

**KAJIAN YURIDIS PEMBENTUKAN BADAN USAHA
PELABUHAN PEMERINTAH PROVINSI
KEPULAUAN RIAU**

Teuku Irvan *

Pemerintah Provinsi Kepri

Abstract

Riau Islands Province is dominated by water because 408,205 kilometers square or about 96 percent of the area is water. This research discusses about the establishment of harbour business entity, the problems faced by Riau Islands Province in forming the harbour business entity and the solutions to the problems. This research used a socio-legal method by analyzing primary and secondary data. It was found that Riau Islands Province has a harbour business entity named PT. Pelabuhan Kepri. Yet, it has problems relating to the capitals to improve the harbour and its inadequate location. The solutions for the problems are to demand the central government to grant its assets to the local government (Riau Islands Province). The local government should improve the harbour steps by steps.

Keywords: *Harbour Business Entity, Riau Islands Province, PT. Pelabuhan Kepri.*

Abstrak

Kondisi wilayah Provinsi Kepulauan Riau didominasi oleh perairan laut karena sekitar 408.205 kilometer persegi atau sekitar 96% dari luas wilayah Provinsi Kepulauan Riau merupakan bentangan lautan. Penelitian ini membahas tentang pembentukan Badan Usaha Pelabuhan, kendala-kendala yang dihadapi dalam pembentukan Badan Usaha Pelabuhan dan penyelesaian permasalahan terhadap kendala tersebut. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum sosiologis dengan menganalisis data primer dan data sekunder. Penelitian ini memaparkan bahwa Provinsi Kepulauan Riau telah mempunyai Badan Usaha Pelabuhan dengan nama PT. Pelabuhan Kepri. Namun memiliki kendala terkait pembangunan pelabuhan dan lokasi. Penyelesaian terhadap masalah tersebut adalah meminta agar pemerintah pusat menghibahkan asetnya kepada pemerintah daerah (Provinsi Kepulauan Riau). Pemerintah daerah seharusnya membangun pelabuhan tersebut secara bertahap.

Kata kunci: **Badan Usaha Pelabuhan, Provinsi Kepulauan Riau, PT. Pelabuhan Kepri.**

* Alamat Korespondensi : teukuirvan@yahoo.com

A. Latar Belakang Masalah

Sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah antara lain ditegaskan bahwa tujuan pemberian otonomi adalah berupaya memberikan peningkatan pelayanan dan kesejahteraan yang semakin baik kepada masyarakat, pengembangan kehidupan demokrasi, keadilan dan pemerataan. Dalam rangka melaksanakan tugasnya berdasarkan konsep otonomi daerah, pemerintah daerah diberikan wewenang dalam bidang pengaturan, yang dari fungsi pengaturan ini muncul beberapa instrument yuridis untuk menghadapi peristiwa individual dan konkret, yaitu dalam bentuk ketetapan. Sesuai dengan sifatnya, individual dan konkret, ketetapan ini merupakan ujung tombak dari instrument hukum dalam penyelenggaraan pemerintahan atau sebagai norma penutup dalam rangkaian hukum.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan perspektif yang sangat berbeda. Muncul terminologi baru yaitu Badan Usaha Pelabuhan (BUP), yaitu "...badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang *pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya*." Disini tak terlihat kata Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Dalam pasal 92 UU tersebut, tercantum bahwa "Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan...dilakukan berdasarkan *konsesi atau bentuk lainnya* dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam *perjanjian*." Lalu pasal 93 patut dicermati, yaitu "Badan Usaha Pelabuhan...berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan pelabuhan lainnya."¹

Jika daerah yang seharusnya berkuasa di wilayahnya sesuai dengan pemahaman UU 23 Tahun 2014 mengenai Pemerintahan Daerah, tidak memainkan perannya di pengelolaan pelabuhan maka daerah hanya akan mendapat kerugian dari keuntungan yang seharusnya didapatkan. Karena masih tumpang tindihnya kebijakan yang mengatur otoritas pelabuhan, yang seharusnya berada dalam kewenangan daerah, sedangkan saat ini masih berada dalam wewenang pemerintah pusat. Maka pemerintah daerah harus memiliki langkah strategis, yaitu menggunakan peran Badan Usaha Pelabuhan yang dimiliki oleh daerah (BUMD), hal ini merupakan salah satu jalan agar daerah juga ikut menikmati perkembangan bisnis maritim yang menjadi keunggulan Provinsi Kepulauan Riau, sehingga yang diharapkan adalah kemandirian ekonomi dan terdapatnya peningkatan kualitas hidup manusia. Pembangunan dan pendiriannya perlu dilakukan dengan kajian komprehensif sehingga dampak Badan Usaha Pelabuhan (BUP) jelas mendorong pencapaian peningkatan kualitas kawasan.

