

PENYELESAIAN SENGKETA TINDAKAN PENYITAAN KAPAL TANKER STENA IMPERO BERBENDERA INGGRIS OLEH IRAN DI SELAT HORMUZ MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

Tahta Junisa Artistia

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

tahtaartistia@mhs.unesa.ac.id

Budi Hermono

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

budihermono@unesa.ac.id

Elisabeth Septin Puspoayu

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

elisabethpuspoayu@unesa.ac.id

Abstrak

Sebagai Negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz, Iran memiliki kewenangan untuk melakukan pemaksaan pentaatan terhadap ketentuan rezim lintas transit. Melalui adanya kewenangan pemaksaan pentaatan tersebut Iran memiliki hak untuk melakukan penyitaan terhadap Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris yang diduga telah melanggar ketentuan Hukum Laut Internasional ketika melakukan lintas transit di Selat Hormuz. Namun, Inggris sebagai Negara bendera kapal menafsirkan tindakan Iran sebagai *reprisal* karena sebelumnya Inggris telah menahan Kapal Grace 1 di Gibraltar. Dengan demikian dirumuskan dua permasalahan, yaitu apakah tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero dapat dikategorikan sebagai tindakan *reprisal* dan apa bentuk penyelesaian sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero sebagai tindakan pembalasan atau *reprisal*, serta untuk menganalisis bentuk penyelesaian sengketa antara Inggris dan Iran terkait penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz. Jenis penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Pendekatan penelitian yang digunakan berupa pendekatan konseptual dan perundang-undangan. Jenis bahan hukum yang dipakai terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder Teknik pengumpulan bahan hukum dengan cara studi kepustakaan. Teknik analisis bahan hukum penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik preskriptif yang ditujukan untuk mendapatkan saran-saran untuk memecahkan masalah-masalah tertentu. Berdasarkan hasil pembahasan, dapat diketahui bahwa tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero oleh Iran telah memenuhi unsur-unsur *reprisal* menurut konsep *reprisal* pada Hukum Internasional. Bentuk penyelesaian sengketa yang dapat dilakukan oleh Inggris dan Iran adalah penyelesaian sengketa melalui ITLOS karena ITLOS merupakan Mahkamah Internasional yang khusus menangani kasus dibidang Hukum Laut Internasional dan putusan akhirnya bersifat final dan memiliki kekuatan hukum mengikat.

Kata Kunci : Stena Impero, Hak Lintas Transit, Reprisal, ITLOS.

Abstract

As a country bordering the Strait of Hormuz, Iran has the authority to enforcement measures of the provisions of the transit passage regime. With the authority, Iran has the right to seizure British-flagged Stena Impero suspected of violating the provisions of the International Law of the Sea when did transit passage in the Strait of Hormuz. However, Britain as a flag State interpreted Iran's action as reprisal becuse Britain had arrested the Grace 1 in Gibraltar. Thus two problems were formulated, whether the confiscation of the Stena Impero Tanker could be categorized as a reprisal and what form of dispute resolution regarding seizure of the Stena Impero in the Strait of Hormuz. The purpose of this research is to analyze the seizure of the Stena Impero as a retaliation or reprisal, and to analyze the form dispute settlement between the Britain and Iran regarding the seizure of the Stena Impero in the Strait of Hormuz. The type of research is normative legal research. The research approach used is a conceptual and convention approach. Types of legal

materials used consist of primary legal materials and secondary legal materials. The technique of collecting legal materials uses literature study. The technique of analyzing the legal material of this research was using prescriptive techniques aimed at getting suggestions for solving certain problems. Based on the results of the discussion, it can be seen that seizure of the *Stena Impero* by Iran has fulfilled reprisal elements according to the reprisal concept on International Law. The form of dispute resolution that can be carried out by the Britain and Iran is the settlement of disputes through ITLOS because ITLOS is an International Cour specifically handling cases in the field of International Law of the Sea and the decision of the court is final and binding.

Keywords: Stena Impero, Transit Passage, Reprisal, ITLOS.



UNESA
Universitas Negeri Surabaya

PENDAHULUAN

Sejak dahulu kala, laut telah digunakan sebagai jalur perdagangan internasional oleh negara-negara untuk melakukan hubungan dagang. Melalui laut, masyarakat dari berbagai bangsa mengadakan segala macam pertukaran dari komoditi perdagangan sampai ilmu pengetahuan. Jalur laut menjadi jalur pendistribusian barang dan jasa paling efisien karena kapasitas angkut menggunakan kapal melalui laut lebih besar jika dibandingkan dengan jalur darat dan udara (Mauna, 2015:306). Hal tersebut didukung dengan data yang diperoleh dari Iqbal (2013) yang menyebutkan bahwa kontribusi transportasi laut terhadap perdagangan dunia mencapai 77%.

Sebagai bagian dari laut, selat memiliki peranan yang cukup besar bagi proses perdagangan internasional, seperti Selat Hormuz yang menjadi satu-satunya jalur yang digunakan sebagai jalur pendistribusian minyak keluar dari Teluk Persia menuju Teluk Oman. Wen (2010:2) mengungkapkan bahwa rata-rata, ada satu tanker minyak yang berlayar melalui Selat Hormuz setiap delapan sampai sepuluh menit. Empat miliar ton minyak lewat setiap harinya. Dilihat dari rata-rata jumlah kapal yang mendistribusikan minyak per hari melalui Selat Hormuz menunjukkan betapa sibuk dan padatnyalah jalur selat tersebut.

Bahwa untuk menjaga ketertiban selama pelayaran melalui selat yang berada diantara laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya, negara yang tergabung dalam *United Nation the Law of the Sea* Tahun 1982 (yang selanjutnya disingkat UNCLOS 1982) memberlakukan rezim lintas transit bagi selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional, yang berarti rezim lintas transit ini juga berlaku bagi pelayaran melalui Selat Hormuz. Dalam UNCLOS 1982, kapal diberikan kebebasan berlayar di wilayah selat untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Mengenai hak lintas transit diatur dalam Artikel 38 ayat (1) tentang *Right of transit passage* UNCLOS 1982.

Adanya hak lintas transit yang dijamin oleh UNCLOS 1982 menyebabkan kapal-kapal yang memuat minyak maupun yang memiliki kepentingan di wilayah perairan Persia dapat menikmati kebebasan lintas transit melalui Selat Hormuz. Dalam menjalankan hak lintas transit,

kapal yang berlayar melalui selat juga harus mematuhi ketentuan rezim lintas transit yang berlaku. Berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982, negara yang berbatasan dengan selat memiliki yurisdiksi untuk melakukan paksaan kepada kapal asing untuk mentaati segala peraturan yang bertalian dengan lintas transit di wilayah selat. Artikel 233 UNCLOS 1982 tentang *safeguard with respect to straits used for international navigation*, berbunyi:

“Nothing in section 5, 6, 7 affects the legal regime of straits used for international navigation. However, if a foreign ship other than those referred to in section 10 has committed a violation of the laws and regulations referred to in article 42, paragraph 1 (a) and (b), causing or threatening major damage to the marine environment of the straits, the States bordering straits may take appropriate enforcement measures and if so shall respect mutatis mutandis the provisions of this section.”

