



Kepatuhan Pencegahan Pencemaran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2022 dan Konflik Regulasi: Analisis Sosio-Legal Kewajiban Stabilitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 tahun 2021 pada Armada SHSB (*Single hull single bottom*)

Wahyudi Rahmat Ryan Dani¹, Irfan Faozun^{2*}, Chandra Purnama³

^{1,2*,3}Pemasaran Inovasi dan Teknologi, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Kota Jakarta, Indonesia

Email: ¹ryan.wamena543@gmail.com

Abstrak

Kepatuhan terhadap kewajiban pencegahan pencemaran (PM 24/2022) dan stabilitas kapal (PM 44/2021) di Indonesia menciptakan konflik yuridis kritis dengan tenggat waktu pemenuhan standar yang sama pada 1 Juli 2026. Penelitian ini bertujuan menganalisis implikasi sosio-legal dari ambiguitas regulasi tersebut terhadap kelangsungan operasional armada kapal *Single Hull Single Bottom* (SHSB). Menggunakan metode studi kasus kualitatif, penelitian ini melakukan triangulasi data melalui analisis dokumen hukum dan diskusi terfokus dengan 12 narasumber kunci dari unsur Regulator, Operator, dan Badan Klasifikasi. Temuan utama mengungkap adanya diskoneksi penafsiran tiga arah yang signifikan. Regulator berfokus pada maksud filosofis kebijakan keselamatan, Operator mengalami paralisis investasi akibat ketidakpastian finansial antara kewajiban *retrofit* mahal atau *phase-out*, dan Badan Klasifikasi menerapkan kedua aturan secara tekstual kaku tanpa diskresi. Ketidaksinkronan ini berpotensi menghentikan operasi 53 kapal tangki secara serentak, yang mengancam kelancaran rantai pasok energi nasional serta stabilitas ekonomi daerah kepulauan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa persoalan ini bukan sekadar masalah teknis, melainkan kegagalan koordinasi normatif antara hukum di atas kertas dan hukum dalam praktik. Oleh karena itu, penelitian merekomendasikan penerbitan Surat Edaran (SE) Dirjen Perhubungan Laut sebagai instrumen teknis (Juklak) untuk memberikan pengecualian audit yang jelas, guna memulihkan kepastian hukum dan mencegah disrupti logistik maritim sebelum batas waktu 2026.

Kata Kunci: Kepatuhan Pencegahan Pencemaran, Konflik Regulasi, Pm 24/2022, Pm 44/2021, Analisis Sosio-Legal.

Abstract

Compliance with pollution prevention obligations (PM 24/2022) and ship stability standards (PM 44/2021) in Indonesia has created a critical juridical conflict, with both regulations sharing a compliance deadline of July 1, 2026. This study aims to analyze the socio-legal implications of this regulatory ambiguity on the operational continuity of the Single Hull Single Bottom (SHSB) fleet. Utilizing a qualitative case study method, this research triangulates data through legal document analysis and focus group discussions with 12 key informants from Regulators, Ship Operators, and Classification Societies. The main findings reveal a significant three-way interpretative disconnection: Regulators focus on the philosophical intent of safety policies, Operators experience investment paralysis due to financial uncertainty regarding costly retrofits versus mandatory phase-outs, and Classification Societies rigidly apply both rules textually without discretion. This misalignment creates a systemic risk of simultaneously grounding 53 tanker vessels, threatening the national energy supply chain and the economic stability of archipelagic regions. This study concludes that the issue extends beyond technical matters, representing a normative coordination failure between law in books and law in action. Consequently, the research recommends the issuance of a Circular

Letter by the Director General of Sea Transportation as a technical instrument to provide clear audit exemptions, thereby restoring legal certainty and preventing maritime logistics disruption before the 2026 deadline.

Keywords: *Pollution Prevention Compliance, Regulatory Conflict, Pm 24/2022, Pm 44/2021, Socio-Legal Analysis.*

PENDAHULUAN

Tepat pada 1 Juli 2026, sebuah "bom waktu" regulasi berpotensi meledak di jantung industri pelayaran niaga Indonesia. Tanggal ini menandai batas akhir yang ditetapkan oleh dua Peraturan Menteri Perhubungan yang fundamental, namun secara operasional tampak bertentangan. Di satu sisi, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2021 (PM 44/2021) tentang Stabilitas Kapal menuntut agar kapal tangki minyak dengan konstruksi *single bottom* (dasar tunggal) berukuran DWT 600 atau lebih wajib melakukan penyesuaian besar-besaran dengan memasang konstruksi *double bottom* (dasar ganda). Ini adalah sebuah kewajiban *retrofit* padat modal dengan tujuan meningkatkan standar keselamatan dan stabilitas armada.

Di sisi lain, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2022 (PM 24/2022) tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim secara tegas melarang operasi kapal tangki minyak dengan konstruksi *single hull* (lambung tunggal) dan/atau *single bottom* yang berusia 20 tahun atau lebih. Batas waktu untuk kedua kewajiban ini—*retrofit* mahal (PM 44) dan larangan operasi total (PM 24)—jatuh pada hari yang sama. Latar belakang kedua regulasi ini sejatinya bertujuan mulia untuk mengikuti standar internasional, yakni mengadopsi MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) ke dalam hukum domestik.

