

**PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL TERKAIT PENAHANAN
KAPAL TANKER STENA IMPERO OLEH IRAN
DI SELAT HORMUZ**

(Skripsi)

Oleh

Isyira

NPM 1812011237



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

ABSTRAK

PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL TERKAIT PENAHANAN KAPAL TANKER STENA IMPERO OLEH IRAN DI SELAT HORMUZ

Oleh

Isyira

Selat Hormuz merupakan salah satu selat internasional yang digunakan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris untuk melalui lintas transit dengan berlayar dari Pelabuhan Fujairah, Uni Emirat Arab (UEA) menuju ke Pelabuhan Jubail, Arab Saudi. Saat berada di wilayah laut teritorial Selat Hormuz negara Oman, pihak Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) atau Korps Pengawal Revolusi Iran, menahan Kapal Stena Impero dengan tuduhan kapal telah melanggar hukum kemaritiman internasional. Permasalahan dalam skripsi ini adalah apakah tindakan Iran atas penahanan Kapal Tanker Stena Impero tersebut sesuai dengan hukum internasional dan bagaimanakah bentuk penyelesaian sengketa penahanan kapal tanker tersebut menurut hukum internasional.

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif atau normatif yuridis yang menggunakan pendekatan masalah normatif. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan studi kepustakaan atau literatur-literatur yang mengkaji data berupa peraturan perundang-undangan, dokumen hukum, jurnal dan buku.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Iran sebagai negara pantai telah melakukan pelanggaran hukum internasional dengan menahan Kapal Stena Impero di Selat Hormuz tanpa adanya suatu bukti yang jelas, sehingga pihak Iran telah melanggar ketentuan dalam Pasal 27 Ayat (1) huruf (a) dan (b) UNCLOS 1982, Pasal 44 UNCLOS 1982, dan Pasal 18 Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian 1969. Penyelesaian sengketa penahanan Kapal Stena Impero antara pihak Inggris sebagai negara bendera, pihak Iran dan negara-negara lain yang terlibat dilakukan secara diplomatik melalui perwakilan-perwakilan negara yang ada di ibu kota Teheran, Iran, yang dimana penyelesaian diakhiri dengan pembebasan Kapal Stena Impero dan beserta awak kapal.

Kata Kunci: Inggris, Iran, Kapal Tanker Stena Impero, Lintas Transit, Selat Hormuz

ABSTRACT

PERSPECTIVE OF INTERNATIONAL LAW REGARDING THE DETAINED OF THE VESSEL TANKER STENA IMPERO BY IRAN IN THE STRAIT OF HORMUZ

By

Isyira

The Strait of Hormuz is one of the international straits used by British-flagged vessel tanker of Stena Impero to sail from the Port of Fujairah, United Arab Emirates (UAE), to the Port of Jubail, Saudi Arabia through transit passage in the Strait of Hormuz. while in the territorial sea in the Strait of Hormuz, of Oman state, the Iranian International Revolutionary Guard Corps (IRGC), detained the vessel on suspicion that the ship had violated international maritime law. The problem in this thesis is whether Iran's action on the detention of the vessel Stena Impero is in accordance with international law and what is the form of settlement of the dispute over detention of the tanker according to international law.

This type of research is normative legal research or judicial normative that uses a normative problem approach. Data collection is carried out using literature studies or literature that examine data in the form of law and regulation, legal documents, journals, and books.

The results show that Iran as a coastal state has violated international law by detaining British-flagged vessel tanker of Stena Impero in the Strait of Hormuz without any clear evidence, so that conclude Iranian has violated the provisions of Article 27 Paragraph (1) Point (a) and (b) UNCLOS 1982, Article 44 UNCLOS 1982, AND Article 18 Vienna Convention on the Law of Treaties. The settlement of the dispute over the detention of the vessel of Stena Impero between the UK as the flag state, Iran and other countries involved was carried out diplomatically through state representatives in the capital city of Tehran, Iran, which the settlement ended with the release of the vessel of Stena Impero and its crew members.

Keywords: UK, Iran, Stena Impero Tanker, Transit Passage, Strait of Hormuz

**PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL TERKAIT PENAHANAN
KAPAL TANKER STENA IMPERO OLEH IRAN
DI SELAT HORMUZ**

Oleh

Isyira

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Internasional
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

Judul Skripsi : **PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL
TERKAIT PENAHANAN KAPAL TANKER
STENA IMPERO OLEH IRAN
DI SELAT HORMUZ**

Nama Mahasiswa : **Isyira**

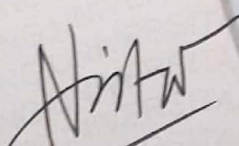
Nomor Pokok Mahasiswa : **1812011237**

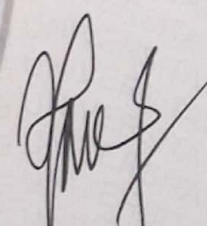
Bagian : **Hukum Internasional**

Fakultas : **Hukum**

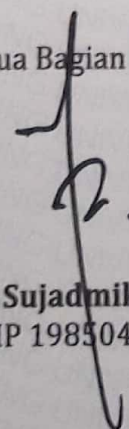


1. **Komisi Pembimbing**


Naek Siregar, S.H., M.Hum.
NIP 196010151990031001


Siti Azizah, S.H., M.H.
NIP 197911292005012004

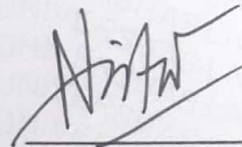
2. **Ketua Bagian Hukum Internasional**


Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D.
NIP 198504292008121001

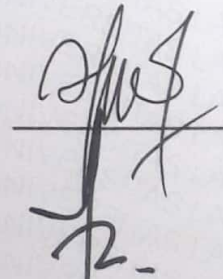
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

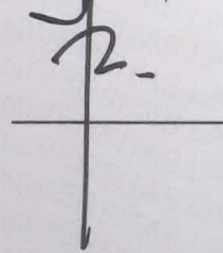
Ketua : Naek Siregar, S.H., M.Hum.



Sekretaris/Anggota : Siti Azizah, S.H., M.H.



Penguji Utama : Desy Churul Aini, S.H., M.H.



2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.

NIP. 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 15 Agustus 2022

PERNYATAAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Isyira
NPM : 1812011237
Bagian : Hukum Internasional
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "**Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Stena Impero Oleh Iran Di Selat Hormuz**" benar-bener hasil karya sendiri bukan plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 19 Agustus 2022

Penulis



Isyira

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Isyira, lahir di Bandar Lampung, pada tanggal 10 Februari 2000. Penulis merupakan anak keempat dari empat bersaudara dari pasangan Hermanto, S.H. dan Fajar Hastuti Ekoyanti.

Penulis menyelesaikan pendidikan Taman Kanak-Kanak di TK Kartika II dan selesai pada tahun 2006, kemudian mengikuti pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri 2 Rawa Laut Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2012, selanjutnya pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 12 Bandar Lampung dan selesai pada tahun 2015, dilanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA Swasta Yayasan Pembina (YP) Unila Bandar Lampung dan selesai pada tahun 2018.

Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur SBMPTN pada tahun 2018, yang juga aktif dalam beberapa organisasi internal di antaranya *Model United Nation* fakultas hukum periode 2021 sebagai anggota *Research and Development* dan Himpunan Mahasiswa Hukum Internasional sebagai anggota Multimedia pada tahun 2021. Penulis juga aktif dalam organisasi eksternal, yaitu AIESEC Unila sebagai *staff of Matching* di *Incoming Global Volunteer* pada periode 2019-2020, kemudian pada tahun 2020-2021 penulis diamanatkan menjadi *Manager International Relation and Marketing* di *Incoming Global Volunteer*. Penulis juga mengikuti program pengabdian kepada masyarakat yaitu Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada Februari 2020 di Kelurahan Perumnas Way Halim Kecamatan Way Halim, Bandar Lampung.

MOTTO

“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya”

(Q.S. Al-Baqarah: 286)

“Beginnings are usually scary, and endings are usually sad, but it’s everything in between that makes it all worth living”

(Bob Marley)

“The past can hurt, but the way i see it you can either run from it or learn from it”

(Lion King)

PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur kepada Allah SWT, atas berkat rahmat dan hidayah-Nya, maka dengan ketulusan dan kerendahan hati serta perjuangan dan jerih payah yang telah diberikan, penulis mempersembahkan karya ilmiah kepada:

Papaku tercinta Hermanto dan Mamaku tercinta Fajar Hastuti Ekoyanti, yang selalu memberikan semangat, cinta, dan curahan kasih sayang, serta ikhlas mendukung dan berdo'a untuk setiap langkahku menuju kesuksesan dunia dan akhirat.

Kakak-kakak kandungku tercinta, Gema Kartika Faty, Wuri Astri Andary dan Dina Danata, yang selalu memberikan nasihat, semangat, dan kasih sayang untuk selalu menjadi pribadi yang lebih baik.

Almamaterku tercinta Universitas Lampung.

SANWACANA

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat-Nya karya ilmiah dengan judul “**Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Tanker Stena Impero Oleh Iran Di Selat Hormuz**” dapat diselesaikan dengan baik sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penyelesaian karya ilmiah ini tidak lepas dari bantuan, partisipasi, bimbingan, kerjasama dan doa dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D., selaku Ketua Bagian Hukum Internasional dan selaku Pembahas III, terima kasih atas ketersediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
3. Ibu Desy Churul Aini, S.H., M.H., selaku Sekretaris Bagian Hukum Internasional dan sebagai Pembahas I, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
4. Bapak Naek Siregar, S.H., M.Hum. selaku Pembimbing I, terima kasih atas bimbingan, arahan, sara, kritik serta kesediaannya dalam meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya pada proses penyusunan karya ilmiah sehingga dapat terselesaikan dengan baik;
5. Ibu Siti Azizah S.H., M.H. selaku Pembimbing II, terima kasih atas bimbingan, arahan, saran, kritik, semangat dan motivasi serta ketersediaannya dalam meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya pada proses penyusunan karya ilmiah sehingga dapat terselesaikan dengan baik;

6. Ibu Melly Aida S.H., M.Hum. selaku pembahas II, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
7. Bapak Dr. Rudi Natamiharja, S.H., DEA. selaku Pembahas IV, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
8. Bapak Abdul Muthalib Tahar, S.H., M.Hum. selaku Pembimbing Akademik yang telah membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
9. Bapak/Ibu Dosen dan seluruh staf Administrasi Fakultas Hukum Khususnya bagian Hukum Internasional, terima kasih atas motivasi dan bimbingannya dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini dan memberikan banyak ilmu pengetahuan selama menyelesaikan studi;
10. Papa dan Mama, yang tidak henti memberikan kasih sayang. Doa. Semangat serta dukungannya kepada penulis, semoga kelak dapat kembalikan memberikan kebahagiaan dan selalu memanggakan;
11. Ketiga kakakku, Gema Kartika Faty, Wuri Astri Andary dan Dina Danata, terima kasih untuk limpahan cinta kasih, nasihat serta doa yang selalu dipanjatkan sehingga menjadi kekuatan bagi penulis;
12. Teman-teman seperjuangan perkuliahan, Adella Nada Alsirah, Era Indah Sidauruk, Kesia Yohana BR. Purba, Resma Dwi Heldiyanti dan Wida Erdiyana, terima kasih telah memberikan kebersamaan di masa perkuliahan, semoga kita dapat mencapai impian di masa yang akan datang;
13. Teman-teman dan adik-adik pengurus HIMA HI 2021-2022, terima kasih atas kebersamaannya;
14. Teman-teman dan adik-adik pengurus AIESEC Unila, terima kasih atas kebersamaannya;
15. Almamaterku tercinta serta seluruh Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2018;

16. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian karya ilmiah ini, terima kasih atas semuanya.

Bandar Lampung, 19 Agustus 2022

Penulis

Isyira

DAFTAR ISI

Halaman

JUDUL	i
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
SAMPUL DALAM	iv
HALAMAN PERSETUJUAN	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
HALAMAN PERNYATAAN	vii
RIWAYAT HIDUP	viii
MOTTO	ix
PERSEMBAHAN	x
SANWACANA	xi
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR GAMBAR	i
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	12
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	12
1.4. Ruang Lingkup Penelitian.....	13
1.5. Sistematika Penulisan.....	13
II. TINJAUAN PUSTAKA	16
2.1 Tinjauan Umum tentang Selat Internasional.....	16
2.1.1. Selat Internasional.....	16
2.1.2. Hak dan Kewajiban Negara Pantai di Selat Internasional.....	18
2.1.3. Hak Lintas Kapal Asing di Selat Internasional.....	20
2.2. Tinjauan Umum tentang Negara Bendera Kapal.....	26
2.2.1. Konsep Negara Bendera Kapal.....	27
2.2.2. Hak dan Kewajiban Negara Bendera Kapal.....	28

2.3. Kepemilikan Selat Hormuz.	30
2.4. Ketentuan Hukum Internasional Terkait Pelayaran dan Kemaritiman	32
2.4.1. <i>United Nation Convention on the Law of The Sea</i> (UNCLOS) atau Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut Tahun 1982.....	32
2.4.2. <i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i> (COLREGs) atau Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut Tahun 1972	33
2.5. Tinjauan Umum Tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Secara Damai	34
2.5.1. Penyelesaian Sengketa Secara Diplomatik.....	36
2.5.2. Penyelesaian Sengketa Secara Hukum	38
III. METODE PENELITIAN.....	42
3.1. Jenis Penelitian	42
3.2. Pendekatan Masalah	42
3.3. Sumber Data, Pengumpulan Data dan Pengolahan Data	43
3.3.1. Sumber Data	43
3.3.2. Pengumpulan Data.....	44
3.3.3. Pengolahan Data	44
3.4. Analisis Data	45
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	46
4.1. Tindakan Penahanan Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz Menurut Hukum Internasional	46
4.1.1. Kedudukan Selat Hormuz Sebagai Selat Internasional.....	46
4.1.2. Hak dan Kewajiban Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris untuk Berlayar di Selat Hormuz Menurut Hukum Internasional ...	49
4.2. Bentuk Penyelesaian Sengketa Penahanan Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris Di Selat Hormuz Menurut Hukum Internasional .	77
V. PENUTUP	83
5.1. Kesimpulan.....	83
5.2. Saran.....	84
DAFTAR PUSTAKA	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 1. Sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz.....	5
Gambar 2. <i>Traffic Separation Scheme</i> (TSS) atau Skema Pemisah Lalu Lintas di Selat Hormuz.....	53
Gambar 3. Ilustrasi dari AIS data, Skema pemisah lalu lintas dan Kapal Stena Impero saat melakukan pelayaran melintasi Selat Hormuz, yang kemudian ditahan oleh IRGC Iran.	56
Gambar 4. Data AIS atau sistem identifikasi otomatis dari situs Marine Traffic terkait posisi Kapal Stena Impero.....	70
Gambar 5. Peta data dari Departemen Transportasi Inggris terkait data AIS atau sistem identifikasi otomatis yang dimiliki Kapal Stena Impero.....	71

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Dalam hukum laut internasional, laut dapat didefinisikan sebagai suatu perairan yang terletak di antara pulau-pulau atau bagian muka bumi yang tertutup air dan mempunyai kadar garam yang tinggi. Laut dapat digunakan oleh umat manusia sebagai sumber daya alam, mata pencaharian, kepentingan pertahanan atau keamanan suatu negara, dan juga sebagai jalur pelayaran komersial atau jalur perdagangan.¹

Laut menjadi salah satu jalur yang digunakan untuk perdagangan internasional, yaitu untuk kegiatan pengiriman (eksportir) berupa barang dan jasa ke negara penerima (importir) yang dilakukan dengan menggunakan jasa angkutan transportasi laut atau kapal laut. Pengiriman melalui transportasi laut banyak diminati oleh para eksportir, meskipun pengiriman dapat memakan waktu yang lebih lama dibandingkan dengan jasa transportasi lainnya, namun banyak keuntungan yang bisa didapat dalam menggunakan jasa angkutan transportasi laut yaitu seperti, biaya transportasi yang murah, kapasitas angkutan yang lebih besar, dan juga jarak tempuh yang jauh.² Pada tahun 2018, *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) memperkirakan sekitar 80% perdagangan internasional menggunakan transportasi laut dan lebih dari 70% perdagangan global berdasarkan nilai yang dibawa melalui laut dioperasikan oleh pelabuhan di seluruh dunia.³

¹ Didik Mohamad Sodik, "Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia", (Bandung: Refika Aditama, 2014), hlm. 1.

