

Legalitas Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing Di Selat Hormuz

Fariz Mauldiansyah

farizmhmf@gmail.com

Universitas Airlangga

How to cite:

Fariz Mauldiansyah, 'Legalitas Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing Di Selat Hormuz' (2021) Vol. 4 No. 4 Jurist-Diction.

Histori artikel:

Submit 15 Mei 2021;
Diterima 15 Juni 2021;
Diterbitkan 1 Juli 2021.

DOI:

10.20473/jd.v4i4.28453

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

The Persian Gulf, which stores about one fifth of the world's oil, would be the destination of every petroleum producing country. But to reach the Persian Gulf by sea, every ship must pass through the Strait of Hormuz first. The Strait of Hormuz, which was located between two countries, Iran and Oman, has become a dispute terrain for several times in the last 10 years, one of which is the dispute of ship detention between Iran and Britain. The detention of ships carried out by Iran is a big question for the international community, is the detention legal or not? This article uses a type of normative juridical writing and uses statute approach and conceptual approach. The results showed that the detention was considered legitimate because the United Kingdom had committed maritime traffic violations and abused the rights of transit passage and right of innocent passage that was granted by international law. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) basically regulates and authorizes coastal states to exercise their jurisdiction in the territorial seas of their respective countries.

Keywords: Ship Detention; Strait of Hormuz; Territorial Sea.

Abstrak

Teluk Persia yang menyimpan sekitar seperlima minyak bumi dunia, tentu menjadi destinasi setiap negara produsen minyak bumi. Namun untuk mencapai Teluk Persia melalui laut, setiap kapal harus melewati Selat Hormuz terlebih dahulu. Selat Hormuz yang terhimpit oleh dua negara, yaitu Iran dan Oman, telah beberapa kali menjadi medan sengketa dalam 10 tahun terakhir, salah satunya adalah sengketa penahanan kapal antara Iran dan Inggris. Penahanan kapal yang dilakukan oleh Iran tersebut menjadi pertanyaan besar bagi masyarakat internasional, apakah penahanan tersebut legal atau tidak? Artikel ini menggunakan tipe penulisan yuridis normatif dan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penahanan tersebut dianggap sah karena Inggris telah melakukan pelanggaran lalu lintas maritim dan menyalahgunakan hak lintas transit maupun hak lintas damai yang diberikan oleh hukum internasional. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) pada dasarnya mengatur dan memberikan wewenang kepada negara pantai untuk menjalankan yurisdiksi nya di laut teritorial negara masing-masing.

Kata Kunci: Penahanan Kapal; Selat Hormuz; Laut Teritorial.

Copyright © 2021 Fariz Mauldiansyah

Pendahuluan

Pasca Perang Dunia II, hukum laut internasional dapat dikatakan telah mengalami suatu revolusi akibat perkembangan zaman.¹ Pengaturan hukum laut dianggap penting bagi masyarakat internasional karena: *Pertama*, pengaturan hukum laut dapat meningkatkan keamanan masyarakat internasional yang melakukan pelayaran di lautan; *Kedua*, pengaturan hukum laut penting guna menjaga kestabilan ekonomi dunia yang bersumber dari sumber daya alam di lautan.²

Hingga hari ini, wilayah laut masih menjadi jalur transportasi yang paling efektif untuk melakukan perdagangan internasional. Dengan menggunakan kapal yang kapasitasnya bisa mengangkut muatan dalam jumlah yang besar, perdagangan melalui laut masih mengalahkan jalur transportasi melalui darat dan udara. The *United Nations Conference on Trade and Development* (selanjutnya disebut UNCTAD) memperkirakan bahwa sekitar 80 persen dari perdagangan internasional diangkut melalui laut.³ Tentu dengan semakin bertambahnya pemanfaatan laut akan semakin bertambah resikonya untuk terjadinya sebuah sengketa. Objek sengketa yang terjadi di laut sangat bervariasi, diantaranya ada penyalahgunaan hak lintas laut seperti *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (selanjutnya disebut *IUU Fishing*), uji coba senjata militer, penenggelaman kapal, penambrakan kapal, dan tumpang tindih atas kepemilikan kapal, serta termasuk perebutan batas laut teritorial. Berbagai hal ini yang mendorong negara-negara untuk bertemu dan bersama-sama membahas dan merancang sebuah produk hukum internasional yang dapat dijadikan acuan atau rujukan aturan hukum di wilayah perairan internasional.⁴

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (selanjutnya disebut UNCLOS 1982) atau Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut disahkan pada tanggal 10 Desember 1982. UNCLOS 1982 merupakan langkah

¹ Dina Sunyowati, Enny Narwati, *Hukum Laut* (Airlangga University Press 2013).[1].

² Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasional: Konvensi Hukum Laut 1982* (Penerbit Djambatan 1989).[103].

³ China Power Team, 'How much trade transits the South China Sea?' (China Power, 2017) <<https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>>, accessed 14 September 2019.

⁴ Valerie Epps, *International Law Second Edition* (Carolina Academic Press 2011).[177].

selanjutnya dalam pengkodifikasian Hukum Laut Internasional, yang sebelumnya pengkodifikasian Hukum Laut Internasional dituangkan melalui UNCLOS 1958 dan UNCLOS 1960.⁵ Pembentukan UNCLOS 1982 pada awalnya didorong oleh banyaknya permasalahan yang timbul di laut namun tidak dapat diselesaikan karena tidak adanya hukum yang mengatur permasalahan tersebut, seperti belum jelasnya mengenai hak lintas damai di laut teritorial, kebebasan di laut bebas, kriteria landas kontinen, dan asas negara kepulauan.⁶ Hingga hari ini, UNCLOS 1982 yang telah disusun selama kurang lebih 9 tahun telah ditandatangani oleh 157 negara dan diratifikasi oleh 60 negara.⁷ Meskipun hingga hari ini terdapat 60 negara yang meratifikasi UNCLOS 1982 dalam hukum nasionalnya, masih terjadi berbagai persengketaan antar negara yang terjadi di laut. seperti contohnya kasus penahanan kapal yang terjadi di Selat Hormuz pada Juli 2019.