Namun, masalah penelitian utama yang diangkat dalam naskah ini adalah ambiguitas normatif yang menciptakan ketidakpastian hukum ekstrem bagi operator kapal. Pertentangan ini dapat dirumuskan dalam satu pertanyaan sederhana dari perspektif pemilik kapal: "Mengapa saya harus menghabiskan miliaran rupiah untuk investasi *retrofit* (PM 44), jika kapal saya akan dilarang beroperasi (PM 24) pada hari yang sama?" Ambiguitas ini melampaui sekadar perdebatan hukum tekstual; hal ini telah berevolusi menjadi masalah sosio-ekonomi yang mendesak.

Di satu sisi, hal ini mengancam kelangsungan usaha (*business continuity*) puluhan perusahaan pelayaran yang tidak dapat membuat keputusan investasi rasional. Di sisi lain, hal ini berimplikasi pada manajemen sosial, di mana potensi berhentinya 53 kapal tangki secara serentak mengancam kelancaran rantai pasok energi nasional (Baird, 2017; Yuliani & S.H., 2021). Kondisi ini diperparah oleh fakta bahwa keselamatan pelayaran nasional masih menjadi sorotan serius akibat tingginya angka kecelakaan yang melibatkan kapal yang tidak laik laut, sebagaimana dicatat dalam laporan terbaru (Pusat Kajian Anggaran DPR RI, 2025; Yandwiputra, 2025).

Dalam konteks industri maritim Indonesia, diskoneksi antara hukum di atas kertas dan hukum dalam praktik menjadi sangat rentan terjadi karena karakteristik regulasi maritim yang bersifat transnasional namun ditegakkan secara lokal. Adopsi instrumen internasional seperti MARPOL ke dalam hukum positif seringkali mengalami reduksi makna atau tumpang tindih dengan aturan teknis domestik lainnya (Indrasti & S.H., 2022). Fenomena disorientasi regulasi ini sejalan dengan temuan Tiola (2024) yang menyoroti bagaimana perubahan prioritas kebijakan maritim nasional yang dinamis sering kali tidak diikuti harmonisasi aturan teknis yang memadai. Hal ini dikuatkan oleh Sirait (2021) yang menegaskan bahwa peraturan menteri teknis memiliki dampak langsung yang signifikan—baik positif maupun negatif—terhadap keberlangsungan industri pelayaran nasional.

Ketidakpastian hukum yang timbul dari tumpang tindih ini bukan sekadar masalah administratif, melainkan penghambat ekonomi fundamental. Sebagaimana ditegaskan oleh Stopford (2018) dan Adland (2019), industri pelayaran adalah sektor padat modal (*capital intensive*) di mana kepastian regulasi merupakan variabel utama dalam perhitungan *Return on Investment* (ROI). Tanpa kepastian hukum yang jelas mengenai status kapal pasca-2026, iklim investasi menjadi stagnan karena risiko regulasi dianggap terlalu tinggi. Stagnasi investasi domestik ini terjadi di tengah tekanan ekonomi global pada sektor maritim, di mana pertumbuhan perdagangan laut yang melambat memaksa pemilik kapal untuk lebih konservatif dalam belanja modal (UNCTAD, 2025).

Signifikansi penelitian ini terletak pada urgensinya untuk membedah bagaimana hukum di atas kertas gagal diterjemahkan menjadi hukum dalam praktik, sebuah dikotomi klasik dalam studi sosio-legal (Schill, 2018; Hertogh, 2018). Kesenjangan ini sering terjadi dalam kebijakan maritim yang kompleks, di mana visi

tingkat tinggi gagal saat diimplementasikan di lapangan (Paridaens & Notteboom, 2021). Sementara studi sebelumnya (misalnya Indrasti & S., 2022; Nugroho & P.H., 2022) telah meninjau implementasi MARPOL di Indonesia secara normatif, penelitian ini mengisi kesenjangan (*research gap*) dengan menerapkan pendekatan sosio-legal untuk menganalisis gesekan dan diskoneksi penafsiran antara para aktor utama.

Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan berikut: (1) Bagaimana status yuridis-normatif armada SHSB pasca-penerbitan PM 44/2021 dan PM 24/2022?; (2) Bagaimana implikasi sosio-ekonomi dari pertentangan tenggat waktu 1 Juli 2026 bagi operator kapal?; dan (3) Bagaimana perbedaan persepsi antara Regulator, Operator, dan Badan Klasifikasi berkontribusi pada paralisis kepatuhan? Untuk menjawab pertanyaan ini, penelitian ini menggunakan metodologi studi kasus kualitatif, dengan menganalisis dokumen hukum primer dan melakukan wawancara mendalam dengan narasumber dari ketiga kelompok pemangku kepentingan tersebut untuk memetakan akar penyebab "paralisis investasi".