Dalam penyelenggaraan pelabuhan, peran Pemerintah Daerah dapat diwujudkan melalui pengusahaan pelabuhan yang dilaksanakan Badan Usaha Pelabuhan milik Pemerintah Daerah dalam bentuk BUMD sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan berdasarkan mekanisme konsesi dari penyelenggara pelabuhan, sehingga dapat memberikan kontribusi Pendapatan Asli Daerah.

¹ UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 92 dan 93

B. Perumusan Masalah.

Dari latar belakang penelitian yang telah diuraikan di atas, dapat ditemukan beberapa permasalahan, sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pembentukan Badan Usaha Pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau ?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam pembentukan Badan Usaha Pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau ?
3. Bagaimanakah penyelesaian permasalahan dalam pembentukan Badan Usaha Pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau ?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum sosiologis. Penelitian hukum sosiologis berupa perilaku masyarakat. Pokok kajiannya adalah hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata (*actual behavior*) sebagai gejala social yang sifatnya tidak tertulis, dialami setiap orang dalam hubungan hidup bermasyarakat. Sumber data penelitian hukum empiris tidak bertolak pada hukum positif tertulis, melainkan hasil obsevasi di lokasi penelitian.

Dalam penelitian ini objek terdiri atas :

1. Bahan Hukum Primer :

Beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kajian akademis badan usaha pelabuhan, yaitu :

- a. Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
 - b. Undang-undang No 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
 - c. Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan;
 - d. Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2014 Tentang Tentang Pengelolaan Barang milik negara/daerah
 - e. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Riau Nomor 2 Tahun 2013 Tentang Pembentukan Badan Usaha Pelabuhan PT. PELABUHAN KEPRI.
2. Bahan Hukum Sekunder :

- a. Artikel Media Cetak dan Elektronik.

Peneliti menggunakan metode pengumpulan data primer yang berkaitan langsung dan relevan dengan penelitian yaitu wawancara. Pertimbangan penulis menggunakan metode tersebut karena wawancara dapat mengumpulkan informasi yang relevan dari pihak-pihak yang terkait. Metode wawancara diterapkan dalam penelitian tesis ini karena fokus analisis penelitian ini adalah analisis kualitatif, bukan analisis kuantitatif. Penulis memilih dan menentukan narasumber yang diwawancarai untuk mengetahui kasus tersebut berdasarkan relevansi mereka terhadap informasi.

Metode Analisis Data Penelitian ini menggunakan *content analysis method*. *Content analysis method* menguraikan materi peristiwa hukum atau produk hukum secara rinci guna memudahkan interpretasi dalam pembahasan. Terdapat dua *content analysis method*, yaitu :

Tinjauan Yuridis, suatu bentuk analisis dari berbagai aspek dan mengungkapkan segi positif dan negatif suatu produk hukum dengan menitikberatkan pada penggunaan data sekunder yakni produk hukum.

Analisis Yuridis, suatu bentuk analisis dari berbagai aspek dan mengungkapkan segi positif dan negatif suatu produk hukum dengan menitikberatkan pada penggunaan data primer yang bersumber dari para intelektual dan lapisan masyarakat bawah serta data sekunder.

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Kondisi Fisik Perairan Selat Malaka-Singapura-Phillip, serta Laut Cina Selatan merupakan salah satu alur pelayaran terpenting di dunia dan dalam RTRWN ditetapkan sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I-A. Selat Malaka-Singapura-Phillip yang berada di sekitar gugus Pulau Karimun-Barelang-Bintan merupakan salah satu simpul pelayaran dunia terutama terkait dengan keberadaan Pelabuhan Singapura.

Lalu lintas kapal dari Lautan pasifik melewati ALKI I-A sebagian besar mengangkut barang produksi dari negara Asia-Pasifik (Jepang, Taiwan, Cina, Korea, dan lainnya) menuju negara-negara di Lautan Hindia. Sementara itu, lalu-lintas kapal dari Lautan Hindia sebagian besar mengangkut raw material termasuk minyak mentah dari negara-negara di Lautan Hindia (Arab Saudi, Kuwait, Yaman, dan lainnya) menuju negara-negara industri di Asia Pasifik. Dengan posisinya yang sangat strategis tersebut, dipahami jika lalu lintas pelayaran di perairan Selat Malaka-Singapura-Phillip menjadi sangat padat.

