan general cargo yang berpotensi menghasilkan suara keras, bau menyengat, atau zat berbahaya. Proses unloading harus dilakukan dengan hati-hati dan cepat, mengingat sensitivitas hewan terhadap perubahan lingkungan. Selanjutnya, barang-barang termasuk kargo *live animal* dibawa ke Terminal *Incoming* menggunakan dolly atau kendaraan towing.

Pentingnya proses unloading ini juga ditegaskan oleh Nasution (2022), yang menjelaskan bahwa rangkaian kegiatan post-flight adalah titik rawan dalam distribusi logistik udara karena terjadi transisi dari zona terkontrol (pesawat) ke zona semi-terkontrol (terminal). Oleh karena itu, penanganan yang cepat dan sesuai SOP sangat dibutuhkan, terlebih untuk hewan hidup yang memiliki batas toleransi stres lingkungan yang rendah.

4.2.1.2.2 Checklist Manifest Kargo Incoming

Prosedur *Incoming* di Terminal Kargo dimulai dari proses unloading dari pesawat. Setelah pesawat mendarat, petugas *Ground Handling* akan membawa barang dari apron menuju Terminal Kargo. Informan A-3 menjelaskan:

“...*Live animal* termasuk *special cargo* yang langsung kita pisahkan agar tidak tercampur dengan barang umum. Kemudian Petugas terminal kargo melakukan checklist *Incoming* kelengkapan kargo menggunakan daftar manifest yang sudah dicetak.”

Berikut ini merupakan *build-up checklist* kelengkapan kargo *incoming*:

BUILD UP CHECKLIST
KARGO DAN POS INCOMING **Angkasa Pura | LOGISTICS**

Hari / Tanggal : Kamis, 18/07/24
Nomor Penerbangan/Number Flight :
Bandara Tujuan/Airport Destination :

NO	NOMOR SMU / AWB	JUMLAH (Koli)	JUMLAH RINCIAN Kg / Koli										TOTAL (Kg)	KETERANGAN
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
QG-0126														
1	888-78725986	1	✓										11	INDRA
2	888-78733410	3	✓	✓	✓								19	ZI EXP
GA-0222														
1	126-93761323	1											9	PT GMF
2	126-93750381	1	✓										3	DHL
3	126-93756493	1	✓										7	REX
4	126-93764801	3	✓	✓	✓								40	MK SARI
5	126-93764915	1	✓										17	MK SARI
6	126-93765475	1	✓										11	ARTANANI
7	126-93762944	1	✓										6	IDL
8	126-93757230	6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				119	ADVANTAGE
9	126-93759304	4	✓	✓	✓	✓							74	SANTUN
10	126-93763504	1	✓										10	KPL
11	126-93754835	2	✓	✓									35	BMT
QG-0762														
1	888-78682376	1											10	SD
JT-0927														
1	990-56559403	1											2	LP
ID-7364														
1	920-15682015	1											8	LP BTH
2	920-15682295	1											1	LP DIB
3	938-28464402	1											1	LP
4	938-42953212	1											8	LP PKU
5	938-42959033	1											9	LP GTO
6	938-42961693	1											5	LP TNI
7	938-42964213	4											14	LP PKU
8	938-42973943	2											16	LP
9	938-42974271	1											1	LP
10	938-42977093	1										DG (2)	2	LP
11	990-56543830	1											1	LP TTE
12	990-56551272	2											7	LP KNO
13	990-56555030	1											5	LP PNK
14	938-43575173	3											18	DBM
15	938-43575943	1											9	P SIS
16	990-58320102	1											3	DBM KNO

Gambar 4. 17 Build-Up Checklist Incoming
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025

Checklist yang dilakukan meliputi pencocokan dengan manifest penerbangan, pemeriksaan kondisi fisik kemasan, serta memastikan bahwa *live animal* disimpan di area khusus sebelum diambil oleh EMPU.

Selanjutnya, barang akan diloading ke kendaraan internal perusahaan (biasanya kendaraan EMPU) dan dibawa ke kantor EMPU untuk proses pencocokan akhir dengan dokumen oleh petugas EMPU.

“Setelah semuanya aman dan lengkap baru data diinput ke sistem dan barang dimuat ke mobil box untuk diserahkan ke EMPU.”

