

**REKONSTRUKSI FUNGSI PENGAWASAN SYAHBANDAR TERHADAP PRAKTIK
SHIP-TO-SHIP TRANSFER (STS) ILEGAL DALAM PENGANGKUTAN BBM
BERSUBSIDI: ANALISIS NORMATIF ATAS KESENJANGAN PENGATURAN HUKUM**

Karso Raharjo

Mahasiswa Magister Hukum Universitas Jenderal Soedirman

E-mail: karso.raharjo@mhs.unsoed.ac.id

Kuat Puji Prayitno

Profesor Hukum Pidana Universitas Jenderal Soedirman

Dwi Hapsari Retnaningrum

Doktor Hukum Pidana Universitas Jenderal Soedirman

Abstract

Illegal ship-to-ship transfer (STS) practices involving subsidized fuel oil constitute a significant legal challenge because they facilitate the unlawful diversion of subsidized energy distribution, potentially causing state financial losses and undermining national energy policies. Although Indonesian Shipping Law authorizes the Harbormaster (Syahbandar) to supervise maritime activities, the existing legal framework remains primarily focused on navigational safety and administrative compliance, leaving substantive cargo legality and offshore STS activities largely beyond its regulatory reach. This study aims to analyze the legal construction of the Harbormaster's supervisory authority over illegal STS practices involving subsidized fuel transportation and to formulate directions for strengthening the existing regulatory framework. The research employs a normative legal method using statutory and conceptual approaches by examining the Shipping Law, Government Regulation Number 31 of 2021, and other relevant legal instruments governing subsidized fuel distribution. The collected legal materials were analyzed qualitatively through systematic legal interpretation. The findings reveal that the Harbormaster's supervisory authority is limited to administrative verification of vessel documents and does not extend to verifying cargo legality or tracing vessel movement history. This normative limitation creates legal loopholes that enable illegally transferred subsidized fuel cargoes to enter the port system through formally valid documentation. This study proposes strengthening the legal construction of the Harbormaster's supervisory function by expanding the scope of supervision, integrating maritime and energy regulatory frameworks, reinforcing inter-agency coordination, and introducing substantive cargo verification mechanisms to prevent the misuse of subsidized fuel distribution.

Keywords: *Harbormaster; ship-to-ship transfer; subsidized fuel; maritime supervision; legal construction.*

Abstrak

Praktik *ship-to-ship transfer* (STS) ilegal dalam pengangkutan bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi menimbulkan permasalahan hukum karena berpotensi digunakan sebagai modus penyalahgunaan distribusi energi yang merugikan keuangan negara serta mengganggu efektivitas kebijakan subsidi. Meskipun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kewenangan pengawasan kepada Syahbandar, pengaturan yang berlaku masih berorientasi pada aspek keselamatan pelayaran dan pemeriksaan administratif sehingga belum mampu menjangkau legalitas substansi muatan maupun praktik STS yang dilakukan di luar wilayah pelabuhan. Penelitian ini bertujuan menganalisis konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar terhadap praktik STS ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi serta merumuskan arah penguatan pengaturannya. Penelitian menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual melalui analisis terhadap Undang-Undang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, serta berbagai ketentuan yang berkaitan dengan distribusi BBM bersubsidi.

Analisis dilakukan secara kualitatif melalui penafsiran sistematis terhadap norma hukum yang berlaku. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kewenangan pengawasan Syahbandar masih dibatasi pada pemeriksaan administratif terhadap kelengkapan dan masa berlaku dokumen kapal sehingga belum mencakup verifikasi legalitas muatan maupun penelusuran riwayat pergerakan kapal. Kondisi tersebut menimbulkan kesenjangan normatif yang memungkinkan hasil STS ilegal memasuki sistem kepelabuhanan tanpa terdeteksi melalui mekanisme pengawasan formal. Penelitian ini menawarkan rekonstruksi fungsi pengawasan Syahbandar melalui perluasan objek pengawasan, penguatan koordinasi antarinstansi, integrasi pengawasan sektor pelayaran dan migas, serta pengembangan mekanisme verifikasi substantif terhadap muatan strategis guna meningkatkan efektivitas pencegahan penyalahgunaan BBM bersubsidi.

Kata Kunci: Syahbandar; ship-to-ship transfer; BBM bersubsidi; pengawasan pelayaran; konstruksi hukum.

I. PENDAHULUAN

Salah satu tujuan Indonesia sebagaimana ditegaskan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945) adalah mewujudkan kesejahteraan umum yang berlandaskan keadilan sosial. Tujuan tersebut menuntut peran aktif negara dalam merumuskan dan melaksanakan kebijakan strategis guna memperkuat fondasi perekonomian nasional sebagai prasyarat terciptanya tatanan kehidupan masyarakat yang adil dan makmur.¹ Minyak bumi merupakan salah satu sumber daya strategis yang memiliki kontribusi signifikan terhadap perekonomian nasional, sehingga pengelolaannya harus diselenggarakan secara optimal.² Penguasaan negara atas minyak bumi secara konstitusional diatur dalam Pasal 33

ayat (3) UUD NRI 1945, yang menegaskan bahwa bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Sebagai sumber daya alam strategis tidak terbarukan sekaligus kekayaan nasional, minyak bumi harus berada dalam penguasaan negara dan dilindungi oleh Pemerintah guna memastikan pemanfaatannya sebesar-besarnya bagi kepentingan masyarakat.³

Minyak bumi, sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (UU Migas) adalah sumber hidrokarbon yang setelah diolah di kilang menghasilkan produk termasuk Bahan Bakar Minyak (BBM) sebagai sumber energi penting bagi aktivitas ekonomi.⁴

¹ Indira Nindya Savira Darmawa, "Analisis Yuridis terhadap Perlindungan Lingkungan Hidup dalam Kebijakan Investasi Pasca Berlakunya Omnibus Law," *Jurnal Ilmiah Advokasi* 13, no. 2 (2025): hlm. 415, <https://doi.org/10.36987/jiad.v13i2.6284>.

² Junaidi Elvis, Erman Suparman, dan Idris, "Hukum Pengelolaan Sumber Daya Minyak dan Gas Bumi Menurut Pasal 33 Undang-Undang Dasar Tahun 1945," *IBLAM Law Review* 3, no. 3 (2023): hlm. 15, <https://doi.org/10.52249/ilr.v3i3.134>.