Pada tanggal 19 Juli 2019, Garda Revolusi Iran menahan kapal tanker minyak bumi milik Inggris yang bernama Stena Impero pada saat melalui selat Hormuz. Stena Impero merupakan sebuah kapal tipe Tanker B dengan nomor register *Martime Mobile Service Identity* (selanjutnya disebut MMSI): 232010294 dan nomor register *International Maritime Organization* (selanjutnya disebut IMO): 9797400, dan berukuran 183 x 32 meter. Pada saat itu kapal Stena Impero di kawal oleh kapal perang HMS Montrose untuk menuju Teluk Persia yang melewati Selat Hormuz.⁸

Menurut Iran penahanan kapal Stena Impero dilakukan karena kapal tersebut berlayar pada jalur yang salah dan menabrak kapal nelayan. Namun Inggris menganggap penahanan kapal tersebut merupakan sebuah tindak pembalasan yang

⁵ Chairul Anwar, *Op. Cit.*[3].

⁶ United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 'The United Nations Convention on the Law of the Sea (A Historical Perspective)', (1998) <https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>, accessed 7 Agustus 2019.

⁷ United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 'Chronological lists of ratifications, of accessions, and successions to the Convention and the related Agreements' (1998) <https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>, accessed 13 September 2019.

⁸ Lintang Satria, 'Inggris Minta Iran Bebaskan Tanker Sitaan' (Republika, 2019) <www.republika.co.id>, accessed 7 Agustus 2019.

dilakukan oleh Iran. Inggris menganggap penahanan tersebut merupakan sebuah tindak pembalasan karena dua minggu sebelumnya, Inggris melalui Gibraltar telah menahan kapal tanker minyak bumi Grace 1 milik Iran. Pada tanggal 4 Juli 2019, Gibraltar dengan bantuan Angkatan Laut Inggris menahan kapal Grace 1 yang hendak melewati selat Gibraltar. Penahanan tersebut didasari dengan dugaan penyelundupan minyak bumi untuk Suriah dan oleh karena itu kapal tanker Iran dianggap telah menyalahi sanksi Uni Eropa terhadap Suriah di Gibraltar.⁹ Akibat ditahannya kapal Stena Impero milik Inggris oleh Iran, Inggris memperpanjang masa penahanan kapal Grace 1 hingga 15 Agustus 2019.¹⁰

Selat Hormuz merupakan selat yang terletak diantara Teluk Persia dan Teluk Oman yang menghubungkan kedua Teluk tersebut dan dihipit oleh tiga negara yakni Iran, Oman, dan Uni Emirat Arab (UAE). Selat Hormuz relatif sempit apabila dibandingkan dengan Selat Malaka. Selat Hormuz memiliki ukuran sepanjang 91 mil dan pada titik tersempitnya selat ini selebar 21 mil. Selat Hormuz menjadi salah satu rute penting bagi negara produsen minyak dan gas bumi yang hendak memasuki maupun keluar dari Teluk Persia. Meski dengan ukuran selat yang sempit, selat Hormuz memiliki kedalaman yang cukup untuk dilewati kapal tanker minyak karena setiap harinya terdapat berbagai kapal tanker minyak yang apabila dijumlahkan, membawa sekitar 19 juta barel minyak bumi melalui selat Hormuz.¹¹ Selat Hormuz dikatakan sebagai rute pelayaran internasional karena selat Hormuz merupakan rute yang baik untuk mengirimkan minyak bumi dalam jumlah yang besar serta merupakan satu-satunya rute yang melalui laut. Namun selat yang begitu populer dilewati oleh banyak kapal dari negara eksportir minyak bumi, memiliki potensi yang besar adanya pergesekan antar negara pengeksportir minyak bumi tersebut. Dengan selat Hormuz sebagai rute utama yang dilewati berbagai kapal

⁹ Patrick Wintour, 'Gulf crisis: story began with UK's seizure of Iranian-flagged ship in Gibraltar' (The Guardian, 2019) <www.theguardian.com>, accessed 2 Agustus 2019.

¹⁰ Kamran Dikarma, 'Gibraltar Perpanjang Masa Penahanan Kapal Tanker Iran' (Republika, 2019) <<https://internasional.republika.co.id>>, accessed 14 Oktober 2019.

¹¹ BBC Team, 'Iran tanker seizure: What is the Strait of Hormuz?' (BBC, 2019) <<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49070882>>, accessed 2 Agustus 2019.

tanker minyak yang membawa sekitar seperlima minyak dunia, konflik sekecil apapun yang terjadi di kawasan tersebut berdampak langsung kepada perekonomian dunia yang apabila proses pengiriman minyak terhambat, hal tersebut dapat memicu peningkatan harga minyak dunia.¹²

Konflik-konflik yang muncul di selat Hormuz berawal dari penarikan diri Amerika Serikat (diselanjutnya disebut AS) dari *Joint Comprehensive Plan of Action* atau biasa disebut sebagai Kesepakatan Nuklir Iran 2015.¹³ Kesepakatan Nuklir Iran adalah kesepakatan tentang program nuklir Iran yang disepakati di Wina pada 14 Juli 2015. Negara yang terlibat dalam kesepakatan tersebut terdiri dari berbagai pihak, yakni: Iran dan lima anggota tetap Dewan Keamanan PBB: China, Prancis, Rusia, Inggris, Amerika Serikat, dan ditambah Jerman. Kesepakatan tersebut kemudian dijalankan secara bersama-sama dengan Uni Eropa.¹⁴ AS menarik diri dari Kesepakatan Nuklir Iran dengan dasar bahwa meski sudah ada perjanjian multilateral mengenai program nuklir Iran, Iran tetap saja melanjutkan dan membangun senjata nuklir yang membuat AS memutuskan untuk menarik diri dari kesepakatan tersebut dan kembali memberlakukan sanksi-sanksi kepada Iran.¹⁵ Rangkaian sanksi yang diberikan oleh AS kepada Iran merupakan sanksi ekonomi yang bertujuan untuk menghentikan ambisi nuklir Iran yang dianggap telah melakukan banyak tindak kejahatan seperti uji coba rudal balistik yang dilarang melalui *Anti-Ballistic Missile Treaty* (selanjutnya disebut ABMT) hingga dukungan Iran terhadap organisasi teroris di Timur Tengah.¹⁶ Sanksi yang diberikan oleh AS ini telah membuat ekonomi Iran melemah, karena strategi AS dalam membatasi ekonomi Iran yaitu dengan

¹² *ibid.*

¹³ US Department of Treasury, 'Joint Plan of Action (JPOA) Archive and Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) Archive', (US Department of Treasury, 2018) <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/jpoa_archive.aspx>, accessed 31 Oktober 2019.

