

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1) Indonesia telah meratifikasi dan terikat pada MARPOL 73/78 Annex I menegaskan larangan pembuangan limbah minyak secara sembarangan, terutama di perairan tertentu, serta mewajibkan kapal untuk mengelola hasil tank cleaning, sludge, dan slops melalui fasilitas penampungan yang sah (*reception facilities*) di pelabuhan dan UNCLOS 1982 mewajibkan negara pantai untuk mengadopsi peraturan pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut. Ketentuan internasional tersebut telah diinternalisasi ke dalam peraturan perundang-undangan nasional, seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur penegakan hukum di lingkungan pelabuhan, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang secara tegas melarang pencemaran lingkungan, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang mencegah kerusakan laut Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang menegaskan kewajiban pelaku usaha dan/atau kegiatan untuk memenuhi standar lingkungan hidup melalui penerapan perizinan berbasis risiko, pemantauan dan pelaporan lingkungan, serta penyediaan sarana dan prasarana pengelolaan limbah, Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim yang menegaskan komitmen negara dalam melindungi lingkungan laut dari pencemaran dan kerusakan yang bersumber dari kegiatan pelayaran dan aktivitas maritim lainnya, dan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 4 Tahun 2016 tentang

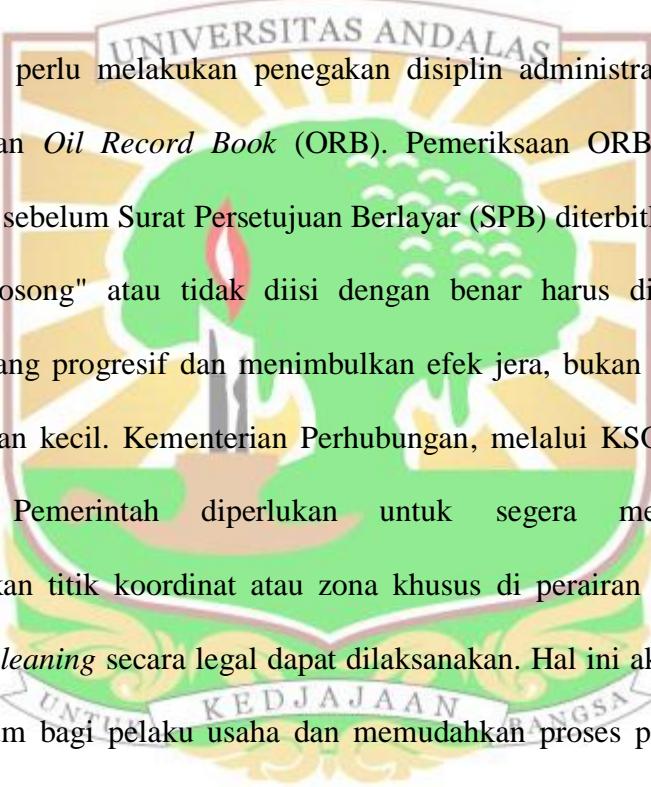
Perlindungan dan Pengolaan Lingkungan Hidup yang menegaskan kewajiban pemerintah daerah, pelaku usaha, dan masyarakat dalam menjaga kualitas lingkungan hidup.

2) Penerapan dari ketentuan-ketentuan yang berlaku sampai saat ini belum terimplementasikan dengan baik oleh berbagai pihak yaitu Pemilik Kapal, Nakhoda beserta awak kapal, dan Perusahaan *tank cleaning* itu sendiri. Meskipun para pelaku usaha dan otoritas seperti KSOP Batam menyatakan operasional telah sesuai standar, penelitian ini mengidentifikasi tantangan fundamental pada aspek pengawasan administratif dan kepatuhan prosedural. Tantangan terbesarnya adalah lemahnya administrasi pencatatan *Oil Record Book* (ORB) oleh pelaku usaha, di mana banyak ORB ditemukan "kosong" atau tidak diisi. Kegagalan administratif ini secara langsung melumpuhkan efektivitas pengawasan, karena otoritas pelabuhan kehilangan alat bukti utama untuk memverifikasi pembuangan limbah secara legal. Kesenjangan ini diperparah oleh tantangan operasional lain, seperti tingginya risiko K3, potensi *human error*, ketidakpastian penetapan titik koordinat lokasi *tank cleaning* oleh otoritas, serta tingginya biaya operasional.

B. Saran

1) Pengaturan Hukum Internasional dan Nasional terkait pencegahan pencemaran limbah minyak sudah tersedia secara komprehensif, dimana hukum internasional lewat MARPOL sudah menyediakan pengaturan terkait pencegahan limbah minyak akibat *tank cleaning* yang mencakup pengaturan teknis kegiatan dan mekanisme pengawasan, secara spesifik hukum nasional belum menyediakan pengaturan teknis kegiatan *tank cleaning*, maka dari itu Pemerintah perlu segera

menyusun regulasi turunan yang spesifik untuk mengisi kekosongan pengaturan teknis kegiatan *tank cleaning*, yang mencakup penetapan standar operasional, prosedur, dan mekanisme pengawasan yang mendetail. Langkah ini harus disertai dengan penegakan disiplin administratif yang tegas, khususnya pemeriksaan *Oil Record Book* (ORB) sebagai prosedur wajib sebelum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), di mana sanksi progresif harus diterapkan atas kelalaian pencatatan guna menimbulkan efek jera.



2). Pemerintah perlu melakukan penegakan disiplin administratif secara tegas terkait pengisian *Oil Record Book* (ORB). Pemeriksaan ORB harus menjadi prosedur wajib sebelum Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan, dan temuan ORB yang "kosong" atau tidak diisi dengan benar harus dikenakan sanksi administratif yang progresif dan menimbulkan efek jera, bukan hanya dianggap sebagai kelalaian kecil. Kementerian Perhubungan, melalui KSOP Batam. Oleh karena itu, Pemerintah diperlukan untuk segera menetapkan dan mensosialisasikan titik koordinat atau zona khusus di perairan Batam di mana kegiatan *tank cleaning* secara legal dapat dilaksanakan. Hal ini akan memberikan kepastian hukum bagi pelaku usaha dan memudahkan proses pengawasan oleh aparatur negara. Pelaku Usaha *Tank Cleaning* perlu untuk memperkuat pengawasan internal dan disiplin SDM (awak kapal) melalui pelatihan berkala, khususnya bagi Nakhoda dan *Chief Engineer*. Pelatihan ini harus menekankan konsekuensi hukum dan yuridis dari kegagalan mengisi ORB, bukan hanya aspek teknis pengisiannya, untuk meningkatkan kesadaran hukum (*legal awareness*). Oleh karena itu, Pelaku usaha didorong untuk terus berinvestasi dalam teknologi yang lebih canggih dan aman untuk proses *tank cleaning*, serta melakukan

manajemen risiko K3 secara ketat untuk memitigasi *human error* dan risiko kecelakaan kerja di ruang terbatas (*confined space*).