³ Fakhurrozi dan BL Hentry Widodo, "Konsepsi Penegakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBMSolar di Perairan Pelabuhan tanpa Persetujuan Syahbandar," *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 6, no. 1 (2022): hlm. 58, <https://doi.org/10.52475/saintara.v6i1.147>.

⁴ Iluh Yuliart dkk., "Analisis Kebijakan Dampak Penyesuaian Harga BBM Bersubsidi untuk Nelayan," *Studi Akuntansi, Keuangan, dan Manajemen (Sakman)*

Sebagai komoditas strategis yang menguasai hajat hidup orang banyak, pemerintah wajib menjamin ketersediaan dan kelancaran distribusi BBM; distribusi BBM bersubsidi diposisikan sebagai instrumen perlindungan sosial untuk menjaga stabilitas harga dan meringankan beban masyarakat berpenghasilan rendah.⁵ Karena sifat strategisnya, distribusi BBM menuntut sistem yang akuntabel, pengawasan ketat, dan koordinasi antar pemangku kepentingan. Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan menjadikan transportasi laut moda utama untuk distribusi BBM nasional berkat kapasitas angkut besar dan biaya operasional relatif rendah,⁶ sehingga penguatan sistem pengawasan pelayaran menjadi strategis untuk memastikan distribusi BBM yang tepat sasaran, tertib, dan sesuai ketentuan hukum.

Meskipun berbagai regulasi telah mengatur pengawasan pelayaran dan distribusi BBM bersubsidi, pengaturan tersebut pada dasarnya lebih berorientasi pada keselamatan pelayaran, keamanan pelabuhan, dan kepatuhan administratif terhadap kegiatan kapal. Di sisi lain, perkembangan praktik *ship-to-ship transfer* (STS) ilegal menunjukkan

bahwa modus penyalahgunaan distribusi BBM bersubsidi semakin kompleks karena dilakukan di luar wilayah pelabuhan dengan memanfaatkan keterbatasan pengawasan administratif. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara desain normatif pengawasan Syahbandar dengan karakter praktik STS ilegal yang berkembang di lapangan.

Distribusi BBM bersubsidi di Indonesia tidak terlepas dari berbagai kendala, seperti risiko penyalahgunaan dalam pengangkutan dan niaga BBM.⁷ Salah satu bentuk penyalahgunaan dalam pengangkutan dan niaga BBM adalah praktik alih muat antar kapal (*ship to ship transfer*/STS) yang dilakukan secara ilegal. STS adalah suatu kegiatan pemindahan muatan atau barang dari satu kapal ke kapal lainnya yang dilakukan ketika kedua kapal berada berdampingan di perairan lepas, baik dalam keadaan berlabuh jangkar maupun bergerak dengan kecepatan rendah.⁸ Karakteristik STS yang melakukan pemindahan muatan di atas perairan menjadikan kegiatan ini memiliki tingkat risiko tinggi terhadap penyalahgunaan

3, no. 1 (2023): hlm. 2, <https://doi.org/10.35912/sakman.v3i1.1667>.

⁵ Dany Sulistiono, "Peran Hukum dalam Mengatasi Penyalahgunaan Distribusi BBM Bersubsidi," *Berajah Journal: Jurnal Pembelajaran dan Pengembangan Diri* 4, no. 11 (2025): hlm. 1967.

⁶ Sahudiyono dkk., "Mekanisme Pengajuan Permohonan Bunker Bahan Bakar untuk Kapal di Pelabuhan Cilacap," *Majalah Ilmiah Bahari Jogja (MIBJ)* 23, no. 1 (2025): hlm. 50, <https://doi.org/10.33489/mibj.v23i1.391>.

⁷ Nadya Shahnaz, "Penegakan Hukum Terhadap Penyalahgunaan Pengangkutan dan Niaga Bahan Bakar Minyak (BBM) Bersubsidi," *Journal of Law and Nation* 4, no. 1 (2025): hlm. 225.

⁸ Asep Irwan, Ferdhi Zulkarnaen, dan Faiz Ziyad Almuchlish, "Analisis Perencanaan Kegiatan Alih Muat Antar Kapal (Ship To Ship Transfer) Ditinjau dari Aspek Keselamatan Pelayaran," *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil UMS*, 2024, hlm. 117.

pengangkutan BBM yang tidak sesuai dengan peruntukannya, termasuk BBM bersubsidi.

Berkaitan dengan kebutuhan akan terjaminnya distribusi BBM bersubsidi yang tertib hukum dalam setiap kegiatan pengangkutan di perairan, Pasal 1 ayat (56) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) menempatkan Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi dalam melakukan pengawasan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Kedudukan strategis tersebut dipertegas lebih lanjut dalam Pasal 207 ayat (1) UU Pelayaran yang menyatakan bahwa Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Pasal 208 ayat (1) huruf c UU Pelayaran lebih khusus menegaskan bahwa salah satu bentuk kewenangan Syahbandar adalah mengawasi kegiatan STS di perairan pelabuhan. Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut, dapat dipahami bahwa fungsi pengawasan Syahbandar merupakan instrumen kunci dalam mencegah terjadinya praktik STS ilegal yang digunakan sebagai modus dalam pengangkutan dan niaga BBM bersubsidi.

Pengaturan lebih lanjut mengenai mekanisme pengawasan Syahbandar terhadap kedatangan kapal diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31

Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran). Pasal 167 ayat (1) mengatur bahwa dalam waktu paling lambat 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam sebelum kapal tiba, pemilik kapal, operator kapal, atau nakhoda wajib menyampaikan kepada Syahbandar pemberitahuan kedatangan kapal yang dilampiri surat kapal, dokumen kapal, dan warta kapal. Pasal 168 ayat (1) selanjutnya menentukan bahwa Syahbandar melakukan pemeriksaan atas kelengkapan surat, dokumen, dan warta kapal, yang pada ayat (2) ditegaskan bahwa pemeriksaan tersebut dilakukan untuk memverifikasi masa berlaku surat kapal dan dokumen kapal. Kendati demikian, Pasal 168 ayat (3) secara eksplisit menyatakan bahwa Syahbandar tidak bertanggung jawab atas keabsahan surat dan dokumen kapal.