¹⁴ Kelsey Davenport, 'The Joint Comprehensive Action Plan (JCPOA) at a glance' (2019) <<https://www.armscontrol.org/factsheets/JCPOA-at-a-glance>>, accessed 14 September 2019.

¹⁵ Veronika Yasinta, 'Trump: AS Keluar dari Perjanjian Nuklir Iran', (Kompas, 2018) <<https://internasional.kompas.com/read/2018/05/09/07260231/trump-as-keluar-dari-perjanjian-nuklir-iran>>, accessed 14 Oktober 2019.

¹⁶ Afra Augesti, 'Sanksi Baru AS Terhadap Iran Akan Dimulai Pada Hari Ini' (Liputan6, 2019) <www.liputan6.com>, accessed 2 Agustus 2019.

menghambat ekspor minyak Iran. Ekspor minyak selama ini merupakan sumber pendapatan utama bagi Iran. Lalu dengan penarikan diri AS dari Kesepakatan Nuklir Iran, mengakibatkan komitmen negara Uni Eropa terhadap Kesepakatan tersebut berkurang.

Penahanan Kapal Grace 1 milik Iran yang dilakukan oleh Angkatan Laut Inggris menggunakan dasar bahwa Iran telah melanggar sanksi Uni Eropa terhadap Suriah terkait embargo minyak. Sanksi Uni Eropa terhadap Suriah adalah sebuah pembatasan kerjasama antara Uni Eropa dengan Suriah yang merupakan intervensi Uni Eropa terhadap krisis yang terjadi di Suriah. Sanksi tersebut bersifat restriktif terhadap rezim Suriah dan pendukungnya atas penindasan yang dilakukan kepada penduduk sipil di Suriah akibat dari munculnya Arab Spring pada tahun 2011. Sanksi tersebut mencakup larangan terhadap orang dan entitas untuk melakukan perjalanan dan pembekuan aset yang turut andil dalam penindasan penduduk sipil di rezim Suriah saat ini. Selain itu, sanksi Uni Eropa terhadap Suriah juga termasuk pembatasan investasi, pembekuan aset bank sentral Suriah yang berlokasi di Uni Eropa dan pembatasan ekspor peralatan teknologi serta embargo minyak. Akibat dari sanksi Uni Eropa terhadap Suriah terkait embargo minyak, negara-negara anggota Uni Eropa dilarang untuk melakukan ekspor minyak kepada Suriah.¹⁷

Iran menegaskan bahwa kapal tanker Grace 1 tidak sedang dalam perjalanan menuju Suriah untuk di mengekspor minyaknya. Namun apabila kapal tersebut memang bertujuan ke Suriah dan hendak mengekspor minyak tersebut kepada Suriah, menurut Iran Sanksi Uni Eropa untuk Suriah seharusnya tidak berlaku untuk Iran. Iran secara terang-terangan menyatakan bahwa Inggris telah melanggar Kesepakatan Nuklir Iran. Menurut Iran, penahanan Inggris atas kapal Grace 1 di selat Gibraltar merupakan sebuah pelanggaran terhadap Kesepakatan Nuklir Iran yang seharusnya negara-negara yang terlibat dalam kesepakatan tersebut tidak mengintervensi ekspor minyak yang dilakukan oleh Iran, karena yang menjadi

¹⁷ Andreas Gerry Tuwo, 'Uni Eropa Perpanjang Sanksi Rezim Suriah' (MSN, 2019) <www.msn.com>, accessed 2 Agustus 2019

sumber pendapatan utama bagi Iran adalah ekspor minyak sehingga intervensi tersebut mengancam kestabilan ekonomi Iran.¹⁸

Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini merupakan tipe penulisan yuridis normatif yaitu penulisan yang berdasar pada penemuan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin hukum yang sesuai untuk mendapatkan solusi dan menyelesaikan persoalan terhadap kasus penahanan kapal asing.

Metode pendekatan yang digunakan guna mendapatkan solusi dan pemecahan masalah dalam penulisan skripsi ini yaitu dengan menggunakan Statute Approach dan *Conceptual Approach*. Pendekatan undang-undang (*Statute Approach*) dilakukan dengan melakukan riset terkait semua perjanjian internasional dan penyelesaian sengketa internasional yang menyangkut kasus penahanan kapal asing di laut teritorial negara pantai.

Kemudian metode pendekatan secara *Conceptual Approach* dilakukan dengan cara mengkaji satu persatu pendapat para sarjana sebagai dasar yang kongkrit untuk mendukung pembahasan penulisan skripsi ini. Dengan demikian dalam mengkaji permasalahan hukum yang dihadapi dalam kasus ini, akan ditemukan konsep-konsep hukum dan asas-asas hukum yang relevan sehingga menemukan akar permasalahan ini secara mendalam.

Selat Internasional

Pada masa sebelum dibentuknya UNCLOS 1982, hampir seluruh negara pantai melakukan klaim atas laut teritorialnya hanya selebar 3 nm. Namun setelah dibentuknya UNCLOS 1982, disepakati bahwa suatu negara pantai dapat memperluas laut teritorialnya hingga 12 nm.¹⁹ Hal ini menjadi pertanyaan

¹⁸ Republika Team, 'Iran: Penyitaan yang dilakukan Inggris Langgar JCPOA' (Republika, 2019) <<https://www.republika.co.id>>, accessed 2 Agustus 2019.