Keamanan dalam pelayaran merupakan salah satu syarat mutlak yang harus dipenuhi. Meskipun dunia bertanggungjawab terhadap keamanan di Selat Malaka-Singapura-Phillip terkait dengan kelancaran pergerakan barang dari seluruh dunia melalui Selat Malaka-Singapura-Phillip. Tiga Serangkai (Indonesia, Singapura, dan Malaysia) sebagai negara bertetangga yang memiliki wilayah tersebut berdaulat penuh menjaga keamanan di wilayah tersebut. Beberapa kali Amerika berusaha untuk ikut menawarkan diri menjaga keamanan secara langsung dengan menempatkan armada angkatan lautnya, tetapi dikarenakan tawaran tersebut dikhawatirkan berakibat buruk bagi kedaulatan ketiga negara, tawaran tersebut ditolak dengan tegas.

Selat Malaka-Singapura-Phillip sebenarnya cukup sempit. Di Selat Phillip (merupakan wilayah administrasi Provinsi Kepulauan Riau), bagian yang dapat dilayari (TSS bagian selatan, perjalanan kapal ke timur) lebarnya hanya kira-kira 800 meter. Arus laut dapat mencapai kecepatan 3 mil dengan perubahan kecepatan yang tidak teratur. Bagian ini juga merupakan tempat perletakan kabel laut untuk telekomunikasi internasional. Nelayan-nelayan setempat banyak pula yang menangkap ikan di perairan itu, selain ramainya lalu-lintas laut yang memotong antara Singapura dan Batam. Berbagai kedangkalan yang kurang dari 23 meter banyak terdapat di Selat ini. Tentu saja, kedangkalan ini sangat berbahaya bagi kapal-kapal raksasa yang sarat-bebannya lebih dari 19 meter. Hujan dan angin kuat juga sewaktu-waktu dapat terjadi.

Kemampuan Selat Malaka-Singapura-Phillip yang sebenarnya sempit, dangkal, berbelok-belok, dan ramai, semakin lama semakin terbatas untuk dapat melayani kapal-kapal tangki raksasa yang semakin lama semakin besar dan banyak. Kira-kira 70.000 kapal pertahun atau sekitar 200 kapal setiap hari lewat di

Selat ini dengan pertumbuhan sekitar 7,8% pertahun, sekitar 20.000 adalah kapal-kapal tangki raksasa yang berukuran 180.000 DWT ke atas. Dalam kondisi demikian, kecelakaan besar seringkali terjadi. Sejak 1971, kecelakaan kapal tangki raksasa di Selat Malaka-Singapura-Phillip sudah puluhan kali terjadi. Kecelakaan ini tidak saja membawa kerugian bagi pemiliknya, tetapi juga menimbulkan bencana pengotoran laut yang pada akhirnya mempengaruhi kelestarian lingkungan laut dan kehidupan rakyat Negara-negara pantai di sekitarnya. Arus kapal yang melalui Selat Malaka cenderung meningkat jumlahnya dan tenaganya semakin besar. Data International Maritime Bureau's (IMB) menyebutkan terdapat 210 kapal perhari dengan beban di atas 10.000 ton, seperti tanker dan kapal kargo, kontainer. Selat Malaka-Singapura-Phillip merupakan salah satu selat tersibuk di dunia dan Pelabuhan Singapura merupakan 10 pelabuhan tersibuk di seluruh dunia. Kondisi Selat Malaka-Singapura-Phillip yang sempit dengan kedalaman di beberapa tempat relatif dangkal untuk kapal ukuran besar, diperlukan adanya kegiatan pemanduan kapal menggunakan berbagai peralatan VTS.

Jepang, sebagai salah satu negara yang sangat berkepentingan atas keselamatan lalu-lintas di Selat Malaka-Singapura-Phillip, sejak 1970-an menawarkan kepada ketiga negara seputar Selat Malaka-Singapura-Phillip (Indonesia, Singapura, Malaysia) untuk mengadakan survey bersama untuk memperoleh data hidrografis yang diperlukan. Indonesia telah menerima tawaran ini mengingat hasil-hasilnya juga akan sangat bermanfaat bagi Indonesia. Saat itu, telah diketemukan kira-kira 20 kedangkalan di beberapa wilayah laut yang sangat berbahaya.

Karena Selat Malaka-Singapura-Phillip merupakan bagian dari tiga negara (Indonesia, Malaysia, dan Singapura), usaha menyatukan pandangan dan tindakan ketiga negara tersebut menjadi sesuatu yang sangat penting. Ini dilakukan karena akan banyak yang harus dihadapi untuk menghadapi segala hal yang berhubungan dengan kawasan tersebut, baik yang berhubungan dengan keselamatan dan pelayaran maupun dalam menghadapi reaksi-reaksi dari luar tiga negara tersebut. Berbagai fenomena politik juga terjadi dalam pengaturan Selat Malaka-Singapura-Phillip yang peranannya sangat besar dalam kegiatan perekonomian dunia. Dalam hal ini, berbagai fenomena politik tersebut tidak akan dikemukakan dalam kajian ini.