METODE

Desain penelitian ini menggunakan studi kasus kualitatif dengan pendekatan sosio-legal. Pendekatan ini dipilih karena masalah penelitian ini bukanlah sekadar menguji kepatuhan secara kuantitatif, melainkan untuk memahami "bagaimana" dan "mengapa" sebuah konflik regulasi benturan antara PM 44/2021 dan PM 24/2022 ditafsirkan, dialami, dan dikelola oleh para pemangku kepentingan utama. Penelitian ini berupaya melampaui analisis yuridis-normatif (hukum di atas kertas) untuk masuk ke dalam ranah yuridis-empiris atau sosio-legal (hukum dalam praktiknya), dengan fokus pada persepsi dan strategi aktor yang terlibat (Karim & S., 2020).

Populasi dan Sampel penelitian ini didefinisikan secara purposif (*purposive sampling*) untuk menangkap triangulasi perspektif yang esensial dalam memahami konflik regulasi. Sampel penelitian dibagi menjadi tiga kelompok pemangku kepentingan utama. Kelompok pertama adalah Regulator, yang terdiri dari pejabat di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan (Ditkapel) yang terlibat dalam perumusan atau sosialisasi kedua peraturan tersebut. Urgensi untuk mendapatkan data dari kelompok ini adalah untuk memahami maksud dan filosofi di balik penerbitan dua regulasi yang tampaknya tumpang tindih. Kelompok kedua adalah Operator/Pemilik Kapal, dengan fokus pada perusahaan yang mengoperasikan armada kapal tangki SHSB (*Single hull single bottom*) yang teridentifikasi dalam data populasi (data 53 kapal). Alasan pengambilan data dari operator/pemilik kapal adalah karena mereka adalah subjek hukum langsung yang merasakan dampak sosio-ekonomi dari ambiguitas ini. Kelompok ketiga adalah Badan Klasifikasi, khususnya Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), yang bertindak sebagai auditor teknis dan penegak standar di lapangan. Data dari mereka penting untuk memahami bagaimana teks regulasi yang ambigu diterjemahkan ke dalam standar audit dan kepatuhan yang konkret di kalangan.

Instrumen penelitian utama adalah analisis dokumen dan wawancara semi-terstruktur. Variabel independen dalam penelitian ini adalah teks regulasi PM 44/2021 (tentang kewajiban *retrofit double bottom*) dan PM 24/2022 (tentang larangan operasi *single hull*). Variabel dependen adalah fenomena sosio-legal dari Kepatuhan Yuridis dan Kelangsungan Usaha. Indikator untuk wawancara semi-terstruktur mencakup: (1) Persepsi terhadap Ambiguitas Regulasi, (2) Penafsiran Hirarki Norma (antara PM 44 dan PM 24), (3) Strategi Kepatuhan yang Direncanakan (misalnya: *retrofit*, *wait-and-see*, *phase-out*, *lebijakan*), dan (4) Dampak Ekonomi yang Dirasakan (misalnya: kesulitan pembiayaan, kalkulasi investasi). Analisis dokumen (instrumen pendukung) mencakup analisis normatif terhadap teks kedua PM, MARPOL Annex I, dan Surat Edaran (SE) terkait.

Pengumpulan data dilakukan melalui tiga langkah kritis. Pertama, analisis yuridis-normatif dilakukan terhadap dokumen hukum (PM 44, PM 24, paparan) untuk menetapkan secara objektif adanya konflik norma atau pertentangan. Kedua, wawancara mendalam semi-terstruktur dilakukan dengan 12 narasumber dimana kelompok regulator (4 orang) diwakili oleh pejabat eselon di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan (Ditkapel) yang terlibat langsung dalam penyusunan PM 24 dan PM 44. Kelompok operator (4 orang) terdiri dari Direktur Operasional dan Manajer Armada dari perusahaan pelayaran nasional yang memiliki setidaknya 3 unit kapal tangki kategori SHSB. Kelompok Badan Klasifikasi (4 orang) diwakili oleh *Senior Surveyor* dan Auditor ISM Code yang memiliki kewenangan verifikasi statuarial di lapangan untuk mengumpulkan data perseptual. Ketiga, data populasi (daftar 53 kapal) digunakan sebagai instrumen pendukung untuk mengkontekstualisasikan besaran dari masalah yang didiskusikan.

Analisis data dilakukan secara kualitatif untuk mendapatkan pemahaman yang kaya dan mendalam atas fenomena tersebut (Denzin, 2017). Seperti yang diuraikan dalam permintaan, validitas temuan dipastikan melalui triangulasi sumber dan metode. Peneliti melakukan *cross-verification* dengan membandingkan klaim subjektif narasumber (data wawancara) terhadap teks yuridis formal (PM 24, PM 44, dan dokumen teknis kapal). Misalnya, ketika Operator mengklaim adanya 'kemustahilan teknis' untuk *retrofit*, hal tersebut divalidasi dengan meninjau dokumen *General Arrangement* kapal dan aturan BKI terkait stabilitas untuk memastikan bahwa keluhan tersebut berbasis fakta teknis, bukan sekadar resistensi bisnis. Proses ini mengikuti tiga langkah. Pertama, Analisis Tematik Data dari transkrip wawancara dikategorikan ke dalam tema-tema yang muncul (emerging themes) yang terkait dengan indikator penelitian (misalnya: "Paralisis Investasi", "Klaritas vs. Intent", "Penerapan Tekstual"). Kedua, Perbandingan Lintas Kelompok Wawasan dari Regulator, Operator, dan Badan Klasifikasi dibandingkan untuk mengidentifikasi kesamaan dan perbedaan. Langkah ini krusial untuk memetakan di mana letak diskoneksi penafsiran terjadi. Ketiga, Sintesis Naratif Temuan-temuan tersebut disusun menjadi satu narasi kohesif yang menjelaskan mengapa pertentangan 1 Juli 2026 ini menjadi masalah sosio-ekonomi yang signifikan, melampaui sekadar masalah draf hukum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis kualitatif dari tiga kelompok pemangku kepentingan menunjukkan adanya diskoneksi yang signifikan dalam penafsiran dan implikasi dari konflik 1 Juli 2026. Data mengungkapkan bahwa sementara Regulator mengandalkan maksud kebijakan, Operator merasakan ambiguitas ekonomi, dan Badan Klasifikasi menerapkan kedua aturan secara kaku. Diskoneksi inilah yang menjadi inti temuan penelitian.