Iran merupakan Negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz, dengan demikian Iran memiliki kewenangan untuk mengambil tindakan-tindakan pemaksaan penataan terhadap kapal asing yang melanggar di wilayah Selat Hormuz. Seperti yang dilakukan oleh Iran menurut laporan dari Independent (2019) terhadap Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris dengan 23 anggota awak multinasional yang merupakan warga negara dari India, Filipina, Latvia dan Rusia pada tanggal 19 Juli 2019. Kapal Stena Impero merupakan kapal tanker minyak milik perusahaan Stena Bulk asal Swedia yang diregistrasikan di Inggris berdasarkan sistem pendaftaran terbuka. Dengan adanya sistem pendaftaran terbuka tersebut maka Inggris selaku Negara Bendera Kapal Tanker Stena Impero bertanggung jawab terhadap kapal tersebut sesuai pada Pasal 94 ayat (1) UNCLOS 1982 yang menjelaskan mengenai kewajiban Negara Bendera terhadap kapal yang mengibarkan benderanya. Artikel 94 ayat (1) UNCLOS 1982, berbunyi *“Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.”*

Menurut laporan CNN Indonesia (2019) Kapal Tanker Stena Impero disita atas permintaan Organisasi Pelabuhan dan Maritim Hormozgan. Kapal Tanker Stena Impero disita ketika melewati Selat Hormuz, penyitaan dilakukan karena tidak

menghormati aturan kemaritiman internasional. Kapal Stena Impero dalam perjalanannya menuju Teluk Persia bertabrakan (2019). Untuk mengetahui rute kapal sebelum akhirnya disita oleh Iran dapat dilihat pada gambar berikut ini.

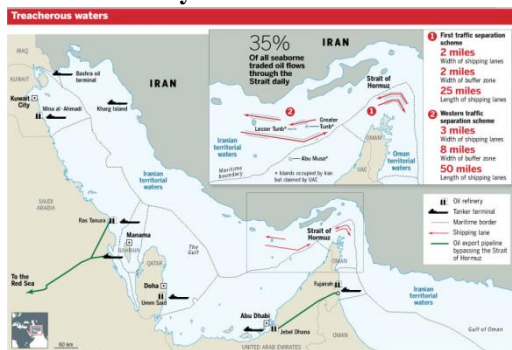
Gambar 1.1
Rute Kapal Tanker Stena Impero melalui Selat Hormuz



Sumber: BBC (2019)

Gambar 1.1 menunjukkan rute yang diambil oleh Kapal Tanker Stena Impero pada saat memasuki wilayah Selat Hormuz sebelum akhirnya disita oleh otoritas Iran. Kapal Tanker Stena Impero sedang melakukan perjalanan dari Teluk Oman menuju ke *Tanker Terminal* pelabuhan Al Jubail di Abu Dhabi, Arab Saudi untuk memuat minyak sebelum akhirnya ditengah perjalanan kapal tersebut disita oleh Iran. Salah satu pelanggaran yang diduga dilakukan oleh Kapal Stena Impero adalah kesalahan dalam pengambilan rute yang tidak sesuai dengan jalur pelayaran yang telah ditetapkan dalam TSS (*Traffic Separation Scheme*) sehingga menyebabkan terjadinya tabrakan dengan kapal penangkap ikan. Untuk mengetahui jalur pelayaran melalui Selat Hormuz dapat dilihat pada gambar berikut ini.

Gambar 1.2
Jalur Pelayaran Melalui Selat Hormuz



dengan kapal penangkap ikan dan gagal menanggapi panggilan (Hasan:

Sumber: Google

Berdasarkan Gambar 1.2 terdapat dua rute pelayaran melalui Selat Hormuz, yaitu jalur masuk dan jalur keluar. Jalur masuk berada di sebelah utara sedangkan jalur keluar berada di sebelah selatan perairan Selat Hormuz. Setiap kapal yang melakukan pelayaran harus mentaati jalur yang telah ditentukan. Adanya perbedaan jalur masuk dan keluar tersebut untuk mencegah tabrakan kapal yang melakukan pelayaran di wilayah Selat Hormuz.

Menurut laporan Aljazeera (2019) selain kesalahan pengambilan rute kapal, Kapal Tanker Stena Impero diduga mematikan *tracking devices* untuk menghindari Korps Garda Revolusi Iran (IRGC). Atas dugaan pelanggaran tersebut maka oleh IRGC, Kapal Stena Impero digiring menuju Pelabuhan Bandar Abbas untuk diperiksa.

Laporan The Guardian (2019) menyatakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris ini terjadi beberapa jam setelah pengadilan di Gibraltar menyatakan akan memperpanjang 30 hari penahanan Kapal Tanker Grace I berbendera Iran, yang ditahan oleh otoritas Inggris ketika melewati Selat Gibraltar. Reuters (2019) menyebutkan Kapal Grace I berbendera Iran sebelumnya ditahan lantaran diduga sedang membawa minyak menuju Suriah yang mana hal tersebut melanggar sanksi Uni Eropa terkait larangan penjualan minyak ke Suriah, meskipun dalam hal ini Iran menyangkalnya. Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero yang terjadi setelah adanya petusan perpanjangan penahanan Kapal Grace I di Gibraltar membuat Inggris menuduh bahwa penyitaan Kapal Stena Impero merupakan sebuah aksi balasan Iran kepada Inggris. Tuduhan atas Iran dilyangkan oleh Inggris bukan tanpa alasan, karena menurut Padika (2019), setelah adanya laporan yang menyatakan bahwa Kapal Tanker Grace I ditahan oleh *British Royal Marines* di wilayah Selat Gibraltar, Iran mulai gencar melakukan gangguan terhadap kapal berbendera Inggris yang melewati Selat Hormuz.

Iran sebagai negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz, memiliki kewajiban terhadap kegiatan navigasi di wilayah Selat Hormuz.

Kewajiban tersebut berupa larangan menghambat dan melakukan penangguhan terhadap lintas transit yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Kewajiban negara yang berbatasan dengan selat telah diatur dalam Artikel

they have knowledge. There shall be no suspension of transit passage."

Iran sebagai negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz tidak boleh melakukan penangguhan terhadap lintas transit terhadap kapal asing negara lain. Adanya kewajiban untuk tidak melakukan penangguhan dan diskriminasi membuat Inggris menganggap bahwa tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero merupakan tindakan yang tidak sah karena bertentangan dengan kewajibannya sebagai negara yang berbatasan dengan selat. Sehingga Inggris mengartikan tindakan Iran adalah upaya balas dendam terhadap Inggris sebagai respon atas penahanan Kapal Grace I.