¹⁹ Phillip C. Jessup, 'The International Law Commission's 1954 Report on the Regime of the Territorial Sea' (1955), 49 *The American Journal of International Law*. [222].

besar bagi negara yang berdekatan dengan selat dan negara maritim besar yang biasa berlayar melalui selat. Karena ketika negara tepi selat memperluas laut teritorialnya hingga 12 nm, selat tersebut menjadi tunduk pada kedaulatan negara tepi selat. Ketika sebelum UNCLOS 1982 disepakati, kapal negara manapun dapat berlayar melalui selat karena dianggap sebagai laut bebas dan berlaku prinsip *freedom of the sea*.

Meskipun rezim laut teritorial memungkinkan suatu negara menjalankan hak lintas damai untuk semua kapal, batasan yang diberlakukan pada hak lintas damai jauh berbeda apabila dibandingkan dengan sebelum adanya perluasan laut teritorial, dimana setiap kapal dapat berlayar dengan bebas tanpa harus memberitahu atau meminta izin kepada negara tepi selat, karena dahulu selat-selat tersebut merupakan bagian dari laut bebas. Hal ini pula yang kemudian menjadi sejarah terbentuknya hak lintas transit.²⁰

Hukum kebiasaan (*customary law*) mengenai selat internasional bermula ketika pada tahun 1949, Mahkamah Internasional membuat keputusan mengenai Corfu Channel Case.²¹ Pada tanggal 15 Mei 1946, dua kapal perang milik Inggris ditembak oleh kapal Albania di perairan dekat Saranda. Pemerintah Inggris melakukan protes terhadap pemerintah Albania bahwa sebuah kapal dapat melakukan hak lintas damai pada selat manapun dan bahwa hal tersebut diakui oleh Hukum Internasional.²²

Pada saat itu menurut Mahkamah Internasional, secara umum diakui dan sesuai dengan hukum kebiasaan internasional bahwa dalam masa damai, semua negara berhak dan diperbolehkan untuk mengirim kapal perang mereka melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara dua bagian dari laut bebas tanpa harus meminta izin kepada negara pantai terlebih dahulu, asalkan pelayaran tersebut merupakan hak lintas damai, kecuali apabila pelayaran tersebut ditentukan

²⁰ Valerie Epps, *Op. Cit.*[192].

²¹ James Delgado, 'Cold War in Corfu' (Historynet 2014) <<https://www.historynet.com/cold-war-corfu.htm>>, accessed 10 November 2019.

²² Leslie Gardiner, *The Eagle Spreads his Claws* (William Blackwood & Sons 1966).[63].

dalam sebuah konvensi internasional, tidak ada hak bagi negara pantai untuk melarang sebuah kapal asing untuk berlayar melalui selat di saat masa damai.²³

Dalam kasus tersebut pemerintah Albania tidak mempersoalkan bahwa selat Corfu merupakan sebuah selat secara geografis, akan tetapi pemerintah Albania mempersoalkan posisi selat tersebut yang dijadikan sebagai rute pelayaran internasional untuk berlayar dan bahwa selat tersebut bahkan bukan merupakan rute yang penting untuk meghubungkan dua laut bebas.²⁴ Hal tersebut dilatarbelakangi oleh penggunaan selat tersebut yang digunakan hampir secara eksklusif untuk lalu lintas lokal antara pelabuhan Corfu dan Saranda. Akan tetapi menurut Mahkamah Internasional, tidak dapat menutupi fakta bahwa selat tersebut memang penghubung antara dua laut bebas dan sudah sewajarnya menjadi rute pelayaran internasional. Setelah melalui berbagai pertimbangan, Mahkamah Internasional memutuskan bahwa selat Corfu tetap merupakan bagian dari laut teritorial Albania, namun pada selat tersebut berlaku hak lintas transit.²⁵

Hak lintas transit yang diatur dalam Pasal 37 UNCLOS 1982, hanya berlaku bagi selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional antara suatu laut bebas atau ZEE dan laut bebas dan ZEE lainnya. Selain kriteria selat yang diatur pada pasal tersebut, diatur pada Pasal yang berbeda dalam UNCLOS 1982. Contohnya seperti rute pelayaran yang diatur pada Pasal 36 UNCLOS 1982, pada rute pelayaran tersebut tidak berlaku adanya hak lintas transit,²⁶ sedangkan untuk rute pelayaran yang selatnya melalui negara kepulauan seperti di Indonesia, maka yang berlaku adalah hak lintas alur laut kepulauan.²⁷

Pasal 38 ayat (2) UNCLOS 1982 mengatur hak lintas transit bagi semua kapal untuk selat internasional yang menghubungkan satu laut lepas atau ZEE dengan satu bagian dari laut lepas atau ZEE lainnya. Hak lintas transit ini berarti bahwa setiap negara mendapatkan kebebasan berlayar pada selat yang diatur dalam Pasal

²³ Valerie Epps, *Op. Cit.*[192].

²⁴ Leslie Gardiner, *Op. Cit.*[66].

²⁵ *ibid.*

²⁶ Valerie Epps, *Op. Cit.*[193].