Pengaturan tersebut menunjukkan bahwa sistem pengawasan yang berlaku masih bertumpu pada pendekatan administratif (*administrative compliance*). Padahal, dalam praktik penyalahgunaan distribusi BBM bersubsidi, legalitas formal dokumen belum tentu mencerminkan legalitas materiil asal-usul maupun perpindahan muatan. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi terhadap konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar agar mampu menjawab tantangan perkembangan modus kejahatan di sektor pelayaran yang semakin kompleks.

Konstruksi pengaturan tersebut menunjukkan bahwa fungsi pemeriksaan

Syahbandar terhadap kapal yang tiba di pelabuhan secara normatif dibatasi pada aspek formal-administratif, yakni sebatas kelengkapan dan masa berlaku surat serta dokumen kapal, bukan pada pengujian substansi atau kebenaran materiil atas asal-usul dan pergerakan muatan. Ketentuan tersebut berimplikasi pada terbukanya ruang bagi muatan hasil STS ilegal, termasuk BBM bersubsidi, untuk memasuki pelabuhan sepanjang secara administratif didukung oleh dokumen yang tampak lengkap dan berlaku. Berdasarkan uraian tersebut, meskipun secara normatif Syahbandar memiliki fungsi pengawasan terhadap kegiatan pelayaran, desain pengaturan yang menempatkan pemeriksaan pada tataran administratif-formal dan secara tegas membebaskan Syahbandar dari tanggung jawab atas keabsahan dokumen kapal menunjukkan adanya keterbatasan jangkauan pengawasan terhadap praktik STS ilegal yang bersifat tersembunyi dan terjadi di luar wilayah pelabuhan.

Kondisi tersebut memunculkan persoalan hukum mengenai fungsi pengawasan Syahbandar yang cenderung berorientasi pada pemeriksaan administratif, sehingga belum sepenuhnya diarahkan untuk mendeteksi dan mencegah praktik STS ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi jika dilakukan di luar wilayah pelabuhan. Pengaturan hukum seharusnya mengonstruksikan fungsi pengawasan Syahbandar yang tidak hanya mencakup pemeriksaan administratif atas kelengkapan dokumen, tetapi juga

memungkinkan dilakukannya pengujian terhadap legalitas substansi muatan dan riwayat pergerakan kapal, terutama terhadap komoditas strategis seperti BBM bersubsidi, guna mencegah penyalahgunaan melalui praktik STS ilegal. PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran secara eksplisit menyatakan bahwa Syahbandar tidak bertanggung jawab atas keabsahan dokumen kapal. Konstruksi ini memperkuat orientasi pengawasan yang bersifat administratif-formal dan mempersempit ruang pengawasan terhadap muatan hasil STS ilegal. Berdasarkan uraian-uraian tersebut, terdapat kesenjangan antara kebutuhan akan pengawasan yang mampu menelusuri legalitas dan pergerakan muatan BBM bersubsidi dengan desain normatif pengawasan Syahbandar yang dibatasi pada pemeriksaan administratif-formal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konstruksi pengaturan hukum mengenai fungsi pengawasan Syahbandar terhadap praktik STS dalam pengangkutan BBM bersubsidi. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengkaji kecukupan dan keterbatasan pengaturan tersebut dalam menjangkau praktik STS ilegal yang dilakukan di luar wilayah pelabuhan serta implikasinya terhadap potensi lolosnya muatan hasil STS ilegal ke dalam sistem kepelabuhanan.

Berbagai penelitian sebelumnya telah membahas pengangkutan BBM bersubsidi maupun pengawasan kegiatan pelayaran. Erfandi, Fithry, dan Rusfandi menitikberatkan analisis pada aspek pengangkutan BBM

bersubsidi berdasarkan Undang-Undang Minyak dan Gas Bumi, sedangkan Fakhurrozi dan Widodo lebih memfokuskan kajian pada penegakan hukum terhadap kegiatan bongkar muat tanpa persetujuan Syahbandar. Penelitian lain juga lebih banyak mengulas aspek keselamatan pelayaran dalam pelaksanaan *ship-to-ship transfer*. Namun demikian, penelitian-penelitian tersebut belum secara khusus menganalisis keterbatasan konstruksi normatif fungsi pengawasan Syahbandar dalam mendeteksi dan mencegah praktik STS ilegal yang dilakukan di luar wilayah pelabuhan, terutama yang berkaitan dengan penyalahgunaan distribusi BBM bersubsidi.

Berbeda dengan penelitian terdahulu, penelitian ini tidak hanya mengkaji kewenangan Syahbandar dari perspektif hukum pelayaran, tetapi juga menganalisis kesesuaian antara desain normatif kewenangan tersebut dengan karakter penyalahgunaan distribusi BBM bersubsidi melalui praktik STS ilegal. Penelitian ini menawarkan konstruksi hukum yang lebih substantif melalui perluasan orientasi pengawasan, tidak hanya terhadap aspek keselamatan dan administrasi pelayaran, tetapi juga terhadap legalitas muatan, riwayat pergerakan kapal, serta integrasi pengawasan antara sektor pelayaran, energi, dan penegakan hukum.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini berangkat dari adanya kesenjangan antara kebutuhan pengawasan yang mampu menjamin legalitas distribusi BBM bersubsidi dengan konstruksi normatif fungsi

pengawasan Syahbandar yang masih berorientasi pada pemeriksaan administratif. Atas dasar itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar terhadap praktik *ship-to-ship transfer* (STS) ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi, mengidentifikasi kelemahan normatif pengaturannya, serta merumuskan arah penguatan regulasi yang mampu memperluas efektivitas pengawasan terhadap legalitas muatan dan distribusi BBM bersubsidi. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan hukum pelayaran, pembaruan kebijakan pengawasan distribusi energi, serta penguatan sistem penegakan hukum di sektor maritim.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (*normative legal research* atau *doctrinal legal research*) yang bertujuan untuk menganalisis konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar terhadap praktik *ship-to-ship transfer* (STS) ilegal dalam pengangkutan bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi serta mengidentifikasi kesenjangan pengaturan hukum yang memengaruhi efektivitas pengawasan di sektor pelayaran. Penelitian hukum normatif dipilih karena objek kajian berfokus pada norma hukum, asas hukum, doktrin, dan peraturan perundang-undangan yang mengatur kewenangan Syahbandar, pengawasan pelayaran, distribusi