Tindakan pembalasan dalam Hukum Internasional memang diakui sebagai upaya penyelesaian sengketa secara paksa. Dalam Hukum Internasional, tindakan pembalasan dikenal dengan sebutan *reprisal*. Suatu tindakan balas dendam dapat dikatakan *reprisal* jika tindakan balas dendam tersebut bersifat ilegal. Pembalasan adalah tindakan yang dalam dirinya ilegal dan telah diadopsi oleh satu negara sebagai pembalasan atas tindakan ilegal yang sebelumnya oleh negara lain. Pembalasan seperti itu dilakukan selama masa damai sehingga melanggar hukum, kecuali jika mereka berada dalam kerangka prinsip pembelaan diri (Shaw, 2008: 1129).

Pada dasarnya, Iran memiliki hak untuk melakukan pembalasan kepada Inggris atas kerugian yang disebabkan oleh Inggris karena telah menahan Kapal Grace I di Gibraltar. Pembalasan dapat dilakukan oleh Iran sebagai bentuk upaya penyelesaian sengketa atas Kapal Grace I, meskipun sebenarnya *reprisal* bertentangan dengan prinsip perdamaian dalam Piagam PBB karena dapat mengancam perdamaian dan keamanan Internasional. Tindakan penyitaan Kapal Stena Impero menyebabkan hubungan antara Iran dengan Inggris memanas. Terjadi perbedaan penafsiran atas rangkaian peristiwa penyitaan kapal menyebabkan timbulnya sengketa hukum internasional diantara kedua negara. Iran menyatakan bahwa tindakan yang dilakukannya

44 UNCLOS 1982 tentang *Duties of States bordering straits* yang berbunyi:

"States bordering straits shall not hamper transit passage and shall give appropriate publicity to any danger navigation or overflight within or over the straits of which terhadap Kapal Tanker Stena Impero murni karena kapal tersebut diduga melakukan pelanggaran dan menyebabkan kerusakan pada lingkungan, sedangkan Inggris menganggap bahwa tindakan Iran melakukan pembalasan atas ditahannya Kapal Grace I di Gibraltar.

Berdasarkan permasalahan terkait tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero, penulis merumuskan dua permasalahan yaitu: pertama mengenai apakah tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran dapat dikategorikan sebagai *reprisal* menurut Hukum Internasional, kedua bentuk penyelesaian sengketa hukum internasional pada kasus penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran pada perspektif Hukum Internasional.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisa tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz sehingga dapat diketahui mengenai apakah tindakan penyitaan kapal tersebut dapat dikategorikan sebagai tindakan *reprisal* kepada Inggris menurut Hukum Internasional, serta untuk menganalisa dan mengetahui bentuk penyelesaian sengketa hukum internasional yang dapat dilakukan oleh Iran dan Inggris atas sengketa yang diakibatkan oleh penyitaan yang dilakukan oleh Iran terhadap Kapal Tanker Stena Impero di wilayah Selat Hormuz sesuai dengan ketentuan Hukum Internasional.

METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum. Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan *know-how* untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi. Dikatakan oleh Cohen bahwa kegiatan penelitian hukum merupakan proses menemukan hukum yang berlaku dalam kegiatan hidup bermasyarakat (Marzuki, 2016:60). Menurut Marzuki (2016:60) terdapat beberapa metode pendekatan yang digunakan dalam suatu penelitian, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komperatif (*comperative approach*), dan

pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Namun dalam penelitian ini hanya menggunakan 2 (dua) macam pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual.

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan Hukum Primer menurut Marzuki (2016:181), yaitu bahan hukum

- 2) *Charter of the United Nations* 1945;
- 3) *United Nation Convention Law of the Sea* 1982;
- 4) *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972;

Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terutama adalah buku-buku hukum termasuk skripsi, tesis, dan disertasi hukum serta jurnal-jurnal hukum lainnya yang memiliki relevansi dengan penelitian yang diteliti khususnya mengenai Hukum Internasional dan Hukum Laut Internasional. Selain itu juga menurut Marzuki (2016:196) bahan hukum sekunder juga berupa Kamus Besar Bahasa Indonesian (KBBI), *Black Law Dictionary*, Kamus Bahasa Inggris, serta bahan hukum penunjang lainnya untuk memberikan penjelasan dan pengertian terhadap istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian ini.

Pengumpulan bahan hukum yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dengan cara melakukan penelusuran untuk mencari bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti (Marzuki, 2016:237). Setelah melakukan penelusuran terhadap bahan hukum yang akan digunakan maka langkah selanjutnya adalah mengorganisir bahan-bahan hukum ke dalam suatu sistem informasi yang nantinya akan memudahkan ketika kembali melakukan penelusuran terhadap bahan-bahan hukum yang diperlukan. Sehingga akan diperoleh berbagai bahan hukum yang selanjutnya akan diolah dan analisis.

Bahan hukum yang telah dikumpulkan akan melalui proses pemeriksaan kembali (*check list*) sebelum diolah lebih lanjut. Setelah dilakukan pemeriksaan ulang selanjutnya peneliti akan melakukan *coding* atau memberikan kode tertentu terhadap bahan hukum yang akan digunakan. Pemberian kode tertentu akan mempermudah peneliti dalam mengakses peraturan maupun teori untuk disusun berdasarkan kerangka berpikir. Maka

yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan serta putusan-putusan hakim yang bersifat autoritatif atau yang mempunyai otoritas. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

- 1) *Hague Convention* 1907;

langkah selanjutnya adalah menyusun ulang bahan hukum secara sistematis dan berurutan untuk kemudian menjadi pisau analisa isu hukum yang diteliti.

Teknik analisis bahan hukum penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik preskriptif. Menurut Soekanto (2010:10) penelitian preskriptif adalah suatu penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan saran-saran untuk memecahkan masalah-masalah tertentu. Setelah bahan hukum yang dikumpulkan dan diolah maka nantinya akan digunakan untuk menganalisa sehingga dapat ditemukan jawaban atas isu hukum tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris oleh Iran Sebagai Reprisal Menurut Hukum Internasional

Reprisal merupakan tindakan pembalasan yang termasuk kedalam bentuk penyelesaian sengketa secara paksa yang diakui dalam Hukum Internasional. Kelsen mendefinisikan *reprisal* sebagai tindakan ilegal yang diperbolehkan sebagai reaksi dari satu negara atas pelanggaran terhadap haknya yang dilakukan oleh negara lain (Darcy, 2015:2). Starke (1995:681) menyebutkan unsur pelanggaran hukum adalah elemen paling penting dari pembalasan, selain itu unsur lainnya yang terdapat pada *reprisal* adalah adanya pelanggaran hak yang dilakukan oleh negara lain. Beberapa penulis berpendapat bahwa *reprisal* hanya dapat dibenarkan jika bertujuan untuk menghasilkan penyelesaian yang memuaskan atas suatu sengketa. Penyelesaian yang memuaskan dalam hal ini menurut Mangun dan Tim (2015:45) adalah keadaan pemulihan hak atau pengganti kerugian yang menjadi sebab dilakukannya *reprisal*. Terdapat tiga unsur penting dalam *reprisal*, yaitu unsur perbuatan pihak lawan, unsur perbuatan melawan hukum sebagai reaksi atas dilanggarnya hak suatu negara, dan unsur pemulihan hak.

Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran ketika melakukan lintas transit di Selat Hormuz membuat Inggris menuduh bahwa Iran melakukan tindakan pembalasan atau *reprisal* kepada Inggris. Inggris menganggap tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero tersebut sebagai *reprisal* karena Inggris telah menahan Kapal Grace 1 di Gibraltar. Penahanan terhadap Kapal Grace 1 yang dioperasikan oleh Iran menyebabkan Iran membalas perbuatan Inggris dengan menyita Kapal dalam Hukum Internasional. Konsep *reprisal* memberikan syarat bahwa untuk melakukan pembalasan suatu negara harus telah terlebih dahulu dirugikan oleh perbuatan melawan hukum yang dilakukan pihak lawan. Perbuatan pihak lawan tersebut merupakan perbuatan ilegal atau pelanggaran internasional. Pada sengketa antara Iran dan Inggris mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris pada tanggal 19 Juli 2019, untuk dapat dikategorikan sebagai *reprisal*, Inggris haruslah melakukan perbuatan yang bersifat ilegal dan menyebabkan kerugian terhadap Iran. Dari hasil penelitian, diketahui bahwa pada tanggal 4 Juli 2019, sebelum Kapal Tanker Stena Impero disita oleh Iran, Inggris terlebih dahulu telah melakukan penahanan terhadap Kapal Grace 1 milik Iran di Gibraltar..

Kapal Grace 1 ditahan lantaran diduga membawa minyak menuju Suriah yang mana pada saat itu Suriah sedang mendapatkan sanksi dari Uni Eropa. Iran bukan merupakan anggota dari Uni Eropa sehingga sanksi Uni Eropa perihal pelanggaran mengirim minyak ke Suriah seharusnya tidak berlaku untuk Iran. Diketahui juga bahwa penahanan Kapal Grace 1 dikarenakan adanya permintaan politik dari Amerika Serikat. Amerika Serikat meminta sebagai sekutunya untuk melakukan penahanan terhadap Kapal Grace 1 agar Iran bersedia membuka kembali pembicaraan mengenai perjanjian nuklir dengan Amerika Serikat. Hal ini dibuktikan dengan adanya permintaan penahanan kembali Kapal Grace 1 setelah Mahkamah Agung Gibraltar memutuskan untuk melapas kapal tersebut setelah Kapal Stena Impero disita oleh Iran di Selat Hormuz. Dengan demikian dapat diketahui bahwa tindakan penahanan Kapal Grace 1 oleh Inggris merupakan tindakan yang tidak sah.

Tanker Stena Impero. Meskipun dalam hal ini Iran menyangkal bahwa tindakannya tersebut merupakan upaya *reprisal*. Untuk mengetahui tindakan penyitaan yang dilakukan Iran dapat dikategorikan sebagai tindakan *reprisal* maka tindakan Iran harus telah memenuhi unsur-unsur *reprisal* yang telah dijelaskan sebelumnya.

1.1. Perbuatan Pihak Lawan

Reprisal atau tindakan pembalasan adalah salah satu upaya penyelesaian sengketa yang diakui

Hal tersebut dikarenakan tidak adanya dasar hukum untuk melakukan penahanan dan adanya permintaan politik oleh Amerika. Sehingga dengan demikian tindakan yang dilakukan oleh Inggris terhadap Kapal Grace 1 merupakan menyebabkan Iran mengalami kerugian sebesar 140 juta dollar.

1.2. Perbuatan Melawan Hukum

Unsur paling penting dari sebuah pembalasan atau *reprisal* adalah perbuatan yang bersifat ilegal yang dilakukan suatu negara sebagai reaksi atas kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan negara lawan, karena dalam Hukum Internasional pembalasan dibagi menjadi dua jenis. Pembalasan yang bersifat sah dan diperbolehkan disebut dengan retorsi sedangkan pembalasan yang bersifat ilegal atau melawan hukum disebut dengan *reprisal*. Sifat sah dan tidak sah tersebut yang membuat suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai *reprisal* atau tidak.

Pada prinsipnya setiap kapal asing dapat menikmati kebebasan lintas transit di selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran Internasional (Orphanos, 2000). Kebebasan lintas transit telah dijamin oleh UNCLOS 1982. Mengenai lintas transit pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dijelaskan dalam Artikel 38 ayat (1) UNCLOS 1982 yang berbunyi:

"In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded; except that, if the strait is formed by an island of State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exist seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics."

Selat Hormuz termasuk selat yang dimaksudkan pada Artikel 37 karena merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional

dan satu-satunya jalan yang menghubungkan antara Teluk Persia dan bagian laut lepas Samudera Hindia (Franckx, 2002). Dengan demikian, Kapal Tanker Stena Impero memiliki hak lintas transit melalui Selat Hormuz, yang mana hak tersebut tidak boleh dihalangi. Iran sebagai negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz tidak boleh menghalangi hak lintas transit yang dimiliki oleh Kapal Tanker Stena Impero. Adanya hak lintas transit di Selat Hormuz juga diikuti dengan adanya kewajiban untuk mentaati ketentuan pelayaran melalui selat yang diatur dalam Artikel 39 ayat (2) huruf a UNCLOS 1982. Berdasarkan Artikel 39 ayat (2) huruf a UNCLOS 1982 maka Kapal

Bahwa pada tanggal 19 Juli 2019, berdasarkan fakta hukum yang ditemukan, Kapal Tanker Stena Impero diduga telah melakukan pelanggaran terhadap peraturan pencegahan tabrakan di laut karena pada saat melakukan lintas transit, kapal tersebut bertabrakan dengan kapal penangkam ikan dan mematikan sistem identifikasi otomatis (AIS). Berdasarkan fakta tersebut maka Kapal Tanker Stena Impero telah melanggar peraturan mengenai pencegahan tabrakan dilaut karena telah mematikan sistem identifikasi otomatis (AIS). Hal tersebut dikarenakan berdasarkan Peraturan 19 pada SOLAS Bab V tentang *Automatic Identification System* (AIS), sebuah kapal menggunakan AIS bertujuan agar mencegah terjadinya tabrakan di laut sehingga setiap kapal yang sedang melakukan pelayaran dilarang untuk mematikan sistem identifikasi otomatis kapal. Atas adanya dugaan pelanggaran tersebut maka Iran sebagai negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz melakukan penyelidikan terhadap Kapal Tanker Stena Impero.