²⁷ *ibid.*

37 UNCLOS 1982, namun hanya untuk tujuan transit selat yang terus menerus dan cepat. Saat melakukan hak lintas transit, kapal asing harus menghentikan kegiatan atau aktivitas pelayaran apa pun selain melakukan transit yang berkelanjutan dan cepat kecuali jika karena *force majeure* yang mengharuskan kapal berhenti.²⁸

Legalitas Iran Menahanan Kapal Stena Impero di Selat Hormuz

Tindakan yang dilakukan oleh Iran merupakan tindakan penahanan kapal. Namun Penahanan seringkali disebut juga sebagai penangkapan. Pada dasarnya, kedua hal tersebut memiliki arti yang berbeda. Apabila ditinjau dalam Bahasa Inggris, Penahanan berarti *detention*, dan penangkapan berarti *arrest*. Penahanan merupakan sebuah tindakan yang diambil oleh suatu negara pantai ketika terdapat adanya pelanggaran terhadap hukum publik internasional, baik yang dilakukan oleh kapal asing maupun kapal domestik. Pelanggaran terhadap hukum publik internasional contohnya seperti pelanggaran terhadap UNCLOS 1982, regulasi yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (selanjutnya disebut IMO) dan lain sebagainya. Penahanan dapat juga dilakukan apabila terdapat adanya dugaan terhadap suatu pelanggaran di laut teritorial negara pantai, karena pada dasarnya penahanan hanya bersifat sementara sampai dugaan tersebut dapat dibuktikan oleh petugas keamanan laut negara pantai. Namun penangkapan memiliki tindakan dan konsekuensi hukum yang berbeda. Penangkapan lebih bersifat keperdataan. Apabila penahanan memiliki jangka waktu yang sementara, dalam tindakan penangkapan, kapal dilarang untuk meninggalkan pelabuhan karena berada dalam yurisdiksi pengadilan setempat.

Pada dasarnya, setelah dibentuknya UNCLOS 1982 dan diatur dalam Pasal 37 UNCLOS 1982, setiap kapal asing dari negara manapun diperbolehkan untuk melakukan hak lintas transit melalui selat-selat yang memenuhi kriteria sesuai pada Pasal tersebut, yaitu melakukan pelayaran internasional pada selat yang menghubungkan antara satu laut bebas atau ZEE dengan laut bebas atau ZEE lainnya.²⁹

²⁸ *ibid.*[194].

²⁹ Valerie Epps, *Op. Cit.*[193].

Dalam kasus antara Iran dan Inggris, sebenarnya Inggris diperbolehkan melakukan hak lintas transit di selat Hormuz tanpa harus meminta izin kepada Iran. Namun hal tersebut sepanjang Inggris mematuhi peraturan yang ada pada wilayah laut tersebut. Karena pada saat Inggris berlayar melewati selat Hormuz, Inggris secara mutlak memasuki perairan dalam yurisdiksi Iran dan wilayah yang tundak pada kedaulatan negara Iran.³⁰ Setiap negara yang berdaulat berhak, berwenang dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dianggap perlu untuk melindungi keutuhan, keselamatan dan keamanan negaranya.³¹ Dengan demikian, Iran sebagai negara berdaulat memiliki wewenang untuk mengambil tindakan apapun yang dilakukan Inggris dalam melakukan pelanggaran terhadap lalu lintas maritim di Iran, dan Iran dapat menerapkan Hukum Nasional nya dalam pengambilan tindakan. Pada umumnya, tindakan-tindakan yang dapat diambil oleh suatu negara berdaulat tidak hanya penahanan kapal. Tindakan-tindakan yang dapat diambil oleh Iran pada umumnya dapat berupa peringatan, penahanan, penangkapan dan juga dapat berupa pengeboman kapal. Namun dalam sengketa ini, Iran memilih tindakan penahanan kapal untuk melindungi keutuhan, keselamatan dan keamanan negaranya.

Iran merupakan salah satu negara pantai yang berdekatan dengan selat Hormuz dan teluk Persia. Sebagai negara pantai, Iran memiliki hak-hak yang diatur dalam UNCLOS 1982 untuk mengatur lalu lintas di laut teritorialnya. Berdasarkan Pasal 22 ayat (1) UNCLOS 1982, disebutkan bahwa:³²

“The coastal State may, where necessary having regard to the safety of navigation, require foreign ships exercising the right of innocent passage through its territorial sea to use such sea lanes and traffic separation schemes as it may designate or prescribe for the regulation of the passage of ships”.

Pasal ini menjelaskan bahwa negara pantai memiliki hak untuk mengatur alur laut dan *Traffic Separation Scheme* (selanjutnya disebut TSS) di laut teritorial, sebagaimana dapat ditetapkan dan yang harus dipatuhi oleh kapal asing negara

³⁰ Valerie Epps, *Op. Cit.*[178].

³¹ Mochtar Kusumaadmaja, *Pengantar Hukum Internasional* (Alumni 2003).[147].

³² Pasal 2(1) UNCLOS 1982.

manapun yang sedang melakukan hak lintas transit. Hal tersebut dapat dilakukan oleh negara pantai apabila dilakukan untuk keselamatan navigasi.³³

Menjadi negara yang berbatasan dengan selat Hormuz, kepentingan keamanan nasional masing-masing negara mendesak Iran dan Oman untuk mengambil posisi yang sama sekali berbeda dengan konsep lintas transit. Kekhawatiran kedua negara tersebut terfokus pada bagaimana menjaga keselamatan dan keamanan di selat Hormuz. Meskipun perairan selat di daerah tertentu merupakan bagian dari laut teritorial mereka masing-masing, konsep lintas transit tidak memberikan Iran dan Oman kontrol nyata atas kapal yang melewati selat.³⁴ Bahkan, mereka menganggap diri mereka memikul tanggung jawab besar tanpa menerima wewenang yang memadai untuk mengatasi dan mencegah kemungkinan masalah yang mungkin timbul. Iran dan Oman menentang ketentuan tentang hak lintas transit dan dengan demikian bertentangan dengan negara-negara Arab lainnya di Teluk Persia. Di bagian tersempit selat, di mana laut teritorial Iran dan Oman menutupi seluruh perairan di Selat Hormuz dengan laut teritorialnya, TSS yang diadopsi oleh IMO hampir seluruhnya terletak di laut teritorial Oman.³⁵

Penahanan kapal berbendera Inggris oleh Iran diperkuat melalui Pasal 21 ayat (1) UNCLOS 1982 dan hukum internasional lainnya yang menyangkut hak lintas damai di laut teritorial. Pada huruf (a) disebutkan bahwa keselamatan navigasi dan pengaturam lalu lintas maritim adalah salah satu dari kriteria pembentukan atau penerapan hukum internasional lainnya. Secara spesifik dijelaskan pada pasal 21 ayat (2) UNCLOS 1982 bahwa peraturan perundang-undangan atau hukum internasional yang digunakan oleh negara pantai tidak berlaku bagi disain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal asing, kecuali peraturan tersebut merupakan hukum internasional yang diakui secara umum.