BBM bersubsidi, serta mekanisme penegakan hukum di bidang maritim.⁹

Penelitian menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan peraturan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji berbagai instrumen hukum yang berkaitan dengan fungsi pengawasan Syahbandar, antara lain Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi sebagaimana telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perppu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, serta berbagai ketentuan pelaksanaan yang mengatur tata kelola pelabuhan, keselamatan pelayaran, dan distribusi BBM bersubsidi. Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis konsep kewenangan, pengawasan administratif, kepastian hukum, serta teori penegakan hukum sebagai landasan dalam mengevaluasi efektivitas fungsi pengawasan Syahbandar. Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk mengkaji praktik *ship-to-ship transfer* ilegal sebagai bentuk penyalahgunaan distribusi BBM

bersubsidi dan implikasinya terhadap pelaksanaan fungsi pengawasan di lapangan.¹⁰

Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif-analitis, yaitu menggambarkan secara sistematis pengaturan hukum mengenai fungsi pengawasan Syahbandar terhadap praktik STS, sekaligus menganalisis kecukupan dan keterbatasan pengaturan tersebut dalam mencegah penyalahgunaan BBM bersubsidi. Analisis dilakukan secara deduktif dengan bertolak dari ketentuan dan konsep hukum yang bersifat umum untuk menjelaskan serta menilai persoalan khusus mengenai praktik STS ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi, sehingga dapat diidentifikasi kesenjangan antara desain normatif pengawasan dan kebutuhan pengawasan terhadap karakter praktik STS di perairan lepas. Sumber data yang digunakan berupa data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier, yang diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, dokumen resmi, buku teks hukum, jurnal ilmiah, serta hasil penelitian yang relevan.¹¹

Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer meliputi konstitusi, undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan menteri, serta regulasi lain yang berkaitan dengan pelayaran, pengangkutan BBM bersubsidi, dan

⁹ Jonaedi Efendi dan Prasetyo Rijadi, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Jakarta: Kencana, 2022), hlm. 124.

¹⁰ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2019), hlm. 11-12.

¹¹ Ibid., hlm. 106-107.

kewenangan Syahbandar. Bahan hukum sekunder terdiri atas buku-buku hukum, artikel jurnal nasional dan internasional bereputasi, hasil penelitian terdahulu, serta pendapat para ahli yang membahas hukum pelayaran, hukum administrasi negara, hukum energi, dan penegakan hukum maritim. Adapun bahan hukum tersier berupa kamus hukum, ensiklopedia, serta dokumen resmi pemerintah yang digunakan untuk memperkuat penafsiran terhadap konsep-konsep hukum yang menjadi objek penelitian.¹²

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan teknik inventarisasi, klasifikasi, dan dokumentasi terhadap seluruh bahan hukum yang relevan dengan permasalahan penelitian. Selanjutnya, seluruh bahan hukum dianalisis secara kualitatif menggunakan metode penafsiran gramatikal, sistematis, dan teleologis untuk mengidentifikasi hubungan antar norma, menemukan kekosongan maupun tumpang tindih pengaturan, serta mengevaluasi kesesuaian konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar dengan kebutuhan pengawasan terhadap praktik *ship-to-ship transfer* ilegal. Analisis dilakukan secara deduktif dengan menghubungkan ketentuan hukum positif, asas-asas hukum, dan doktrin hukum administrasi guna merumuskan

rekomendasi penguatan regulasi yang mampu meningkatkan efektivitas pengawasan serta mencegah penyalahgunaan distribusi BBM bersubsidi.¹³

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Konstruksi Pengaturan Hukum Mengenai Fungsi Pengawasan Syahbandar terhadap Praktik Alih Muat antar Kapal dalam Pengangkutan BBM Bersubsidi

Syahbandar menempati posisi sentral sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan dengan kewenangan tertinggi dalam keselamatan, keamanan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang pelayaran,¹⁴ kedudukan ini diatur dalam ketentuan UU Pelayaran yang menegaskan peran Syahbandar sebagai instrumen negara untuk menjamin tertib penyelenggaraan pelayaran dan mengawasi kegiatan alih muat antar kapal di perairan pelabuhan.

Mekanisme operasional pengawasan Syahbandar diatur dalam PP No. 31/2021, yang mewajibkan pemberitahuan kedatangan paling lambat 1 x 24 jam dan menetapkan pemeriksaan atas kelengkapan serta masa berlaku surat, dokumen, dan warta kapal; namun peraturan tersebut juga secara eksplisit menyatakan bahwa Syahbandar tidak

¹² Efendi dan Prasetijo Rijadi, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, hlm. 196; Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum* (Mataram: Mataram University Press, 2020), hlm. 148.

¹³ Efendi dan Prasetijo Rijadi, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, hlm. 256.

¹⁴ Zainal Abidin Pakpahan, "Eksistensi Hukum yang Berlandaskan Konstitusi di Indonesia," *Jurnal Ilmiah Advokasi* 13, no. 3 (2025): hlm. 1229, <https://doi.org/10.36987/jiad.v13i3.8244>.

bertanggung jawab atas keabsahan dokumen, sehingga pemeriksaan yang dilakukan bersifat verifikasi administratif-formal.

Kondisi normatif tersebut menimbulkan kesenjangan struktural dengan praktik STS ilegal yang umumnya berlangsung secara tersembunyi di perairan lepas: karena pengawasan Syahbandar difokuskan pada wilayah pelabuhan dan tataran administratif, muatan hasil STS ilegal berpotensi memasuki sistem kepelabuhanan jika didukung dokumen yang tampak lengkap; dokumen menyimpulkan perlunya penguatan konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar agar jangkauan teritorial dan fungsional pengawasan dapat menelusuri legalitas substansi muatan dan riwayat pergerakan kapal.