² Yoshua Yudha, O., Harold Anis., dan Cornelis, Dj. Massie, (2020), *Tinjauan Maritim Berkaitan Dengan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Kapal Laut Dalam Kegiatan Perdagangan Internasional*", Lex Pervatum, Vol. VIII, No. 2, hlm. 176.

³ UNCTAD, "About UNCTAD", <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2018>, diakses pada tanggal 22 Oktober 2021.

Dengan pesatnya pertumbuhan kegiatan perdagangan internasional yang dilakukan negara-negara melalui jalur laut di seluruh dunia, tidak dapat dipungkiri bahwa insiden atau suatu konflik sengketa dapat terjadi di laut. Konflik atau insiden dapat terjadi dalam berbagai situasi, salah satunya adalah situasi dimana suatu wilayah jalur pelayaran memiliki lalu lintas yang padat. Perairan padat lalu lintas dapat terjadi pada suatu wilayah jalur perairan apabila jumlah kapal yang melintasi wilayah tersebut cukup tinggi, sehingga memungkinkan suatu kapal dapat bertabrakan dengan kapal lain jika navigasi di dalam kapal tidak digunakan dengan cara yang benar.⁴ Padat lalu lintas, dapat terjadi pada wilayah perairan yang sempit (*Narrow Channels*) atau wilayah perairan selat, khususnya pada wilayah perairan selat internasional yang merupakan jalur perairan bagi kapal-kapal dari berbagai negara dengan satu-satunya jalur keluar dari laut tertutup ke laut lepas yang terbuka.⁵ Selat Hormuz merupakan salah satu dari selat internasional yang digunakan untuk jalur perdagangan internasional, banyak kapal-kapal yang menggunakan jalur selat ini, terutama kapal-kapal tanker pengangkut atau pembawa minyak mentah yang berlalu lalang melewati Selat Hormuz, yang dimana Selat Hormuz merupakan salah satu selat jalur perdagangan minyak terpenting di dunia. Selat Hormuz membentuk *choke point* (titik sempit) antara Teluk Arab dan Teluk Oman yang memisahkan Iran (utara) dari semenanjung Arab (Selatan), panjang dari keseluruhan Selat Hormuz hanya sekitar 21 mil laut atau 167 km dan titik lebar sekitar 39 km sampai 96 km yang merupakan satu-satunya rute ke laut terbuka.⁶

Selat Hormuz telah menjadi fokus strategis urusan perdagangan minyak dunia selama ribuan tahun, sekitar 21% minyak dunia dan sepertiga minyak perdagangan

⁴ Bhattacharjee, S., (2019), “*How to Handle a Ship in Congested (High-Traffic) Waters?*”, <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/how-to-handle-a-ship-in-congested-high-traffic-waters/#:~:text=Congested%20waters%20are%20high-density,out%20in%20the%20right%20manner>, diakses pada tanggal 8 Maret 2022.

⁵ The Great Soviet Encyclopedia, (1979), “*International Strait*”, <https://encyclopedia2.thefreedictionary.com/International+Straits>, diakses pada tanggal 29 Mei 2022.

⁶ Sigit dan Alexander Texas, M., (2021), “*China’s Geopolitical Strategy in the Strait of Hormuz*”, *Chinese Journal of International Review*. Vol. 2 No. 2. DOI: 10.1142/S2630521320500092, hlm 2050009-6.

lintas laut dunia yang melewati selat ini.⁷ Jika terjadi kendala atau ketidakmampuan suatu kapal untuk transit di titik sempit selat meskipun hambatannya hanya sementara, kejadian tersebut dapat menyebabkan penundaan pasokan substansial dan dapat mengakibatkan biaya pengiriman menjadi lebih tinggi ataupun mengakibatkan tingginya harga minyak dunia.⁸ Sehingga penggunaan navigasi pada kapal seperti *Automatic Identification System* (AIS) yaitu sistem pelacakan pantai jarak pendek untuk memberikan identifikasi dan informasi posisi kapal dan stasiun pantai harus digunakan dengan baik,⁹ namun tidak dipungkiri dengan banyaknya kapal-kapal yang keluar masuk melalui Selat Hormuz dapat memungkinkan terjadinya konflik berupa sengketa di sekitar selat tersebut. Banyak konflik atau sengketa yang terjadi di Selat Hormuz, beberapa sengketa tersebut terjadi beberapa tahun terakhir, yaitu yang pertama, sengketa pada tanggal 28 April 2015, saat kapal patroli IRGC Iran menahan kapal kontainer MV Maersk Trigris berbendera Marshall Islands, sebelum pihak IRGC membawa kapal ke pelabuhan Bandar Abbas terjadi penolakan dari nakhoda kapal MV Maersk Trigris dan membuat kapal patroli IRGC Iran melepaskan tembakan peringatan, penyelesaian sengketa diakhiri dengan pihak Kapal MV Maersk Trigris membayar denda.¹⁰ Kedua, pada bulan Juli 2018 dan April 2019 pihak Iran mengancam menutup Selat Hormuz,¹¹ dikarenakan pihak Amerika Serikat menarik diri dari perjanjian *Joint Comprehensive Plan of Action* (JCPOA) atau Rencana Aksi Komprehensif Bersama, keluarnya Amerika dalam perjanjian tersebut

⁷ Yusuf Sayin dan Fatih Kilic, (2020), "*The Strait of Hormuz and Iran International Relation*", Kazakhstan: Eurasian Research Journal, Vol. 2, No. 1, hlm. 30.

⁸ Today In Energy, (2019), "*The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint*", <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=42338#:~:text=the%20Arabian%20Sea,-.The%20Strait%20of%20Hormuz%20is%20the%20world's%20most%20important%20oil,of%20global%20petroleum%20liquids%20consumption>, diakses pada tanggal 7 Maret 2022.

⁹ NATO Shipping Center, (2021), "*AIS (Automatic Identification System) Overview*", <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/2021/ais-automatic-identification-system-overview#:~:text=It%20was%20developed%20to%20provide,since%20the%20introduction%20of%20radar>, diakses pada tanggal 8 Maret 2022..

¹⁰ CNN, (2015), "*US flagged ship intercepted by Iranian patrol*", <https://edition.cnn.com/2015/04/28/politics/iran-seizes-commercial-ship-u-s-official-says-no-americans-on-board>, diakses pada tanggal 2 Februari 2022

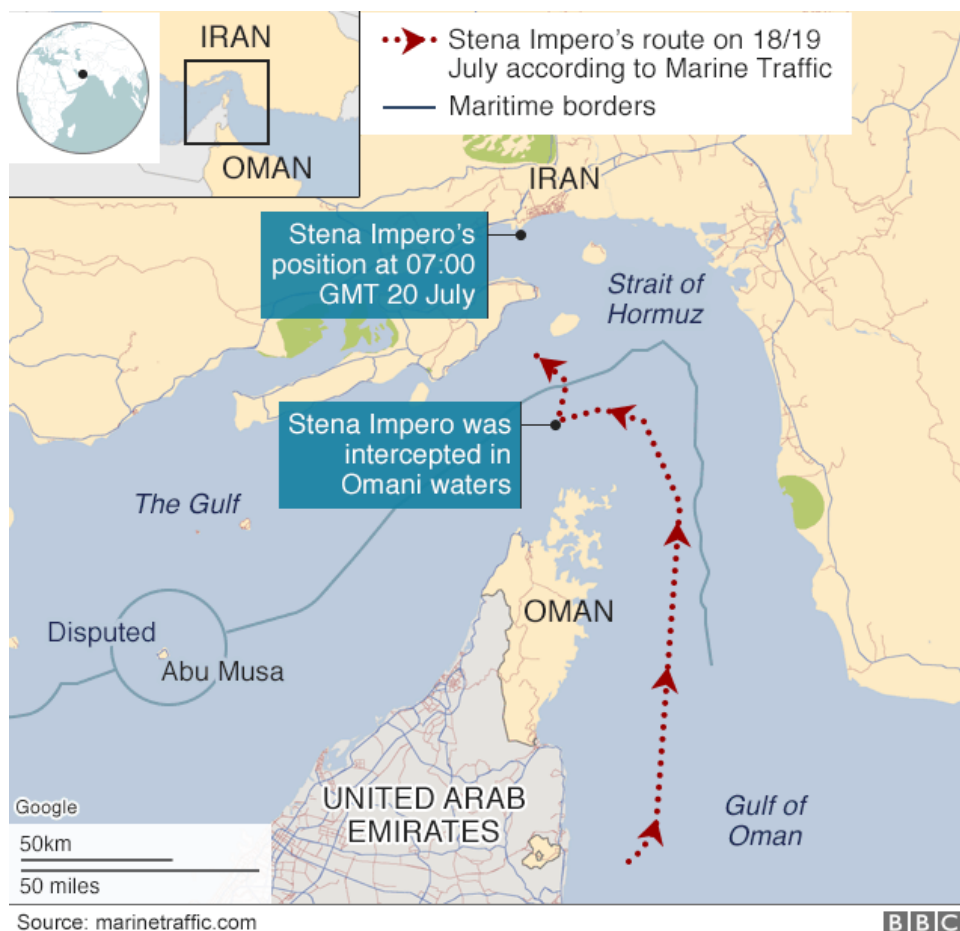
¹¹ The Guardian, (2018), "*Iran threatens to block Strait Hormuz over US oil sanctions*", <http://www.theguardian.com/world/2018/jul/05/iran-retaliate-us-oil-threats-eu-visit-hassan-rouhani-trump>, diakses pada tanggal 2 Februari 2022

memberi dampak terhadap Iran dengan meningkatnya inflasi dan penurunan pendapat negara terutama pada bidang ekspor minyak.¹² Ketiga, pada tanggal 12 Mei 2019, terdapat empat kapal komersial, termasuk dua kapal tanker minyak Saudi Aramco rusak di dekat Pelabuhan Fujairah di Teluk Oman tepat di luar Selat Hormuz. Uni Emirat Arab (UEA) mengklaim insiden tersebut adalah serangan sabotase, sementara Amerika Serikat menuduh pihak Iran, namun pihak Teheran sebagai ibu kota Iran menyangkal tuduhan yang diberikan Amerika Serikat.¹³ Keempat, pada tanggal 13 Juni 2019, mantan presiden Amerika Serikat Donald Trump menyalahkan pihak Iran atas serangan terhadap dua kapal tanker minyak, Kapal Kokuka Courageous berbendera Panama dan Kapal Tanker Minyak Front Altair berbendera Marshall Islands di Teluk Oman pintu masuk ke Selat Hormuz, pihak Iran menyangkal keterlibatan dalam kejadian tersebut.¹⁴ Selanjutnya, sengketa yang paling mengejutkan adalah sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh pihak Iran di Selat Hormuz pada tanggal 19 Juli 2019.

¹² CNBC, (2019), “*Could Iran close the Strait of Hormuz? Energy analysts skeptical of Tehran’s latest threat*”, <https://www.cnbc.com/2019/04/23/iran-oil-sanctions-strait-of-hormuz-in-focus-as-oil-prices-rise.html>, diakses pada tanggal 3 Februari 2022

¹³ ALJAZEERA, (2019), “*Saudi says oil stations attacked by armed drones*”, <https://www.aljazeera.com/news/2019/5/14/saudi-arabia-says-oil-stations-attacked-by-armed-drones>, diakses pada tanggal 9 Maret 2022.

¹⁴ BBC, (2019), “*Gulf of Oman tanker attacks: What we know*”, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-48627014>, diakses pada tanggal 8 Maret 2022.



Gambar 1. Sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz

Pada tanggal 19 Juli tahun 2019, *Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC)* atau Korps Pengawal Revolusi Iran yang bertanggung jawab atas keamanan internal dan perbatasan negara Iran, menahan sebuah kapal tanker minyak milik perusahaan Stena Bulk asal Swedia berbendera Inggris yaitu Kapal Tanker Stena Impero saat memasuki Selat Hormuz, pihak Iran mengklaim Kapal Stena Impero telah melanggar aturan maritim internasional. Dalam serangkaian pertukaran radio antara kapal IRGC Iran dan kapal perang Inggris yaitu HMS Montrose yang digunakan untuk mengawal kapal-kapal tanker berbendera Inggris saat berada di Selat Hormuz, pihak Iran memerintahkan kepada Kapal Stena Impero untuk mengubah arah kapal ke Pelabuhan Abbas di Iran agar tetap aman, kapal perang Inggris yang sedang tidak berada di dekat Kapal Stena Impero kemudian menanggapi perintah dari kapal Iran untuk mengingatkan tentang hak lintas transit

kapal dan menuntut agar kapal Iran mematuhi hukum internasional. Namun, pihak IRGC Iran menyatakan bahwa mereka hanya ingin melakukan pemeriksaan karena “alasan keamanan”. Tidak lama dari itu terdapat empat kapal IRGC dan helikopter mengepung dan menaiki kapal Stena Impero, kapal tersebut kemudian diarahkan menuju ke Pelabuhan Bandar Abbas Iran, di mana kapal Stena Impero dan 23 awak kapal multinasional berkewarganegaraan India, Rusia, Latvia, dan Filipina yang berada di dalam kapal ditahan oleh pihak Iran.¹⁵

Setelah penahanan Kapal Stena Impero, Iran membuat siaran pers dan mengirim surat ke Dewan Keamanan PBB, berikut kutipan dari surat tersebut

“... According to the records of the smart maps as well as the port and tanker navigation system, Stena Impero indisputably violated rules and regulations governing international navigation and hindered navigation order. It damaged private properties, injured individuals, and pollute damaged by the authorities of the ports and Maritime Organization of Hormozgan Province of Iran, upon whose request the seizure was carried out and as a result, the tanker was seized by the Iranian Coastal Guard on Friday, 19 July 2019 ...”