Sebagai negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz, Iran dapat melakukan pemaksaan pentaatan terhadap Kapal Tanker Stena Impero. Mengenai pemaksaan pentaatan tersebut diatur dalam Artikel 233 UNCLOS 1982 tentang langkah pengamanan bagi selat-selat yang digunakan untuk navigasi internasional, yang berbunyi:

“Nothing in sections 5, 6 and 7 affects the legal regime of straits used for international navigation. However, if a foreign ship other than those referred to in section 10 has committed a violation of the laws and regulations referred to in article 42, paragraph 1(a) and (b), causing or threatening major damage to the marine

Tanker Stena Impero harus mentaati peraturan mengenai pencegahan tabrakan di laut ketika melakukan lintas transit di Selat Hormuz. Mengenai pencegahan tabrakan di laut diatur oleh COLREG 1972. Pada saat melakukan lintas transit Kapal Stena Impero memiliki kewajiban untuk patuh terhadap peraturan perundang-undangan lainnya untuk menghindari tabrakan dan pencemaran di laut. Hal tersebut diatur dalam Artikel 42 ayat (4) UNCLOS 1982, berbunyi:

“Foreign ships exercising the right of transit passage shall comply with such laws and regulations.”

environment of the straits, the States bordering the straits may take appropriate enforcement measures and if so shall respect mutatis mutandis the provisions of this section.”

Iran dapat melakukan suatu penyidikan terhadap Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris yang diduga telah melakukan pelanggaran Hukum Laut Internasional. Dengan syarat bahwa Iran tidak boleh melakukan penahanan dengan waktu lebih lama dari yang diperlukan. Larangan penahanan melebihi waktu yang diperlukan diatur pada Artikel 226 UNCLOS 1982 tentang penyidikan terhadap kendaraan air asing.

“1. (a) States shall not delay a foreign vessel longer than is essential for purposes of the investigations provided for in articles 216, 218 and 220. Any physical inspection of a foreign vessel shall be limited to an examination of such certificates, records or other documents as the vessel is required to carry by generally accepted international rules and standards or of any similar documents which it is carrying; further physical inspection of the vessel may be undertaken only after such an examination and only when:

- (i) there are clear grounds for believing that the condition of the vessel or its equipment does not correspond substantially with the particulars of those documents;*
- (ii) the contents of such documents are not sufficient to confirm or verify a suspected violation; or*
- (iii) the vessel is not carrying valid certificates and records.*

(b) If the investigation indicates a violation of applicable laws and regulations or international rules and standards for the

protection and preservation of the marine environment, release shall be made promptly subject to reasonable procedures such as bonding or other appropriate financial security.

(c) Without prejudice to applicable international rules and standards relating to the seaworthiness of vessels, the release of a vessel may, whenever it would present an unreasonable threat of damage to the marine environment, be refused or made conditional upon proceeding to the nearest appropriate repair yard. Where release has been refused or made conditional, the flag State of the vessel must be promptly notified, and may seek release of the vessel in accordance with Part XV.

2. States shall cooperate to develop procedures for avoidance of unnecessary inspection of vessels at sea.”

proses penyidikan. Pada saat melakukan penyidikan Iran hanya diperbolehkan untuk melakukan pemeriksaan terhadap sertifikat, catatan maupun dokumen yang dibawa kapal yang mana jika dalam pemeriksaan dan melarang untuk melakukan pemeriksaan fisik yang tidak diperlukan. Pemeriksaan fisik hanya diperbolehkan jika dokumen yang dibawa Kapal Tanker Stena Impero tidak sesuai dengan isi dokumen-dokumen dimaksud tidak mencukupi untuk konfirmasi atau verifikasi atas dugaan pelanggaran berupa tabrakan kapal dan penonaktifan sistem identifikasi otomatis (AIS).

Iran dapat melakukan penuntutan termasuk penahanan terhadap Kapal Tanker Stena Impero jika Iran memiliki bukti yang cukup atas pelanggaran yang dilakukan kapal tersebut (Artikel 220 ayat (6) UNCLOS 1982). jika penyidikan terhadap Kapal Tanker Stena Impero menunjukkan adanya pelanggaran maka, pembebasan terhadap kapal tersebut harus segera dilakukan dengan prosedur yang layak seperti syarat jaminan keuangan (Artikel 226 ayat (1) huruf b UNCLOS 1982). Adapun Iran dapat menolak untuk melakukan pembebasan kapal jika pembebasan tersebut dapat mengancam pencemaran laut, dan Iran dapat menghubungi Inggris untuk menyerahkan permintaan pembebasan kapal kepada Pengadilan Internasional (Artikel 226 ayat (1) huruf c UNCLOS 1982).

Pada prinsipnya Iran memang memiliki kewenangan untuk menegakkan aturan Hukum

Berdasarkan Artikel 226 UNCLOS 1982, Iran dilarang melakukan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero untuk penyidikan lebih lama dari waktu yang seharusnya. Sedangkan menurut fakta hukum yang ditemukan, Iran melakukan penyitaan terhadap Kapal Tanker Stena Impero selama 10 pekan mulai dari 19 Juli 2019 sebelum akhirnya kapal tersebut dibebaskan oleh Iran pada 27 September 2019. Selama penyitaan itu, Iran juga menahan 23 awak kapal Stena Impero, sebelum akhirnya 7 awak kapal berkewarganegaraan India dipulangkan dengan alasan kemanusiaan.

Pada Artikel 226 UNCLOS 1982 tidak menyebutkan secara jelas mengenai batas waktu lamanya penahanan, namun terdapat batasan pada

Laut Internasional di Selat Hormuz. Iran dapat melakukan penyelidikan atas dugaan pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal Tanker Stena Impero dengan berdasarkan UNCLOS 1982 dan COLREG 1972. Namun, dalam menjalankan kewenangannya tersebut Iran tetap haruslah berpedoman dan tidak bertentangan dengan ketentuan yang telah diatur UNCLOS 1982. Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero beserta 23 awak kapalnya merupakan sebuah tindakan yang tidak sah karena Iran telah melakukan penyidikan berlebihan dengan menyita kapal melebihi waktu yang diperlukan, yang mana menurut UNCLOS 1982 hal tersebut merupakan tindakan yang tidak diperbolehkan.

1.3. Pemulihan Hak atas Kerugian yang Diakibatkan oleh Perbuatan Pihak Lawan

Tujuan diadakan suatu pembalasan adalah untuk pemulihan hak yang telah dilanggar oleh pihak lawan. Pemulihan hak tersebut berupa ganti rugi atas kerugian yang dideritanya karena tindakan pihak lawan (Ulang, 2015:44). Untuk dapat dikategorikan sebagai *reprisal* maka tujuan dari penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz untuk mendapatkan pemulihan hak oleh Inggris karena telah menahan Kapal Grace 1 di Gibraltar. Pemulihan hak yang dimaksudkan adalah berupa pelepasan Kapal Grace 1 dan/atau ganti rugi atas kerugian yang diderita akibat tertahannya kargo yang berisikan minyak sebanyak 2,1 juta barrel yang bernilai 140 juta dollar.