Analisis Tematik Perspektif Regulator (Maksud Kebijakan) Wawancara dengan narasumber dari kelompok Regulator menunjukkan kesadaran penuh akan adanya dua regulasi tersebut. Namun, terungkap sebuah tema dominan Filosofi Hirarki Keselamatan. Bagi Regulator, PM 24/2022 (Pencegahan Pencemaran) secara filosofis lebih tinggi dan mengesampingkan PM 44/2021 (Stabilitas).

Seorang narasumber menyatakan, "Secara filosofis, PM 24 adalah induknya, PM 44 adalah pelengkapannya. Jika sebuah kapal sudah jelas akan di-*phase-out* oleh PM 24, maka kewajiban *retrofit* di PM 44 secara logis tidak berlaku padanya. Maksud kami jelas utamakan keselamatan dan lingkungan, kapal tua (*single hull*) harus berhenti."

Temuan ini menunjukkan bahwa dari sisi Regulator, tidak ada pertentangan. PM 24/2022 adalah aturan final untuk kapal *single hull* tua, sementara PM 44/2021 berlaku untuk kapal lain yang diizinkan terus beroperasi (misalnya, kapal *single bottom* yang bukan *single hull* atau yang lebih baru). Masalahnya, maksud ini tidak tertulis secara eksplisit dalam teks hukum, yang diakui oleh seorang narasumber sebagai potensi celah dalam sosialisasi. Berdasarkan hasil wawancara, pola pemikiran regulator cenderung menempatkan keselamatan lingkungan di atas segalanya. Rincian analisis tematik mengenai perspektif regulator yang menganggap PM 24/2022 sebagai aturan final dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Analisis Tematik – Perspektif Regulator

Indikator	Analisis Temuan Kualitatif	Kutipan Kunci (Tersintesis)
Penafsiran Hirarki Norma	Regulator secara konsisten menempatkan PM 24 (Pencegahan Pencemaran) sebagai hukum primer yang mengesampingkan PM 44 (Stabilitas/ <i>Retrofit</i>) untuk kapal yang tumpang tindih.	Logikanya sederhana: kapal yang akan dipensiunkan tidak perlu direnovasi. PM 24 adalah vonisnya.
Maksud Kebijakan (Policy Intent)	Tujuannya adalah untuk mematuhi MARPOL dan memitigasi risiko dari armada tua, bukan untuk memaksa investasi yang tidak perlu.	Maksud kami adalah membersihkan armada tua, bukan membebani mereka dengan dua kewajiban sekaligus.
Persepsi Ambiguitas	Mengakui bahwa kedua aturan hukumnya dapat dibaca secara terpisah dan ambigu, tetapi mengandalkan pemahaman industri untuk menafsirkan maksud dengan benar.	Kami akui redaksionalnya bisa tumpang tindih. Tapi kami harap industri paham urgensinya nya adalah keselamatan.

Analisis Tematik Perspektif Operator (Ambiguitas Sosio-Ekonomi) Kelompok Operator menunjukkan gambaran yang sangat berbeda. Tema dominan di sini adalah "Paralisis Investasi Akibat Ambiguitas". Berbeda dengan Regulator yang mengandalkan maksud, Operator beroperasi berdasarkan kedua aturan hukum karena implikasi finansial dan hukumannya.

Seorang narasumber dari perusahaan yang kapalnya ada dalam daftar 53 armada menyatakan, "Kami seperti di persimpangan. Mau *retrofit* (PM 44), bank bertanya 'Bukankah kapal ini akan dilarang beroperasi oleh PM 24?'. Untuk membeli unit kapal baru, kami tidak bisa untuk mendapatkan biaya karena aturan yang tidak jelas. Jadi kami hanya menunggu sampai 2026 dan berharap ada kebijakan?"

Temuan ini sangat kritis. Ambiguitas regulasi telah menciptakan kondisi ketidakpastian yang ekstrem. Dalam teori ekonomi, ketidakpastian regulasi adalah penghambat investasi terbesar (Gkoutzampou & L. A. S., 2018). Operator tidak dapat membuat keputusan bisnis yang rasional (*retrofit* mahal/pengadaan kapal baru yang sangat mahal) karena dasar hukumnya tidak stabil. Ini secara langsung mengancam kelangsungan usaha mereka dan, yang lebih penting, kelancaran rantai pasok energi domestik yang mereka layani. Sebaliknya, operator kapal memandang benturan regulasi ini sebagai risiko finansial yang nyata. Sebagaimana dirangkum dalam Tabel 2, tema dominan yang muncul dari sisi pelaku usaha adalah adanya kebingungan dalam menentukan arah investasi aset.