Konstruksi fungsi pengawasan Syahbandar dalam UU Pelayaran memperlihatkan orientasi yang kuat pada pengendalian aktivitas pelayaran di wilayah pelabuhan sebagai pusat interaksi kegiatan kapal, muatan, dan jasa kepelabuhanan. Kendati demikian, jika dicermati lebih lanjut, rumusan fungsi pengawasan Syahbandar dalam UU Pelayaran lebih banyak menekankan pada aspek keselamatan dan keamanan pelayaran serta ketertiban operasional, sementara pengawasan terhadap legalitas substansi muatan belum dirumuskan secara eksplisit sebagai bagian dari kewenangan Syahbandar. Konstruksi ini berimplikasi pada terbentuknya fungsi pengawasan yang cenderung berorientasi

administratif dan teknis, terutama terhadap kondisi kapal dan kelengkapan persyaratan formal. Berdasarkan uraian tersebut, fungsi pengawasan Syahbandar telah memiliki dasar hukum yang jelas dalam hal kegiatan pelayaran di wilayah pelabuhan, termasuk terhadap kegiatan STS, namun masih dominan pada aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban operasional menunjukkan adanya keterbatasan dalam menjangkau praktik STS ilegal yang berkaitan dengan penyalahgunaan muatan, khususnya BBM bersubsidi, yang dapat dilakukan di luar wilayah pelabuhan.

Pasal 208 ayat (1) huruf c UU Pelayaran secara eksplisit menyatakan bahwa salah satu bentuk kewenangan Syahbandar adalah mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa secara normatif STS yang dilakukan dalam wilayah perairan pelabuhan berada dalam jangkauan langsung fungsi pengawasan Syahbandar. Keterkaitan antara kewenangan pengawasan tersebut dengan batas wilayah pelabuhan dapat ditelusuri melalui ketentuan Pasal 1 ayat (23) dan ayat (24) UU Pelayaran mengenai Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran. DLKr dan DLKp merupakan wilayah yang ditetapkan secara khusus untuk mendukung kegiatan kepelabuhanan, termasuk kegiatan sandar, labuh, bongkar muat, serta alih muat antarkapal. Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa desain normatif pengawasan Syahbandar terhadap STS sejak

awal dikonstruksikan dalam konteks kegiatan yang berlangsung di wilayah pelabuhan.

Pasal 216 ayat (1) UU Pelayaran di samping itu mengatur bahwa kapal yang melakukan kegiatan alih muat di kolam pelabuhan wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Kewajiban memperoleh persetujuan tersebut mempertegas posisi Syahbandar sebagai otoritas yang berwenang mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan STS di lingkungan pelabuhan. Persetujuan Syahbandar berfungsi sebagai instrumen preventif untuk memastikan bahwa kegiatan alih muat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan keselamatan, keamanan, dan ketertiban pelayaran. Mekanisme pengawasan Syahbandar terhadap kapal yang tiba di pelabuhan diatur dalam PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pasal 167 ayat (1) PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran mewajibkan pemilik kapal, operator kapal, atau nakhoda untuk menyampaikan pemberitahuan kedatangan kapal kepada Syahbandar paling lambat 1 x 24 jam sebelum kapal tiba, dengan melampirkan surat kapal, dokumen kapal, dan warta kapal. Ketentuan ini menempatkan Syahbandar sebagai pihak yang menerima dan memeriksa informasi awal mengenai kondisi dan status kapal.

Pasal 168 ayat (1) PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran menentukan bahwa Syahbandar melakukan pemeriksaan atas kelengkapan surat, dokumen, dan warta kapal, yang pada ayat (2) ditegaskan

bahwa pemeriksaan tersebut dilakukan untuk memverifikasi masa berlaku surat kapal dan dokumen kapal. Rumusan ini menunjukkan bahwa pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar bersifat verifikasi administratif terhadap kelengkapan dan masa berlaku dokumen. Kendati demikian, Pasal 168 ayat (3) PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran secara eksplisit menyatakan bahwa Syahbandar tidak bertanggung jawab atas keabsahan surat dan dokumen kapal. Ketentuan tersebut memiliki implikasi normatif yang signifikan, karena membatasi tanggung jawab Syahbandar hanya pada aspek formal-administratif, bukan pada pengujian kebenaran materiil atas isi dan keabsahan substansi dokumen maupun asal-usul muatan.

Berdasarkan konstruksi tersebut, dapat dipahami bahwa ruang lingkup pengawasan Syahbandar terhadap STS dan terhadap kapal yang tiba di pelabuhan secara normatif dibatasi pada kegiatan yang berlangsung di wilayah pelabuhan serta pada pemeriksaan administratif atas dokumen kapal. Desain pengaturan ini sekaligus menunjukkan bahwa fungsi pengawasan Syahbandar belum secara eksplisit diarahkan untuk menelusuri riwayat pergerakan muatan atau mendeteksi praktik STS ilegal yang dilakukan di luar wilayah pelabuhan. Uraian ini menjadi dasar penting untuk menilai bahwa meskipun fungsi pengawasan Syahbandar terhadap STS telah diatur secara tegas dalam konteks pelabuhan, terdapat keterbatasan normatif ketika praktik STS ilegal dilakukan di perairan lepas,

sehingga diperlukan analisis lebih lanjut mengenai kecukupan dan keterbatasan konstruksi hukum tersebut.

Pembatasan tanggung jawab Syahbandar yang diatur dalam PP No. 31/2021, yaitu pemeriksaan yang dibatasi pada verifikasi kelengkapan dan masa berlaku surat serta pengecualian tanggung jawab atas keabsahan dokumen, menghasilkan implikasi hukum yang signifikan: secara normatif fungsi pengawasan terdefinisi pada ranah administratif-formal dan teritorial pelabuhan sehingga kapasitas institusional Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan materiil atas asal-usul muatan atau menelusuri riwayat pergerakan kapal menjadi terbatas. Ketentuan ini menegaskan orientasi pengawasan pada keselamatan, keamanan, dan ketertiban operasional, bukan pada verifikasi legalitas substansi muatan, sehingga menimbulkan kesenjangan antara desain normatif pengawasan dan kebutuhan pengawasan terhadap praktik STS ilegal yang kerap berlangsung di perairan lepas.