Menurut fakta hukum yang ditemukan pada hasil penelitian, Kapal Stena Impero akhirnya

dibebaskan oleh pihak Iran pada 27 September 2019, setelah Inggris terlebih dahulu melakukan pembebasan terhadap Kapal Grace 1. Hal lain yang menunjukkan bahwa penyitaan Kapal Tanker Stena Impero sebagai upaya pemulihan hak atas ditahannya Kapal Grace 1 adalah tidak dilakukannya penuntutan atau permintaan jaminan uang kepada Inggris. Sebagai negara yang memiliki kewenangan untuk melakukan pemaksaan pentaatan sudah semestinya Iran melakukan penuntutan resmi terhadap kru atau perusahaan kapal, maupun kepada Inggris sebagai Negara bendera kapal. Namun menurut keterangan Stena Bulk, Iran tidak melakukan hal tersebut bahkan ketika Kapal Stena Impero dibebaskan, Iran tidak meminta uang jaminan.

2. Bentuk Penyelesaian Sengketa Hukum Internasional Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris oleh Iran

Berdasarkan hasil penelitian, Iran melakukan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero karena kapal tersebut telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan pelayaran melalui selat yang diatur dalam Hukum Laut Internasional mengenai ketentuan lintas transit melalui Selat Hormuz. Sedangkan menurut Inggris, penyitaan tersebut sebagai pembalasan karena sebelumnya Inggris telah melakukan penahanan terhadap Kapal Tanker Grace 1 di Gibraltar. Dengan demikian diperlukan suatu bentuk penyelesaian sengketa berupa pencarian fakta untuk menyelesaikan sengketa tersebut.

Pada penyelesaian sengketa dengan bentuk pencarian fakta diperlukan campur tangan pihak lain untuk menyelidiki fakta yang sebenarnya terjadi. Salah satu instrumen hukum internasional yang mengatur mengenai pencarian fakta ini adalah *the Hague Convention on the Pacific Settlement of Disputes* 1907 (yang selanjutnya disebut Konvensi Hague).

Pada Artikel 9 Konvensi Hague, menjelaskan bahwa suatu sengketa internasional mengenai perbedaan pendapat yang tidak dapat diselesaikan melalui jalur diplomasi lainnya dapat diselesaikan melalui Komisi Penyelidikan Internasional untuk

2.1. Penyelesaian Sengketa Secara Damai

Sengketa antara Iran dan Inggris atas penyitaan Kapal Tanker Stena Impero dapat diselesaikan dengan bentuk pencarian fakta (*fact-finding* atau *Inquiry*). Penyelesaian sengketa dengan bentuk pencarian fakta dapat digunakan setelah penyelesaian sengketa secara negosiasi telah dilaksanakan, namun tidak mencapai suatu kesepakatan yang memuaskan bagi Iran dan Inggris. Bentuk penyelesaian sengketa pencarian fakta menjadi pilihan karena antara Iran dan Inggris memiliki perbedaan dalam penafsiran mengenai fakta penyitaan Kapal Tanker Stena Impero. Sengketa internasional dapat terjadi karena perbedaan pemahaman akan suatu keadaan atau objek yang diikuti oleh pengklaim oleh satu pihak dan penolakan oleh pihak lain.

melakukan investigasi dengan mencari fakta untuk menyelesaikan perbedaan pendapat antara pihak yang bersengketa. Pencarian fakta dapat dilakukan dengan persetujuan bersama dari Iran dan Inggris sebagai para pihak yang bersengketa dan berdasarkan waktu pada saat itu, bergantung pada perjanjian yang berlaku maka menimbulkan kewajiban bagi pihak yang bersengketa untuk menyelesaikan sengketa dengan cara damai. Berdasarkan cara kerja pencarian fakta, Iran dan Inggris membuat sebuah perjanjian yang menimbulkan kewajiban bahwa kedua negara tersebut harus menyelesaikan sengketa dengan cara damai melalui pencarian fakta. Selanjutnya berdasarkan Artikel 14 Konvensi Hague 1907, Iran dan Inggris berhak menunjuk agen khusus untuk menghadiri komisi penyelidikan, agen khusus tersebut mewakili mereka dan bertindak sebagai perantara antara Negara dengan komisi.

Para pihak, baik Iran maupun Inggris, dengan diwakilkan oleh agen khusus berdasarkan kesepakatan bersama dapat meminta pihak ketiga untuk menyelidiki fakta mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal Tanker Stena Impero yang menyebabkan kapal tersebut harus disita oleh otoritas Iran. Pihak ketiga pada bentuk penyelesaian sengketa pencarian fakta

tersebut bersifat kurang formal. Seringkali dalam beberapa kasus, badan yang bertugas untuk menyelidiki fakta pada sengketa internasional dibentuk oleh PBB atau Perserikatan Bangsa-Bangsa. Selanjutnya, badan tersebut akan melakukan penyelidikan dan penguraian fakta-fakta yang ditemukannya pada pihak yang bersengketa.

Peranan pihak ketiga pada bentuk penyelesaian sengketa pencarian fakta hanya sebatas melaporkan fakta-fakta yang ditemukan di lapangan dan tidak lebih dari itu. Pihak ketiga tidak dapat memberikan rekomendasi tertentu kepada Iran dan Inggris untuk menyelesaikan sengketa diantara mereka. Laporan juga tidak bersifat mengikat Iran dan Inggris. Dengan demikian, Iran dan Inggris memiliki kebebasan penuh untuk menentukan tindakan yang akan dilakukan sehubungan dengan penyelesaian sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz.

sengketa yang mungkin dapat menyebabkan pergesekan atau perselisihan internasional untuk selanjutnya ditentukan apakah sengketa tersebut dapat mengancam perdamaian dan keamanan internasional. Sehingga nantinya jika sengketa antara Iran dan Inggris bersifat membahayakan perdamaian dan keamanan internasional, Inggris maupun Iran dapat meminta perhatian langsung kepada Dewan Keamanan PBB.

Dewan Keamanan akan melakukan penyelidikan terhadap penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris di Selat Hormuz oleh Iran. Jika hasil penyelidikan menunjukkan bahwa penyitaan kapal tersebut mengancam perdamaian dan keamanan internasional, Dewan Keamanan dapat memberikan rekomendasi-rekomendasi mengenai cara penyelesaian sengketa sesuai dengan yang diatur dalam Pasal 36 Piagam PBB.

Apabila nantinya Dewan Keamanan menganggap bahwa sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero dapat membahayakan perdamaian dan keamanan internasional, Dewan Keamanan akan menentukan apakah akan diambil tindakan menurut Pasal 36 Piagam PBB atau

2.2. Penyelesaian Sengketa Melalui Organisasi Internasional Perserikatan Bangsa-Bangsa

Organisasi Internasional memiliki peran dalam penyelesaian sengketa internasional yang telah diakui oleh masyarakat internasional. Sebagai Organisasi Internasional, Perserikatan Bangsa-Bangsa (yang selanjutnya disebut PBB) bertugas untuk menjaga keamanan dan perdamaian dunia, yang menyebabkan PBB selalu meminta agar anggotanya untuk menyelesaikan sengketa secara damai.