Inti dari surat pers di atas, Iran mengklaim bahwa Stena Impero telah melanggar aturan navigasi internasional, termasuk keselamatan dan keamanan navigasi, dan juga mengabaikan peringatan otoritas kontrol lalu lintas. Kemudian, Iran juga mengklaim bahwa Kapal Stena Impero telah bertabrakan dengan kapal penangkap ikan milik Iran, tabrakan itu menyebabkan kapal penangkap ikan mengalami kerusakan dan beberapa awak serta nelayan terluka, Kapal Stena Impero mengabaikan peringatan dari otoritas Iran dan kapal juga mematikan *Automatic Identification System* (AIS) yang dapat membahayakan kapal-kapal lain saat memasuki Selat Hormuz dari jalur keluar.¹⁶ IRGC juga mengatakan bahwa saat

¹⁵ BBC News, (2019), “Iran seizes British tanker in Strait of Hormuz”, <https://www.bbc.com/news/uk-49053383>, diakses pada tanggal 20 Oktober 2021.

¹⁶ United Nations: Security Council, (2019), “Letter dated 23 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council”, S/2019/593, hlm. 1..

memasuki Selat Hormuz Kapal Stena Impero menggunakan jalur pelayaran yang salah.¹⁷

Di lain pihak, Inggris menegaskan bahwa sistem *Automatic Identification System* (AIS) yang digunakan Kapal Stena Impero sudah diaktifkan dan tersedia secara umum serta dapat diverifikasi kebenarannya, Inggris juga mengklaim tidak ada bukti yang mendukung dari tuduhan Iran bahwa Kapal Stena Impero melanggar peraturan maritim internasional atau hukum nasional dalam melakukan pelayaran.¹⁸ Pihak Inggris menganggap apa yang dilakukan Iran adalah tindakan pembalasan (*reprisal*) terhadap penahanan Kapal Grace I milik Iran oleh *Royal Marine Inggris*,¹⁹ penahanan Kapal Grace I tersebut dilakukan atas dasar bahwa Iran telah melanggar sanksi yang diberikan oleh Uni Eropa terkait embargo minyak Suriah yang diatur dalam *EU Regulation 36/2012 Sanctions on Syria* tentang pelarangan pengiriman minyak ke Suriah, sanksi tersebut diberikan oleh Uni Eropa untuk mencegah pengembangan kemampuan nuklir militer yang ditakutkan akan disalahgunakan, yang dimana pihak Iran menggunakan Kapal Grace I untuk melakukan pengiriman minyak mentah ke Suriah.²⁰ Pada tanggal 22 Juli 2019, Jeremy Hunt sebagai Menteri Luar Negeri Inggris, memberi pernyataan menyusul terkait penahanan Kapal Stena Impero di Selat Hormuz, beliau menyatakan bahwa pihak Inggris tidak ingin berkonfrontasi dengan Iran, jika pihak Iran masih menyangkal atau memperkeruh situasi dan menghiraukan kebijakan kebebasan bernavigasi (*Freedom of Navigation*) maka Inggris akan melakukan segala cara termasuk mendatangkan pihak militer di sepanjang garis pantai perairan Iran.²¹

¹⁷ Tehran TIMES, (2019), “Any aggression will be faced with destruction, seizure: Iran’s military chief”, <https://www.tehrantimes.com/news/440473/Any-aggression-will-be-faced-with-destruction-seizure-iran-s>, diakses pada tanggal 9 Maret 2022.

¹⁸ United Nations: Security Council, (2019), “Letter dated 20 July 2019 from the Chargé d’affaires a.i. of the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the President of the Security Council”, S/2019/589, hlm. 1.

¹⁹ AP NEWS, (2019), “The Latest: UK reject Iran’s ‘tit for tat’ view of tanker”, <https://apnews.com/article/europe-persian-gulf-tensions-jeremy-hunt-tehran-international-news-b9dff688564341dcbdafe737731598c>, diakses pada tanggal 10 Maret 2022.

²⁰ David Osler, (2019), “When Can A State Seize A Vessel”, <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128496/When-can-a-state-seize-a-vessel>, diakses pada 30 Oktober 2021.

²¹ GOV.K, (2019), “Situation in the Gulf: Foreign Secretary statement to Parliament”, <https://www.gov.uk/government/speeches/situation-in-the-gulf-foreign-secretary-statement>, diakses pada tanggal 10 Maret 2022.

Pihak Inggris dan pihak-pihak yang terlibat dalam sengketa penahanan sepakat bahwa Kapal Tanker Stena Impero berada dalam *Traffic Separation Scheme* (TSS) atau Skema Pemisah Lalu Lintas di pintu masuk selat, yang berada di perairan teritorial Oman saat kapal melintasi Selat Hormuz dan kemudian kapal dicegat dan ditahan oleh Iran, setelah penahanan terjadi, pihak Inggris dan pihak-pihak yang terlibat terus berdebat mempertanyakan motivasi sebenarnya dari penahanan Kapal Stena Impero oleh pihak Iran dan pihak-pihak tersebut kemudian memutuskan untuk menunggu informasi lebih lanjut jika adanya suatu tuntutan terhadap kapal beserta awak kapal, akan tetapi pihak Iran tidak kunjung mengajukan tuntutan terhadap Kapal Stena Impero.²² Inggris dan Swedia (atas nama Stena Bulk), meminta Iran untuk menyetujui negosiasi dan melepaskan Kapal Stena Impero, permintaan tersebut didukung oleh Kementerian Luar Negeri Oman sebagai negara yang berbatasan dengan selat untuk meminta kedua belah pihak negara yaitu Inggris sebagai negara bendera kapal dan Iran menyelesaikan sengketa melalui diplomasi.²³ Di waktu yang lain, pada tanggal 15 Agustus 2019, Kapal Supertanker Grace I milik Iran telah dibebaskan, dalam keputusan Mahkamah Agung Gibraltar kapal supertanker dibebaskan setelah Iran menjamin secara tertulis bahwa Kapal Grace I tidak akan berlayar ke negara-negara lain yang dikenakan sanksi Uni Eropa. Sebelum pembebasan Kapal terdapat pernyataan bahwa Presiden Iran Hassan Rouhani menyarankan apabila Inggris melepaskan Kapal Grace I, maka Iran akan mengembalikan Kapal Stena Impero, tidak lama setelah pernyataan tersebut, kantor luar negeri Inggris membantah pembebasan Kapal Grace I yang disengketakan karena sanksi Uni Eropa terhadap Suriah dibebaskan atas penahanan Kapal Stena Impero yang ilegal.²⁴

²² United Nations: Security Council, (2019), “*Letter dated 20 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the President of the Security Council*”, S/2019/589, hlm. 1

²³ Times of OMAN, (2019), “*Strait of Hormuz: Respect maritime law says Oman’s foreign affairs ministry*”, <https://timesofoman.com/article/1642903/Oman/Strait-of-Hormuz-Respect-maritime-law-says-Omans-foreign-affairs-ministry>, diakses pada tanggal 28 Mei 2022.

²⁴ AL jAZEERA, (2019), “*Gibraltar Supreme Court says Iranian tanker is free to sail*”, <https://www.aljazeera.com/news/2019/8/15/gibraltar-supreme-court-says-iranian-tanker-is-free-to-sail>, diakses pada tanggal 20 Mei 2022. Stena Bulk adalah Perusahaan pemilik Kapal Stena Impero yang berasal dari Swedia.

Pada tanggal 20 Agustus 2019, CEO Stena Bulk Erik Hanell mengadakan pertemuan dengan Mohammad Javad Zarif sebagai Menteri Luar Negeri Iran di Stockholm, Swedia untuk bernegosiasi lebih lanjut terkait pembebasan Kapal Tanker Stena Impero beserta awak kapal yang ditahan.²⁵ Kemudian, pada awal September, Iran membebaskan tujuh awak kapal, awak kapal tersebut berkewarganegaraan, lima orang India, satu orang Latvia, dan satu orang dari Rusia, pembebasan dilakukan dengan alasan kemanusiaan, enam belas awak lainnya sebagian besar berkewarganegaraan India tetap berada di kapal. Pada hari Rabu sekitar bulan September 2019, Kementerian luar negeri Iran telah mencabut perintah penahanan yang telah diselesaikan, tetapi penyidikan terhadap Kapal Stena Impero masih berlangsung, pada hari yang sama pihak Stena Bulk menyatakan saat itu tidak dalam negosiasi dengan Iran dan tidak mengetahui ada atau tidaknya tuduhan resmi terhadap awak atau perusahaan.²⁶ Pada tanggal 24 September 2019, proses investigasi telah selesai, dan Kapal Stena Impero bebas untuk meninggalkan perairan Iran, akan tetapi kapal masih tetap ditahan dengan jangkar di pelabuhan Bandar Abbas. Akhirnya, pada tanggal 27 September 2019 pihak Stena Bulk dan *Northern Marine Management* mengkonfirmasi bahwa kapal Stena Impero beserta enam belas awak kapal telah dibebaskan meninggalkan pelabuhan Bandar Abbas dan transit ke Dubai untuk mendaratkan awak kapal dan menerima pemeriksaan medis.²⁷

Sengketa yang terjadi antara Iran dan Inggris tersebut dapat mengakibatkan ketegangan antara kedua belah pihak yang bersengketa dan berpotensi meningkatkan konflik di Selat Hormuz. Jika, sengketa ini tidak dapat diselesaikan dengan cepat atau salah satu pihak memperlambat atau menunda proses negosiasi atau prosedur hukum dalam menyelesaikan sengketa, maka sengketa tersebut dapat

²⁵ Northern Marine Group, (2019), “*Statement 14 – Stena Impero*”, <https://www.nmg-stena.com/news/company-statement-stena-impero/>, diakses pada tanggal 21 Mei 2022.

²⁶ AL jAZEERA, (2019), “*Gibraltar Supreme Court says Iranian tanker is free to sail*”, <https://www.aljazeera.com/news/2019/8/15/gibraltar-supreme-court-says-iranian-tanker-is-free-to-sail>, diakses pada tanggal 20 Mei 2022.

²⁷ Northern Marine Group, (2019), “*Statement 19 – 24/9/19 and Statement 19 – 27/9/19 – UTC 0800*”, <https://www.nmg-stena.com/news/company-statement-stena-impero/>, diakses pada tanggal 21 Mei 2022.

menimbulkan suatu padat lalu lintas (*High Traffic*) yang dapat mengganggu jalur pelayaran kapal-kapal lain yang hendak transit di sepanjang jalur masuk atau keluar Selat Hormuz yang merupakan salah satu selat internasional terpenting untuk transit minyak di dunia. Kemungkinan paling buruk adalah pihak Iran dapat secara sepihak menutup Selat Hormuz yang ada di sekitar laut teritorialnya. Analisis energi mengatakan bahwa jika Selat Hormuz hanya ditutup sebagian, tindakan tersebut dapat menaikkan harga minyak dunia dalam beberapa hari sebesar 50 dollar per barel dan juga memungkinkan tindakan penutupan tersebut akan mendapatkan kecaman dari negara-negara lain.²⁸

Peran yang dilakukan hukum internasional dalam penyelesaian sengketa internasional adalah memberikan solusi atau cara-cara di mana para pihak yang bersengketa menyelesaikan sengketanya menurut hukum internasional. Dalam perkembangan awalnya, hukum internasional melakukan 2 (dua) cara dalam menyelesaikan sengketa, yaitu cara penyelesaian secara damai dan cara penyelesaian secara (militer).²⁹ Penyelesaian sengketa secara perang (militer) dilakukan apabila negara-negara tidak mencapai suatu kesepakatan untuk menyelesaikan sengketa secara damai, penyelesaian akan dilakukan melalui jalur paksaan atau kekerasan.³⁰ Dalam Pasal 52 tentang pemaksaan mengatakan pemaksaan suatu negara dengan ancaman atau penggunaan kekerasan bahwasanya suatu perjanjian akan batal jika penyelesaian sengketa dilakukan dengan ancaman atau melanggar prinsip-prinsip Piagam PBB³¹ dan piagam PBB telah melarang negara-negara anggota menyelesaikan sengketa internasional secara paksaan atau kekerasan, Piagam PBB lebih menganjurkan penyelesaian sengketa internasional dilakukan secara damai.³² Berdasarkan Pasal 33 Piagam PBB penyelesaian sengketa secara damai dibagi menjadi dua kelompok, yaitu:

²⁸ The New York Times, (2012), “*Oil Price Would Skyrocket if Iran Closed the Strait of Hormuz*”, <https://www.nytimes.com/2012/01/05/business/oil-price-would-skyrocket-if-iran-closed-the-strait.html>, diakses pada tanggal 10 Maret 2022.

²⁹ Huala Adolf, “*Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional: Edisi Revisi*”, (Jakarta: Sinar Grafika, 2020), hlm. 1.

³⁰ Rohdatul Aisyah, “*Hukum Penyelesaian Sengketa Secara Damai dan Kekerasan*”, https://www.academia.edu/37575203/PENYELESAIAN_SENGKETA_SECARA_DAMAI_DAN_KEKERASAN, diakses pada tanggal 1 November 2021.

³¹ Pasal 52 dari “*Vienna Convention on the Law of Treaties 1969*”.

³² Pasal 2 dari “*Charter of the United Nations 1945*”.

1. Penyelesaian secara diplomatik, yang dilakukan dengan cara negosiasi, penyidikan, mediasi, dan konsiliasi.
2. Menyelesaikan secara hukum, yang dilakukan dengan cara arbitrase dan pengadilan. Penyelesaian sengketa juga dapat diselesaikan oleh badan-badan regional atau badan-badan peradilan yang terdapat dan diatur di berbagai organisasi internasional, baik yang bersifat global maupun regional. Seperti lembaga pengadilan internasional ITLOS yang merupakan badan pengadilan independen yang dibentuk oleh UNCLOS 1982 untuk penyelesaian sengketa yang berkaitan tentang hukum laut.³³

Hukum internasional memiliki peraturan mengenai yurisdiksi teritorial negara pantai terutama selat internasional yang berada di wilayah negara pantai. Negara pantai dapat mengelola, menjaga keamanan, dan menyelesaikan sengketa yang terjadi di selat teritorialnya demi kepentingan negara pantai. Pernyataan ini, menimbulkan ketertarikan penulis dalam meneliti lebih lanjut sengketa antara pihak Iran dan pihak Inggris di Selat Hormuz pada tahun 2019, penulis tertarik akan tindakan penahanan yang dilakukan Iran sebagai negara pantai di selat internasional dan bagaimanakah dasar hukum tindakan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz menurut hukum internasional. Maka penting untuk meneliti apakah penahanan Kapal Tanker Stena Impero yang dilakukan oleh Iran telah sesuai dengan peraturan hukum internasional, penelitian akan dilihat dari segi hukum kebiasaan, konvensi internasional, dan juga hukum nasional di wilayah yang bersangkutan. Penulis akan menganalisis lebih lanjut terkait dasar hukum tindakan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz menurut hukum internasional dan bentuk penyelesaian sengketa yang dilakukan kedua belah pihak menurut hukum internasional. Berdasarkan penjelasan pada latar belakang ini, maka penulis ingin tuangkan dalam sebuah tulisan berupa skripsi dengan judul “*Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Tanker Stena Impero Oleh Iran Di Selat Hormuz*”

³³ Huala Adolf, *Op.Cit.*, hlm. 14.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah tindakan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz telah sesuai dengan hukum internasional?
2. Bagaimanakah bentuk penyelesaian sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz menurut hukum internasional?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian skripsi ini adalah untuk:

- a. Mengetahui dan menganalisis apakah tindakan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz telah sesuai dengan hukum internasional.
- b. Mengetahui dan menjelaskan bagaimanakah bentuk penyelesaian sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz menurut hukum internasional.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Kegunaan Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan pemikiran, pengetahuan, dan wawasan kepada pembaca. Kegunaan teoritis ini adalah sebagai pengembangan ilmu hukum, khususnya pengetahuan ilmu hukum internasional yang berkaitan dengan Hukum Laut Internasional. Sehingga mengetahui mengenai Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Tanker Stena Impero Oleh Iran Di Selat Hormuz.

b. Kegunaan Praktis

- 1) Sebagai upaya pengembangan kemampuan dan pengetahuan hukum bagi penulis, khususnya mengenai Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Tanker Stena Impero Di Selat Hormuz.
- 2) Sebagai bahan informasi bagi pihak yang membutuhkan referensi yang dapat digunakan sebagai alternatif bacaan ataupun penelitian yang berkaitan dengan hukum laut internasional.
- 3) Sebagai salah satu syarat dalam menempuh ujian sarjana di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini termasuk ke dalam penelitian di bidang hukum yang akan dibatasi lingkungannya dengan memfokuskan tindakan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz menurut hukum internasional terutama Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982, Peraturan Internasional Pencegahan untuk Mencegah Tabrakan di Laut tahun 1972, dan Konvensi Wina Tentang Perjanjian Internasional 1969. Selain itu, penelitian ini juga akan mengidentifikasi bentuk penyelesaian sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz menurut hukum internasional.