³³ *ibid.*

³⁴ Koh. K, *Straits in International Navigation* (Oceana Publications 1982).[47].

³⁵ Reisman M., 'The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making' (1980), 74 *American Journal of International Law*. [48].

Dengan adanya pasal 21 ayat (2) UNCLOS 1982 tersebut, maka Iran dapat menerapkan aturan yang ada pada *International Convention for the Safety of Life at Sea - Chapter V on Safety of Navigation* (selanjutnya disebut SOLAS 1974) sebagai aturan lalu lintas yang diakui secara umum. Konvensi ini dapat dikatakan sebagai hukum internasional yang diakui secara umum karena konvensi ini merupakan konvensi yang disepakati bersama oleh negara-negara dan yang dikeluarkan oleh IMO. Hal yang dapat memperkuat keberlakuan SOLAS 1974 sebagai hukum internasional yang diakui secara umum adalah posisi Iran dan Inggris sebagai salah dua negara yang menandatangani SOLAS 1974, sehingga sudah wajar apabila SOLAS 1974 dapat dijadikan dasar penahanan kapal *Stena Impero*.

Pasal 10 ayat (1) SOLAS 1974 Chapter V mengatur mengenai hak negara pantai untuk mengatur alur laut dan TSS di laut teritorial nya. Pasal 10 ayat (1) SOLAS 1974 Chapter V mengatur sebagai berikut:³⁶

“Ships’ routing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment. Ships’ routing systems are recommended for use by, and may be made mandatory for, all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization”.

Lalu pada Pasal 10 ayat (6) SOLAS 1974 Chapter V mengatur bahwa negara pantai dapat memantau dan melakukan kontrol pada wilayah lautnya guna menjalankan ketertiban umum dan keamanan di wilayahnya. Peraturan tersebut diperkuat dengan Pasal 10 ayat (10) SOLAS 1974 Chapter V bahwa tidak ada peraturan yang mengatur apakah ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Pasal 10 SOLAS 1974 Chapter V tidak dapat dan/atau dapat diterapkan pada selat, sehingga apabila ditanya mengenai legalitas penahanan kapal *Stena Impero* yang dilakukan oleh Iran, maka penahanan tersebut dianggap sah karena Inggris dianggap telah melakukan pelanggaran lalu lintas maritim dan menyalahgunakan hak lintas transit maupun hak lintas damai yang diberikan oleh hukum internasional.

³⁶ Pasal 10(1) SOLAS 1974.

Penyelesaian Sengketa

Menghadapi konflik antara Inggris dan Iran di Selat Hormuz, tentu akan sulit membedakan apakah sengketa tersebut merupakan sengketa hukum atau sengketa politik. Sengketa dengan dasar penahanan kapal Stena Impero yang diberikan oleh Iran memang dapat dikatakan sebagai sengketa hukum, karena menurut Iran, Inggris melanggar lalu lintas maritim serta menabrak kapal nelayan milik Iran. Namun apabila ditinjau kembali, sengketa penahanan kapal Stena Impero yang dilakukan oleh Iran dapat dikatakan sebagai sengketa politik. Hal tersebut dikarenakan penahanan kapal Grace 1 milik Iran yang dilakukan oleh Gibraltar, dapat menjadi alasan penahanan kapal Stena Impero. Dengan maksud untuk mengancam pemerintah Gibraltar dan Inggris agar kapal Grace 1 milik Iran dapat segera dibebaskan.³⁷

PBB menuntut seluruh negara untuk menyelesaikan sengketanya secara damai sesuai dengan Pasal 2 ayat (3) Piagam PBB. Tentu langkah pertama yang harus diambil oleh Inggris dan Iran adalah menyelesaikan sengketanya dengan cara yang disebutkan pada Pasal 33 Piagam PBB, yaitu: Negosiasi; Mediasi; Konsiliasi; Arbitrase; dan Penyelesaian sengketa secara hukum. Hal tersebut diperlukan untuk menghindari adanya penyelesaian sengketa dengan cara yang tidak damai seperti retorsi, tindakan pembalasan, blokade secara damai, intervensi, dan perang.

Penyelesaian sengketa secara damai sebenarnya dapat terbagi menjadi dua kategori, yakni penyelesaian sengketa dengan cara diplomatik, dan penyelesaian sengketa melalui cara hukum. Penyelesaian sengketa dengan cara diplomatik diantaranya adalah negosiasi, mediasi, dan konsiliasi. Arbitrase merupakan metode penyelesaian sengketa yang menggunakan metode hukum, namun berbeda dengan penyelesaian di Mahkamah Internasional atau di Pengadilan lainnya seperti ITLOS.

Negosiasi merupakan metode penyelesaian sengketa yang paling baik dan efektif pada masa kini. Melalui negosiasi, kedua negara tersebut dapat menghindari konflik berkepanjangan karena negosiasi dilakukan dengan cara yang bersahabat

³⁷ Koesrianti, 'WTO Dispute Settlement Mechanism: Indonesia's Prospective In International Trading System' (2015) 27 *Mimbar Hukum*. [333].

dan tanpa adanya paksaan dalam pencarian solusi yang akan menguntungkan kedua belah pihak. Apabila penahanan kapal Stena Impero merupakan sebuah tindakan pembalasan yang dilakukan Iran karena Inggris menahan kapal Grace 1 terlebih dahulu di Selat Gibraltar, maka negosiasi merupakan metode penyelesaian yang paling efektif. Hal tersebut dikarenakan dengan bernegosiasi, kedua belah pihak akan sama-sama diuntungkan. Kapal Grace 1 dan Stena Impero dapat dibebaskan kembali apabila kedua negara menemukan sebuah solusi pada saat bernegosiasi.