Menurut *IATA Live Animals Regulations (2024)*, penanganan kargo hewan hidup yang datang (*Incoming*) harus memenuhi standar *minimum care*, termasuk penempatan di area yang berventilasi baik, jauh dari kebisingan dan gangguan hewan lain. Dalam konteks ini, adanya koordinasi antara porter, petugas *Acceptance*, dan petugas EMPU menjadi kunci untuk memastikan keselamatan hewan selama transit di terminal.

Selain itu, referensi dari Sitorus et al. (2023) menekankan bahwa koordinasi antardepartemen dalam logistik udara harus berjalan efisien untuk menjaga kualitas pelayanan terhadap special cargo, seperti *live animal*, agar tidak menimbulkan risiko penurunan kondisi kesehatan hewan akibat keterlambatan atau salah penanganan.

4.2.1.2.3 Verifikasi dokumen SMU dan data diri penerima

Proses penerimaan kargo hewan hidup dari penerbangan *Incoming* dimulai dari kedatangan customer penerima di EMPU. Tahapan ini berfokus pada verifikasi administrasi, pencocokan fisik barang, serta penyelesaian pembayaran sebelum hewan diserahkan.

Langkah pertama adalah verifikasi identitas dan dokumen, informan A-2 menyatakan:

“Customer datang ke EMPU membawa SMU dan identitas (KTP). Nanti dicek apakah sesuai dengan data yang tertera pada SMU.”

4.2.1.2.4 Cek status kargo *incoming* di sistem *airline*

Lebih lanjut, informan A-2 menjelaskan setelah dokumen diverifikasi, petugas EMPU akan mengecek status kedatangan barang melalui sistem maskapai dan sistem Terminal Kargo:

“Kita akan lihat apakah pesawatnya sudah landing dan barang sudah dibawa ke terminal *Incoming*. Jadi kita tidak langsung ambil, harus nunggu status itu dulu.”

Apabila status barang menunjukkan bahwa kargo sudah berada di terminal, maka petugas EMPU akan menuju ke Terminal Kargo untuk pengambilan. Di sini, proses pencocokan antara fisik kargo dan dokumen dilakukan kembali untuk memastikan tidak terjadi kesalahan pengiriman. Hal ini sesuai dengan standar *traceability* dalam logistik yang dijelaskan oleh Christopher (2022), bahwa setiap tahap penerimaan barang harus memiliki jejak dokumentasi yang jelas dan sesuai. Sebelum penyerahan, customer diwajibkan untuk melakukan pembayaran biaya handling dan gudang *Incoming*.

4.2.1.2.4 Pengambilan kargo *incoming*

Setelah transaksi selesai, menurut informan A-2 bukti pembayaran akan diserahkan kepada petugas sebagai syarat untuk pengambilan:

“Lalu barang akan dibawa ke EMPU dan *customer* melakukan pembayaran. Setelah pembayaran selesai dan dokumen clear, kita serahkan kargonya ke penerima.”

Proses serah terima ini menjadi tahap akhir di EMPU dan memastikan bahwa tanggung jawab pemeliharaan hewan hidup berpindah sepenuhnya kepada pihak penerima.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa implementasi prosedur penanganan kargo udara live animal di PT Integrasi Aviasi Solusi Kantor Cabang Surakarta secara umum telah mengacu pada standar dan regulasi yang berlaku, seperti IATA Live Animal Regulations. Namun, dalam praktiknya masih ditemukan beberapa celah ketidaksesuaian prosedur, seperti kurang telitinya petugas dalam pengecekan fisik packaging serta ketidaksesuaian kandang dengan standar. Faktor penghambat utama berasal dari kurangnya detail SOP internal, lemahnya pengawasan prosedural, serta minimnya edukasi pelanggan. Upaya yang dilakukan perusahaan meliputi penguatan dan pengembangan SOP, pelatihan rutin petugas, serta peningkatan koordinasi antar lini operasional.