Sebagai upaya penyelesaian sengketa, Inggris dan Iran sebagai anggota PBB dapat menarik perhatian Dewan Keamanan untuk menyelidiki sengketa perihal penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz oleh Iran Sesuai dengan Artikel 35 Piagam PBB.

Selanjutnya, merujuk pada Artikel 34 Piagam PBB, Dewan Keamanan PBB memiliki kewenangan untuk menyelidiki

menganjurkan bentuk penyelesaian sengketa yang dapat dianggap layak. Dewan Keamanan dapat memberikan sebuah rekomendasi bagi Inggris dan Iran dengan tujuan untuk menyelesaikan sengketa, mengenai hal tersebut diatur dalam Pasal 39 Piagam PBB. Lebih lanjut diatur dalam Pasal 40 Piagam PBB, untuk mencegah terjadinya sengketa berkepanjangan yang dapat menyebabkan terancamnya perdamaian dan keamanan internasional, Dewan Keamanan sebelum membuat rekomendasi atau langkah-langkah penyelesaian sengketa dapat memanggil Inggris dan Iran untuk mematuhi tindakan sementara yang dianggap perlu tanpa mengurangi hak, klaim atau posisi dari Inggris dan Iran. Dewan Keamanan dapat memaksa Inggris dan Iran untuk melaksanakan tindakan sementara berdasarkan Pasal 40 dan Pasal 41 Piagam PBB.

Berdasarkan Pasal 40 dan 41 Piagam PBB, pemaksaan untuk melaksanakan tindakan sementara oleh Inggris dan Iran jika dirasa situasi semakin memanas dan sengketa antara kedua Negara dapat mengancam perdamaian dunia, pada saat tersebut Dewan Keamanan dapat melakukan tindakan pemaksaan agar keputusan dalam hal tindakan sementara yang

telah diputus oleh Dewan Keamanan dilaksanakan oleh Inggris dan Iran. Tindakan-tindakan pemaksaan yang dapat dilakukan oleh Dewan Keamanan termasuk tindakan-tindakan pemutusan seluruhnya atau sebagian hubungan-hubungan ekonomi, seperti hubungan kereta api, laut, udara, pos, telegraf, radio dan alar-alat komunikasi lainnya, serta jika dirasa perlu sampai pada pemutusan hubungan diplomatik. Apabila cara-cara tersebut tidak berhasil, berdasarkan Pasal 42 Piagam PBB, Dewan Keamanan dapat melakukan tindakan kekerasan dengan mempergunakan angkatan udara, laut atau darat yang mungkin diperlukan untuk memelihara atau memulihkan perdamaian serta keamanan internasional.

2.3. Penyelesaian Sengketa Melalui **International Tribunal for the Law of the Sea**

Pada sengketa penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz, Iran dan Inggris dapat memilih bentuk penyelesaian

Diantara empat forum penyelesaian sengketa, Iran dan Inggris dapat memilih bentuk penyelesaian sengketa melalui *International Tribunal for The Law of the Sea* (yang selanjutnya disingkat ITLOS) karena ITLOS merupakan pengadilan internasional yang secara khusus menangani perkara mengenai Hukum Laut Internasional. ITLOS sebagai salah satu mahkamah yang dimaksudkan dalam Artikel 288 ayat (1) UNCLOS 1982 memiliki yurisdiksi atas setiap sengketa perihal interpretasi atau penerapan UNCLOS 1982 yang diserahkan kepadanya sesuai dengan yang diatur dalam Bagian 2 mengenai penyelesaian sengketa. Dengan demikian, ITLOS memiliki yurisdiksi untuk menyelesaikan sengketa perihal penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz. Hal tersebut dikarenakan adanya perbedaan interpretasi atas proses penyitaan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal Tanker Stena Impero ketika melakukan lintas transit di Selat Hormuz.

sengketa melalui jalur litigasi yang telah disediakan oleh UNCLOS 1982 untuk mendapatkan keputusan yang bersifat final dan memiliki kekuatan mengikat bagi kedua negara yang bersengketa. UNCLOS 1982 menetapkan 4 (empat) aturan resolusi penyelesaian sengketa antar negara yang timbul atas penafsiran atau penerapan UNCLOS (Elisabeth, 2019:86). Resolusi mengenai penyelesaian sengketa tersebut diatur dalam Artikel 287 ayat (1) UNCLOS 1982.

Sesuai dengan Artikel 287 ayat (1) UNCLOS 1982, Iran sebagai negara yang menandatangani UNCLOS 1982 dan Inggris sebagai negara yang telah menandatangani sekaligus meratifikasi UNCLOS 1982 dapat bebas untuk memilih bentuk penyelesaian sengketa dari empat forum yang telah disediakan dalam UNCLOS 1982. Pemilihan bentuk penyelesaian sengketa tersebut dapat dilakukan dengan cara membuat pernyataan tertulis.

Apabila Iran dan Inggris telah sepakat memilih ITLOS untuk menyelesaikan sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero dan telah membuat pernyataan tertulis mengenai hal tersebut sesuai dengan syarat yang ditentukan pada Artikel 287 ayat (1) UNCLOS 1982, sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz hanya dapat diserahkan kepada ITLOS sebagai prosedur penyelesaian sengketa yang dipilih oleh Iran dan Inggris. Pernyataan tertulis mengenai prosedur penyelesaian sengketa melalui ITLOS yang telah dibuat oleh Iran dan Inggris nantinya disimpan pada Sekertaris Jenderal PBB yang mana salinan pernyataan tertulis tersebut akan diteruskan kepada Negara peserta sesuai dengan yang telah diatur dalam isi Artikel 287 ayat (8) UNCLOS 1982.

ITLOS sebagai mahkamah yang dipilih dan memiliki yurisdiksi untuk menyelesaikan sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero antara Iran dan Inggris, memiliki wewenang untuk melakukan tindakan sementara sambil menunggu keputusan akhir oleh Hakim ITLOS. Tindakan

sementara dapat diubah atau dicabut oleh ITLOS jika keadaan membenarkan perubahan atau pencabutan tersebut. Penetapan, perubahan atau pencabutan tindakan sementara dapat dilakukan setelah adanya permintaan dari suatu pihak, baik dari Iran maupun dari Inggris, dan setelah kedua Negara yang bersengketa diberi kesempatan untuk didengar. Selanjutnya, ITLOS haruslah memberitahu kepada Iran dan Inggris mengenai penetapan, perubahan atau dicabutnya tindakan sementara tersebut. Akibatnya, Iran dan Inggris sebagai para pihak yang bersengketa harus mematuhi dengan segera tindakan sementara yang ditetapkan oleh ITLOS.