1.5. Sistematika Penulisan

Sebagai bentuk penyusunan dan pengembangan, sistematika dari penulisan ini untuk memudahkan dalam memahami penulisan skripsi ini, sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab yang disusun sebagai berikut:

I. Pendahuluan

Bab ini merupakan bagian awal dari skripsi yang berisi gambaran umum pokok permasalahan skripsi. Bagian ini terdiri dari latar belakang, rumusan

masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penelitian

II. Tinjauan Pustaka

Bab ini menjelaskan pengertian yang berlaku sebagai pembahasan pokok dalam skripsi untuk mempermudah memahami hasil penelitian dan analisis data di bab IV. Bab ini terdiri dari sub bab pertama mengenai tinjauan umum tentang selat internasional yang menjelaskan selat internasional dan hak dan kewajiban negara pantai di selat internasional; sub bab kedua mengenai tinjauan umum tentang bendera kapal yang menjelaskan konsep negara bendera kapal dan hak dan kewajiban negara bendera kapal; sub bab ketiga mengenai disposisi kasus di Selat Hormuz yang menjelaskan latar belakang tindakan pembalasan (*reprisal*) oleh Iran atas penahanan kapal Grace I oleh Inggris terkait sanksi Uni Eropa dan Kepemilikan Selat Hormuz; sub bab keempat mengenai ketentuan hukum internasional terkait pelayaran dan kemaritiman yang menjelaskan UNCLOS dan COLREGs; dan sub bab kelima mengenai penyelesaian sengketa internasional secara damai yang menjelaskan penyelesaian secara damai dan penyelesaian secara hukum.

III. Metode Penelitian

Bab ini menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian skripsi dengan membahas hasil penelitian serta analisis data sesuai dengan penulisan. Bab ini terdiri dari pendekatan masalah, jenis dari tipe penelitian, data dan sumber data, metode pengumpulan data, serta analisis data untuk mengetahui cara-cara yang digunakan penulisan dalam penelitian.

IV. Pembahasan

Bab ini merupakan pemaparan dari pemecahan permasalahan skripsi. Penyelesaian masalah skripsi dilakukan dengan membahas hasil penelitian serta analisis data sesuai dengan penulisan. Permasalahan dalam bab ini mengenai tindakan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz menurut hukum internasional dan bentuk penyelesaian sengketa penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz

V. Penutup

Sebagai penutup dari skripsi ini, penulisan akan diakhiri dengan adanya kesimpulan dan saran-saran. Kesimpulan yang dimaksud adalah hasil penelitian yang merupakan jawaban atas rumusan masalah pada Bab Pendahuluan. Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka penulis memberikan saran-saran sebagai acuan untuk penulisan berikutnya.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum tentang Selat Internasional

2.1.1. Selat Internasional

Secara umum, selat atau terusan atau kanal merupakan sebuah wilayah perairan relatif sempit yang menghubungkan dua bagian perairan yang lebih besar yang biasanya terletak di antara dua permukaan daratan. Menurut Couper, seorang ahli geografis mendefinisikan selat sebagai bagian alamiah dari laut atau suatu laut sempit yang memisahkan dua bagian daratan atau menghubungkan dua bagian wilayah yang berbeda.

Selat internasional, menurut *The Commander Handbook on the Law of Naval Operation* (NWP 9) dalam paragraf 2.3.3, selat internasional adalah selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan bagian lain dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Selat adalah jalur air alami “kontraksi laut antara dua wilayah, dengan lebar terbatas”.³⁴ Menurut hukum internasional, selat dapat didefinisikan ke dalam dua bagian, yaitu secara geografis dan secara fungsional, secara geografis selat didefinisikan sebagai hubungan antara berbagai macam perairan, dan secara fungsional, selat didefinisikan perairan yang digunakan untuk pelayaran internasional.³⁵

Selat internasional yang digunakan untuk pelayaran internasional jika dilihat dari segi geografis, terdapat 4 (empat) definisi selat, yaitu:

1. Perairan yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) dengan bagian lain dari laut lepas atau ZEE,

³⁴ Lewis M. Alexander, (n.d), “*International Strait*”, *International Law Studies*, Vol. 64, hlm. 91.

³⁵ Ruth Lapidoth, (2018), “*Straits International*”, *Oxford Public International Law*, hlm. 1.

2. Perairan yang menghubungkan antara suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat dan pada sisi ke arah laut tersebut terdapat rute melalui laut lepas atau melalui ZEE.
3. Perairan yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau ZEE dan laut teritorial suatu negara.
4. Perairan yang merupakan jalur laut yang ditetapkan negara kepulauan yang terletak pada perairan kepulauan negara.³⁶

Selat Internasional dapat digunakan sebagai jalur pelayaran internasional bagi kapal-kapal asing yang hendak berlayar masuk ke suatu negara atau keluar dari negara yang dituju. Dengan begitu banyak kapal yang dapat masuk dan keluar dari selat, tidak dapat dipungkiri kapal-kapal tersebut akan mengakibatkan suatu arus lalu lintas yang padat, negara yang berbatasan dengan selat dapat membuat suatu jalur lalu lintas *Traffic Separation Scheme* (TSS) atau skema pemisah lalu lintas bagi kapal asing yang hendak melakukan pelayarannya melewati selat agar dapat melakukan pelayaran dengan aman.³⁷

Traffic Separation Scheme (TSS) atau Skema Pemisah Lalu Lintas adalah metode pengaturan arus lalu lintas kapal yang bergerak dalam arah yang berbeda atau pengaturan jalur pelayaran yang bertujuan untuk memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan arah. Organisasi Maritim Internasional (IMO) mendefinisikan TSS sebagai sebuah skema yang memisahkan lalu lintas yang bergerak dalam arah yang berlawanan atau hampir berlawanan, dengan menggunakan zona atau garis pemisah jalur lalu lintas. Kapal-kapal yang melewati jalur selat internasional diharuskan menggunakan TSS yang sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 10 dari *International Regulation for Preventing Collisions at Sea* (COLREGS) tentang TSS yang diadopsi oleh IMO pada tahun 1972.³⁸ Tujuan dibuatnya TSS adalah untuk mengatur arus lalu lintas kapal di perairan padat atau jalur perairan yang

³⁶ Khaidir Anwar, “*Kerja Sama Pengelolaan Selat Malaka*”, (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2011), hlm. 7-10.

³⁷ Pasal 41 Ayat (1) dari “*The United Nations on the Law of the Sea 1982*”.

³⁸ Z, Pietrzykowski., P, Wolejsza., dan J, Magaj., (2015), “*Navigator’s Behavior in Traffic Separation Schemes, The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*”, Vol. 9, No. 1, DOI: 10.12716/1001.09.01.15, hlm. 122.

sibuk seperti selat internasional, TSS sangat penting dalam pencegahan kecelakaan terutama tabrakan.³⁹

Apabila suatu kapal mengalami kecelakaan atau pelanggaran selama berada di jalur TSS yang ada di selat internasional, maka negara-negara yang berbatasan dengan selat dapat melaksanakan suatu yurisdiksi untuk menangkap dan menahan kapal tersebut untuk melakukan suatu penyidikan lebih lanjut yang dimana yurisdiksi tersebut tetap harus sesuai dengan ketentuan hukum nasional ataupun hukum internasional. Menurut Resolusi A.1138 (31) tentang Prosedur Pengendalian Negara Pelabuhan tahun 2019 yang diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional, Penahanan adalah tindakan intervensi yang diambil oleh negara pelabuhan, ketika kondisi kapal atau awaknya tidak sesuai secara substansial dengan konvensi yang relevan, kapal tersebut tidak boleh berlayar atau melanjutkan pelayarannya untuk memastikan bahwa ada atau tidaknya peristiwa yang dapat menghadirkan ancaman bahaya bagi kapal atau orang-orang di dalamnya, atau ancaman bahaya yang tidak masuk akal terhadap lingkungan laut, walaupun tindakan penahanan tersebut akan mempengaruhi jadwal yang dimiliki kapal.⁴⁰ Jika terjadi penahanan terhadap suatu kapal asing, maka negara pantai harus segera memberitahu negara bendera, melalui saluran yang sesuai, kemudian memberi tahu tindakan yang diambil dan hukuman yang akan dijatuhkan pada kapal tersebut, suatu negara harus memiliki alasan yang kuat terkait penahanan yang dilakukan di wilayah teritorialnya.⁴¹

2.1.2. Hak dan Kewajiban Negara Pantai di Selat Internasional

³⁹ Ashish Joshi, (2021), "9 Common Mistake That Can Occur While Using Traffic Separation Scheme On Ships", <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/9-common-mistakes-that-can-occur-while-using-traffic-separation-scheme-on-ships/>, diakses pada tanggal 12 Maret 2022.

⁴⁰ Bab 1 tentang Definisi dari *Procedures for State Control* 2019.

⁴¹ Pasal 73 Ayat (4) dari "*The United Nations on the Law of the Sea* 1982".

Suatu negara pantai memiliki hak berdaulat atas perairan pedalaman, zona tambahan, laut teritorial, zona ekonomi eksklusif, dan landasan kontinen yang ada di wilayahnya untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam yang ada di dalam landas kontinen wilayahnya ataupun melindungi dan menjaga wilayah maritimnya, terutama selat internasional yang digunakan jalur pelayaran internasional yang berada di dalam laut teritorial, yang dimana negara pantai mempunyai suatu hak dan kewajiban di selat internasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional, adapun hak dan kewajiban negara pantai di selat internasional, adalah sebagai berikut:

1. Negara pantai dapat menetapkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang berkaitan dengan lintas damai melalui laut teritorialnya, peraturan tersebut dapat berkenaan sebagai berikut:
 - a. Keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim.
 - b. Perlindungan alat dan fasilitas navigasi atau fasilitasi instalasi lainnya.
 - c. Konservasi sumber daya hayati laut.
 - d. Pelestarian lingkungan hidup dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya.
 - e. Penelitian ilmu kelautan dan survei hidrografi.
 - f. Pencegahan pelanggaran kepabean, fiskal, peraturan perundang-undangan keimigrasian atau sanitasi negara pantai.⁴²
2. Negara pantai tidak boleh menghalangi lintas damai kapal asing melalui laut teritorial, larangan tersebut termasuk membuat persyaratan khusus pada kapal asing yang mempunyai akibat mengurangi hak lintas damai, atau melakukan diskriminasi dalam bentuk fakta terhadap kapal-kapal yang sedang membawa muatan atas nama negara manapun. Negara pantai harus mengumumkan secara tepat terhadap setiap bahaya navigasi yang diketahui saat kapal berada di dalam laut teritorial.⁴³
3. Negara pantai dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan di laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai.⁴⁴

⁴² *Ibid*, Pasal 21 Ayat (1).

⁴³ *Ibid*, Pasal 24.

⁴⁴ *Ibid*, Pasal 25.

4. Negara-negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghalangi lintas transit dan harus memberikan publisitas yang tepat untuk setiap bahaya navigasi di dalam selat dan tidak boleh ada penangguhan atau penundaan di lintas transit.⁴⁵
5. Negara pantai dapat melaksanakan hak berdaulatnya untuk mengeksplorasi, mengeksploitasi, melestarikan, dan mengelola sumber kekayaan hayati di zona ekonomi eksklusif, mengambil tindakan-tindakan seperti menaiki kapal, inspeksi, penangkapan dan proses peradilan sesuai peraturan yang diadopsi atau peraturan internasional lainnya.⁴⁶
6. Negara pantai memiliki hak kedaulatan untuk tujuan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi sumber daya alam dan pengelolaan, tidak seorang pun dapat melakukan kegiatan tersebut tanpa persetujuan tegas dari negara pantai.⁴⁷

2.1.3. Hak Lintas Kapal Asing di Selat Internasional

1. Hak Lintas Transit

a. Pengertian Hak Lintas Transit

Berdasarkan Pasal 38 Ayat (2) UNCLOS 1982, lintas transit adalah pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan. Bagian ini semata-mata untuk tujuan transit terus-menerus, langsung dan cepat antara satu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Namun, persyaratan transit yang secara terus-menerus, langsung dan cepat tidak boleh menghalangi jalur melalui selat yang bertujuan untuk memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu negara yang berbatasan dengan selat, aktivitas transit harus tunduk pada ketentuan masuk ke negara tersebut.

Lintas transit diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 atau UNCLOS 1982 dalam Bab III tentang selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, bagian 2 dari Pasal 37-44. Pada Pasal 38 Ayat (1) UNCLOS

⁴⁵ *Ibid*, Pasal 44.

⁴⁶ *Ibid*, Pasal 73.

⁴⁷ *Ibid*, Pasal 77.

1982, semua kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas transit yang tidak boleh dihalangi, kecuali apabila selat itu berada antara pulau suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografi yang merupakan ilmu terapan yang berkaitan untuk pemetaan laut.⁴⁸

Barang-barang yang diangkut dalam transit tidak boleh dikenakan bea cukai, pajak atau pungut-pungutan yang ditarik untuk jasa-jasa khusus kecuali biaya yang dikenakan untuk layanan tertentu yang diberikan sehubungan dengan lalu lintas transit. Sedangkan, alat-alat angkutan dan kemudahan lain yang digunakan dalam pengangkutan barang-barang tidak boleh dikenakan pajak-pajak atau pungutan lebih tinggi dari yang ditarik atas penggunaan peralatan angkutan dan fasilitas dari negara yang wilayahnya dilalui oleh transit.⁴⁹

b. Kewajiban Kapal Laut dalam Hak Lintas Transit

Kapal-kapal yang melalui lintas transit harus lewat dengan cepat, harus menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap negara yang berbatasan dengan selat,⁵⁰ atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam Pasal 39 UNCLOS 1982. Kapal laut harus menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus-menerus langsung dan cepat dalam cara normal, kecuali diperlukan karena *force majeure* atau karena kesulitan. Adapun yang harus dilakukan kapal laut dalam melakukan hak lintas transit di selat, yakni:

⁴⁸ *Ibid*, hlm. 84-85

⁴⁹ Albert, W, Koers, “*Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut suatu ringkasan*”, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1991), hlm. 21.