4.2.2 Kendala dalam Proses Penanganan *Live Animal*

Dalam proses penanganan pengiriman hewan hidup melalui kargo udara di PT Integrasi Aviasi Solusi Kantor Cabang Surakarta, terdapat beberapa kendala utama yang kerap dihadapi oleh petugas baik di bagian EMPU maupun di Terminal Kargo. Kendala ini tidak hanya menghambat kelancaran proses pengiriman, namun juga dapat berdampak pada kesejahteraan hewan yang dikirim. Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan lapangan serta diperkuat dengan teori dan hasil penelitian sebelumnya, berikut adalah kendala-kendala utama yang ditemukan beserta upaya penanganannya:

4.2.2.1 *Packing* Tidak Sesuai Standar

Kedua, kemasan (*Packing*) yang tidak sesuai standar IATA juga menjadi hambatan yang signifikan. Banyak ditemukan kasus di mana hewan dikemas dalam kandang yang tidak memiliki ventilasi cukup atau menggunakan bahan yang mudah rusak. Informan A-1 menyebut:

“Untuk kendala biasanya berhubungan dengan *Packing* sehingga harus betul-betul dilakukan pengecekan bahwa *Packing live animal* sudah sesuai standar. Kalau *Packing*-nya kurang standar langsung kita tolak. Misal ventilasi kurang atau bahan kayunya tipis.”

Jenis hewan tertentu seperti burung besar, ular, atau hewan pengerat membutuhkan standar kemasan yang berbeda-beda. Menurut penjelasan dari informan A-2:

“Kalau untuk reptil seperti ular, nanti dimasukkan ke dalam kantong/pouch kain dulu, lalu disegel menggunakan kabel tis, setelah itu dimasukkan ke keranjang buah dari kayu, baru kemudian diberi triplek dan direkatkan dengan lakban. Kalau untuk jenis burung yang bisa menghancurkan kandang plastik dan kayu, maka *Packing*-nya menggunakan kandang besi dan dilapisi triplek. Untuk hewan pengerat seperti tikus dan hamster juga tidak boleh menggunakan *Packing* kayu karena nanti bisa jebol.”

Lebih lanjut, informan A-3 juga menjelaskan:

“Kalau kendala yang paling sering dihadapi itu terkait *Packing*, kadang *Packing*-nya kurang rapat atau kurang standar. Pernah juga ada kasus hewan burung terlepas karena *Packing*-nya kurang bagus. Tapi biasanya kita selalu antisipasi sebelum hewan itu lepas kita cek dulu sebelum kita timbang, kita pastikan untuk *Packing*-nya benar-benar standar dan aman.”

Hal ini sejalan dengan ketentuan IATA (2024) bahwa kontainer pengangkut hewan hidup harus mampu menjamin kekuatan struktural, ventilasi, dan kenyamanan termal selama proses transportasi.

4.2.2.2 Perbedaan Isi Dokumen dan Kargo

Keempat, kendala lain yang juga sering terjadi adalah perbedaan antara data dokumen dan kondisi fisik kargo, terutama dalam hal berat dan dimensi. Dalam

beberapa kasus, menurut informan A-3, berat yang tertulis dalam dokumen SMU (Surat Muat Udara) tidak sesuai dengan hasil penimbangan aktual di Terminal Kargo:

“Beberapa kali juga terjadi perbedaan timbangan bisa jadi karena kesalahan input data, berat aktual di timbangan *Acceptance* kadang beda dengan yang tertera di dokumen, kita masukkan berat aktual timbangan *Acceptance* dan wajib koreksi di dokumen dan sistemnya.”

Perbedaan ini menyebabkan keterlambatan dalam proses input data ke sistem Terminal maupun sistem maskapai, serta berpotensi menimbulkan kesalahan tagihan biaya dan ketidaksesuaian kapasitas pesawat.

4.3 Output Penelitian

4.3.1 Pengembangan SOP Penanganan *Live Animal* pada Proses *Outgoing* dan *Incoming*

Tabel 4. 1 Output Pengembangan SOP

STANDARD OPERATING PROCEDURE (SOP)		
PENANGANAN KARGO UDARA LIVE ANIMAL (OUTGOING & INCOMING)		
PT Integrasi Aviiasi Solusi Kantor Cabang Surakarta		
		