Dari serangkaian pertemuan tiga negara berbatasan dan negara internasional lainnya, serta masyarakat transportasi yang berkepentingan dengan keselamatan pelayaran, yang berkali-kali selama bertahun-tahun, saat ini di Selat Malaka-Singapura-Phillip diberlakukan Traffic Separation Scheme (TSS) yang membagi selat menjadi dua jalur, yaitu jalur utara (Selat Singapura-Malaka) untuk lalu lintas dari arah timur ke barat dan jalur selatan (Selat Malaka-Phillip) untuk lalu lintas dari arah barat ke timur, pembatasan Sarat kapal yang lewat adalah sedalam 19 meter (kira-kira sama dengan kapal tangki yang berukuran sekitar 200 ribu DWT), dan Under Keel Clearance (UKC) 3,5 meter. Dalam kaitan dengan pelayaran, saat ini Selat Malaka-Singapura-Phillip terbagi menjadi sector 1 sampai dengan 9. International Maritime Organisation (IMO) telah mengadopsi Mandatory Ship Reporting System STRAITREP pada tahun

1998 yang diberlakukan di Selat Malaka-Singapura-Phillip dengan ketentuan melapor bagi kapal-kapal yang berlayar di Selat Malaka-Singapura-Phillip antara $100^{\circ}39'.9E$ dan $104^{\circ}22'.9 E$ sebagai berikut:

- Sektor 1 VHF Ch 66 (Klang VTS)
- Sektor 2 VHF Ch 88 (Klang VTS)
- Sektor 3 VHF Ch 84 (Klang VTS)
- Sektor 4 VHF Ch 61 (Klang VTS)
- Sektor 5 VHF Ch 88 (Klang VTS)
- Sektor 6 VHF Ch 88 (Johor VTS)
- Sektor 7 VHF Ch 73 (Singapore VTS West)
- Sektor 8 VHF Ch 14 (Singapore VTS Central)
- Sektor 9 VHF Ch 10 (Singapore VTS East)

Setiap kapal diharuskan lapor apabila masuk sektor-sektor di atas. Selain itu, kapal diharuskan melapor ke Otoritas Singapura pada saat: dari arah barat melintas di Tanjung Piai ($01^{\circ}15'.50N$ $103^{\circ}30'.65E$) dan Pulau Karimun Kecil ($01^{\circ}09'.20N$ $103^{\circ}24'.25E$), atau setiap kali meninggalkan pelabuhan atau area labuh sekitar area hendak memasuki jalur TSS. dari arah selatan lewat Selat Riau sesampai di Pulau Karang Galang ($01^{\circ}09'.58N$ $104^{\circ}11'37E$) atau lewat Selat Durian sesampai di Pulau Jangkat Beacon ($00^{\circ}57'.89''N$ $103^{\circ}42'.62E$) dan ketika sampai di Johor Timur sesampai di Estern Buoy ($01^{\circ}17'.87N$ $104^{\circ}05'.89E$)

Kapal-kapal yang diharuskan melapor pada saat berada dalam posisi di atas adalah:

Kapal > 300 GT

1. Kapal yang mempunyai panjang > 50 meter
2. Kapal sedang menarik, mendorong, menunda, dengan kombinasi >300GT atau panjang > 50 Meter
3. Kapal yang mengangkut muatan berbahaya
4. Semua kapal penumpang yang dilengkapi dengan radio VHF atau kapal yang berkategori panjang > 50 M atau lebih kurang >300 GT
5. Semua kapal di luar kategori di atas yang dilengkapi dengan radio VHF dan berada di jalur TSS tapi dalam kondisi darurat.

Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau merupakan Pemerintahan Daerah yang didefinisikan sebagai penyelenggara urusan pemerintah oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam hal ini Pemerintah Daerah adalah Gubernur dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.

Dinas Perhubungan merupakan salah satu Satuan Kerja Perangkat Daerah sebagai unsur pembantu kepala daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah yang terdiri dari Sekretariat Daerah, Sekretariat DPRD, Dinas Daerah dan Lembaga Teknis Daerah.

Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau berkepentingan untuk memanfaatkan perairan laut Provinsi Kepulauan Riau terkait dengan kegiatan pelabuhan – kepelabuhanan untuk merangkai pulau – pulau di wilayahnya.