Namun apabila Negosiasi tidak dapat menghasilkan sebuah solusi, metode berikutnya yang dapat digunakan oleh kedua pihak yakni dengan memutus seorang mediator, baik negara atau individu untuk menengahi sengketa tersebut. Perlu di ingat kembali bahwa mediator tidak memiliki hak untuk mengambil suatu keputusan atas kasus tersebut, namun mediator berperan untuk membantu mencari solusi terbaik dari tuntutan-tuntutan yang diberikan oleh masing-masing pihak, dengan catatan apabila kedua belah pihak menyetujui solusi yang ditawarkan oleh mediator. Mediator sebaiknya bukanlah negara yang berpihak pada masing-masing pihak. Menurut penulis, Gibraltar, Amerika Serikat, ataupun negara Uni Eropa lainnya, bukanlah mediator yang tepat, karena negara-negara tersebut sarat akan kepentingan yang dibawa oleh Inggris pada sengketa ini. Sebaliknya pun begitu, negara-negara Timur Tengah bukan lah mediator yang baik dalam sengketa ini karena ditakutkan akan membawa kepentingan Iran.³⁸

Sebagaimana pada negosiasi, pada metode penyelesaian sengketa melalui mediasi tidak menjamin akan terselesaikannya sengketa tersebut, sehingga alternatif lain dalam penyelesaian sengketa antara Inggris dan Iran dapat menggunakan metode penyelesaian sengketa melalui konsiliasi. Konsiliasi pada teorinya hampir serupa dengan mediasi, namun berbeda pada praktiknya. Konsiliasi biasanya dilakukan oleh Komisi yang dibentuk khusus untuk menyelesaikan suatu sengketa. Konsiliasi meliputi penyelidikan penyebab sengketa dan fakta terkait lainnya. Seperti mediasi, konsiliasi selalu adanya pihak ketiga.

³⁸ Koesrianti, 'Penyelesaian Sengketa Internasional dari Kajian Teori' (2006) 21 Yuridika.[5].

Dalam penyelesaian sengketa antara Inggris dan Iran, kedua belah pihak dapat menyepakati apabila secara diplomatis pun tetap tidak dapat menemukan sebuah solusi dari sengketa tersebut. Apabila secara diplomatis tidak dapat menemukan solusi, alternatif berikutnya adalah penyelesaian sengketa dengan metode hukum. Arbitrase, dan Penyelesaian melalui pengadilan merupakan bagian pada jenis penyelesaian sengketa tersebut. arbitrase adalah metode untuk menyelesaikan sengketa, di mana Inggris dan Iran menyerahkan kasus mereka ke arbiter independen yang disetujui oleh kedua belah pihak dan yang keputusannya mereka setuju untuk menerima.

Iran dan Inggris sebagai negara anggota PBB, diberikan hak untuk menyelesaikan sengketanya di Mahkamah Internasional. Namun apabila dilihat dari permasalahan pada sengketa ini, pengadilan yang tepat untuk mengadili kasus ini adalah ITLOS. Sepanjang ITLOS dibentuk dan berdiri, terdapat sebanyak 28 sengketa yang diajukan dan diadili oleh ITLOS yang hampir seluruhnya merupakan sengketa yang berkaitan dengan kapal. Diantaranya adalah the M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines vs. Guinea) , the Tomimaru Case (Japan vs. Russian Federation) , dan the M/V “Nostar” Case (Panama vs. Italy).

UNCLOS 1982 menyediakan empat mekanisme untuk penyelesaian suatu sengketa, yakni melalui ITLOS, Mahkamah Internasional, pengadilan arbitrase yang dibentuk sesuai dengan Annex VII UNCLOS 1982, dan pengadilan arbitrase khusus yang dibentuk sesuai dengan Annex VIII UNCLOS 1982. Dalam sebuah upaya penyelesaian sengketa, para pihak bebas untuk memilih satu atau lebih dari cara-cara ini dengan suatu deklarasi tertulis untuk dibuat berdasarkan Pasal 287 UNCLOS 1982. Jika salah satu dari para pihak yang bersengketa tidak menyepakati adanya penyelesaian melalui prosedur penyelesaian yang sama, penyelesaian sengketa tersebut hanya dapat diajukan ke pengadilan arbitrase sesuai dengan Annex VII UNCLOS 1982, kecuali para pihak sepakat. Sehingga apabila salah satu pihak antara Iran dan Inggris ingin menyelesaikan sengketanya melalui ITLOS, persyaratan untuk membawa sengketa tersebut adalah kesepakatan antar kedua belah pihak untuk menyelesaikan sengketanya melalui ITLOS. Tentunya

untuk membawa suatu sengketa ke ITLOS, para pihak harus meratifikasi atau menandatangani UCLOS 1982 terlebih dahulu.

Berdasarkan pada sengketa-sengketa kapal yang terjadi selama ini, ITLOS merupakan pengadilan yang tepat untuk menyelesaikan sengketa antara Inggris dan Iran apabila tidak menemukan sebuah solusi dengan menggunakan cara-cara penyelesaian sengketa yang diplomatis seperti negosiasi, mediasi, dan konsiliasi.

Metode untuk menyelesaikan sengketa internasional secara damai adalah alat yang sangat berguna dalam meredakan ketegangan di antara negara-negara (khususnya pada kasus antara Inggris dan Iran), dan dalam mempromosikan perdamaian dan keamanan dunia. Keberhasilan penyelesaian sengketa melalui negosiasi, bahkan melalui mediasi dan konsiliasi pun bergantung pada itikad baik para pihak. Seperti yang telah kita lihat, kegunaan, keefektifan, dan daya tarik tiap metode berbeda, tergantung pada sifat sengketa tersebut. Negosiasi mungkin merupakan metode penyelesaian sengketa yang paling sering digunakan, tetapi ada juga peningkatan dalam penggunaan arbitrase di luar PCA dan semakin sering digunakan dan hampir sepopuler mediasi. Konsiliasi bermanfaat, tetapi mengalami penurunan yang lambat sehingga sudah mulai berkurang negara-negara menyelesaikan sengketa mereka melalui konsiliasi.

