

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Pasca Perang Dunia II, hukum laut internasional dapat dikatakan telah mengalami suatu revolusi akibat perkembangan zaman.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup> 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

---

<sup>1</sup> Dina Sunyowati, Enny Narwati, *Hukum Laut*, Airlangga University Press, Surabaya, 2013, h. 1

<sup>2</sup> Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasional: Konvensi Hukum Laut 1982*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1989, h. 103

<sup>3</sup> China Power Team, "How much trade transits the South China Sea?", <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, 2 Agustus 2017, dikunjungi pada tanggal 14 September 2019

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.<sup>4</sup>

*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 selanjutnya dalam pengkodifikasian Hukum Laut Internasional, yang sebelumnya pengkodifikasian Hukum Laut Internasional dituangkan melalui UNCLOS 1958 dan UNCLOS 1960.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> Hingga hari ini, UNCLOS 1982 yang telah disusun selama kurang lebih 9 tahun telah ditandatangani oleh 157 negara dan diratifikasi oleh 60 negara.<sup>7</sup> Meskipun hingga hari ini terdapat 60 negara yang

---

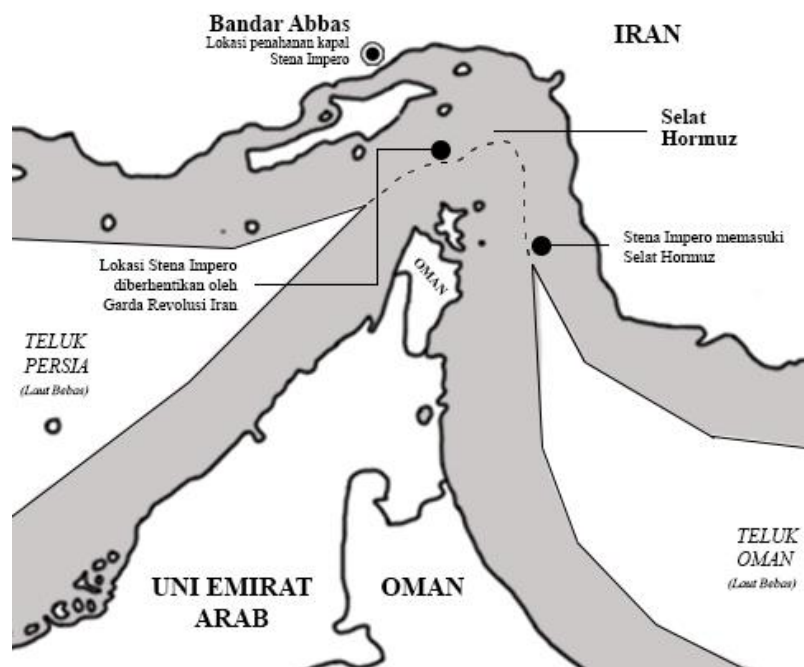
<sup>4</sup> Valerie Epps, *International Law Second Edition*, Carolina Academic Press, Durham, North Carolina, 2011, h. 177

<sup>5</sup> Chairul Anwar, Op. Cit. h. 3

<sup>6</sup> 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)", [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_historical\\_perspective.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm), 1998, dikunjungi pada tanggal 7 Agustus 2019

<sup>7</sup> 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",

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.



Gambar 1. Peta Kronologi Penahanan Kapal Stena Impero di Selat Hormuz  
Sumber dari : <https://gulfnews.com/world/mena/european-powers-urge-iran-to-release-uk-tanker-1.65338356>

Pada tanggal 19 Juli 2019, Garda Revolusi Iran menahan kapal tanker minyak bumi milik Inggris yang bernama Stena Impero pada saat melalui selat Hormuz, lihat Gambar 1. 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*

[https://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm), 1998, dikunjungi pada tanggal 13 September 2019

(selanjutnya disebut IMO): 9797400, dan berukuran 183 x 32 meter.<sup>8</sup> Pada saat itu kapal Stena Impero di kawal oleh kapal perang HMS Montrose untuk menuju Teluk Persia yang melewati Selat Hormuz.<sup>9</sup>

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 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.<sup>10</sup> Akibat ditahannya kapal Stena Impero milik Inggris oleh Iran, Inggris memperpanjang masa penahanan kapal Grace 1 hingga 15 Agustus 2019.<sup>11</sup>