⁵⁰ *Ibid*, hlm. 17.

- 1) Memenuhi peraturan hukum internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktik tentang keselamatan di laut termasuk peraturan internasional tentang pencegahan tabrakan di laut.
 - 2) Memenuhi peraturan internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktik tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal.
 - 3) Kapal dalam lintas laut harus menghormati alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku dan yang telah ditetapkan oleh negara yang berbatasan dengan selat.⁵¹
- c. Hak dan Kewajiban Negara yang berbatasan dengan selat.
- Konvensi memberikan kewenangan berupa hak kepada negara-negara tepi selat berkaitan dengan hak lintas transit ini. adapun hak negara yang berbatasan dengan selat berkaitan dengan alur dan skema pemisah dalam selat diatur sebagai berikut:
- 1) Menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas pelayaran di selat untuk meningkatkan lintasan yang aman bagi kapal.
 - 2) Mengganti alur-alur atau skema pemisah yang telah ditetapkan sebelumnya dengan alur-alur laut atau skema pemisah lain, dengan syarat harus diumumkan sebagaimana mestinya dan harus sesuai dengan peraturan internasional.
 - 3) Penggantian alur-alur laut dan skema pemisah harus dikonsultasikan dengan negara lain yang berbatasan dengan selat dan mendapat rekomendasi dari IMO (International Maritime Organization).
 - 4) Negara yang berbatasan dengan selat harus secara jelas mencantumkan semua alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkan pada peta yang diumumkan sebagaimana mestinya.

⁵¹ Abdul Muthalib Tahar, *“Zona-zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia”*, (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2011)

- 5) Negara-negara yang berbatasan dengan selat dapat mengadopsi undang-undang dan peraturan yang berkaitan dengan perjalanan lintas transit melalui selat, yaitu:
 - a) Mengatur tentang navigasi dan regulasi lalu lintas maritim.
 - b) Mengatur tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian polusi, dengan memberikan efek pada peraturan internasional yang berlaku mengenai pembuangan minyak, limbah minyak, dan zat berbahaya lainnya di selat.
 - c) Mengatur tentang kapal penangkapan ikan, pencegahan penangkapan ikan, termasuk penyimpanan alat tangkap ikan.
 - d) Mengatur tentang bongkar muat komoditas, mata uang atau orang yang bertentangan dengan bea cukai, fiskal, imigrasi, atau hukum sanitasi dan peraturan negara yang berbatasan dengan selat.
- 6) Undang-undang dan peraturan tersebut tidak boleh mendiskriminasikan kapal-kapal asing, menghambat, atau mengganggu hak lintas transit.
- 7) Negara-negara yang berbatasan dengan selat harus memberikan pemberitahuan tentang hukum dan peraturan yang dibuat.
- 8) Kapal-kapal asing yang menggunakan hak lintas transit harus mematuhi hukum dan peraturan.⁵²

2. Hak Lintas Menurut *Act on the Marine Areas of The Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea 1993*

Pada tanggal 20 April 1993, Iran menetapkan *Act on the Marine Areas of The Islamic Republic of Iran in The Persian Gulf and The Oman*, di mana Iran juga bergabung dengan sebagian besar negara pantai yang mengklaim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Iran telah menandatangani UNCLOS 1982 tapi sampai saat ini belum meratifikasinya, Iran juga bukan anggota pada Konvensi Jenewa 1958 tentang

⁵² *Ibid*, hlm. 87-88.

hukum laut. Maka klaim Iran terhadap wilayah laut dapat didasarkan pada hukum kebiasaan internasional untuk memiliki undang-undang tentang wilayah maritimnya yaitu *Act on the marine areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and The Oman*. Pada tanggal 6 Juli Iran memberi tahu Sekretaris Jenderal PBB tentang undang-undang tersebut. Undang-undang ini mengatur serangkaian klaim maritim yang cukup komprehensif yang mengatur tentang laut teritorial, zona tambahan, klaim zona ekonomi eksklusif (ZEE), landasan kontinen, dan klaim yurisdiksi di wilayah perairan yang juga mengatur sikap Iran tentang hak lintas damai untuk kapal-kapal yang berlayar melalui wilayah laut Teluk Persia yang menghubungkan Teluk Oman dengan Selat Hormuz.⁵³

Hak lintas damai bagi kapal-kapal asing dapat dilakukan, kecuali hak lintas bagi kapal perang, kapal selam, kapal bertenaga nuklir, dan kapal atau benda apung lainnya yang membawa nuklir atau zat berbahaya bagi lingkungan, melintasi melalui laut teritorial harus tunduk pada otoritas Republik Islam Iran. Kapal selam yang melintasi perairan lintas damai diharuskan menavigasikan kapalnya di permukaan laut dan menunjukkan bendera kapal. Kapal-kapal asing yang melewati perairan harus tunduk pada prinsip-prinsip hak lintas damai selama tidak merugikan ketertiban, perdamaian dan keamanan Republik Iran, kecuali jika terdapat kasus dalam keadaan memaksa (*force majeure*), harus dilakukan secara terus-menerus dan cepat.⁵⁴

a. Kewajiban Kapal Laut dalam Hak Lintas Damai.

Hak lintas damai kapal-kapal asing harus tunduk pada hukum perdata, hukum pidana, dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan pelanggaran yang dilakukan kapal-kapal asing yang melintasi perairan. Pelanggaran-pelanggaran yang tidak boleh dilakukan kapal-kapal asing tersebut adalah sebagai berikut:

⁵³ United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs: Limits in the Seas, (1994), "*Iran's Maritime Claims*", hlm. 4.

⁵⁴ Pasal 5 dari "*Act on the Marine Areas of The Islamic Republic of Iran in The Persian Gulf and The Oman 1993*".

- 1) Semua ancaman atau penggunaan kekuatan terhadap kedaulatan integritas wilayah teritorial atau kemerdekaan Republik Islam Iran, atau cara-cara yang dapat melanggar prinsip-prinsip internasional.
- 2) Latihan apapun yang melibatkan senjata.
- 3) Setiap tindakan atau propaganda yang bertujuan mengumpulkan informasi yang merugikan keamanan nasional, pertahanan atau kepentingan ekonomi Republik Islam Iran.
- 4) Peluncuran, pendaratan atau pemindahan perangkat atau personel militer apapun ke kapal lain atau ke tepi pantai.
- 5) Bongkar muat komoditas, mata uang, atau orang yang bertentangan dengan hukum dan peraturan Republik Islam Iran.
- 6) Setiap tindakan pencemaran lingkungan laut yang bertentangan dengan hukum dan peraturan Republik Islam Iran.
- 7) Segala tindakan penangkapan ikan atau eksploitasi sumber daya laut.
- 8) Pelaksanaan penelitian ilmiah dan kartografi dan seismik survei atau kegiatan-kegiatan terkait pengambilan sampel.
- 9) Mengganggu sistem komunikasi atau fasilitas lainnya atau instalasi Republik Islam Iran dan aktivitas lainnya yang tidak memiliki pengaruh langsung pada lintas damai.⁵⁵

b. Hak dan Kewajiban Negara dalam Hak Lintas Damai

- 1) Pemerintah Republik Islam Iran akan mengadopsi peraturan lain yang diperlukan untuk melindungi kepentingan nasionalnya dan perilaku hak lintas damai yang benar.⁵⁶
- 2) Pemerintah Republik Islam Iran yang bertujuan untuk kepentingan nasionalnya dan untuk mempertahankan keamanan nasional dapat menanggukkan hak lintas damai di bagian laut teritorialnya.⁵⁷
- 3) Pemerintah Republik Islam Iran dapat menyelidiki, menuntut, dan menghukum kejadian yang berhubungan dengan kejahatan apapun

⁵⁵ *Ibid*, Pasal 6.

⁵⁶ *Ibid*, Pasal 7.

⁵⁷ *Ibid*, Pasal 8.

yang dilakukan di atas kapal yang melewati laut teritorial dan berada dalam yurisdiksi otoritas peradilan Republik Islam Iran.⁵⁸

- 4) Otoritas dari Republik Islam Iran dapat menghentikan, mengalihkan atau menahan kapal dan awaknya untuk penegakan perintah atau putusan pengadilan jika:
 - a) Kapal melewati laut teritorial setelah meninggalkan internal perairan Iran.
 - b) Kapal terletak di laut teritorial Iran.
 - c) Kapal melewati laut teritorial, kecuali dengan ketentuan bahwa terdapat perintah lampiran atau putusan pengadilan yang terletak pada kewajiban atau persyaratan yang timbul dari pertanggungjawaban perdata kapal itu sendiri atau kewajiban hukum yang mewajibkan pihak kapal untuk membayar ganti rugi atau untuk mengikuti penegakan pengadilan lainnya dalam gugatan.⁵⁹

2.2. Tinjauan Umum tentang Negara Bendera Kapal

Negara bendera kapal (*Flag State*) adalah suatu bendera yang memiliki simbol kebangsaan suatu negara dari kapal yang mengibarkan bendera. Pengibaran bendera sebuah negara menandakan adanya hukum antara kapal dan negara tersebut saat melakukan penyeberangan di perairan internasional.⁶⁰ Sedangkan, menurut ketentuan UNCLOS dalam Pasal 91, negara bendera kapal adalah negara di wilayah mana kapal itu terdaftar. Yang berada di bawah hukum internasional, agar sebuah kapal berlayar di laut lepas, kapal itu harus didaftarkan ke suatu negara, dianugerahkan kewarganegaraan negara bagian itu dan mengibarkan bendera tidak lebih dari satu negara.⁶¹

⁵⁸ *Ibid*, Pasal 10.

⁵⁹ *Ibid*, Pasal 11.

⁶⁰ Indonesia Ocean Justice Initiative, (2020), "Press Release: Flag State Responsibility Dalam Konteks Kejahatan Terorganisir Lintas Negara dan Perdagangan Orang Dalam Industri Perikanan".

⁶¹ Pasal 91 dari "The United Nations on the Law of the Sea 1982".

2.2.1. Konsep Negara Bendera Kapal

Sejak zaman dahulu, bendera kapal telah memberikan indikasi kewarganegaraan bagi kapal yang berlayar di laut lepas. Pada abad pertengahan, perdagangan internasional yang menggunakan transportasi kapal sudah mulai berkembang, kapal-kapal yang berdagang di daerah yang jauh dari negara eksportir, menggunakan bendera negara asal untuk mendapatkan perlindungan muatan dagangan dari kapal-kapal angkatan laut, kapal-kapal yang berada di sekitar jalur perairan maupun dari kapal perompak.

Kapal-kapal yang mengibarkan bendera akan memperoleh status hukum (*legal status*) dari negara kapal itu berasal saat pengoperasian kegiatan kapal di laut lepas, pengibaran bendera memperlihatkan indikasi nyata dari negara mana yang dapat melindungi kapal yang sedang beroperasi.⁶² Dalam UNCLOS 1982 menyatakan bahwa kapal harus menunjukkan kewarganegaraannya di bawah satu negara tertentu, mengibarkan bendera nasionalnya, dan memiliki pendaftaran dan dokumen-dokumen sebagai bukti hak untuk mengibarkan bendera negara.⁶³

Mekanisme umum untuk menetapkan kewarganegaraan kapal adalah dengan pendaftaran kapal ke suatu negara. Dengan menghubungkan kapal ke suatu negara, sistem registrasi kapal dapat menunjukkan bahwa negara tersebut memiliki hak untuk melindungi kapal dalam hukum internasional. Pendaftaran kapal memiliki tujuan untuk keselamatan dan keamanan transportasi laut dan secara langsung berkontribusi terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Setiap negara dapat menetapkan undang-undang dan peraturannya sendiri tentang mekanisme suatu pendaftaran kapal. Beberapa negara hanya mendaftarkan kapal yang memiliki ikatan dengan negara melalui kepemilikan (*closed registries*). Negara lain, mengizinkan kapal milik asing atau kapal tanpa awak yang diprogram untuk berjalan secara otomatis menggunakan bendera melalui (*open registries*). Dan, terdapat negara yang memilih untuk tidak mengizinkan penggunaan bendera

⁶² SRI: Spearheading Research International, (2014), “*History and Role of The Flag States*”, <https://seafarersrights.org/flag-state-responsibilities-and-seafarersrights/>, diakses pada tanggal 5 Desember 2021.

⁶³ Pasal 91 dari “*The United Nations on the Law of the Sea 1982*”.

mereka untuk perdagangan internasional sama sekali.⁶⁴ Kapal yang sudah melakukan registrasi dan telah mengibarkan bendera negara, maka kapal tersebut secara langsung sudah terikat untuk terus membawa lambang dari negara yang teregistrasi dan juga harus mengikuti peraturan hukum maritim negara bendera dan hukum internasional saat berada di laut lepas.

Dalam UNCLOS 1982 Pasal 92 tentang status kapal menyatakan bahwa, kapal yang akan berlayar hanya dapat mengibarkan satu bendera negara saja, kecuali dalam beberapa kasus luar biasa, tetapi masih harus tunduk dalam perjanjian internasional atau dalam UNCLOS dan juga tunduk pada yurisdiksi eksklusifnya di laut lepas, yurisdiksi dalam arti UNCLOS berarti kompetensi atau kekuasaan yang dapat dilaksanakan oleh badan legislatif negara (yurisdiksi legalitas), lembaga penegakan hukum (yurisdiksi eksekutif), atau pengadilan (yurisdiksi yudisial). Dalam pengoperasian, kapal tidak boleh mengubah benderanya selama perjalanan atau saat berada di pelabuhan, kecuali terdapat kasus pengalihan kepemilikan atau perubahan registrasi yang nyata. Jika terdapat kapal yang berlayar mengibarkan dua atau lebih bendera negara, maka penggunaannya harus sesuai dengan kenyamanan, tidak boleh mengklaim kewarganegaraan yang bersangkutan sehubungan dengan negara lain, dan dapat berasimilasi dengan kapal tanpa kewarganegaraan.⁶⁵

2.2.2. Hak dan Kewajiban Negara Bendera Kapal.

Hak dan kewajiban negara bendera kapal, meliputi:

⁶⁴ IMO: International Maritime Organization, (2020), “*Registration of Ships and Fraudulent Registration Matters*”, <https://imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx>, diakses pada tanggal 5 Desember 2021.

⁶⁵ Pasal 92 dari “*The United Nations on the Law of the Sea 1982*”.