SOP No.	:	SOP-HNDL/AVI/01/V/2025
Tanggal Pembuatan	:	21 Juni 2025
Dibuat Oleh	:	Auliya Nanda Pratiwi
1.TUJUAN.		
SOP ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap proses penanganan dan pengiriman kargo hewan hidup (live animal) dilakukan secara aman, efisien, sesuai dengan regulasi IATA Live Animal Regulations (LAR), Undang-Undang No. 21 Tahun 2019, serta ketentuan internal perusahaan		
2.RUANG LINGKUP		
Meliputi proses penanganan kargo udara live animal pada layanan outgoing (pengiriman) dan incoming (penerimaan) di lingkungan PT IAS KC Surakarta.		
3.DASAR HUKUM DAN ACUAN		
1. IATA Live Animal Regulations (LAR) edisi terbaru 2. UU No. 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan 3. Peraturan Karantina Pertanian dan Kesehatan Hewan 4. Kebijakan internal PT IAS 5. Ketentuan maskapai terkait pengangkutan hewan hidup		
4.DEFINISI DAN ISTILAH		
1. Live Animal: Hewan hidup yang dikirim melalui moda transportasi udara. 2. Kandang/Packaging: Wadah khusus yang digunakan untuk mengangkut hewan hidup. 3. Outgoing Cargo: Proses pengiriman dari pengirim ke tujuan. 4. Incoming Cargo: Proses penerimaan hewan yang datang dari lokasi lain.		
5.PROSEDUR PENANGANAN KARGO LIVE ANIMAL OUTGOING		