Keterbatasan tersebut berkaitan langsung dengan potensi lolosnya BBM bersubsidi hasil STS ilegal ke dalam sistem kepelabuhanan: ketika pemindahan muatan terjadi di luar jangkauan fungsi pengawasan dan dokumen pendukung tampak lengkap secara administratif, muatan ilegal memiliki peluang untuk "disamarkan" sebagai muatan yang sah saat kapal memasuki pelabuhan, sehingga mekanisme pemeriksaan formal tidak cukup untuk mencegah masuknya BBM

bersubsidi yang disalahgunakan. Dari perspektif implikasi hukum, kondisi ini tidak hanya melemahkan efektivitas kebijakan subsidi BBM tetapi juga menuntut peninjauan ulang atas cakupan kewenangan dan prosedur pengawasan, termasuk kemungkinan perluasan peran verifikasi substantif dan mekanisme penelusuran riwayat pergerakan kapal agar pengawasan menjadi lebih komprehensif dan mampu menutup celah bagi penyelundupan melalui modus STS ilegal. Dengan demikian, konstruksi pengaturan hukum fungsi pengawasan Syahbandar menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara mandat normatif yang strategis dan desain pengawasan yang masih administratif-teritorial, sehingga belum memadai untuk menjangkau praktik STS ilegal yang bersifat lintas wilayah dan tersembunyi.

3.2 Keterbatasan Konstruksi Normatif Fungsi Pengawasan Syahbandar terhadap Praktik Alih Muat antar Kapal Ilegal dan Arah Penguatannya

Desain normatif pengawasan Syahbandar sebagaimana dikonstruksikan dalam UU Pelayaran dan PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran pada dasarnya berorientasi pada pengendalian kegiatan pelayaran dan kepelabuhanan di wilayah pelabuhan, dengan titik berat pada aspek keselamatan, keamanan, serta ketertiban operasional. Pengawasan terhadap kegiatan alih muat antar kapal secara eksplisit

dilekatkan pada STS yang dilakukan di perairan pelabuhan dan kolam pelabuhan, serta dikaitkan dengan kewajiban memperoleh persetujuan Syahbandar. Karakter praktik STS ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi di sisi lain menunjukkan pola yang berbeda. Praktik tersebut umumnya dilakukan secara tersembunyi di perairan lepas, di luar wilayah pelabuhan, dengan memanfaatkan jarak dari pusat pengawasan dan minimnya kehadiran otoritas pelabuhan. STS ilegal dalam konteks ini tidak semata-mata merupakan pelanggaran terhadap prosedur keselamatan pelayaran, melainkan juga berfungsi sebagai modus untuk menyamarkan asal-usul muatan, memindahkan BBM bersubsidi ke pihak yang tidak berhak, atau mengalihkan distribusi ke pasar ilegal.

Perbedaan orientasi antara desain normatif pengawasan Syahbandar dan karakter praktik STS ilegal tersebut melahirkan kesenjangan struktural. Norma hukum di satu sisi menempatkan pengawasan Syahbandar dalam kerangka teritorial pelabuhan dan pemeriksaan administratif, sementara di sisi lain praktik STS ilegal justru berlangsung di ruang yang berada di luar jangkauan langsung konstruksi normatif tersebut. Akibatnya, terdapat potensi bahwa peristiwa STS ilegal yang terjadi di perairan lepas tidak terdeteksi oleh mekanisme pengawasan formal. Kesenjangan ini semakin diperlebar oleh konstruksi PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang membatasi pemeriksaan Syahbandar terhadap

kapal yang tiba di pelabuhan pada aspek kelengkapan dan masa berlaku surat serta dokumen kapal, serta secara eksplisit membebaskan Syahbandar dari tanggung jawab atas keabsahan dokumen kapal. Pembatasan tersebut membuka ruang bagi muatan hasil STS ilegal untuk memasuki pelabuhan sepanjang didukung oleh dokumen yang secara administratif tampak lengkap dan berlaku.

Berdasarkan uraian tersebut, kesenjangan antara desain normatif dan karakter praktik STS ilegal tidak hanya bersifat teritorial, tetapi juga bersifat fungsional. Pengawasan Syahbandar dibatasi pada wilayah pelabuhan, sedangkan STS ilegal dapat terjadi di perairan lepas. Pengawasan Syahbandar secara fungsional lebih berorientasi pada aspek administratif dan teknis keselamatan, sementara STS ilegal berkaitan erat dengan legalitas substansi muatan dan tujuan distribusi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa meskipun norma hukum telah memberikan dasar kewenangan pengawasan kepada Syahbandar, desain normatif yang ada belum sepenuhnya selaras dengan karakter dan kompleksitas praktik STS ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi. Kesenjangan inilah yang menjadi landasan utama bagi perlunya peninjauan kembali dan penguatan konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar agar mampu menjawab tantangan penyalahgunaan BBM bersubsidi melalui modus STS.

Kesenjangan antara desain normatif pengawasan Syahbandar dan karakter praktik STS ilegal berimplikasi langsung pada terbukanya ruang bagi muatan hasil STS ilegal, termasuk BBM bersubsidi, untuk memasuki sistem kepelabuhanan tanpa terdeteksi. Saat STS ilegal dilakukan di perairan lepas, peristiwa pemindahan muatan tersebut berada di luar jangkauan langsung fungsi pengawasan Syahbandar sebagaimana dikonstruksikan dalam UU Pelayaran. Kondisi demikian dapat membuat muatan yang telah berpindah tangan secara ilegal berpotensi “disamarkan” sebagai muatan yang sah ketika kapal memasuki pelabuhan. Saat kapal tiba di pelabuhan, mekanisme pengawasan yang dijalankan Syahbandar berdasarkan PP No. 31/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran berfokus pada pemeriksaan kelengkapan dan masa berlaku surat, dokumen, dan warta kapal. Pemeriksaan tersebut bersifat administratif-formal dan tidak diarahkan untuk menelusuri kebenaran materiil atas asal-usul muatan maupun riwayat pergerakan kapal di perairan lepas. Ketentuan lebih lanjut yang menyatakan bahwa Syahbandar tidak bertanggung jawab atas keabsahan surat dan dokumen kapal mempertegas keterbatasan tanggung jawab pengawasan pada tataran formalitas.