1. Setiap negara harus secara efektif menjalankan yurisdiksinya dan mengendalikan masalah administrasi, teknis, dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya.
2. Setiap negara diwajibkan untuk:
 - a. Mempertahankan daftar kapal yang berisi nama dan keterangan kapal yang mengibarkan benderanya, kecuali yang dikeluarkan dari peraturan internasional yang diterima secara umum karena ukurannya yang kecil, dan
 - b. Menganggap yurisdiksi berdasarkan hukum internalnya atas setiap kapal yang mengibarkan benderanya dan nakhoda, petugas, dan awaknya sehubungan dengan masalah administrasi, teknis, dan sosial terkait kapal.
3. Setiap negara memiliki kewenangan bagi kapal yang mengibarkan benderanya untuk memastikan keselamatan di laut, kewenangan tersebut antara lain, ke dalam bidang konstruksi, peralatan, dan kelayakan kapal, pengerjaan kapal, kondisi tenaga kerja dan pelatihan kru dengan mempertimbangkan instrumen internasional yang berlaku, penggunaan sinyal, pemeliharaan komunikasi dan pencegahan tabrakan.
4. Setiap negara harus memperhatikan langkah-langkah untuk memastikan setiap kapal, yaitu:
 - a. Setiap kapal, sebelum dan sesudah registrasi dalam waktu yang sesuai, diharuskan melakukan survey oleh surveyor kapal yang memenuhi syarat, dan harus memiliki bagan untuk menyediakan informasi penting untuk memasuki suatu pelabuhan (*nautical publications*), semua kebutuhan peralatan navigasi, dan instrumen yang sesuai untuk navigasi yang aman bagi kapal.
 - b. Setiap kapal bertanggung jawab atas nakhoda dan petugas yang memiliki kualifikasi yang sesuai, khususnya dalam pelayaran, navigasi, komunikasi, dan angka untuk jenis, ukuran, mesin, dan peralatan kapal.
 - c. Bahwa nakhoda, petugas, awak kapal diharapkan memahami dan diwajibkan untuk mematuhi peraturan internasional yang berlaku mengenai keselamatan hidup di laut, pencegahan tabrakan, pencegahan, pengurangan, dan pengendalian polusi laut, dan juga pemeliharaan komunikasi oleh radio.

- 1) Suatu negara yang memiliki alasan yang jelas dengan meyakini bahwa yurisdiksi dan pengawasan yang tepat terhadap suatu kapal belum dilaksanakan dapat melaporkan fakta-fakta tersebut kepada negara bendera. Setelah menerima laporan, negara bendera harus menyelidiki masalah tersebut dan jika diperlukan, negara bendera dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk memperbaiki situasi.
- 2) Setiap negara harus mengadakan penyidikan oleh penyelidik yang sesuai terhadap kecelakaan laut atau insiden navigasi di laut lepas yang melibatkan kapal negara bendera dan yang menyebabkan hilangnya nyawa atau cedera serius terhadap warga negara dari negara lain atau terdapat kerusakan serius pada kapal atau instalasi dari negara lain atau dalam lingkungan laut. Negara bendera dan negara lain yang terlibat harus berkerja sama dalam pelaksanaan setiap penyidikan yang diadakan oleh negara lain yang terlibat terhadap setiap kecelakaan laut atau insiden navigasi.⁶⁶

2.3. Kepemilikan Selat Hormuz.

Kedaulatan negara pantai di laut teritorial memiliki arti, yaitu negara pantai dapat menetapkan dan menegakkan hukum di laut teritorialnya, kedaulatan tersebut terikat oleh perjanjian-perjanjian internasional atau hukum kebiasaan internasional yang telah disepakati.⁶⁷ Kekuasaan suatu negara pantai atas wilayah laut teritorialnya terdapat dalam ketentuan Konvensi PBB Hukum Laut (UNCLOS) 1982, yang menyatakan bahwa UNCLOS memberikan hak kedaulatan bagi negara pantai dalam berbagai tingkatan-tingkatan zona laut, zona-zona tersebut yaitu perairan *internal* (perairan pedalaman), laut teritorial, zona tambahan, ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif), dan laut lepas. Negara pantai dapat melaksanakan kedaulatan dan yurisdiksinya atas wilayah laut teritorialnya termasuk selat yang ada di dalamnya.⁶⁸

⁶⁶ *Ibid*, Pasal 94.

⁶⁷ Agustina, "*Hukum Laut Internasional*", (Yogyakarta: Sulumedia, 2018).

⁶⁸ Anne Bardin, (2002), "*Coastal State's Jurisdiction Over Foreign Vessels*", Pace International Law Review, Vol. 14, Article. 2, hlm. 29.

Selat Hormuz adalah selat yang digunakan untuk jalur pelayaran internasional, selat atau jalur air sempit (*narrow channel*) tersebut menghubungkan Teluk Persia (barat), Teluk Oman dan Laut Arab (selatan). Selat Hormuz memiliki suatu garis batas laut yang memisahkan wilayah laut teritorial dari negara-negara yang berbatasan di sekitar selat, yang dimana negara-negara tersebut memiliki hak berdaulat dan yurisdiksi terhadap wilayah teritorialnya masing-masing, negara-negara yang berada di sekitar Selat Hormuz tersebut adalah negara Uni Emirat Arab (UEA), negara Oman dan negara Iran.

Negara Uni Emirat Arab (UEA), memiliki wilayah laut teritorial pada bagian selatan selat yang dipisahkan oleh perairan wilayah laut negara Oman. Negara Oman, memiliki wilayah laut teritorial pada bagian selatan yang berada di titik sempit (*choke point*) selat, yaitu wilayah Musandam, wilayah Musandam termasuk ke dalam wilayah *exclave* atau suatu wilayah yang dimiliki oleh suatu negara bagian atau negara yang secara geografis terpisah dari negara induknya, Musandam merupakan wilayah ke gubernuran yang terpisah dari wilayah negara Oman yang dikelilingi oleh negara Uni Emirat Arab (UEA). Negara Iran, memiliki wilayah laut teritorial di sepanjang bagian utara selat. Selat Hormuz yang berada di wilayah Iran tersebut berbatasan langsung dengan negara Oman dan negara Uni Emirat Arab (UEA),⁶⁹ Iran memiliki tujuh pulau di dalam selatnya, tiga diantaranya yaitu pulau Abu Musa, pulau Tunb Besar, dan pulau Tunb Kecil yang berada di jalur TSS atau skema pemisah lalu lintas, yang dimana tiga pulau tersebut mempunyai sengketa kepemilikan antara Negara Iran dan Negara Uni Emirat Arab (UEA) dan sampai saat ini sengketa tersebut masih belum terselesaikan.⁷⁰

Awal sengketa tersebut terjadi, pada tahun 1968, saat Inggris mengumumkan bahwa pihak Inggris akan menarik diri dari kawasan Teluk Persia pada tahun 1971.

⁶⁹ Kidadl, (2022), “*Strait of Hormuz Facts: Read About it’s History & Importance*”, <https://kidadl.com/fun-facts/strait-of-hormuz-facts-read-about-its-history-and-importance>, diakses pada tanggal 13 Maret 2022.

⁷⁰ Robert Strauss Center for International Security and Law, (n.d), “*Strait of Hormuz Assessing the threat to oil flows through the strait*”, <https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-geography/#:~:text=The%20Strait%20contains%20eight%20major,these%20islands%20since%20the%201970s>, diakses pada tanggal 13 Maret 2022.

Pada bulan November 1971, beberapa minggu sebelum penarikan Inggris dari kawasan teluk, Inggris melakukan perundingan dengan membuat suatu perjanjian *Memorandum of Understanding* (MoU) atau Nota Kesepahaman antara Iran dan Uni Emirat Arab (UEA), MoU tersebut mengatur tentang administrasi bersama di pulau-pulau yang berada sekitar perairan kedua negara tersebut dengan mengatur tentang pembagian sumber daya. Dalam perjanjian tersebut pulau Abu Musa terbagi menjadi beberapa bagian, yaitu zona selatan untuk Uni Emirat Arab (UEA) dan zona utara untuk Iran. Pada tanggal 30 November 1971, Iran mengirimkan pasukan militer ke Abu Musa sesuai dengan perjanjian MoU, tetapi Iran juga mengambil alih pulau Abu Musa tersebut dan dua pulau Tunb yang ada di dekatnya secara paksa, yang sampai saat ini Iran masih menduduki pulau-pulau tersebut dengan paksa.⁷¹

2.4. Ketentuan Hukum Internasional Terkait Pelayaran dan Kemaritiman

2.4.1. *United Nation Convention on the Law of The Sea* (UNCLOS) atau Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut Tahun 1982

Pada tahun 1956, Konferensi PBB pertama diadakan di Jenewa yang membahas tentang hukum laut, tetapi hasil dari konferensi tersebut tidak berhasil menangani masalah zona maritim dan menimbulkan kekhawatiran bahwa negara-negara yang memiliki teknologi lebih maju akan mengambil alih wilayah dasar laut. Kurangnya standar hak maritim tersebut dapat menyebabkan perselisihan antar negara. Kemudian, konferensi lebih lanjut diadakan kembali pada tahun 1982 yang menyepakati suatu perjanjian internasional, yaitu Konvensi PBB tentang Hukum Laut atau UNCLOS dan mengakhiri situasi kekacauan di periode pasca perang.⁷²

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, menetapkan rezim hukum dan ketertiban yang komprehensif di wilayah lautan dunia yang mengatur

⁷¹ Noura, S, (2015), "*Dispute Island between UAE and Abu Musa, Greater Tunb, and Lesser Tunb in the Strait of Hormuz*", Gulf Research Center Cambridge, hlm. 11-12.

⁷² International Relations and Defense Committee, (2022), "*UNCLOS: the law of the sea in the 21st century*", 2nd Report of Session 2021-22, HL Paper 159, hlm. 4.

semua penggunaan lautan dan sumber dayanya. UNCLOS 1982 memperlihatkan bahwa semua masalah dalam ruang laut saling terkait dan perlu ditangani secara keseluruhan. Konvensi ditandatangani pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika. Konvensi ini melibatkan partisipasi lebih dari 150 negara yang mewakili semua wilayah di dunia dan telah ditandatangani oleh 167 negara. Pada saat diadopsi, konvensi tersebut diwujudkan dalam satu instrumen peraturan internasional yang membahas tentang penggunaan lautan dan pada saat yang sama memperkenalkan konsep rezim hukum baru dan menangani masalah baru. Konvensi ini juga menyediakan kerangka kerja untuk pengembangan lanjut dari bidang-bidang tertentu dari hukum laut. Kerangka kerja dalam UNCLOS memiliki arti bahwa UNCLOS menetapkan komitmen dan prinsip yang luas untuk para pihak, dengan meninggalkan peraturan untuk beberapa komitmen khusus untuk perjanjian internasional atau undang-undang nasional lainnya.

Sesuai dengan Pasal 308 tentang pemberlakuan, konvensi mulai berlaku pada tanggal 16 November 1994. Saat ini UNCLOS menjadi peraturan yang diakui secara global untuk menangani semua hal yang berkaitan dengan hukum laut. Konvensi ini terdiri dari 320 Pasal dan sembilan Annex atau lampiran, yang mengatur semua aspek ruang laut, seperti delimitasi atau batas-batas laut atau zona maritim, pengendalian lingkungan, penelitian ilmu kelautan, kegiatan ekonomi dan komersial, dan juga penyelesaian sengketa yang berkaitan dengan masalah laut.⁷³

2.4.2. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)* atau Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut Tahun 1972

Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea (COLREGs) atau Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut Tahun 1972 dibuat oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO), konvensi

⁷³ UN, (2022), “*United Nations on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text*”, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm, diakses pada tanggal 14 Maret 2022.

tersebut menetapkan aturan navigasi yang harus diikuti oleh kapal-kapal yang berlayar di laut untuk mencegah tabrakan antara dua kapal atau lebih. COLREGs diadopsi pada tanggal 20 Oktober tahun 1972 dan mulai berlaku pada tanggal 15 Juli 1977. Pada bulan Juni 2013, COLREGs telah diratifikasi oleh 155 negara.

COLREGs tahun 1972, dibuat untuk memperbarui dan menggantikan *Collision Regulation* pada tahun 1960 yang diadopsi bersamaan dengan Konvensi SOLAS tahun 1960. Salah satu peraturan yang terpenting dalam COLREGs tahun 1972 ada pada peraturan nomor 10 tentang Traffic Separation Scheme (TSS) atau skema pemisahan lalu lintas yang memberikan panduan dalam menentukan kecepatan yang aman, risiko tabrakan, dan perilaku kapal yang beroperasi di dekat skema pemisahan lalu lintas.

COLREGs memiliki 41 aturan yang dibagi menjadi enam bagian dan empat lampiran atau Annex. Pada tahun 1981 peraturan diubah dan terdapat penambahan dua paragraf baru. Pada tahun 1987 peraturan diubah lagi, dengan menekankan peraturan nomor 10, tentang pemberlakuan skema pemisah lalu lintas yang diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan memiliki aturan untuk tidak membebaskan kapal mana pun dan kewajibannya berdasarkan aturan lain manapun, dan juga memperjelas bahwa jika sebuah kapal diwajibkan untuk menyeberangi jalur lalu lintas kapal itu harus berlayar sedekat mungkin dengan arah tegak lurus terhadap arah umum arus lalu lintas. Kemudian, pada tahun 1989 peraturan nomor 10 diubah lebih lanjut untuk memperjelas kapal-kapal yang boleh menggunakan “zona lalu lintas dekat pantai”.⁷⁴

2.5. Tinjauan Umum Tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Secara Damai

Hubungan-hubungan internasional yang diadakan antar negara tidak selalu terjalin dengan baik, seringkali hubungan-hubungan internasional menimbulkan sengketa. Maka dari itu, hukum internasional memainkan peranan penting dalam penyelesaian sengketa. Peran yang dimainkan hukum internasional dalam

⁷⁴ IMO, (n.d), “*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)*”, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>, diakses pada tanggal 14 Maret 2022.

penyelesaian sengketa adalah memberikan cara yang dapat dilakukan para pihak yang bersengketa menyelesaikan sengketa.⁷⁵

Dalam studi hukum internasional publik, terdapat dua macam sengketa internasional, yaitu sengketa hukum (*legal or judicial disputes*) dan sengketa politik (*political or non-justiciable disputes*). Menurut ahli hukum internasional dari Inggris yang membentuk kelompok studi mengenai penyelesaian sengketa tahun 1963 yang diketuai oleh *Sir Humphrey Wedlock* berpendapat, penentuan suatu sengketa hukum dan politik bergantung sepenuhnya kepada para pihak yang bersangkutan. Jika para pihak menentukan sengketanya sebagai sengketa hukum, para pihak dalam menyelesaikan sengketanya dengan menyerahkan ke pengadilan (nasional atau internasional). Sebaliknya, jika sengketa tersebut menurut para pihak membutuhkan patokan-patokan tertentu yang tidak ada dalam hukum internasional, maka sengketa tersebut adalah sengketa politik, jika para pihak menganggap sengketa sebagai suatu persoalan atau pertikaian politik maka penyelesaian sengketa seringkali menggunakan penyelesaian negosiasi, apabila penyelesaian sengketa secara politik tidak membuahi hasil, penyelesaian sengketa dapat dilakukan secara hukum.⁷⁶

Konferensi perdamaian (*The Hague Peace Conference*) yang membahas tentang pengaturan cara-cara penyelesaian sengketa secara damai, pertama kali diselenggarakan di kota Den Haag Belanda pada tahun 1899 dan 1907. Konferensi ini menghasilkan suatu konvensi untuk Penyelesaian Sengketa Internasional Pasifik (*Convention for The Pacific Settlement of International Disputes*). Berdasarkan konvensi Den Haag tentang penyelesaian sengketa internasional, negara-negara anggota harus berusaha semaksimal mungkin untuk dapat menyelesaikan sengketa internasional secara damai melalui cara-cara diplomatik. Apabila cara-cara diplomatik tidak dapat dilakukan atau gagal, maka negara-negara anggota dapat menggunakan arbitrase, berdasarkan Pasal 38 Konvensi Den

⁷⁵ Huala Adolf, *Op.Cit.*, hlm. 1.