Tujuan tersebut sesuai dengan Undang – Undang 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah pasal 27 “Kewenangan Daerah Provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai kearah laut lepas dan/atau kearah perairan kepulauan” berarti pemerintah daerah diberikan keleluasaan untuk mengelola wilayah pantai sampai kearah lautan sepanjang 12 mil, hal ini akan sangat berguna dalam penentuan pelabuhan guna mendukung lalulintas kapal yang ada di wilayah provinsi kepri yang berefek pada meningkatnya kesejahteraan masyarakat provinsi kepulauan riau, sehingga kita dapat memaksimalkan dan memanfaatkan letak strategisnya. Sehingga sistem Desentralisasi yang berarti penyerahan wewenang Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat Kepada Daerah Otonom dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia, dapat di implementasikan untuk kesejahteraan rakyat Indonesia khususnya wilayah Provinsi Kepulauan Riau.

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Pemerintah Provinsi di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan Pemerintah Provinsi serta peraturan perundang-undangan yang berlaku, Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada di bawah Gubernur dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan sebagian kewenangan desentralisasi, tugas dekonsentrasi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan sesuai dengan lingkup tugasnya.

Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :

pelaksanaan kegiatan kesekretariatan, meliputi perencanaan dan evaluasi, keuangan, umum dan kepegawaian;

- penyusunan program di bidang perhubungan;
- perumusan kebijakan teknis, fasilitasi, koordinasi, pembinaan teknis serta penyelenggaraan di bidang perhubungan darat;
- perumusan kebijakan teknis, fasilitasi, koordinasi, pembinaan teknis serta penyelenggaraan di bidang perhubungan laut;
- perumusan kebijakan teknis, fasilitasi, koordinasi, pembinaan teknis serta penyelenggaraan di bidang perhubungan udara;

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan, terdiri dari :

Sekretariat yang terdiri dari :

Sub Bagian Perencanaan dan Evaluasi;

- a. Sub Bagian Keuangan;
- b. Sub Bagian Kepegawaian.

- Bidang Perhubungan Darat;
 - a. Seksi Angkutan Darat
 - b. Seksi Prasarana dan Teknik Sarana
 - c. Seksi Keselamatan Darat
- Bidang Perhubungan Laut;
 - a. Seksi Angkutan Laut
 - b. Seksi Kepelabuhan
 - c. Seksi Keselamatan Pelayaran
- Bidang Perhubungan Udara;
 - a. Seksi Angkutan Udara;

- b. Seksi Bandar Udara;
- c. Seksi Keselamatan Penerbangan

Berdasarkan Struktur Organisasi dan Tata Kerja (SOTK) Dinas Perhubungan maka Bidang Perhubungan Laut memiliki peran besar pada pemanfaatan perairan wilayah Provinsi Kepulauan Riau.

Bidang Perhubungan Laut Dinas Perhubungan mempunyai tugas, pokok dan fungsi sebagai berikut :

- (1) Bidang Perhubungan Laut melaksanakan tugas Angkutan Laut, Kepelabuhanan dan Keselamatan Pelayaran.
- (2) Untuk pelaksanaan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), bidang perhubungan laut mempunyai fungsi sebagai berikut :
 - a. Pelaksanaan perumusan dan penyusunan program di bidang perhubungan laut;
 - b. Pelaksanaan penyiapan bahan dan perumusan kebijakan teknis fasilitasi, koordinasi dan pembinaan di bidang kegiatan lalu lintas angkutan laut;
 - c. Pelaksanaan penyiapan bahan dan perumusan kebijakan teknis fasilitasi, koordinasi, dan pembinaan di bidang prasarana dan sarana angkutan laut;
 - d. Pelaksanaan penyiapan bahan dan perumusan kebijakan teknis pengendalian dan pengawasan kegiatan operasional kepelabuhanan;
 - e. Pelaksanaan penyiapan bahan dan perumusan kebijakan teknis pengendalian dan pengawasan kegiatan operasional keselamatan pelayaran;
 - f. Pelaksanaan penyiapan bahan dan perumusan kebijakan teknis dan program pembangunan, pemasangan, pemeliharaan rambu-rambu laut;
 - g. Pelaksanaan penyiapan bahan dan perumusan kebijakan teknis pembinaan terhadap asosiasi subsektor perhubungan laut tingkat Provinsi;
 - h. Pelaksanaan penyiapan fasilitasi dan koordinasi di bidang sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - i. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan lingkup tugasnya.