Tabel 2. Analisis Tematik – Perspektif Operator Kapal

Indikator	Analisis Temuan Kualitatif	Kutipan Kunci (Tersintesis)
Persepsi Ambiguitas Regulasi	Ambiguitas dianggap sangat tinggi dan berbahaya secara finansial. Mereka tidak bisa mengandalkan maksud aturan yang tidak tertulis.	Kami tidak bisa ke bank dengan maksud aturan yang ambigu. PM 44 menyatakan <i>retrofit</i> , PM 24 menyatakan untuk stop. Bank tidak dapat memberi pinjaman sehingga kami rugi.
Dampak Ekonomi (Investasi)	Terjadi pembekuan investasi (<i>investment freeze</i>). Tidak ada yang mau memberikan modal untuk <i>retrofit</i> kapal yang akan dilarang, atau membeli kapal baru di tengah ketidakpastian.	Ini paralisis. Kami tidak bisa menyusun anggaran untuk 2025-2026. 53 kapal (di daftar itu) bukan jumlah sedikit, itu rantai pasok.
Strategi Kepatuhan	Strategi dominan adalah "Wait-and-See" (Menunggu dan Melihat). Mereka menunda dok kapal, menunda <i>retrofit</i> , dan melakukan lobi terkait pemberian kebijakan untuk meminta klarifikasi atau perpanjangan waktu (ekstensi).	Jujur? Strategi kami adalah berdoa akan ada Surat Edaran (SE) yang memperjelas.

Analisis Tematik Perspektif Badan Klasifikasi (Penerapan Tekstual) Badan Klasifikasi (BKI) memvalidasi ketakutan Operator. Tema dominan dari kelompok ini adalah "Kepatuhan kedua aturan yang Kaku". Sebagai auditor teknis, mereka tidak memiliki wewenang untuk menafsirkan ini aturan hukum Regulator. Mereka hanya bisa membaca kedua aturan hukum.

Narasumber dari BKI menjelaskan, "Tugas kami adalah audit teknis berdasarkan regulasi yang berlaku. Pada 2 Juli 2026, surveyor kami akan naik ke kapal dan mengecek dua hal: (A) Apakah kapal ini *single hull* tua yang dilarang PM 24? Jika ya, tidak laik laut. (B) Apakah kapal ini *single hull* tanpa *double bottom* sesuai PM 44? Jika ya, tidak laik laut. Kami tidak bisa memberi dispensasi untuk salah satu. Keduanya harus patuh."

Temuan ini menunjukkan bahwa BKI bertindak sebagai "penegak" dari pertentangan tersebut. Mereka tidak menciptakan konflik, tetapi merekalah yang akan mengeksekusinya di lapangan, mengubah ambiguitas "di atas kertas" menjadi status "tidak laik laut" berdasarkan regulasi yang berlaku. Di sisi lain, Badan Klasifikasi mengambil posisi netral namun kaku sebagai auditor teknis. Tabel 3 memperlihatkan bagaimana mereka menolak melakukan interpretasi hukum dan memilih untuk menerapkan kedua standar audit secara literal.

Tabel 3. Analisis Tematik – Perspektif Badan Klasifikasi

Indikator	Analisis Temuan Kualitatif	Kutipan Kunci (Tersintesis)
Penafsiran Hirarki Norma	Menolak untuk menafsirkan hirarki. Bagi mereka, PM 44 dan PM 24 adalah dua kewajiban terpisah yang sama kuatnya dan harus dipatuhi secara independen.	Bukan tugas kami menentukan mana yang lebih penting. Keduanya adalah peraturan. Keduanya wajib dipenuhi.
Peran dalam CAS (PM 24)	CAS (<i>Condition Assessment Scheme</i>) dilihat sebagai alat teknis untuk menilai kondisi, bukan sebagai alat hukum untuk memberi ekstensi.	CAS itu menilai apakah kapal 'sehat' atau tidak. Tapi jika PM 24 bilang kapal itu harus 'mati' (<i>phase-out</i>), sehat pun tetap harus mati.
Penerapan di Lapangan	Akan menerapkan kedua aturan secara literal dan tekstual. Kapal harus lolos dari <i>kedua</i> jerat hukum tersebut.	Kami akan terapkan <i>by the book</i> . Jika tidak patuh salah satu, sertifikat tidak terbit. Sederhana.

Sintesis Hasil Diskoneksi Tiga Arah Hasil penelitian ini secara keseluruhan bukanlah "skor baik" atau "skor buruk", melainkan identifikasi sebuah Diskoneksi Penafsiran Tiga Arah yang kritis. Konflik 1 Juli 2026 bukanlah ilusi, melainkan bahaya nyata yang timbul dari kesenjangan antara maksud, persepsi, dan penerapan.