⁷⁶ Huala Adolf, *Op.Cit.*, hlm. 5-6.

Haag penyerahan sengketa kepada arbitrase memiliki sifat tidak memaksa karena penyerahan dilakukan apabila keadaan memungkinkan.⁷⁷

Berdasarkan Piagam PBB Pasal 33, Konvensi Den Haag, dan Resolusi-resolusi Majelis Umum, cara penyelesaian sengketa secara damai dibagi menjadi dua kelompok yaitu penyelesaian secara diplomatik dan penyelesaian secara hukum.⁷⁸

2.5.1. Penyelesaian Sengketa Secara Diplomatik

Penyelesaian sengketa secara diplomatik, meliputi:

1. Negosiasi

Negosiasi atau perundingan adalah cara penyelesaian sengketa internasional cenderung menggunakan sarana negosiasi sebagai langkah awal untuk penyelesaian sengketa, perundingan diadakan secara langsung antara para pihak dengan tujuan untuk mencari penyelesaian melalui dialog dan tanpa melibatkan pihak ketiga dan untuk memecahkan masalah bersama yang dapat diterima oleh semua pihak.⁷⁹ Menurut Fleischhauer, dengan tidak adanya keikutsertaan pihak ketiga dalam penyelesaian sengketa, masyarakat internasional telah menjadikan negosiasi sebagai langkah pertama dalam penyelesaian sengketa.⁸⁰

2. Pencarian Fakta

Para pihak yang bersengketa dapat menunjuk suatu badan independen untuk menyelidiki fakta-fakta yang menjadi penyebab sengketa. Yang bertujuan untuk memberikan laporan kepada pihak mengenai fakta yang sedang diselidiki. Hasil pencarian fakta akan dilaporkan kepada para pihak dalam

⁷⁷ *Ibid*, hlm. 9-10

⁷⁸ *Ibid*, hlm. 20

⁷⁹ Christine Chinkin, (1991), "*The Anatomy of International Dispute Resolution. Journal on Dispute Resolution*", Vol. 7:1, hlm. 64.

⁸⁰ Huala Adolf, *Op.Cit.*, hlm. 26.

suatu bentuk laporan. Namun, laporan tersebut tidak memuat argumen-argumen atau usulan-usulan penyelesaian sengketa. Tujuan dari komisi pencarian fakta dimaksudkan untuk mencegah para pihak melakukan tindakan-tindakan yang menggagalkan upaya penyelesaian sengketa secara damai sewaktu komisi sedang aktif bertugas atau komisi dalam proses penyidikan.⁸¹

3. Jasa Baik

Secara singkat, jasa-jasa baik adalah cara penyelesaian sengketa dengan para pihak dan jasa pihak ketiga dalam suatu sengketa yang memberikan pihak ketiga untuk memfasilitasi lingkungan di mana negara-negara yang bersengketa dapat bertukar posisi mereka di tempat yang netral.⁸² Sarjana Jerman Bindschedler mendefinisikan jasa baik sebagai keterlibatan satu negara lagi atau organisasi internasional dalam sengketa antar negara dengan tujuan untuk menyelesaikannya atau berkontribusi karena penyelesaiannya. Tugas yang dilakukan pihak ketiga adalah mempertemukan para pihak yang bersengketa agar dapat berunding. Cara ini bermanfaat, jika para pihak tidak mempunyai hubungan diplomatik atau hubungan diplomatik para pihak telah berakhir.

4. Mediasi

Mediasi melibatkan keikutsertaan pihak ketiga yang netral dan independen dalam suatu sengketa. Para mediator dapat bertindak atas inisiatif mereka sendiri untuk menawarkan jasa mereka sebagai mediator atau mediator dapat menerima tawaran untuk menjalankan fungsinya atas permintaan dari salah satu atau kedua belah pihak yang bersengketa. Dalam menjalankan fungsinya, mediator tidak tunduk kepada suatu aturan hukum tertentu. Mediator bebas menentukan proses penyelesaian sengketa. Peran mediator tidak hanya mempertemukan para pihak untuk berunding tetapi, mediator dapat terlibat dalam perundingan dengan para pihak, memberikan saran atau usulan terkait

⁸¹ *Ibid*, hlm. 29.

⁸² Joanna Kulesza, (2022), “*Peaceful Settlement of Interstate Online Disputes*”, MDPI:Laws, Vol. 11:49, hlm. 6.

penyelesaian sengketa, dan dapat berupaya mendamaikan para pihak.⁸³ Mediator tidak, memiliki kekuatan hukum untuk memaksa penerimaan keputusannya tetapi bergantung pada persuasi untuk mencapai kesepakatan.⁸⁴

5. Konsiliasi

Pengertian konsiliasi dalam Pasal 1 Regulasi tentang Prosedur Konsiliasi Internasional (*Regulation on The Procedure of International Conciliation*) Tahun 1961, menyatakan bahwa konsiliasi adalah suatu metode untuk menyelesaikan sengketa internasional dalam bentuk apapun yang ditentukan oleh komisi untuk para pihak yang bersengketa, baik secara permanen atau *ad hoc* (sementara) untuk menyelesaikan sengketa dengan pemeriksaan sengketa yang tidak memihak dan upaya untuk menentukan ketentuan penyelesaian yang dapat diterima oleh para pihak, atau memberikan kesempatan kepada para pihak untuk membahas penyelesaian sengketa yang diinginkan dengan komisi yang sesuai keinginan para pihak. Konsiliasi memiliki hukum acara yang lebih formal, hukum acara dapat ditetapkan terlebih dahulu dalam perjanjian-perjanjian atau diterapkan oleh badan konsiliasi.⁸⁵

2.5.2. Penyelesaian Sengketa Secara Hukum

Penyelesaian Sengketa Secara Hukum, Meliputi:

1. Arbitrase

Menurut sarjana Jerman Schlotzhauer arbitrase adalah proses penyelesaian sengketa antar negara melalui suatu majelis arbitrase yang ditunjuk oleh para

⁸³ Huala Adolf, *Op.Cit.*, hlm. 34-35.

⁸⁴ Abdulla, M., Hamza, dan Miomir, T., (2017), "*Peaceful Settlement of Disputes*", Global Institute for Research & Education, Vol.6 (1): 11-17, hlm. 12.

⁸⁵ Pasal 1 dan Pasal 2 dari "*International Conciliation 1961*".

pihak. Arbitrase menurut Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission*) adalah prosedur penyelesaian sengketa antar negara dengan putusan yang mengikat berdasarkan peraturan perundangan dan hasil yang diterima secara sukarela. Sedangkan menurut Huala Adolf, badan arbitrase internasional publik adalah suatu alternatif penyelesaian sengketa melalui pihak ketiga (badan arbitrase) yang ditunjuk dan disepakati para pihak (negara) secara sukarela untuk memutus sengketa yang bukan bersifat perdata dan putusannya bersifat final dan mengikat.

Dalam penyelesaian arbitrase internasional, para pihak memiliki kebebasan dalam memilih hakim dan kebebasan untuk menentukan hukum acara atau persyaratan bagaimana suatu putusan akan didasarkan, para arbitrator dibolehkan juga untuk menerapkan prinsip *ex aequo et bono* (kepatutan dan kelayakan) sepanjang para pihak sepakat dalam perjanjian. hak atas kebebasan yang dapat dilakukan kedua belah pihak yang bersengketa merupakan hal yang penting dalam menyelesaikan sengketa kepada pihak ketiga (arbitrase) untuk menciptakan rasa dapat diandalkan, dipercayai, dan memiliki kredibilitas. Penyelesaian sengketa dapat dilakukan di berbagai lembaga atau badan arbitrase, salah satu badan arbitrase yang dapat menangani penyelesaian sengketa tersebut adalah *Permanent Court of Arbitration (PCA)*. PCA adalah badan arbitrase permanen yang menyelesaikan sengketa-sengketa antar negara pertama kali yang didirikan dari hasil Konferensi Den Haag Belanda, yang berkedudukan di Gedung *Peace Palace*, Den Haag Belanda. Badan ini terdiri dari 260 arbitrator, yang merupakan para ahli hukum terkemuka yang berasal dari negara-negara anggota Konvensi Den Haag. Selama menjalankan fungsinya, sejak tahun 1899 hingga akhir tahun 1996, PCA telah menyelesaikan 32 kasus.⁸⁶

2. Pengadilan Internasional

⁸⁶ Huala Adolf, *Op.Cit.*, hlm. 39-41.

Salah satu alternatif penyelesaian sengketa secara hukum atau *judicial settlement* dalam hukum internasional adalah penyelesaian melalui badan peradilan internasional. Pengadilan dapat dibagi ke dalam dua kategori, yaitu pengadilan permanen dan pengadilan *ad hoc* atau pengadilan khusus.⁸⁷ Contoh pengadilan internasional permanen adalah *International Tribunal for The Law of The Sea* (ITLOS).

Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut (ITLOS) adalah badan peradilan independen yang dibentuk oleh Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982. Pengadilan terdiri dari 21 anggota independen, setiap negara dapat mencalonkan maksimal 2 kandidat. Kandidat dipilih dari kalangan yang menjunjung tinggi keadilan dan integritas serta diakui kompetensinya di bidang hukum laut. Pengadilan berada di Hamburg, Jerman dengan bahasa resminya adalah bahasa Inggris dan Perancis. ITLOS memiliki yurisdiksi atas setiap sengketa mengenai interpretasi atau penerapan konvensi dan atas semua hal yang secara khusus diatur dalam perjanjian lain yang memberikan yurisdiksi pada pengadilan. Sengketa tersebut berkaitan dengan konvensi UNCLOS 1982 yang menyangkut kasus-kasus pembatasan zona maritim, navigasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya kehidupan laut, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dan penelitian ilmiah kelautan.⁸⁸

Pengadilan terbuka untuk negara-negara peserta dalam konvensi UNCLOS 1982. Selain negara-negara peserta, perusahaan negara dan perusahaan swasta dapat memiliki akses ke pengadilan. Untuk proses yang mendesak dalam kasus-kasus tindakan sementara dan dalam kasus-kasus pembebasan yang cepat, umumnya dapat diselesaikan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari sedangkan, kasus-kasus yang berdasarkan keputusan yang bersandar pada hukum yang membutuhkan bukti dan fakta tertentu (*merits*) atau kasus-kasus

⁸⁷ *Ibid*, hlm. 58.

⁸⁸ Pasal 21 dari "*Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea*".

yang berdasarkan pendapat penasihat biasanya diberikan jangka waktu sekitar 2 (dua) tahun. Keputusan pengadilan bersifat final dan mengikat.⁸⁹

⁸⁹ International Tribunal for The Law of The Sea, (2016), “*International Tribunal for the Law of the Sea Press Office*”, hlm 3.

III. METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah suatu prosedur ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatif dengan objeknya adalah hukum itu sendiri.⁹⁰ Penelitian hukum normatif dilakukan dengan cara melakukan pengkajian peraturan yang berlaku atau yang diterapkan terhadap suatu permasalahan hukum. Penelitian normatif juga sering disebut sebagai penelitian doktrinal yaitu objek penelitiannya adalah suatu dokumen perundangan dan bahan pustaka.⁹¹

Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisis menggunakan sumber data sekunder sebagai sumber, seperti bahan-bahan pustaka, dan peraturan perundang-undangan, teori hukum, dan doktrin terkait permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, sehingga hasil penelitian menjadi terarah, terstruktur, dan sistematis.⁹²

3.2. Pendekatan Masalah

Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif yaitu pendekatan masalah yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan, teori-teori, dan konsep-konsep yang berhubungan dengan penelitian. Penelitian menggunakan pendekatan masalah yang dilakukan dengan cara menginventarisasi bahan hukum yang ada yaitu dengan melihat persoalan hukum yang timbul, kemudian penelitian

⁹⁰ Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia, 2011), hlm. 57.

⁹¹ Soerjono Soekanto dan H. Abdurahman, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2003), hlm. 56.

⁹² Soemitro, R. H., *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982), hlm. 2.

dilakukan dengan cara meneliti dan mengkaji bahan pustaka atau data sekunder, yaitu menelaah hal-hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum, pandangan dan doktrin-doktrin hukum, peraturan, dan sistem hukum.

3.3. Sumber Data, Pengumpulan Data dan Pengolahan Data

3.3.1. Sumber Data

Sumber data adalah subjek dari mana data diperoleh. Sumber utama penelitian normatif adalah bahan hukum, karena dalam penelitian hukum normatif yang dikaji adalah bahan hukum yang berisi aturan-aturan yang bersifat normatif.⁹³ Data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai sifat mengikat dan telah dituangkan ke dalam suatu ketentuan peraturan yang disahkan dalam tingkat internasional maupun nasional. Bahan hukum primer tersebut, meliputi:

- a. *United Nation Convention Law of the Sea* 1982;
- b. *Convention for The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* 1988.
- c. *Vienna Convention on the Law of Treaties* 1969.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis serta memahami bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder tersebut, meliputi:

- a. Literatur-literatur hukum dan hasil karya ilmiah dalam bidang hukum yang erat kaitannya dengan penelitian ini.
- b. Buletin tentang hukum, artikel, surat kabar, serta data-data yang didapatkan melalui fakta-fakta di internet.⁹⁴

⁹³ Suharsimi Arikunto, "*Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*", (Jakarta: Rineka Cipta, 1988), hlm. 114.

⁹⁴ Muhammad Abdul Kadir, "*Hukum dan Penelitian Hukum*", (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 121.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau rujukan bidang hukum.⁹⁵

3.3.2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode data studi kepustakaan, yaitu pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber dan dipublikasikan secara luas yang dibutuhkan dalam penelitian hukum normatif. Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder, yaitu melakukan serangkaian kegiatan studi dokumentasi dengan cara membaca dan mengutip literatur-literatur, mengkaji peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.

3.3.3. Pengolahan Data

Data yang telah terkumpul kemudian diolah melalui tahap-tahap sebagai berikut:

1. Pemeriksaan Data

Pemeriksaan data, yaitu meninjau dan memeriksa kembali data yang diperoleh dari berbagai kepustakaan yang ada. Hal tersebut dilakukan untuk mengetahui apakah data yang terkumpul sudah cukup lengkap, sudah benar, dan sudah sesuai atau relevan dengan masalah.

2. Klarifikasi Data

Klarifikasi data, yaitu menyusun ulang data yang secara teratur, beruntusan, dan logis sesuai dengan bidang atau pokok bahasan sehingga mudah dipahami dan diinterpretasikan.

⁹⁵ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, “*Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*”, (Jakarta: Rajawali, 2001), hlm. 41.

3. Sistematika Data

Sistematika data, yaitu penyusunan data menurut sistematika yang telah ditetapkan dalam penelitian sehingga mempermudah dalam menganalisisnya.

