

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan studi dokumen di PT Hyper Mega Shipping Cabang Semarang, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

1. Terdapat empat jenis kerusakan barang impor LCL yang teridentifikasi di PT HMS, yaitu kemasan rusak, barang kotor, barang sobek, dan barang basah. Apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat keparahan mengacu pada Stock & Lambert (2011), kemasan rusak masuk dalam kategori kerusakan ringan karena hanya berdampak pada bagian luar pelindung barang tanpa memengaruhi fungsi isi barang. Barang kotor dan barang basah keduanya masuk dalam kategori kerusakan sedang karena menyebabkan penurunan kualitas pada sebagian barang meskipun fungsi utama barang masih dapat digunakan. Sementara itu barang sobek masuk dalam kategori kerusakan berat karena kerusakan tidak hanya pada bagian luar, melainkan sudah mengenai barang utama sehingga fungsi barang tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya. Dari keempat jenis tersebut, kemasan rusak merupakan jenis yang paling dominan dan paling sering ditemukan saat proses *stripping*.
2. Faktor penyebab kerusakan dianalisis menggunakan pendekatan Diagram Fishbone dengan kerangka 6M. Dari faktor *Man*, penyebabnya adalah kelalaian petugas dalam mematuhi tanda penanganan kemasan dan lemahnya pengawasan operasional. Dari faktor *Method*, prosedur bongkar muat tidak dijalankan secara

konsisten dan tidak ada verifikasi *stuffing* dari origin agent. Dari faktor *Machine*, risiko berasal dari forklift tanpa pelindung garpu dan kondisi kontainer yang bocor atau berkarat. Dari faktor *Material*, kemasan eksportir tidak memenuhi standar seaworthy dan minim pelindung internal. Dari faktor *mother of nature*, kondisi gudang CFS yang berpotensi bocor dan guncangan kapal selama pelayaran memperparah kerusakan. Dari faktor *Measurement*, sistem dokumentasi kondisi barang tidak lengkap dan tidak konsisten, terutama ketiadaan foto *stuffing* dari negara asal sebagai bukti kondisi awal barang.

3. Upaya meminimalisir kerusakan yang direkomendasikan mencakup lima langkah. Pertama, penguatan standar pengemasan melalui edukasi kepada importir agar persyaratan kemasan *seaworthy* disampaikan kepada eksportir sejak awal. Kedua, peningkatan prosedur penataan barang dengan mendorong origin agent mengirimkan foto dokumentasi *stuffing* sebagai bukti bahwa prinsip barang berat di bawah dan ringan di atas telah diterapkan. Ketiga, penerapan sistem dokumentasi yang komprehensif mencakup foto kondisi barang saat *stripping* dan pembuatan Berita Acara Kerusakan. Keempat, pengelolaan kontainer dan peralatan yang lebih selektif dengan mengawasi penggunaan forklift dan melaporkan kondisi kontainer tidak layak kepada *shipping line*. Kelima, mendorong penggunaan asuransi kargo sebagai jaring pengaman finansial; bagi importir yang menolak diminta menandatangani Surat Pernyataan Penolakan Asuransi bermaterai sebagai perlindungan hukum bagi PT HMS.

5.2 Saran

Untuk memaksimalkan manfaat ketiga dokumen output penelitian ini bagi PT Hyper Mega Shipping Cabang Semarang, terdapat beberapa saran yang dapat dipertimbangkan.

1. *Standard Packing Guide* sebaiknya secara aktif dikirimkan kepada seluruh *origin agent* mitra PT HMS di setiap negara asal sebagai lampiran wajib dalam setiap instruksi pengiriman, sehingga standar pengemasan yang termuat di dalamnya benar-benar diterapkan sejak barang disiapkan di gudang eksportir.
2. *Stuffing Report Checklist* akan memberikan manfaat optimal apabila pengisiannya dijadikan syarat administratif yang mengikat sebelum kontainer diizinkan disegel, bukan sekadar dokumen pelengkap yang bersifat opsional, sehingga setiap tahapan verifikasi benar-benar dijalankan dan foto bukti yang diunggah dapat menjadi dasar yang kuat apabila terjadi sengketa klaim kerusakan di kemudian hari.
3. *Insurance Waiver Form* sebaiknya diintegrasikan ke dalam alur penerimaan order PT HMS sebagai dokumen yang wajib ditandatangani di awal sebelum proses pengiriman berjalan, bukan hanya diminta ketika masalah kerusakan sudah terjadi, agar perlindungan hukum bagi perusahaan bersifat preventif dan tidak reaktif.