Sedangkan Subbagian dari Bidang Perhubungan Laut salah satunya adalah Subbagian Kepelabuhanan mempunyai Tugas, pokok dan fungsi :

- (1) Seksi Kepelabuhanan mempunyai tugas melaksanakan pekerjaan dan kegiatan perencanaan penataan dan penetapan pelabuhan provinsi dan fasilitas pelabuhan atau dermaga khusus dalam wilayah provinsi, pemantauan kinerja operasional dalam tatanan kepelabuhanan di wilayah provinsi serta pengembangan dan pemberdayaan potensi kepelabuhanan.
- (2) Uraian tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatas meliputi :
 - a. Melaksanakan penyusunan perencanaan dan penataan dalam penetapan pelabuhan regional dalam wilayah provinsi;
 - b. Melaksanakan inventarisasi mengenai sarana , prasarana dan fasilitas pelabuhan yang berada dalam wilayah provinsi;
 - c. Melaksanakan inventarisasi mengenai fasilitas dermaga khusus dan pelabuhan khusus yang berada dalam wilayah provinsi;
 - d. Melaksanakan pemantauan terhadap kinerja pelayanan operasional kepelabuhanan;

- e. Melaksanakan monitoring dan evaluasi terhadap pelayanan kepelabuhanan dan usaha penunjang kepelabuhanan;
- f. Melaksanakan penelitian dan memfasilitasi upaya pengembangan dan pemberdayaan potensi pelabuhan;
- g. Melaksanakan penyiapan penyusunan rencana pengembangan, pembangunan, pemeliharaan pelabuhan provinsi yang dibangun atas prakarsa provinsi dan menyiapkan usulan pelabuhan yang diserahkan oleh Pemerintah kepada Provinsi;
- h. Melaksanakan penyiapan bahan usulan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKp) di Wilayah Provinsi Kepulauan Riau;
- i. Melaksanakan penelaahan serta analisis data permohonan izin pihak ketiga dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan pelabuhan khusus (Pelsus) dan Dermaga Untuk kepentingan Sendiri (DUKS);
- j. Melaksanakan penelaahan serta analisis data permohonan izin pihak ketiga dalam penetapan lokasi dumping area, pengerukan dan reklamasi pada pelabuhan regional;
- k. Melaksanakan pengkajian penyusunan dan pengusulan penetapan pelabuhan sebagai pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri serta melakukan pengkajian terhadap optimalisasi kegiatan operasional di pelabuhan umum, pelabuhan khusus dan dermaga untuk kepentingan sendiri (DUKS);
- l. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kesempatan bagi pemerintah daerah yang ingin memanfaatkan dan berperan sebagai pengelola pada pelabuhan dan berbisnis di kepelabuhanan yaitu dengan membentuk Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dimana Badan Usaha Pelabuhan ini setara dengan Badan Usaha Milik Negara yang mengelola di pelabuhan – pelabuhan sebagai asset Departemen Perhubungan Republik Indonesia di seluruh Indonesia yaitu PT Pelabuhan Indonesia (PT. Pelindo).

Melihat realitas yang ada saat ini khususnya di wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang berkembang dengan pesat, dan dengan karakteristik kepulauan yang dimiliki oleh Provinsi Kepulauan Riau yang didominasi oleh perairan laut. Wilayah Provinsi Kepri ini sekitar 425.214 kilometer persegi. Sekitar 4 persen atau sekitar 17.008 kilometer persegi nya berupa daratan, terdiri dari 2.406 pulau besar dan kecil, dimana sekitar 385 pulau berpenghuni. Sisanya sekitar 408.205 kilometer persegi atau sekitar 96% dari luas wilayah Provinsi Kepulauan Riau merupakan bentangan lautan, maka Dinas Perhubungan berkepentingan untuk membentuk Badan Usaha Pelabuhan sehingga dapat ikut berperan aktif dalam mengembangkan pelabuhan – pelabuhan di pulau – pulau di wilayah Provinsi Kepulauan Riau serta dapat ikut berbisnis di bidang kepelabuhanan sehingga masyarakatnya mendapatkan kesejahteraan. Untuk dapat memanfaatkan secara maksimal sesuai dengan UU 17 tahun 2008 pasal 92 maka pemerintah daerah dapat mengusahakan kepelabuhanan dengan membentuk Badan Usaha Pelabuhan milik daerah yang dalam pelaksanaannya akan mendapat

konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian. Berdasarkan hal tersebut maka Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau membentuk Badan Usaha Pelayaran yang dapat mempercepat perkembangan konektivitas dan aksesibilitas di Provinsi Kepulauan Riau.

Sesuai dengan Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Riau Nomor 2 Tahun 2013 tentang Pembentukan Badan Usaha Pelabuhan PT. PELABUHAN KEPRI, maka Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau telah membentuk suatu badan untuk melakukan usaha jasa pelabuhan dan kepelabuhanan dengan pemanfaatan daratan dan perairan laut di Kepulauan Riau.