Kesimpulan

Berdasar pada Pasal 37 UNCLOS 1982, Inggris diperbolehkan melakukan hak lintas transit di selat Hormuz tanpa harus meminta izin kepada Iran, sepanjang Inggris mematuhi peraturan yang ada pada wilayah laut tersebut. Iran memiliki hak-hak yang diatur dalam Pasal 22 ayat (1) UNCLOS 1982 untuk mengatur lalu lintas di laut teritorialnya. Penahanan kapal berbendera Inggris oleh Iran diperkuat melalui Pasal 21 ayat (1) UNCLOS 1982. Pasal 21 ayat (1) UNCLOS 1982 mengatur bahwa negara pantai dapat membuat peraturan yang menyangkut hak lintas damai di laut teritorial, salah satunya terkait dengan keselamatan navigasi. Selain itu, Inggris juga Kemudian dengan adanya pasal 21 ayat (2) UNCLOS 1982 maka Iran dapat menerapkan Pasal 10 ayat (1) SOLAS 1974 Chapter V mengenai hak negara pantai

untuk mengatur alur laut dan TSS di laut teritorial nya. Pasal 10 ayat (6) SOLAS 1974 Chapter V mengatur bahwa negara pantai dapat memantau dan melakukan kontrol pada wilayah lautnya guna menjalankan ketertiban umum dan keamanan di wilayahnya. Peraturan tersebut diperkuat dengan Pasal 10 ayat (10) SOLAS 1974 Chapter V bahwa tidak ada peraturan yang mengatur apakah ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Pasal 10 SOLAS 1974 Chapter V tidak dapat dan/atau dapat diterapkan pada selat, sehingga penahanan kapal Stena Impero yang dilakukan oleh Iran dianggap sah karena Inggris telah melakukan pelanggaran lalu lintas maritim dan menyalahgunakan hak lintas transit maupun hak lintas damai yang diberikan oleh hukum internasional.

Daftar Bacaan

Buku

Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasional: Konvensi Hukum Laut 1982* (Penerbit Djambatan 1989).

Dina Sunyowati, Enny Narwati, *Hukum Laut* (Airlangga University Press 2013).

Koh. K, *Straits in International Navigation* (Oceana Publications 1982).

Leslie Gardiner, *The Eagle Spreads his Claws* (William Blackwood & Sons 1966).

Mochtar Kusumaadmaja, *Pengantar Hukum Internasional* (Alumni 2003).

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Kencana 2005).

Valerie Epps, *International Law Second Edition* (Carolina Academic Press 2011).

Jurnal

Koesrianti, 'WTO Dispute Settlement Mechanism: Indonesia's Prospective In International Trading System' (2015) 27 *Mimbar Hukum*.

Koesrianti, 'Penyelesaian Sengketa Internasional dari Kajian Teori' (2006) 21 *Yuridika*.

Phillip C. Jessup, 'The International Law Commission's 1954 Report on the Regime of the Territorial Sea' (1955) 49 *The American Journal of International Law*.

Reisman M., 'The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law Making' (1980) 74 *American Journal of International Law*.

Laman

Afra Augesti, 'Sanksi Baru AS Terhadap Iran Akan Dimulai Pada Hari Ini' (Liputan6, 2019) <www.liputan6.com>, accessed 2 Agustus 2019.

Andreas Gerry Tuwo, 'Uni Eropa Perpanjang Sanksi Rezim Suriah' (MSN, 2019) <www.msn.com>, accessed 2 Agustus 2019.

BBC Team, 'Iran tanker seizure: What is the Strait of Hormuz?' (BBC, 2019) <<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49070882>>, accessed 2 Agustus 2019.

China Power Team, 'How much trade transits the South China Sea?' (China Power, 2017) <<https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>>, accessed 14 September 2019.

James Delgado, 'Cold War in Corfu' (2014) <<https://www.historynet.com/cold-war-corfu.htm>>, accessed 10 November 2019.

Kamran Dikarma, 'Gibraltar Perpanjang Masa Penahanan Kapal Tanker Iran' (Republika, 2019) <<https://internasional.republika.co.id>>, accessed 14 Oktober 2019.

Kelsey Davenport, 'The Joint Comprehensive Action Plan (JCPOA) at a glance' (2019) <<https://www.armscontrol.org/factsheets/JCPOA-at-a-glance>>, accessed 14 September 2019.

Lintar Satria, 'Inggris Minta Iran Bebaskan Tanker Sitaan' (Republika, 2019) <www.republika.co.id>, accessed 7 Agustus 2019.

Patrick Wintour, 'Gulf crisis: story began with UK's seizure of Iranian-flagged ship in Gibraltar' (The Guardian, 2019) <www.theguardian.com>, accessed 2 Agustus 2019.

Republika Team, 'Iran: Penyitaan yang dilakukan Inggris Langgar JCPOA' (Republika, 2019) <<https://www.republika.co.id>>, accessed 2 Agustus 2019.

United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 'The United Nations Convention on the Law of the Sea (A Historical Perspective)', (1998) <https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>, accessed 7 Agustus 2019.

United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 'Chronological lists of ratifications, of accessions, and successions to the Convention and the related Agreements' (1998) <https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>, accessed 13 September 2019.

US Department of Treasury, 'Joint Plan of Action (JPOA) Archive and Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) Archive', (US Department of Treasury, 2018) <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/jpoa_archive.aspx>, accessed 31 Oktober 2019.

Veronika Yasinta, 'Trump: AS Keluar dari Perjanjian Nuklir Iran', (Kompas, 2018) <<https://internasional.kompas.com/read/2018/05/09/07260231/trump-as-keluar-dari-perjanjian-nuklir-iran>>, accessed 14 Oktober 2019.