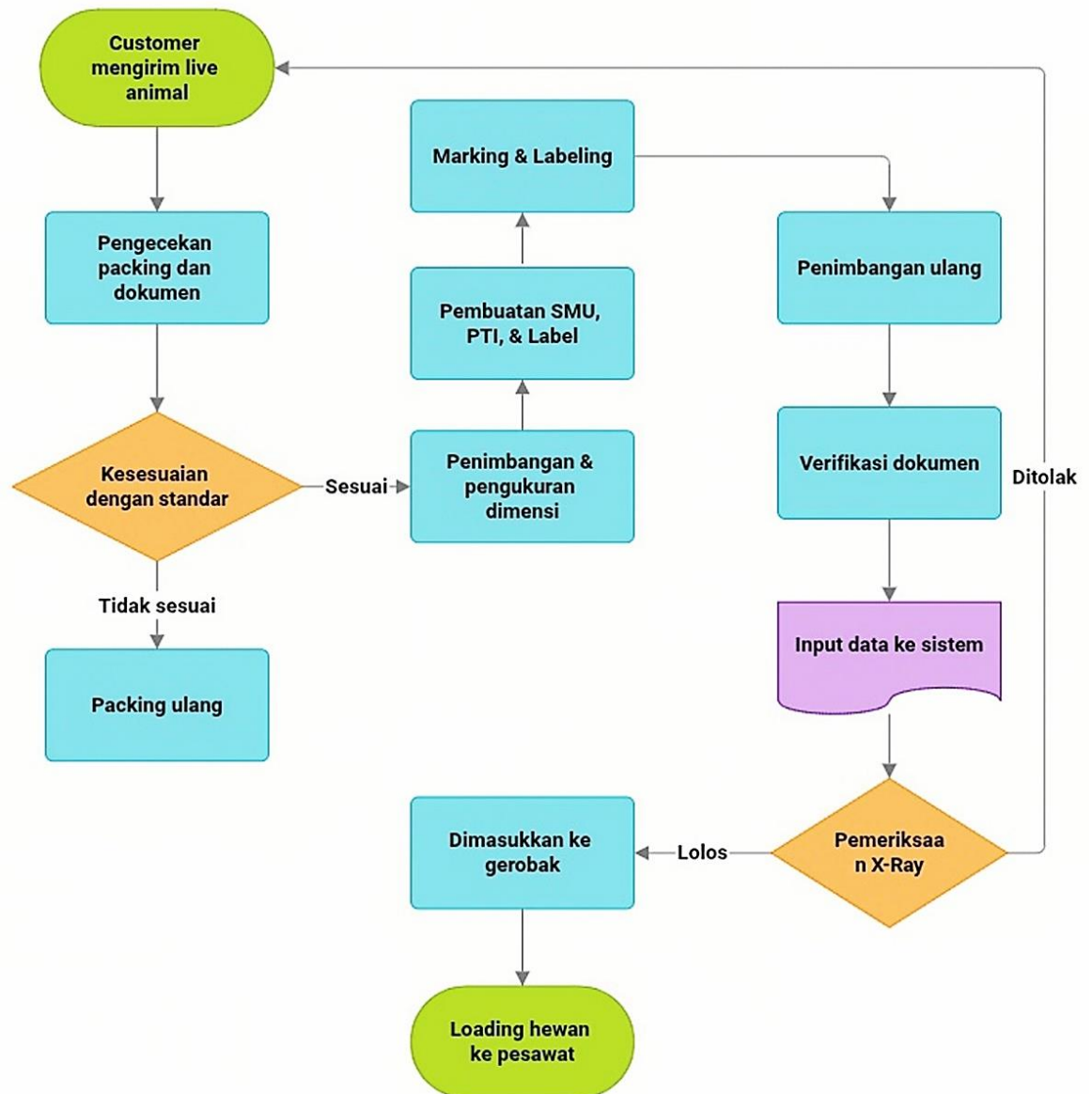
5.1 Kedatangan Customer dan Pemeriksaan Awal	1. Menerima dokumen awal: surat karantina, health certificate, surat pengantar. 2. Pemeriksaan identitas hewan dan jenisnya, termasuk status dilindungi/tidak. 3. Validasi kelengkapan data pengirim, penerima, dan rute penerbangan.
5.2 Pemeriksaan Fisik Kandang dan Hewan	1. Petugas memeriksa kondisi kandang: kekuatan bahan, pengunci, sirkulasi udara. 2. Memastikan tidak ada kerusakan struktural dan kelayakan ventilasi. 3. Memastikan hewan dalam kondisi sehat, tenang, tidak agresif.
5.3 Proses Acceptance dan Labeling	1. Menginput data kargo ke sistem Reborn dan Cargo Information System (CIS). 2. Pemberian label "LIVE ANIMAL" dan orientasi kandang ("This Side Up"). 3. X-Ray untuk memeriksa benda terlarang dalam kandang.
5.4 Koordinasi dengan Maskapai	1. Menyampaikan informasi keberangkatan dan jumlah kargo ke airlines. 2. Validasi waktu loading dan prosedur loading khusus untuk live animal. 3. Koordinasi jika terdapat delay, perubahan jadwal, atau overcapacity.
5.5 Proses <i>Loading</i> ke Pesawat	1. Hewan diangkut terakhir (last-in) dan dikeluarkan pertama (first-out). 2. Pastikan suhu dan ventilasi dalam ruangan bagasi pesawat sesuai. 3. Dokumentasi oleh petugas acceptance dan pengawas lapangan.
6. PROSEDUR PENANGANAN KARGO LIVE ANIMAL INCOMING	
6.1 Penerimaan dari Pesawat	1. Petugas menerima manifest dari airlines dan mencocokkan jumlah hewan. 2. Pemeriksaan kondisi kandang pasca-penerbangan. 3. Pemeriksaan suhu kabin dan waktu transit.
2.2 Proses Administrasi dan Pelaporan	1. Validasi dokumen: airway bill, surat karantina, manifest. 2. Input penerimaan ke sistem CIS dan laporan ke petugas karantina.
6.3 Koordinasi dengan Karantina	1. Penyerahan hewan ke petugas karantina untuk dilakukan pengecekan ulang. 2. Jika tidak ada masalah, hewan diserahkan ke penerima.

	3. Jika ada masalah (hewan sakit/mati), dibuat berita acara dan laporan investigasi.
7. JENIS HEWAN DAN KETENTUAN SPESIFIK	
Jenis Hewan	Ketentuan Tambahan
Burung	Kandang berbahan kuat, diberi penutup sebagian untuk menghindari stres
Ular/Reptil	Kandang berbahan tahan gigitan, harus ada pengaman ganda
Mamalia kecil (kucing/anjing)	Harus ada ventilasi 3 sisi, alas tahan air, label nama
Ikan	Harus dikemas dengan oksigen dan air, suhu dijaga stabil
Hewan eksotis (legal)	Sertifikat legalitas, pemeriksaan karantina lebih ketat
8. PERAN DAN TANGGUNG JAWAB	
Unit/Posisi	Tanggung Jawab
Petugas Acceptance	Pemeriksaan kandang, dokumen, input sistem
Staf Gudang	Penataan kandang di gudang transit
Koordinator Operasional	Koordinasi lintas unit dan airlines
Petugas Karantina	Pemeriksaan kesehatan hewan dan legalitas
Pengirim/Penerima	Menyiapkan dokumen dan kandang sesuai standar
9. STANDAR WAKTU LAYANAN	
Proses	Waktu Maksimum
Pemeriksaan awal	10 menit per hewan
Proses acceptance	15 menit per shipment
Proses loading	Maksimal 30 menit sebelum close cargo
Proses serah terima incoming	Maksimal 1 jam pasca landing
10. LANGKAH MITIGASI MASALAH	
Permasalahan	Solusi Mitigasi
Hewan terlepas dari kandang	SOP double checking oleh 2 petugas, checklist kondisi kandang
Kandang tidak sesuai standar	Petugas berwenang menolak dan memberikan edukasi
Delay atau perubahan jadwal	Komunikasi intensif dengan airline dan penerbitan ulang dokumen
11. LAMPIRAN	
Flowchart prosedur penanganan outgoing & incoming	

