



Penyelesaian Sengketa Inggris - Iran Terkait Hak Lintas Damai Kapal Stena Impero

Joel Tetelepta¹, Lucia Charlota Octovina Tahamata^{2*}, Dyah Ridhul Airin Daties³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

@ : lucia.tahamata@yahoo.com

doi : xxxxxxxxxxxxxxxxx

Dikirim:

Direvisi:

Dipublikasi:

Abstract

Introduction: Since World War II the Law of the Sea has undergone many changes along with the times. The United Conference on Trade Development says almost more than 77 percent of international trade is transported by sea. As part of the sea, the strait plays an important role for international trade, one of which is the Strait of Hormuz.

Purposes of the Research: To study or analyze how UNCLOS 1982 regulates the Right of Peaceful Passage and examines how the form of settlement of the Stena Impero vessel detention dispute.

Methods of the Research: The research method used is normative juridical research, the type of research is analytical descriptive. The sources of legal materials used are primary, secondary and tertiary legal materials. The legal material collection technique used in this research is through library research. Analysis of legal materials is descriptive qualitative.

Results of the Research: The research results conclude that the right of innocent passage has been regulated in UNCLOS 1982 Part III concerning Innocent Passage, article 45 paragraphs 1 and 2. Foreign ships that use the right of innocent passage in the territorial sea or waters of a coastal state must follow the regulations in force in that country and, in general, the mechanism of international law in resolving international disputes can be pursued through two channels, namely litigation and non-litigation. In particular, for the settlement of the Stena Impero ship dispute between Britain and Iran, the efforts that can be taken are through litigation, namely through the international court for the law of the sea (Internasional Tribunal for the Law on the Sea)

Keywords: Dispute Resolution; England – Iran; Right of Ship Passage

Abstrak

Latar Belakang: Sejak perang Dunia ke II Hukum Laut banyak mengalami perubahan seiring dengan berkembangnya zaman. The United Conference on Trade Development mengatakan hampir lebih dari 77 persen dari perdagangan internasional diangkut melalui laut. Sebagai bagian dari laut selat berperan penting bagi perdagangan internasional salah satunya yaitu Selat Hormuz.

Tujuan Penelitian: Untuk mengkaji atau menganalisa bagaimana UNCLOS 1982 mengatur tentang Hak Lintas Damai dan mengkaji bagaimana bentuk penyelesaian sengketa penahanan kapal Stena Impero.

Metode Penelitian: Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif, tipe penelitian bersifat deskriptif analitis. Sumber bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Teknik pengumpulan bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah melalui studi kepustakaan. Analisis bahan hukum adalah deskriptif kualitatif..

Hasil Penelitian: Hasil Penelitian Menyimpulkan Bahwa Hak lintas damai telah datur dalam UNCLOS 1982 Bagian III Tentang Lintas Damai (Innocent Passage) pasal 45 ayat 1 dan 2. kapal- kapal asing yang

menggunakan hak lintas damai pada laut teritorial atau perairan suatu negara pantai harus mengikuti peraturan-peraturan yang berlaku pada negara tersebut dan, secara umum mekanisme Hukum internasional dalam menyelesaikan sengketa internasional dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur litigasi dan non litigasi. Khususnya untuk penyelesaian sengketa kapal Stena Impero antara Inggris dan Iran maka upaya yang dapat ditempuh adalah melalui jalur litigasi yaitu dengan melalui pengadilan internasional untuk hukum laut (International Tribunal for the Law of the Sea)