Implikasi normatif dari konstruksi tersebut adalah bahwa selama dokumen muatan tampak lengkap dan berlaku, serta kondisi kapal memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, tidak terdapat dasar hukum yang secara tegas

mewajibkan Syahbandar untuk menolak pelayanan kepelabuhanan atau menahan kapal hanya berdasarkan dugaan adanya STS ilegal yang terjadi di luar wilayah pelabuhan. Sistem hukum yang ada cenderung mengasumsikan bahwa kelengkapan administratif mencerminkan legalitas kegiatan pengangkutan. Kondisi ini menimbulkan risiko sistemik terhadap efektivitas kebijakan subsidi BBM. Muatan BBM bersubsidi yang telah dialihkan secara ilegal melalui STS di perairan lepas dapat kembali “masuk” ke dalam rantai distribusi formal di pelabuhan, sehingga sulit dibedakan dengan muatan yang sah. Akibatnya, tujuan distribusi BBM bersubsidi untuk kelompok masyarakat yang berhak berpotensi terdistorsi, sekaligus membuka peluang terjadinya kerugian keuangan negara. Implikasi tersebut menunjukkan bahwa desain pengawasan yang bertumpu pada pemeriksaan administratif-formal belum memadai untuk menghadapi modus penyalahgunaan yang bersifat kompleks dan tersembunyi seperti STS ilegal. Kesenjangan ini tidak hanya berdampak pada aspek teknis pengawasan, tetapi juga menyentuh dimensi perlindungan kepentingan umum dan pencapaian tujuan kebijakan energi nasional.

Arah penguatan konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar terhadap praktik STS ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi perlu diletakkan dalam kerangka penyesuaian antara desain normatif pengawasan dan karakter aktual praktik STS

ilegal. Penguatan tersebut tidak dimaksudkan untuk meniadakan kewenangan yang telah ada, melainkan untuk memperluas, menajamkan, dan mengintegrasikan fungsi pengawasan Syahbandar agar mampu menjangkau seluruh rangkaian pergerakan muatan, baik yang terjadi di wilayah pelabuhan maupun di perairan lepas. Secara normatif diperlukan penguatan pengaturan yang menegaskan bahwa fungsi pengawasan Syahbandar tidak hanya mencakup aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, tetapi juga mencakup pengawasan terhadap legalitas substansi muatan, khususnya terhadap komoditas strategis seperti BBM bersubsidi. Penegakan ini penting agar pengawasan tidak berhenti pada kelengkapan administratif, melainkan juga diarahkan pada pencegahan penyalahgunaan muatan melalui modus STS ilegal.

Kedua, diperlukan penguatan norma yang mengatur mekanisme penelusuran riwayat pergerakan kapal dan muatan sebagai bagian dari fungsi pengawasan Syahbandar. Pengaturan tersebut dapat berupa kewajiban bagi kapal pengangkut BBM bersubsidi untuk menyampaikan informasi mengenai riwayat pelayaran dan riwayat pemuatan secara lebih rinci, yang kemudian menjadi dasar bagi Syahbandar untuk melakukan verifikasi substantif secara terbatas. Penguatan konstruksi hukum juga perlu diarahkan pada pembentukan keterpaduan pengawasan antara rezim hukum pelayaran dan rezim hukum minyak dan gas bumi. Integrasi ini dapat

diwujudkan melalui norma penghubung yang secara eksplisit mengaitkan fungsi pengawasan Syahbandar dengan pengawasan distribusi BBM bersubsidi, sehingga Syahbandar memiliki dasar hukum yang jelas untuk berkoordinasi dan bertindak bersama instansi terkait dalam mencegah penyalahgunaan BBM bersubsidi melalui STS ilegal.

Melihat dari sisi desain kelembagaan, diperlukan penguatan norma mengenai koordinasi dan pertukaran informasi antarinstansi yang berwenang di bidang pelayaran, energi, dan penegakan hukum. Pengaturan tersebut penting agar temuan dalam satu sektor dapat segera ditindaklanjuti dalam sektor lainnya, sehingga pengawasan terhadap STS ilegal tidak bersifat sektoral dan terfragmentasi. Konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar diharapkan tidak lagi terbatas pada pemeriksaan administratif-formal, tetapi berkembang menjadi instrumen pengawasan yang lebih substantif, preventif, dan adaptif terhadap kompleksitas modus penyalahgunaan BBM bersubsidi melalui praktik STS ilegal. Penguatan ini pada akhirnya ditujukan untuk menjamin terwujudnya distribusi BBM bersubsidi yang tertib hukum, tepat sasaran, dan selaras dengan tujuan kebijakan energi nasional. Dengan demikian, keterbatasan konstruksi normatif fungsi pengawasan Syahbandar terletak pada orientasi teritorial dan administratif yang belum selaras dengan karakter STS ilegal yang bersifat lintas wilayah dan substantif, sehingga

penguatan norma diperlukan untuk menjamin efektivitas pengawasan terhadap distribusi BBM bersubsidi.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa konstruksi hukum fungsi pengawasan Syahbandar dalam sistem hukum pelayaran Indonesia belum sepenuhnya mampu mengantisipasi perkembangan praktik *ship-to-ship transfer* (STS) ilegal dalam pengangkutan BBM bersubsidi. Meskipun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran telah memberikan kewenangan kepada Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban pelayaran, konstruksi normatif kewenangan tersebut masih berorientasi pada pemeriksaan administratif terhadap dokumen kapal dan pemenuhan aspek keselamatan pelayaran. Regulasi yang berlaku belum secara eksplisit memberikan kewenangan kepada Syahbandar untuk melakukan verifikasi substantif terhadap legalitas muatan, asal-usul BBM bersubsidi, maupun riwayat perpindahan muatan melalui praktik *ship-to-ship transfer* (STS). Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan pengaturan hukum yang menyebabkan fungsi pengawasan belum mampu menjawab kompleksitas modus penyalahgunaan

distribusi BBM bersubsidi yang berkembang di luar wilayah pelabuhan.