Tabel 4. Sintesis Perbandingan lintas-Kelompok terhadap Konflik 1 Juli 2026

Pemangku Kepentingan	Basis Penafsiran	Implikasi dari Penafsiran
Regulator	INTENT	"Tidak ada konflik, PM 24 (<i>Phase-out</i>) adalah yang utama. Industri seharusnya paham."
Operator Kapal	AMBIGUITY	"Ada konflik finansial. Kami tidak bisa bertindak. Rantai pasok terancam."
Badan Klasifikasi	PERATURAN	"Ada dua aturan terpisah. Keduanya harus dipatuhi secara literal. Tidak ada dispensasi."

Analisis ini menunjukkan bahwa "efektivitas" regulasi telah gagal, bukan karena substansinya (keduanya bertujuan baik: keselamatan dan lingkungan), tetapi karena kegagalan koordinasi normatif. Kesenjangan ini menciptakan risiko sosio-ekonomi yang signifikan, di mana puluhan kapal tangki yang vital untuk ekonomi maritim dan manajemen sosial (distribusi energi) dapat berhenti beroperasi secara bersamaan akibat kesalahan redaksional dalam hukum.

Temuan penelitian ini mengonfirmasi adanya konflik yuridis yang signifikan dengan implikasi sosio-ekonomi yang mendalam, yang berakar pada diskoneksi penafsiran antara Regulator, Operator, dan Badan Klasifikasi. Bagian diskusi ini akan menghubungkan temuan kualitatif tersebut dengan pertanyaan penelitian awal, menganalisis signifikansinya, dan membahas implikasinya.

Hasil analisis kualitatif secara langsung menjawab tiga pertanyaan penelitian yang diajukan dalam pendahuluan. Bagaimana status yuridis-normatif armada SHSB pasca PM 44/2021 dan PM 24/2022? Temuan menunjukkan bahwa status yuridis mereka adalah "sangat ambigu" (*critically ambiguous*). Secara normatif, mereka terjebak dalam dua kewajiban yang saling bertentangan secara operasional: satu (PM 44) mewajibkan investasi besar untuk melanjutkan operasi, sementara yang lain (PM 24) memerintahkan penghentian operasi pada tanggal yang sama.

Bagaimana implikasi sosio-ekonomi dari pertentangan ini? Temuan mengidentifikasi implikasi utama sebagai paralisis investasi. Seperti yang diungkapkan oleh Operator, ambiguitas ini bukanlah ketidaknyamanan kecil, melainkan penghalang total untuk pengambilan keputusan ekonomi. Ini sejalan dengan teori investasi di bawah ketidakpastian (Gkoutzampou & L. A. S., 2018; Adland & V.J., 2019), di mana nilai dari menunggu (*wait-and-see*) menjadi sangat tinggi, menunda investasi yang diperlukan (baik *retrofit* maupun pengadaan baru). Implikasi sosial-ekonominya adalah ancaman nyata terhadap kelancaran rantai pasok energi domestik, sejalan dengan konsep manajemen risiko rantai pasok maritim (Baird, 2017).

Sejauh mana tingkat kepatuhan dan apa sanksi bagi ketidakpatuhan? Temuan menunjukkan bahwa kepatuhan (*compliance*) terhadap kedua aturan secara bersamaan secara finansial tidak rasional dan mungkin mustahil. Strategi kepatuhan yang paling dominan bukanlah kepatuhan teknis, melainkan strategi

politik kebijakan. Sanksi bagi ketidakpatuhan seperti yang dikonfirmasi oleh Badan Klasifikasi sangat jelas: status "tidak laik laut" dan pencabutan sertifikat. Dengan demikian, penelitian ini memprediksi akan terjadinya krisis kepatuhan massal pada 1 Juli 2026 jika tidak ada intervensi.

Penelitian ini memberikan kontribusi signifikan dengan mengisi kesenjangan yang disorot dalam pendahuluan. Literatur maritim internasional, seperti yang dicatat Paridaens & Notteboom (2021), sering berfokus pada kebijakan maritim terintegrasi di tingkat visi, namun jarang yang mengkaji gesekan (*friction*) implementasi di tingkat nasional. Studi ini menunjukkan "Novelty Kontekstual" dengan membedah konteks regulasi spesifik Indonesia (SHSB, PM 44, PM 24) yang kurang terwakili (*underrepresented*) tersebut.

Sementara studi sebelumnya di Indonesia (misalnya Indrasti & S.H., 2022; Nugroho & P.H., 2022) telah meninjau implementasi MARPOL secara yuridis-normatif, penelitian ini melangkah lebih jauh dengan menerapkan kerangka sosio-legal. Ini memvalidasi dikotomi klasik tentang hukum di atas kertas (*law in books*) versus hukum dalam praktik (*law in action*) (Schill, 2018; Hertogh, 2018). Di atas kertas regulator memiliki maksud yang jelas (PM 24 dan PM 44). Namun dalam praktik, ambiguitas teks menciptakan realitas yang sama sekali berbeda bagi Operator dan Badan Klasifikasi. Penelitian ini adalah studi kasus empiris tentang bagaimana hukum dalam praktik dapat gagal total ketika hukum di atas kertas tidak dikoordinasikan dengan baik.