3.4. Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, yaitu menguraikan data secara bermutu dalam kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman yang jelas mengenai jawaban dari permasalahan yang dibahas

V. PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka disimpulkan sebagai berikut:

1. Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris memiliki hak lintas transit saat melintasi Selat Hormuz yang tidak dapat dihalangi, hak tersebut dapat dipenuhi jika kapal telah memenuhi semua kewajiban selama melakukan lintas transit di selat internasional yang dimana Kapal Stena Impero telah memenuhi semua kewajibannya saat berada di Selat Hormuz sesuai dengan Pasal 39 UNCLOS 1982 tentang kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu lintas transit. Tindakan Iran dalam penahanan terhadap Kapal Stena Impero tidak memiliki suatu dasar hukum yang kuat dan telah melanggar ketentuan-ketentuan dalam hukum internasional, yaitu penahanan Kapal Stena Impero dilakukan tanpa adanya bukti tabrakan terlepas dari tuduhan yang telah dinyatakan oleh Iran yang dimana tindakan tersebut tidak memenuhi ketentuan dalam Pasal 27 Ayat (1) huruf (a) dan (b) UNCLOS 1982 dan Pasal 10 *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf* 1993, kedua pasal tersebut menyebutkan bahwasanya Iran tidak dapat melaksanakan yurisdiksi dengan melakukan penahanan atau penyidikan apabila tidak ada suatu pelanggaran yang dilakukan dan juga dalam ketentuan pasal 44 UNCLOS 1982 tentang kewajiban negara yang berbatasan dengan selat, yang dimana Iran sebagai negara pantai tidak boleh menghambat lintas transit Kapal Stena Impero di Selat Hormuz. Iran bukanlah negara peserta namun merupakan salah satu negara yang telah menandatangani UNCLOS 1982, dengan demikian Iran memiliki kewajiban yang sesuai dalam ketentuan Pasal 18 Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian 1969, untuk menghormati dan tidak melakukan tindakan yang bertentangan atau melanggar ketentuan dan peraturan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 atau peraturan-peraturan internasional lainnya.

2. Penyelesaian sengketa terhadap kasus penahanan Kapal Stena Impero dilakukan dengan cara damai yaitu secara diplomatik. Negara Inggris sebagai negara bendera Kapal Stena Impero telah melakukan perundingan atau negosiasi melalui perwakilan Kedutaan Besar yang ada di Teheran, ibu kota negara Iran untuk mendiskusikan pembebasan kapal beserta 23 awak kapal yang ditahan di dalam Kapal Stena Impero. Stena Bulk dan *Northern Marine Management* sebagai perusahaan pemilik Kapal Stena Impero beserta negara-negara dari kewarganegaraan awak kapal yaitu India, Latvia, Rusia, dan Filipina mengirimkan konsuler-konsulernya untuk mendiskusikan keselamatan dan pembebasan awak kapal dengan pihak Iran. Setelah dilakukannya negosiasi, pihak Iran membebaskan 7 awak kapal yaitu, 5 orang warga negara India, 1 orang warga negara Latvia, dan 1 orang warga negara Rusia dengan alasan kemanusiaan. Negosiasi antara pihak Stena Bulk terus dilakukan dan diakhiri dengan pihak Iran melakukan pencabutan penahanan Kapal Stena Impero. Setelah dua bulan penahanan kapal di Pelabuhan Bandar Abbas Iran. Pada tanggal 27 September 2019, Kapal Stena Impero telah bebas meninggalkan pelabuhan beserta 16 awak kapal yang tersisa dan melanjutkan pelayarannya ke Dubai untuk pemeriksaan lebih lanjut.

5.2. Saran

Diharapkan adanya suatu pendampingan atau pengawalan dari kapal angkatan laut yang disediakan oleh negara bendera kapal atau koalisi dari berbagai negara yang bertugas untuk mengawal kapal asing yang digunakan untuk tujuan komersial terutama pada kapal asing yang bermuatan besar, yaitu kapal kargo yang mengangkut minyak atau tanker selama melakukan transit di wilayah-wilayah berpotensi terjadi konflik untuk menjaga dan memastikan perjalanan yang aman, sehingga hal-hal yang tidak diinginkan dapat dihindari.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Abdul Muthalib Tahar. 2015. Hukum Internasional dan Perkembangannya. Bandar Lampung: Justice Publisher.

Abdul Muthalib Tahar. 2011. Zona-zona Maritim Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia. Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Agustina. 2018. Hukum Laut Internasional. Yogyakarta: Sulumedia.

Albert, W, Koers. 1991. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut suatu ringkasan. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Didik Mohamad Sodik. 2014. Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia. Bandung: Refika Aditama.

Huala Adolf. 2020, Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional: Edisi Revisi. Jakarta: Sinar Grafika.

J.G, Starke. 2004. Pengantar hukum internasional: Edisi Kesepuluh. Jakarta: Sinar Grafika

Johnny Ibrahim. 2011. Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif. Malang: Bayumedia.

Khaidir Anwar. 2011. Kerja Sama Pengelolaan Selat Malaka. Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Muhammad Abdul Kadir. 2004 Hukum dan Penelitian Hukum. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Soemitro, R. H. 1982. Metodologi Penelitian Hukum. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soerjono Soekanto & Sri Mamudji. 2001. Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat). Jakarta: Rajawali.

Soerjono Soekanto dan H. Abdurahman. 2003. Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rineka Cipta.

Suharsimi Arikunto. 1988. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.

B. Jurnal

Abbas, Bashir Ali. 2020. Assessing the 'Law of the Sea': A Case for US Right of Passage in the Strait of Hormuz. Institute of Peace and Conflict Studies (IPCS). Special Report 205.

Abdualla, M., Hamza, dan Miomir, T., (2017), Peaceful Settlement of Disputes, Global Institute for Research & Education, Vol.6 (1): 11-17.

Anne Bardin. 2002. Coastal State's Jurisdiction Over Foreign Vessels. *Pace International Law Review*. Vol. 14. Article. 2.

Bardin, Anne. 2002. Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels. *Pace International Law Review*. Vol. 14:27.

Christine Chinkin. 1991. The Anatomy of International Dispute Resolution. *Journal on Dispute Resolution*, Vol. 7:1.

Indonesia Ocean Justice Initiative. 2020. Press Release: Flag State Responsibility Dalam Konteks Kejahatan Terorganisir Lintas Negara dan Perdagangan Orang Dalam Industri Perikanan.

International Relations and Defense Committee. 2022. UNCLOS: the law of the sea in the 21st century. 2nd Report of Session 2021-22. HL Paper 159.

Joanna Kulesza. 2022. Peaceful Settlement of Interstate Online Disputes, *MDPI:Laws*, Vol. 11:49.

Lapidoth, Ruth. n.d. Some Reflections on Peaceful Means for the Settlement of Inter-state Dispute. Georgetown University Law Center.

Lewis M. Alexander. n.d. International Strait. *International Law Studies*. Vol. 64. hlm. 91.

Mahmoudi, Said. 2008. Transit Passage. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law (MPEPIL)*.

Noura, S. 2015. Dispute Island between UAE and AbuMusa, Greater Tunb, and Lesser Tunb in the Strait of Hormuz. Gulf Research Center Cambridge.

- Ruth Lapidoth. 2018. *Straits International*. Oxford Public International Law.
- Schreuer, Christoph. 2008. *What is a Legal Dispute*. Koninklijke Brill NV.
- Shtupi, Indrit. 2016. An Overview of the Vienna Convention on the Law of Treaties and its Principles, *Mediterranean Journal of Social Sciences (MCSER)*. Vol. 7. No. 6. ISSN 2039-2117.
- Sigit dan Alexander Texas, M. 2021. China's Geopolitical Strategy in the Strait of Hormuz, *Chinese Journal of International Review*. Vol. 2 No. 2. DOI: 10.1142/S2630521320500092.
- Yoshua Yudha, O., Harold Anis., dan Cornelis, Dj. Massie. 2020. Tinjauan Maritim Berkaitan Dengan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Kapal Laut Dalam Kegiatan Perdagangan Internasional. *Lex Pervatum*. Vol. VIII. No. 2.
- Yusuf Sayin dan Fatih Kilic. 2020. The Strait of Hormuz and Iran International Relation. *Kazakhstan: Eurasian Research Journal*, Vol. 2. No. 1.
- Z, Pietrzykowski., P, Wolejsza., dan J, Magaj. 2015. Navigator's Behavior in Traffic Separation Schemes. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. Vol. 9. No. 1. DOI: 10.12716/1001.09.01.15.

C. Dokumen

- HM Government of Gibraltar. 2019. Chief Minister's Statement on the release of The Grace 1, No: 595/2019.
- International Tribunal for The Law of The Sea. 2016. *International Tribunal for the Law of the Sea Press Office*.
- Parliament of Australia. n.d. *Jurisdiction at Sea: International law and domestic law*.
- United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. Declaration and Reservations (Unless otherwise indicated, the declarations and reservations were made upon ratification, formal confirmation, accession or succession).
- United Nations: Security Council. 2019. Letter dated 20 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the President of the Security Council, S/2019/589.

United Nations: Security Council. 2019. Letter dated 23 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council, S/2019/593.

United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs: Limits in the Seas. 1994. Iran's Maritime Claims.

D. Skripsi

Wardhana, Nandity Darma. 2015. Tesis: The implications of the implementation of part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 to the safety of navigation and marine environmental protection in the straits used for international navigation: The review of policy and cooperation, and the future direction of the cooperative mechanism in the strait of Malacca and Singapore. Swedia: World Maritime University.

E. Peraturan

Act on the Marine Areas of The Islamic Republic of Iran in The Persian Gulf and The Oman 1993.

Charter of the United Nations 1945.

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. (COLREGs). 1972.

International Convention for the Safety Of life Ate Sea (SOLAS) 1974.

Procedures for State Control 2019.

Revised Guidelines for the Onboard Operational use of Shipborne Automatic Identification System (AIS) 2015.

The United Nations on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

Vienna Convention on Diplomatic Relation 1961.

Vienna Convention on The Law of Treaties with Commentaries 1969.

F. Internet

<http://www.theguardian.com/world/2018/jul/05/iran-retaliate-us-oil-threats-eu-visit-hassan-rouhani-trump>, diakses pada tanggal 2 Februari 2022

<https://apnews.com/article/europe-persian-gulf-tensions-jeremy-hunt-tehran-international-news-b9dff688564341dcbdafe737731598c>, diakses pada tanggal 10 Maret 2022.

<https://edition.cnn.com/2015/04/28/politics/iran-seizes-commercial-ship-u-s-official-says-no-americans-on-board>, diakses pada tanggal 2 Februari 2022

<https://en.mfa.gov.ir/portal/NewsView/540097>, diakses pada tanggal 2 Juni 2022.

<https://encyclopedia2.thefreedictionary.com/International+Straits>, diakses pada tanggal 29 Mei 2022.

https://ihl-databases.icrc.org/customary-ihl/eng/docs/v1_rul_rule145#Fn_4C6D6F6A_00012, diakses pada tanggal 1 Juni 2022.

<https://kidadl.com/fun-facts/strait-of-hormuz-facts-read-about-its-history-and-importance>, diakses pada tanggal 13 Maret 2022.

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129048/Iran-to-release-seven-Stena-Impero-crew>, diakses pada tanggal 1 Juni 2022.

<https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/2021/ais-automatic-identification-system-overview#:~:text=It%20was%20developed%20to%20provide,since%20the%20introduction%20of%20radar>, diakses pada tanggal 8 Maret 2022.

<https://timesofoman.com/article/1642903/Oman/Strait-of-Hormuz-Respect-maritime-law-says-Omans-foreign-affairs-ministry>, diakses pada tanggal 28 Mei 2022.

<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2018>, diakses pada tanggal 22 Oktober 2021.

https://www.academia.edu/37575203/PENYELESAIAN_SENGKETA_SECARA_DAMAI_DAN_KEKERASAN, diakses pada tanggal 1 November 2021.

<https://www.aljazeera.com/news/2019/5/14/saudi-arabia-says-oil-stations-attacked-by-armed-drones>, diakses pada tanggal 9 Maret 2022.

<https://www.aljazeera.com/news/2019/7/5/tanker-carrying-iranian-oil-stopped-off-spains-coast>, diakses pada tanggal 11 Maret 2022

<https://www.aljazeera.com/news/2019/8/15/gibraltar-supreme-court-says-iranian-tanker-is-free-to-sail>, diakses pada tanggal 20 Mei 2022.

<https://www.bbc.com/news/uk-49053383>, diakses pada tanggal 20 Oktober 2021.

<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-48627014>, diakses pada tanggal 8 Maret 2022.

<https://www.britannica.com/place/Gibraltar>, diakses pada tanggal 11 Maret 2022.

<https://www.cnbc.com/2019/04/23/iran-oil-sanctions-strait-of-hormuz-in-focus-as-oil-prices-rise.html>, diakses pada tanggal 3 Februari 2022

<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=42338#:~:text=the%20Arabian%20Sea,-.The%20Strait%20of%20Hormuz%20is%20the%20world's%20most%20important%20oil,of%20global%20petroleum%20liquids%20consumption>, diakses pada tanggal 7 Maret 2022.

<https://www.france24.com/en/20190819-iran-gibraltar-uk-british-royal-marines-tanker-grace-1-oil-sanctions-syria-departure>, diakses pada tanggal 13 Maret 2022

<https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/chief-ministers-statement-to-parliament-regarding-grace-1-5292019-5119>, diakses pada tanggal 11 Maret 2022.

<https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/sale-of-cargo-of-the-grace-1-6552019-5252>, diakses pada tanggal 3 Juni 2022

<https://www.gov.uk/government/news/release-of-the-stena-impero-27-september-2019>, diakses pada tanggal 3 Juni 2022.

<https://www.gov.uk/government/speeches/situation-in-the-gulf-foreign-secretary-statement>, diakses pada tanggal 10 Maret 2022

<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>, diakses pada tanggal 14 Maret 2022.

<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience#:~:text=What%20are%20flags%20of%20convenience,very%20low%20wages>, diakses pada tanggal 8 Mei 2022.

<https://www.itv.com/news/2019-07-19/hunt-extremely-concerned-by-seizure-of-oil-tankers-in-persian-gulf>, diakses pada tanggal 28 Maret 2022.

<https://www.kpbs.org/news/2019/08/15/us-wants-to-seize-iranian-taker-gibraltar-says>, diakses pada tanggal 12 Maret 2022.

<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/9-common-mistakes-that-can-occur-while-using-traffic-separation-scheme-on-ships/>, diakses pada tanggal 12 Maret 2022.

<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/how-to-handle-a-ship-in-congested-high-traffic-waters/#:~:text=Congested%20waters%20are%20high-density,out%20in%20the%20right%20manner>, diakses pada tanggal 8 Maret 2022.

<https://www.marinetraffic.com/en/p/company>, diakses pada tanggal 29 Mei 2022.

<https://www.nmg-stena.com/news/company-statement-stena-impero/>, diakses pada tanggal 21 Mei 2022.

<https://www.nmg-stena.com/news/company-statement-stena-impero/>, diakses pada tanggal 21 Mei 2022.

<https://www.stenabulk.com/statement/stena-impero>, diakses pada tanggal 29 Mei 2022.

<https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-geography/#:~:text=The%20Strait%20contains%20eight%20major,these%20islands%20since%20the%201970s>, diakses pada tanggal 13 Maret 2022.

<https://www.tehrantimes.com/news/440473/Any-aggression-will-be-faced-with-destruction-seizure-Iran-s>, diakses pada tanggal 9 Maret 2022.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm, diakses pada tanggal 14 Maret 2022.