Usaha tersebut adalah berupa usaha inti pelabuhan dan jasa kepelabuhanan, pelayaran, manajemen transportasi, operator transportasi multi dan antar moda, portfolio saham, serta seluruh jasa-jasa lainnya yang terkait dengan bidang transportasi yang berkelanjutan maupun usaha turunannya.

Sedangkan tujuan dibentuknya Badan Usaha Pelabuhan adalah :

- a. Mengelola dan memanfaatkan perairan Kepulauan Riau, termasuk potensi alam dan geografis wilayah dan serta mengembangkan industry pelabuhan dan kepelabuhanan yang terkait dengan transportasi laut dan antar moda lainnya;
- b. Menciptakan lapangan kerja, membuka peluang usaha turunan, mengatasi masalah pengangguran dan kemiskinan;
- c. Menguasai teknologi modern, baik teknologi informasi, komunikasi, telekomunikasi, maupun piranti lunak khusus lainnya seperti VTIS (Vessel Tracking Informasi Sistem) dan lain sebagainya sesuai kebutuhan bidang usaha layanan pelabuhan dan kepelabuhanan, serta menerapkan prinsip manajemen yang modern, maju dan terbuka
- d. Menguasai data dan informasi sebagai penyedia layanan pelabuhan dan kepelabuhanan melalui penyediaan infrastruktur, termasuk kenavigasian dan manajemen lalulintas laut;
- e. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan mengelola potensi daerah khususnya transportasi laut dan moda lainnya yang lebih berdayaguna sehingga memberikan kontribusi dalam perekonomian masyarakat/daerah; dan
- f. Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah baik langsung maupun tidak langsung.

Badan Usaha Pelabuhan yang bernama PT. Pelabuhan Kepri menghadapi kendala yang harus dihadapi. Kendala dari luar dikarenakan Departemen Perhubungan Republik Indonesia atau di daerah disebut Otoritas Pelabuhan yang merupakan perwakilan pemerintah di seluruh perairan laut di wilayah Republik Indonesia akan mengatur seluruh pelayaran atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan system transportasi nasional. dimana sebelum adanya Undang – Undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran maka seluruh pelabuhan dan kegiatan kepelabuhanan di seluruh wilayah Indonesia dilakukan oleh PT. PELABUHAN INDONESIA, dimana lokasi pelabuhan yang akan dikelola Badan Usaha Pelabuhan yang bernama PT. PELABUHAN KEPRI harus mencari sebuah pelabuhan diluar PT. PELABUHAN INDONESIA yang telah mengelola pelabuhan – pelabuhan di wilayah Provinsi

Kepulauan Riau sebagai pengelola aset pelabuhan yang telah di bangun oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia saat ini perkembangannya di wilayah provinsi Kepulauan Riau sangatlah lambat bahkan cenderung tanpa ada pengembangan pelabuhan (dapat dilihat pada daerah Batam, Tanjung Pinang, Karimun, Anambas, Natuna, Lingga, Bintan). Ini berarti dapat menghambat konektivitas dan aksesibilitas antar pulau di Provinsi Kepulauan Riau yang wilayahnya terdiri dari 96% lautan dan 4% adalah daratan terdiri dari 2.406 pulau.

Selain itu Terdapat kendala internal yaitu penyediaan modal yang sangat besar dalam pembangunan suatu pelabuhan serta sumber daya manusia yang akan mengelola pelabuhan – pelabuhan yang akan dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan milik Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau karena terdiri dari banyak pulau.

Sesuai dengan Undang – Undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 90 s/d 94 mengenai kegiatan perusahaan di pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan serta Undang – Undang 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah pasal 27 yang berbunyi “Kewenangan Daerah Provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai kearah laut lepas dan/atau kearah perairan kepulauan”, telah mengatur batas wilayah pengelolaan wilayah perairan laut sehingga Badan Usaha Pelabuhan milik Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau bersama dengan seluruh Kabupaten dan Kota di Provinsi kepulauan Riau dapat fokus berusaha di wilayah laut karena wilayah lautan Provinsi Kepulauan Riau sangat luas (96%) dan berada di wilayah strategis (berbatasan dengan wilayah singapura dan Malaysia), serta sesuai dengan rencana tata ruang Provinsi Kepulauan Riau maka Badan Usaha Pelabuhan dapat menjadi pengelola di wilayahnya hingga sesuai dengan kewenangan otonomi daerah dimana dari pantai sampai dengan 12 mil merupakan wilayah yang diberikan oleh pemerintah pusat sesuai untuk mengatur wilayahnya,