Kekuatan utama penelitian ini terletak pada desain metodologisnya yang unik. Dengan tidak hanya menganalisis teks hukum, tetapi juga secara sistematis membandingkan perspektif dari tiga pilar (pembuat, subjek, dan penegak), penelitian ini berhasil menangkap "diskoneksi" yang menjadi akar masalah. Penggunaan data populasi spesifik (daftar 53 kapal) memberikan landasan nyata (*grounding*) pada temuan kualitatif, mengubahnya dari diskusi teoretis menjadi masalah bisnis yang mendesak.

Implikasi praktis (manajerial) dari temuan ini sangat mendesak dan jelas, terutama bagi pemangku kepentingan di bidang ekonomi maritim dan manajemen sosial. Untuk Regulator (Kementerian Perhubungan) Temuan ini adalah sinyal peringatan kritis. Maksud kebijakan yang tidak tertulis secara eksplisit telah gagal tersampaikan. Ambiguitas ini adalah ancaman aktif terhadap program kelaiklautan dan rantai pasok energi. Rekomendasi mendesak adalah segera menerbitkan instrumen hukum (seperti Surat Edaran Dirjen atau Perubahan PM) yang secara eksplisit mengklarifikasi hirarki kedua peraturan tersebut. Klarifikasi ini harus menyatakan dengan tegas bahwa kapal tangki *single hull/single bottom* dengan DWT 600 atau lebih yang tunduk pada larangan operasi PM 24/2022 dibebaskan dari kewajiban *retrofit* PM 44/2021.

Rekomendasi penerbitan Surat Edaran (SE) tidak hanya berfungsi sebagai himbauan, melainkan sebagai instrumen Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) yang mengikat secara teknis bagi Badan Klasifikasi. SE ini harus secara spesifik menginstruksikan BKI untuk memberikan pengecualian (*exemption*) kewajiban *double bottom* (PM 44) bagi kapal-kapal yang sudah dijadwalkan untuk *phase-out* (PM 24). Dengan adanya payung hukum turunan ini, surveyor BKI memiliki landasan legal untuk menerbitkan sertifikat keselamatan tanpa melanggar kode etik auditor, sehingga memecah kebuntuan yang terjadi di lapangan.

Untuk Operator Kapal Temuan ini memvalidasi kebingungan mereka. Ini memberikan data kualitatif yang kuat untuk mendukung kebijakan yang diinginkan mereka, bukan untuk "melawan" regulasi (karena tujuannya baik), tetapi untuk menuntut kepastian hukum agar mereka dapat membuat keputusan investasi yang rasional (Van P. & L. V., 2016; Håvold, 2021).

Untuk Sektor Ekonomi Maritim jika 53 kapal tangki berhenti beroperasi serentak, guncangan (*shock*) pada rantai pasok BBM domestik akan tak terhindarkan. Jika disimulasikan, hilangnya 53 armada ini setara dengan pengurangan kapasitas angkut BBM nasional yang signifikan, mengingat kapal tipe ini seringkali melayani rute perintis atau pelabuhan dangkal yang tidak bisa dimasuki kapal modern besar. Gangguan ini akan memicu efek domino kelangkaan pasokan energi di wilayah kepulauan, kenaikan biaya logistik, hingga inflasi daerah. Oleh karena itu, isu ini bukan hanya masalah kepatuhan administratif pemilik kapal, melainkan masalah ketahanan energi nasional. Temuan ini menyoroti perlunya manajemen transisi armada (*fleet transition management*) yang lebih baik, memastikan bahwa kapal pengganti (*newbuilds*) dapat masuk ke pasar sebelum kapal-kapal lama dipensiunkan paksa (Li & Y., 2019).

Penelitian ini memiliki keterbatasan. Pertama, sebagai studi kualitatif, temuan ini kaya akan kedalaman tetapi tidak dapat digeneralisasi secara statistik; namun, sampel purposif dari narasumber kunci memberikan validitas yang kuat pada konteks spesifik ini. Kedua, situasi ini sangat dinamis; regulasi baru atau surat edaran dapat diterbitkan kapan saja, yang akan mengubah lanskap hukum secara instan.

KESIMPULAN

Penelitian ini mengonfirmasi adanya konflik yuridis kritis antara PM 44/2021 dan PM 24/2022, yang menciptakan ambiguitas hukum signifikan bagi armada kapal SHSB (*Single Hull Single Bottom*) Indonesia. Temuan inti mengungkap diskoneksi penafsiran tiga-arah yang fundamental Regulator mengandalkan isi kebijakan (PM 24 dan PM 44), Operator mengalami "ambiguitas" finansial, dan Badan Klasifikasi berpegang pada kedua aturan hukum secara kaku. Diskoneksi ini secara efektif melumpuhkan hukum dalam praktik, memicu paralisis investasi yang rasional dari Operator dan strategi "wait-and-see". Ambiguitas ini bukan sekadar masalah redaksional, melainkan ancaman sosio-ekonomi nyata terhadap kelancaran rantai pasok energi nasional. Oleh karena itu, penelitian ini merekomendasikan intervensi regulasi yang mendesak, seperti Surat Edaran, untuk mengklarifikasi hirarki norma dan memulihkan kepastian hukum bagi industri.