Penelitian ini juga menemukan bahwa terdapat ketidaksesuaian antara desain normatif pengawasan Syahbandar dengan karakter praktik STS ilegal yang umumnya dilakukan di perairan lepas dan didukung oleh dokumen administrasi yang secara formal memenuhi persyaratan. Akibatnya, hasil alih muat ilegal berpotensi memasuki sistem kepelabuhanan tanpa terdeteksi melalui mekanisme pengawasan yang berlaku. Temuan tersebut menegaskan bahwa kelemahan utama bukan terletak pada pelaksanaan pengawasan semata, melainkan pada keterbatasan konstruksi hukum yang belum mengintegrasikan pengawasan administratif dengan pengawasan substantif terhadap legalitas muatan serta distribusi BBM bersubsidi.

Kontribusi utama penelitian ini terletak pada rekonstruksi konsep fungsi pengawasan Syahbandar yang tidak lagi dipahami hanya sebagai pengawasan administratif dan keselamatan pelayaran, tetapi juga sebagai instrumen hukum untuk menjaga integritas distribusi energi bersubsidi melalui pengawasan terhadap legalitas muatan. Oleh karena itu, pembaruan hukum perlu diarahkan pada penguatan norma dalam peraturan perundang-undangan dengan memperluas ruang lingkup kewenangan Syahbandar agar mencakup verifikasi substantif terhadap muatan strategis, penelusuran riwayat pergerakan kapal (*vessel tracking*),

pengawasan terhadap praktik *ship-to-ship transfer* (STS), serta penguatan koordinasi antara Kementerian Perhubungan, BPH Migas, Pertamina, Bakamla, TNI AL, Kepolisian, dan instansi terkait lainnya. Rekonstruksi tersebut diharapkan mampu mewujudkan sistem pengawasan yang lebih preventif, terintegrasi, dan adaptif terhadap perkembangan kejahatan di sektor maritim, sekaligus memperkuat kepastian hukum serta efektivitas perlindungan terhadap distribusi BBM bersubsidi sebagai bagian dari kepentingan publik dan kebijakan energi nasional.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku

Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2019.

Efendi, Jonaedi, dan Prasetyo Rijadi. *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Jakarta: Kencana, 2022.

Muhaimin. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press, 2020.

2. Peraturan Perundangan

Indonesia. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi.

Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

Indonesia. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Indonesia. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 191 Tahun 2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak.

Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.

Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.

3. Jurnal

Darmawa, Indira Nindya Savira. "Analisis Yuridis terhadap Perlindungan Lingkungan Hidup dalam Kebijakan Investasi Pasca Berlakunya Omnibus Law." *Jurnal Ilmiah Advokasi* 13, no. 2 (2025): 414–427. <https://doi.org/10.36987/jiad.v13i2.6284>.

Elvis, Junaidi, Erman Suparman, dan Idris. "Hukum Pengelolaan Sumber Daya Minyak dan Gas Bumi Menurut Pasal 33 Undang-Undang Dasar Tahun 1945." *IBLAM Law Review* 3, no. 3 (2023): 14–29. <https://doi.org/10.52249/ilr.v3i3.134>.

Erfandi, Abshoril Fithry, dan Rusfandi. "Pengangkutan BBM Bersubsidi Ditinjau dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi." *Jurnal Jendela Hukum* 12, no. 2 (2025): 45–75. <https://doi.org/10.24929/jjh.v12i2.4662>.

Fakhrurrozi, dan B. L. Hentry Widodo. "Konsepsi Penegakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBM Solar di Perairan Pelabuhan tanpa Persetujuan Syahbandar." *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 6, no. 1 (2022): 57–64.

<https://doi.org/10.52475/saintara.v6i1.147>.

Irwan, Asep, Ferdhi Zulkarnaen, dan Faiz Ziyad Almuchlish. "Analisis Perencanaan Kegiatan Alih Muat Antar Kapal (*Ship-to-Ship Transfer*) Ditinjau dari Aspek Keselamatan Pelayaran." *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil UMS* (2024): 114–120.

Iluh Yuliart, Restiana Panggabean, Habibah Lailatul Farida, dan Arifin Sutomo Gulo. "Analisis Kebijakan Dampak Penyesuaian Harga BBM Bersubsidi untuk Nelayan." *Studi Akuntansi, Keuangan, dan Manajemen (SAKMAN)* 3, no. 1 (2023): 1–8. <https://doi.org/10.35912/sakman.v3i1.1667>.

Nadya Shahnaz. "Penegakan Hukum terhadap Penyalahgunaan Pengangkutan dan Niaga Bahan Bakar Minyak (BBM) Bersubsidi." *Journal of Law and Nation* 4, no. 1 (2025): 223–236.

Pakpahan, Zainal Abidin. "Eksistensi Hukum yang Berlandaskan Konstitusi di Indonesia." *Jurnal Ilmiah Advokasi* 13, no. 3 (2025): 1228–1241. <https://doi.org/10.36987/jiad.v13i3.8244>.

Sahudiyono, Slamet Pamujianto, Arneta Fitri Kirana, dan Firmansyah. "Mekanisme Pengajuan Permohonan Bunker Bahan Bakar untuk Kapal di Pelabuhan Cilacap." *Majalah Ilmiah Bahari Jogja* 23, no. 1 (2025): 49–61. <https://doi.org/10.33489/mibj.v23i1.391>.

Sulistiono, Dany. "Peran Hukum dalam Mengatasi Penyalahgunaan Distribusi BBM Bersubsidi." *Berajah Journal: Jurnal Pembelajaran dan Pengembangan Diri* 4, no. 11 (2025): 1967–1976.

Tahir, Hasniah Jamilah Nur Awaliah, Muh. Natsir, dan Abd. Rahman Bebas. "Implementasi Penyaluran Bahan Bakar

Minyak (BBM) Minyak Tanah Bersubsidi di Kelurahan Manggala Kecamatan Manggala Kota Makassar." *Socio-Praxis Journal: Komunikasi, Publik, Bisnis, Fiskal, Perpustakaan dan Sains Informasi* 1, no. 2 (2025): 129–133.

Wardiningsih, Harpiang, dan Eliyanti Agus Mokodompit. "Logistik Maritim dan Konektivitas Kawasan Kepulauan: Studi Kasus Kabupaten Muna." *Sigma: Journal of Economic and Business* 8, no. 1 (2025): 11–16. <https://doi.org/10.60009/cj9ws186>