Sumber: Olah Data Penulis, 2025

4.3.2 Flowchart Prosedur Penanganan *Live Animal* pada Proses *Outgoing* dan *Incoming*

4.3.2.1 Flowchart *Outgoing*



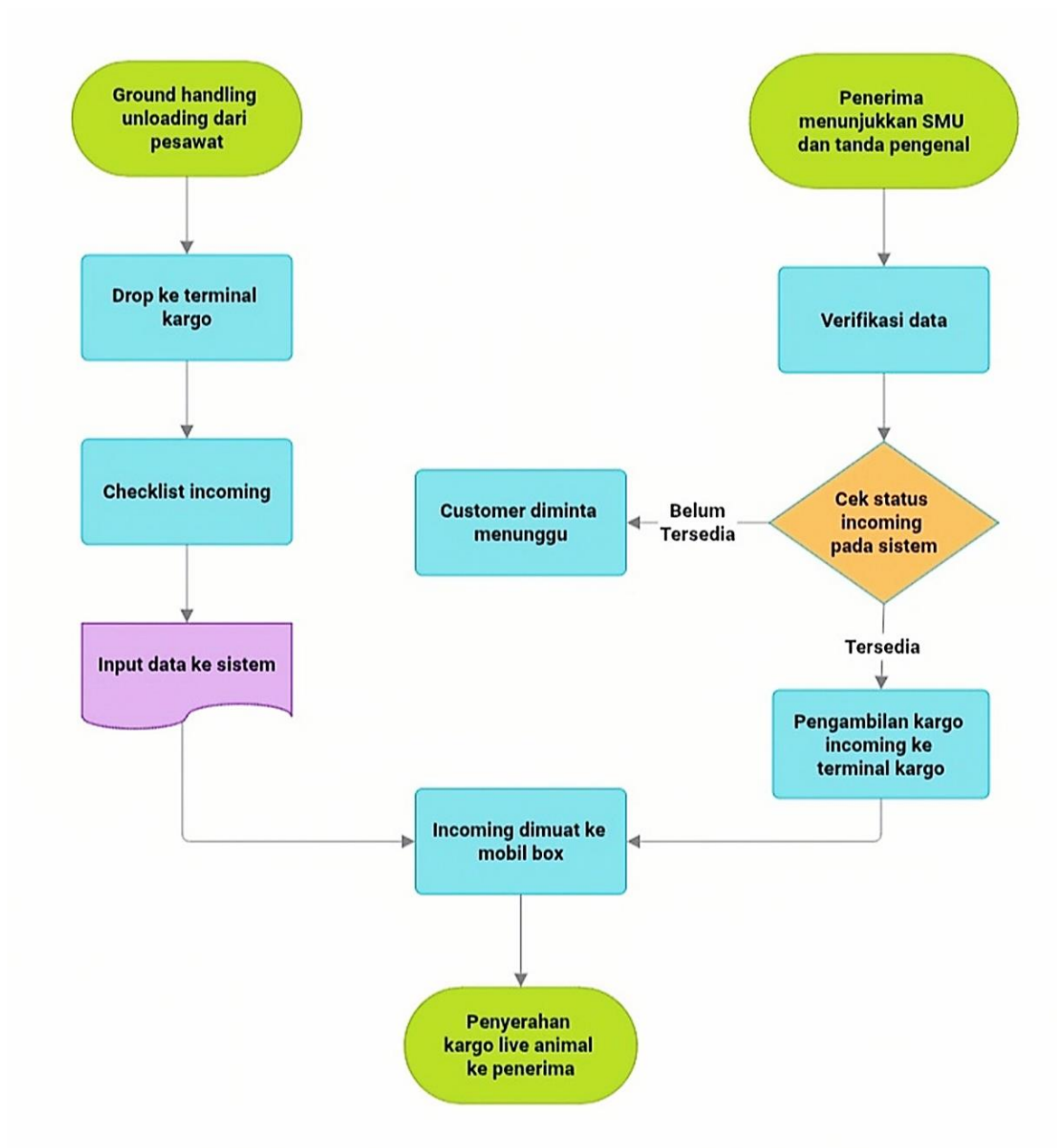
Gambar 4. 18 Flowchart Prosedur Penanganan *Live Animal Outgoing*