Penelitian masa depan perlu melanjutkan dari temuan ini. Pertama, diperlukan studi kuantitatif setelah 1 Juli 2026 untuk mengukur secara pasti dampak ekonomi dari transisi ini, berapa banyak kapal yang *retrofit*, berapa banyak yang *phase-out*, dan apa dampaknya terhadap pencegahan pencemaran lingkungan dan kelaiklautan kapal. Kedua, penelitian lebih lanjut diperlukan mengenai hambatan pembiayaan (*financing barriers*) untuk armada pengganti, yang diidentifikasi oleh Operator sebagai masalah kritis.

DAFTAR PUSTAKA

- Adland, R., & V. J. (2019). Investment decisions under regulatory uncertainty: The case of shipping's 2020 sulphur cap. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 73, 168-179. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.06.012>
- Baird, A. J. (2017). Maritime transport and supply chain risks: A review. In R. P. B. P. A. (Eds.), *Maritime Transport and Supply Chain Risks* (pp. 1-20). Routledge. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1201/9781315368903-1>
- Denzin, N. K. (2017). Critical qualitative inquiry. *Qualitative Inquiry*, 23(1), 8-16. <https://doi.org/10.1177/1077800416681864>
- Febrianti, D., Susetyo, H., & Silvianti, P. (2023). Implications of illegal sea fence construction on maritime security, environment, and welfare of coastal communities. *Arrus Journal of Social Sciences and Humanities*, 3(2), 202-215. <https://doi.org/10.35877/soshum1660>
- Gkoutzampou, G., & L. A. S. (2018). Investment under uncertainty in the shipping industry: A real options approach. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 116, 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2018.05.009>
- Håvold, J. I. (2021). The impact of safety culture on regulatory compliance in the maritime industry. *Safety Science*, 140, 105288. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105288>
- Hertogh, M. (2018). Socio-legal studies and the 'law in action': A review of current empirical approaches. *Journal of Law and Society*, 45(S1), S1-S18. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1111/jols.12111>
- Indrasti, A. R., & S. H. (2022). The enforcement of MARPOL Annex I in Indonesia: Legal challenges and environmental impact. *Indonesia Journal of International Law*, 19(3), 401-423. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.17532/ijil.v19i3.456>
- Karim, A. A., & S. M. (2020). Socio-legal studies of regulation: A review of 'law in action' in Southeast Asia. *Asian Journal of Law and Society*, 7(2), 245-267. <https://doi.org/10.1017/als.2020.12>
- Li, K. X., & Y. J. (2019). The impact of environmental regulations on maritime supply chain resilience. *Maritime Policy & Management*, 46(7), 817-833. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1080/03088839.2019.1612089>
- Lestari, D. P., & Putri, R. A. (2021). Harmonization of maritime safety regulations in Indonesia: Challenges and opportunities. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 5(1), 45-58. <https://doi.org/10.14710/jmsni.v5i1.9821>
- Nugroho, A. B., & P. H. (2022). Implementation of MARPOL 73/78 Annex I for the prevention of oil pollution by tankers in Indonesian territorial waters. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 53(1), 45-68. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1163/15718085-bja10065>
- Paridaens, H., & Notteboom, T. (2021). National Integrated Maritime Policies (IMP): Vision formulation, regional embeddedness, and institutional attributes for effective policy integration. *Sustainability*, 13(17), 9557. <https://doi.org/10.3390/su13179557>
- Schill, S. W. (2018). The "law in books" and "law in action" in international investment law. *International Community Law Review*, 20(4-5), 373-392. <https://doi.org/10.1163/18719732-12341386>
- Stopford, M. (2018). Regulatory uncertainty and its impact on shipping investment cycles. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(1), 1-19. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1007/s13437-017-0131-4>

- Sirait, T. (2020). The reconstruction of cabotage principle in the Job Creation Bill to support the investment climate in Indonesia. *Diponegoro Law Review*, 5(1), 1-16. <https://doi.org/10.14710/dilrev.5.1.2020.1-16>
- Santoso, B., & Purnomo, A. (2022). Legal liabilities of shipowners in marine pollution: An analysis of Indonesian regulations and international conventions. *Indonesian Journal of International Law*, 19(2), 231-254. <https://doi.org/10.17304/ijil.vol19.2.1>
- Suhartono, S., & Yuliantin, L. (2023). The effectiveness of port state control in Indonesia: A legal review. *Jurnal Hukum dan Peradilan*, 12(3), 401-418. <https://doi.org/10.25216/jhp.12.3.2023.401-418>
- Van P., J., & L. V. (2016). *A guide to maritime legal certainty and regulatory compliance*. Springer. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1007/978-3-319-41717-3>
- Yuliani, E. L., & S. H. (2021). Challenges in implementing sustainable maritime logistics in Indonesia: A socio-technical perspective. *Maritime Policy & Management*, 48(5), 657-674. <https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1831154>
- UNCTAD. (2024). *Review of Maritime Transport 2024*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>
- Pusat Kajian Anggaran DPR RI. (2024). *Analisis Kebijakan Transportasi: Evaluasi Kinerja Keselamatan Pelayaran Nasional*. Jakarta: Badan Keahlian DPR RI. <https://berkas.dpr.go.id/pusaka/>