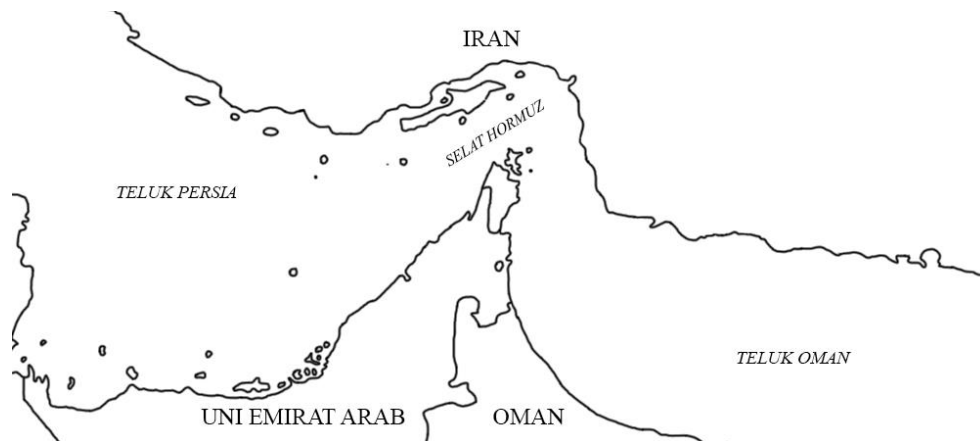
---

<sup>8</sup> Stena Impero, <https://www.myshiptracking.com/vessels/stena-impero-mmsi-232010294-imo-9797400>, dikunjungi pada tanggal 29 Desember 2019

<sup>9</sup> Lintang Satria, "Inggris Minta Iran Bebaskan Tanker Sitaan", [www.republika.co.id](http://www.republika.co.id), 30 Juli 2019, dikunjungi pada tanggal 7 Agustus 2019

<sup>10</sup> Patrick Wintour, "Gulf crisis: story began with UK's seizure of Iranian-flagged ship in Gibraltar", [www.theguardian.com](http://www.theguardian.com), 20 Juli 2019, dikunjungi pada tanggal 2 Agustus 2019

<sup>11</sup> Kamran Dikarma, "Gibraltar Perpanjang Masa Penahanan Kapal Tanker Iran", <https://internasional.republika.co.id>, 20 Juli 2019, dikunjungi pada tanggal 14 Oktober 2019



Gambar 2. Peta Selat Hormuz

Sumber dari : <https://albalad.co/kabar/2019A9087/raja-salman-setujui-penempatan-pasukan-amerika-di-arab-saudi/>

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.<sup>12</sup> 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

<sup>12</sup> "Iran tanker seizure: What is the Strait of Hormuz?" <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49070882>, 29 Juli 2019, dikunjungi pada tanggal 2 Agustus 2019

bumi, memiliki potensi yang besar adanya pergesekan antar negara pengeksport minyak bumi tersebut. Dengan selat Hormuz sebagai rute utama yang dilewati berbagai kapal 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.<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup> 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

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> US Department of Treasury, "Joint Plan of Action (JPOA) Archive and Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) Archive", [https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/jpoa\\_archive.aspx](https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/jpoa_archive.aspx), 30 Oktober 2018, dikunjungi pada tanggal 31 Oktober 2019

<sup>15</sup> Kelsey Davenport, "The Joint Comprehensive Action Plan (JCPOA) at a glance", <https://www.armscontrol.org/factsheets/JCPOA-at-a-glance>, Mei 2018, dikunjungi pada tanggal 14 September 2019

kepada Iran.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> Sanksi yang diberikan oleh AS ini telah membuat ekonomi Iran melemah, karena strategi AS dalam membatasi ekonomi Iran yaitu dengan 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

---

<sup>16</sup> Veronika Yasinta, "Trump: AS Keluar dari Perjanjian Nuklir Iran", <https://internasional.kompas.com/read/2018/05/09/07260231/trump-as-keluar-dari-perjanjian-nuklir-iran>, 9 Mei 2018, dikunjungi pada tanggal 14 Oktober 2019

<sup>17</sup> Afra Augesti, "Sanksi Baru AS Terhadap Iran Akan Dimulai Pada Hari Ini", [www.liputan6.com](http://www.liputan6.com), 24 Juni 2019, dikunjungi pada tanggal 2 Agustus 2019

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.<sup>18</sup>

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 sumber pendapatan utama bagi Iran adalah ekspor minyak sehingga intervensi tersebut mengancam kestabilan ekonomi Iran.<sup>19</sup>

Konflik antara Inggris dan Iran terkait penahanan kapal pun memicu banyak pertanyaan mengenai legalitas penahanan kapal asing di selat internasional dan bagaimana mekanisme penyelesaian sengketa yang dapat digunakan untuk menyelesaikan sengketa ini. Berdasarkan uraian pada latar belakang ini, maka skripsi ini berjudul **“Penyelesaian Sengketa Internasional Kasus Penahanan Kapal Stena Impero Menurut Perspektif Hukum Internasional”**.

---

<sup>18</sup> Andreas Gerry Tuwo, “Uni Eropa Perpanjang Sanksi Rezim Suriah”, [www.msn.com](http://www.msn.com), 18 Mei 2019, dikunjungi pada tanggal 2 Agustus 2019

<sup>19</sup> “Iran: Penyitaan yang dilakukan Inggris Langgar JCPOA”, <https://www.republika.co.id>, 28 Juli 2019, dikunjungi pada tanggal 2 Agustus 2019



## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, terdapat beberapa masalah yang tercakup dalam latar belakang masalah. Adapun 2 (dua) rumusan masalah yang akan dikemukakan sebagai berikut:

1. Legalitas Iran dalam melakukan penahanan kapal Stena Impero di Selat Hormuz.
2. Mekanisme penyelesaian sengketa dalam kasus penahanan kapal Stena Impero menurut hukum internasional.