Sumber: Olah Data Penulis, 2025

Berdasarkan gambar *Flowchart* tersebut, maka diketahui bahwa prosedur penanganan kargo *live animal* pada proses *Outgoing* di PT Integrasi Aviasi Solusi KC Surakarta adalah sebagai berikut:

1. Customer mengirim *live animal* ke terminal kargo melalui bagian EMPU.
2. Petugas melakukan pengecekan *Packing* dan dokumen, seperti surat karantina, surat jalan, serta kondisi kandang.
3. Petugas mengevaluasi kesesuaian dengan standar:
 - a. Jika tidak sesuai, dilakukan proses *Packing* ulang sesuai ketentuan.
 - b. Jika sesuai, proses dilanjutkan ke tahap berikutnya.
4. Dilakukan penimbangan dan pengukuran dimensi hewan serta kandang untuk menentukan berat dan volume.
5. Petugas membuat dokumen SMU, PTI, dan label pengiriman.
6. Kargo diberi marking dan labeling sesuai standar IATA *Live Animal Regulations* (LAR).
7. Setelah itu, kargo dibawa ke area *Acceptance* untuk penimbangan ulang dan verifikasi dokumen.
 - a. Jika dokumen tidak valid, proses ditolak.
 - b. Jika valid, petugas melakukan input data ke sistem.
8. Kargo kemudian melalui pemeriksaan *X-ray* oleh petugas Aviation Security.
9. Jika lolos, dilanjutkan ke tahap selanjutnya.
10. *Live Animal* dimasukkan ke dalam gerobak khusus untuk ditarik ke apron.
11. Terakhir, dilakukan proses loading hewan ke pesawat oleh *Ground Handling*.

4.3.2.2 Flowchart Incoming



Gambar 4. 19 Flowchart Prosedur Penanganan Live Animal Incoming

Sumber: Olah Data Penulis, 2025

Berdasarkan gambar *Flowchart* tersebut, maka diketahui bahwa prosedur penanganan kargo *Live Animal* pada proses *Incoming* di PT Integrasi Aviiasi Solusi KC Surakarta adalah sebagai berikut:

1. *Ground Handling* melakukan unloading (pembongkaran) kargo *Live Animal* dari pesawat setelah mendarat.
2. Kargo *Live Animal* kemudian di-drop ke terminal kargo untuk proses selanjutnya.
3. Petugas melakukan checklist *Incoming*, yakni mencocokkan data dan kondisi fisik hewan serta dokumen pengiriman.
4. Selanjutnya, petugas melakukan input data ke sistem agar status *Incoming* tercatat dan dapat diakses oleh pihak EMPU dan penerima.
5. Penerima datang ke konter EMPU dengan menunjukkan SMU (Surat Muat Udara) dan tanda pengenal.
6. Petugas melakukan verifikasi data penerima dan dokumen SMU.
7. Sistem akan dilakukan cek status *Incoming*:
 - a. Jika belum tersedia (data belum masuk atau belum selesai proses unloading), maka customer diminta menunggu.
 - b. Jika sudah tersedia, maka proses dilanjutkan.
8. Petugas EMPU melakukan pengambilan kargo *Incoming* ke terminal kargo berdasarkan data yang telah diverifikasi.
9. Kargo dimuat ke mobil box untuk diserahkan kepada penerima.
10. Terakhir, dilakukan penyerahan kargo *Live Animal* ke penerima secara langsung, sesuai prosedur yang telah ditentukan.