Sehingga Kendala dari luar dalam hal ini Departemen Perhubungan yang diwakili oleh Otoritas Pelabuhan di daerah baik Provinsi atau Kabupaten/Kota dapat mengerjakan fungsi keselamatan pelayaran dan dapat menyerahkan wilayah pelayanan sebagai aset dari Departemen Perhubungan tidak hanya kepada PT. Pelindo tetapi juga kepada PT. Pelabuhan Kepri (Badan Usaha Pelayaran yang dibentuk oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau yang dapat bekerjasama dengan BUP milik Kabupaten/Kota) sehingga fasilitas Pelabuhan – Pelabuhan yang ada di wilayah Provinsi Kepulauan Riau (Tanjung Pinang, Batam, Karimun, Anambas, Natuna, Lingga, Bintan) dapat di kembangkan sesuai dengan kebutuhan.

Sedangkan kendala dari dalam dalam yaitu modal yang besar dalam pembangunan pelabuhan maka Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau akan membangun secara bertahap dan skala prioritas untuk pengelolaannya akan diserahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yaitu PT Pelabuhan Kepri. Untuk Sumber Daya Manusia Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dapat merekrut pegawai baru atau mengalihkan pegawai – pegawai Departemen Perhubungan yang ingin membantu perkembangan di pulau tersebut sebagai pengelolanya.

E. Kesimpulan.

Berikut kesimpulan dari penelitian ini :

1. Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau telah membentuk Badan Usaha Pelabuhan untuk berusaha diwilayah laut Provinsi Kepulauan Riau.
2. Tidak adanya lokasi pelabuhan yang dapat dikelola dengan cepat dan pembangunan fasilitas pelabuhan harus memiliki modal yang besar.
3. Pemerintah pusat dapat menghibahkan Fasilitas Pelabuhan yang dibangun di Provinsi Kepri untuk dikelola dan dikembangkan oleh Badan Usaha Pelabuhan milik Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau yaitu PT. PELABUHAN KEPRI.

DAFTAR PUSTAKA**Buku**

- Munir Fuady, *Teori Negara Hukum Modern (Rechtstaat)*, Refika Aditama, Bandung 2009
- Satjipto Rahardjo di dalam Abd. G. Hakim Nusantara dan Nasroen Yasabari, *Beberapa Pemikiran Pembangunan Hukum di Indonesia*, Bandung : Alumni, 1980
- Mochtar Kusumaatmadja di dalam Otje Salman dan Eddy Damian, *Konsep-Konsep Hukum dalam Pembangunan*, Bandung : Alumni, 2002
- Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif*, Yogyakarta : Genta Publising, 2012
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004
- Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007
- Bernard Arief Sidharta, *Refleksi tentang Struktur Ilmu Hukum, Sebuah penelitian tentang fundasi kefilosofan dan sifat kilmuan Ilmu Hukum sebagai landasan pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*. Mandar Maju, Bandung, 1999
- Purnomo Setiadi Husaini, Usman dan Akbar, *Metodologi Penelitian Sosial*, Bumi Aksara, Jakarta, 1996
- Soerjono Soekanto *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011
- Otje Salman dan Eddy Damian, *Konsep-Konsep Hukum dalam Pembangunan*, Bandung
- Satjipto Rahardjo di dalam Romli Atmasasmita, *Tiga Paradigma Hukum Pembangunan Nasional ; Makalah Ilmiah*, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran Bandung, 2010
- Otje Salman, *Ikhtisar Filsafat Hukum*, Bandung : Amrico, 1987.

Penelitian Terdahulu

Lingga Larita A S, Keberadaan otoritas pelabuhan dalam Pelayanan Jasa Kepelabuhanan dan terhadap kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dalam pengelolaan asetnya dihubungkan dengan UU no 17 Tahun 2008, Universitas Padjajaran

Satrio nurwicaksono, SH, Pelaksanaan pemberian hak pengelolaan atas tanah dan potensi timbulnya monopoli swasta atas usaha-usaha dalam bidang agraria (studi kasus pelabuhan umum kabil batam), program pascasarjana magister kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang 2008.

Sudjanadi Tjipto Sudarmo, Memberdayakan kembali Manajemen Pelabuhan di Indonesia, Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia PRAKARSA, edisi 10 bulan April 2012

Barada Giyantana dengan judul Implementasi Kebijakan Restrukturisasi Pengelolaan Pelabuhan (studi kasus di PT. Pelindo III cabang Tanjung Perak Surabaya) Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik Volume 1, Nomor 1, Februari 2013

Peraturan Perundang-undangan :

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.