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, penulisan skripsi ini memiliki beberapa tujuan, yaitu :

1. Menganalisa legalitas suatu negara dalam menahan sebuah kapal berbendera asing.
2. Menganalisa langkah untuk menyelesaikan kasus penahanan kapal berbendera asing.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan di atas, penulisan skripsi ini diharapkan:

1. Dapat menjadi referensi bagi kalangan civitas akademika terutama yang ada di Fakultas Hukum Universitas Airlangga bagi yang akan menulis skripsi dimasa yang akan datang dan;

2. Sebagai saranan untuk memperluas ilmu dalam bidang hukum laut, mengenai sengketa yang ditimbulkan dari penahanan kapal berbedera asing dan cara penyelesaian sengketa tersebut.

## 1.5 Metode Penelitian

### 1.5.1 Tipe 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.<sup>20</sup>

### 1.5.2 Pendekatan Masalah

Metode pendekatan yang digunakan guna mendapatkan solusi dan pemecahan masalah dalam penulisan skripsi ini yaitu dengan menggunakan *Statute Approach* dan *Conceptual Approach*.<sup>21</sup> 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

---

<sup>20</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2005, h. 90

<sup>21</sup> *Ibid.* h.93

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.<sup>22</sup>

### 1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Dalam penulisan skripsi ini, terdapat dua macam bahan hukum yaitu bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, yang berarti bahwa bahan hukum tersebut sifatnya mengikat. Bahan hukum yang bersifat mengikat dapat berupa perjanjian internasional baik bilateral maupun multilateral yang berlaku dan berkaitan dengan rumusan masalah yang akan di bahas. Bahan hukum primernya, antara lain:

1. *Charter of the United Nations (UN Charter)*
2. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)*
3. *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974) - Chapter V on Safety of Navigation*

Selain bahan buku primer, penulisan skripsi ini juga menggunakan bahan hukum sekunder yang terdiri atas pendapat para sarjana hukum internasional yang ada dalam buku literatur tentang hukum, khususnya hukum internasional dan hukum laut, catatan kuliah, karya ilmiah, artikel dari jurnal atau media cetak maupun internet yang substansinya berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.

---

<sup>22</sup> *Ibid.*

#### **1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum**

Untuk memperoleh bahan hukum primer maupun sekunder, pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan cara studi kepustakaan (*library research*). Pada studi kepustakaan (*library reasearch*) bahan hukum yang dikumpulkan akan dijadikan sumber bahan hukum utama sehingga untuk menelaah substansinya dilakukan dengan cara membaca, memahami dan melakukan riset bahan hukum yang berkaitan dengan penahanan kapal asing di selat internasional. Bahan hukum tersebut merupakan buku-buku literatur hukum terutama yang berkaitan dengan hukum internasional dan hukum laut. Selain buku-buku literatur, terdapat bahan hukum lain seperti karya ilmiah, artikel, serta *international legal documents* baik bilateral maupun multilateral yang berlaku dan berkaitan dengan rumusan masalah yang akan dibahas.

#### **1.5.5 Analisis Bahan Hukum**

Bahan hukum yang telah dikumpulkan, dibaca dan dipahami, akan dianalisis untuk mendapatkan jawaban atas rumusan masalah, sehingga hasil pembahasan tersebut dapat dipertanggungjawabkan secara sistematis.

#### **1.6 Pertanggungjawaban Sistematis**

Sistematis penulisan skripsi ini terbagi dalam empat bab yang pada setiap babnya terdiri dari sub bab yang menjelaskan lebih rinci mengenai bagian-bagian dari permasalahan dalam skripsi ini secara sistematis.

Bab I merupakan pendahuluan yang memberikan gambaran umum mengenai skripsi ini. Bab I terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta metode penelitian skripsi ini.

Bab II menjelaskan rumusan masalah yang pertama yaitu legalitas penahanan kapal Stena Impero di selat Hormuz sebagai laut teritorial Iran. Penjelasan rumusan masalah ini diuraikan dalam empat sub bab yaitu: Zona Maritim dalam Hukum Laut Internasional, Hak Lintas Laut Negara, Selat Internasional, dan Kasus Selat Hormuz (Iran v. Inggris).

Bab III menjelaskan mengenai mekanisme penyelesaian sengketa dalam kasus penahanan kapal Stena Impero dalam perspektif hukum internasional. Bab ini terdiri dari tiga sub bab yaitu: Penyelesaian Sengketa dengan Cara Damai, dan Penyelesaian Sengketa melalui Mahkamah Internasional, dan Penyelesaian Sengketa melalui *International Tribunal for the Law of the Sea*.

Bab IV merupakan penutup yang mengumpulkan kembali fakta-fakta yang telah dianalisis dan disatukan menjadi sebuah kesimpulan. Bab IV juga akan memuat saran terkait proses dan mekanisme penyelesaian sengketa antara Inggris dan Iran sehingga konflik kedua negara tersebut akan segera berakhir.