ITLOS memiliki kekhasan yang mana dapat melakukan pelepasan segera Kapal Tanker Stena Impero dan 23 awaknya. Pembebasan kapal tersebut dilakukan apabila Iran telah melakukan penahanan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris tidak memenuhi ketentuan-ketentuan UNCLOS 1982 (Pasal 292 ayat (1) UNCLOS 1982). Inggris selaku negara bendera Kapal Tanker Stena Impero dapat mengajukan permohonan kepada ITLOS untuk pembebasan Kapal Tanker Stena Impero. Pasal 292 ayat (1) UNCLOS 1982 menyatakan: *section shall be final and shall be complied with by all the parties to the dispute.*"

Sifat final putusan ITLOS berarti tidak ada upaya lain yang dapat dilakukan oleh Iran maupun Inggris setelah putusan tersebut ditetapkan oleh Hakim ITLOS. Kekuatan mengikat putusan ITLOS terhadap Iran dan Inggris sebagai negara yang bersengketa lahir akibat adanya pernyataan tertulis yang menyatakan kesepakatan untuk menyelesaikan sengketa penyitaan Kapal Tanker Stena Impero melalui ITLOS. Dengan adanya pernyataan tertulis tersebut berarti Iran dan Inggris telah setuju untuk mentaati segala prosedur penyelesaian sengketa dan mematuhi putusan akhir ITLOS yang bersifat final dan mengikat. Iran dan Inggris selaku pihak yang bersengketa haruslah menerima dan melaksanakan putusan akhir yang ditetapkan oleh ITLOS atas sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz oleh Iran.

Tanker Stena Impero yang disita oleh Iran di Selat Hormuz berdasarkan Artikel 292 ayat (2) UNCLOS 1982.

Berdasarkan Artikel 294 UNCLOS 1982 mengenai proses pendahuluan, maka ITLOS akan menentukan apakah permohonan Inggris untuk membebaskan Kapal Tanker Stena Impero merupakan suatu penyalahgunaan proses hukum atau apakah gugatan tersebut prima facie cukup beralasan. Adapun jika permohonan Inggris diterima, ITLOS haruslah segera memproses permintaan Inggris untuk membebaskan Kapal Tanker Stena Impero yang diajukan kepadanya. Mengenai kewajiban untuk segera memproses permohonan Inggris untuk membebaskan Kapal Tanker Stena Impero telah diamanatkan pada Artikel 292 ayat (3) UNCLOS 1982.

Tujuan dipilihnya ITLOS sebagai bentuk penyelesaian sengketa dikarenakan putusannya yang bersifat final dan mengikat. Mengenai sifat akhir putusan ITLOS telah dijelaskan dalam Artikel 296 ayat (1) UNCLOS 1982, menyatakan,

"Any decision rendered by a court or tribunal having jurisdiction under this

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan oleh penulis mengenai penyelesaian sengketa penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz yang telah dianalisis dengan menggunakan metode analisis preskriptif maka penulis berkesimpulan sebagai berikut:

1. Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz dapat dikategorikan sebagai *reprisal* karena tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero tersebut telah memenuhi unsur-unsur *reprisal*.
2. Inggris dan Iran dapat menyelesaikan sengketa menggunakan bentuk penyelesaian sengketa dengan *Finding-Fact* dan melalui PBB, maupun ITLOS.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan diatas, penulis dapat memberikan saran kepada:

1. Iran sebagai anggota PBB diharapkan untuk menghindari penggunaan cara yang dapat mengancam perdamaian dan keamanan internasional untuk mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang diakibatkan oleh penahanan Kapal Grace 1 oleh Inggris di Gibraltar.
2. Iran dan Inggris dapat menggunakan bentuk penyelesaian sengketa melalui ITLOS untuk menyelesaikan sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz agar memperoleh putusan yang bersifat final dan mengikat bagi para pihak.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Darcy, Shane. 2013. *Retaliation and Reprisal*. Oxford Handbook on the Use of Force. New York: Oxford University Press.
- Ammiruddin dan Zainal Asikin. 2013. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Mauna, Boer. 2015. *Hukum Internasional*. Alumni: Bandung.
- Fajar, Mukti dan Yulianto Achmad. 2007. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Yogyakarta: Pensil Komunika.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2016. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana.

Iqbal, Muhammad. 2013. *Transportasi Laut Lebih Efisien, Ini Alasannya*. Republika, diakses dari: <https://www.republika.co.id/berita/nasional/um/um/13/03/28/mkdd01-transportasi-laut-lebih-efisien-ini-alasannya>. Diakses pada 8 Agustus 2019.

Reuters. 2019. *Court Documents show U.S. seeks seizure of Iranian tanker violating sanction*. <https://www.reuters.com/article/us-mideast-iran-tanker-usa/u-s-warrant-issued-for-seizure-of-iranian-oil-tanker-in-gibraltar-idUSKCN1V6237>. Diakses pada 9 Agustus 2019

Jurnal

Franckx, E., A. Razavi. 2002. *The Strait of Hormuz*. Journal The Proceedings of the

Shaw, Malcolm N. 2003. *International Law (Fifth Edition)*. Cambridge: Cambridge University Press.

Soekanto, Soerjono. 2010. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.

Starke, J.G. 1995. *Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh (1)*. Jakarta: Sinar Grafika.

Internet

Aljazeera. 2019. *Iran seizes British oil tanker in Strait of Hormuz*. <https://www.aljazeera.com/news/2019/07/iran-seized-british-oil-tanker-gulf-190719180058275.html>. Diakses pada 11 Agustus 2019

CNN Indonesia. 2019. *Kapal Tanker Inggris Disita Pasukan Keamanan Iran*. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190720134541-120-413911/kapal-tanker-inggris-disita-pasukan-keamanan-iran>. Diakses pada 9 Agustus 2019.

Independent. 2019. *Iran tanker seizure: Jeremy Hunt warns authorities against taking a 'dangerous path'*. <http://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/iran-uk-british-tanker-strait-hormuz-stena-impero-a9013061.html>. Diakses pada 9 Agustus 2019.

Symposium on the Straits used for International Navigation. Turkish Marine Research Foundation, Publication Number: 11.

Orphanos, Cleanthis. 2000. *International Straits and Transit Passage Focus on Bosphorus and Dardanelles*. World Maritime University Dissertations.

Puspoayu, Elisabeth Septin, dkk. 2019. *Praktik Illegal Transshipment di Laut Lepas Berdasarkan Hukum Laut Internasional*. Jurnal Mimbar Hukum Vol. 31 (1).

Sosiawan, Ulang Mangun dan Tim. 2015. *Penelitian Hukum Tentang Mekanisme Penyelesaian Konflik Antar Negara Dalam Pengelolaan Sumberdaya Kelautan*. Laporan Akhir Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan HAM RI.

Wen, Shuang. 2010. *The Strait of Hormuz: A Barometer in the Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship*. Draft Paper for Association for Asian Studies.

Sumber Bahan Hukum

Hague Convention. 1907.

International Convention for the Safety Life at Sea. 1974.

International Regulations for Preventing Collisions at Sea. 1972.

United Nations Charter. 1945. San Francisco.

United Nations Convention of Law at Sea. 1982. Jamaica.