Kata Kunci: Penyelesaian Sengketa; Inggris – Iran; Hak Lintas Kapal

1. Pendahuluan

Sejak dahulu manusia telah menggunakan laut sebagai media perhubungan, wadah sumberdaya alam kelautan dan sebagai pijakan memproyeksikan kekuatan dari darat. Penggunaan laut seperti diatas mengakibatkan lahiriah klaim-klaim atas wilayah laut oleh Negara-negara yang didasarkan pada kedaulatan Negara menurut hukum internasional.¹ Laut juga merupakan sumber makanan bagi manusia, sebagai jalan raya perdagangan, sebagai sarana penaklukan, sebagai sarana pertemuan, sebagai tempat untuk bersenang-senang dan berekreasi. Di abad ke-20 ini fungsi laut telah meningkat dengan ditemukannya bahan-bahan tambang dan galian yang berharga didasar laut dan usaha-usaha mengambil kekayaan tersebut , baik di airnya maupun di dasar laut dan tanah di bawahnya.² Sejak Perang Dunia ke II, Hukum laut di Indonesia diklaim telah mengalami perubahan seiring berkembangnya zaman.³ Ketentuan Hukum Laut dianggap sangat penting bagi bangsa indonesia karena : Pertama , Hukum Laut dapat meningkatkan keselamatan pelayaran laut yang dilakukan oleh masyarakat internasional, Kedua, Hukum laut penting untuk menjaga stabilitas perekonomian dunia dari sumber daya alam yang ada di laut.⁴

Laut tidak hanya berfungsi untuk pelayaran (permukaan perairan), akan tetapi juga memiliki nilai potensial sumber daya yang besar, baik yang terdapat dikolom perairan (ikan) maupun didasar perairan (minyak dan gas bumi). Dimasa lalu dengan penguasaan teknologi yang terbatas permukaan laut hanya dimanfaatkan untuk kepentingan pelayaran, dengan berkembangnya teknologi laut sudah bisa dimanfaatkan hingga dasar perairannya.⁵ Negara-negara di dunia ini dihubungkan dengan laut sehingga mempermudah mereka untuk melakukan kegiatan perdagangan hingga hari ini laut masih menjadi sarana transportasi yang paling efektif untuk perdagangan. Dengan menggunakan kapal yang bisa mengangkut muatan dalam jumlah yang besar, ini membuktikan

¹ Veriena J. B. Rehatta, *Penyelesaian Sengketa Perikanan Di Laut Lepas Menurut Hukum Internasional* , Jurnal Sasi Vol. 20 No 1 , 2014, Hal 62

² Frans E. Lidkadjaja & Daniel F Bassie, *Hukum Laut dan Undang-Undang perikanan Ghalia Indonesia*, Jakarta, 1985, hal 21.

³ Dina Sunyowati, Enny Narwat, *Hukum Laut*, Airlangga University Press, Surabaya, 2013, hal 1.

⁴ Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Hukum Laut Internasioanl : Konvensi Hukum Laut 1982*, Djambatan, Jakarta 1989, hal 103

⁵ Achmad Fahrudin dan Akmah Solihin, *Perkembangan Hukum Laut Internasional dan Perundang-undangan indonesia*, Universitas Terbuka Jakarta, 2012 hal 1

bahwa perdagangan melalui jalur laut kerap kali dilakukan dibandingkan perdagangan jalur darat maupun udara.

Negara-negara di dunia ini dihubungkan dengan laut sehingga mempermudah mereka untuk melakukan kegiatan perdagangan hingga hari ini laut masih menjadi sarana transportasi yang paling efektif untuk perdagangan. Dengan menggunakan kapal yang bisa mengangkut muatan dalam jumlah yang besar, ini membuktikan bahwa perdagangan melalui jalur laut kerap kali dilakukan dibandingkan perdagangan jalur darat maupun udara. Hal itu bisa dilihat pada zaman dahulu banyak negara yang menggunakan jalur laut sebagai sarana perdagangan antar negara. *The United Nations Conference on Trade and Development* 1964 (UNCTAD) memperkirakan bahwa sekitar lebih dari 70 persen dari perdagangan didunia ini diangkut melalui jalur laut.⁶ Dan dengan semakin bertambahnya fungsi pemanfaatan laut maka semakin besar resikonya untuk terjadi sebuah sengketa di laut.

Sengketa yang terjadi dilaut sangat beragam misalnya yaitu penyalahgunaan hak lintas laut untuk kegiatan *Illegal, Unreported, and Unregulated* (bisa disebut *IUU Fishing*), penenggelaman kapal, penabrakan kapal, uji coba senjata militer , penahan kapal ,dan sengketa batas wilayah teritorial. Hal-hal itulah yang memicu negara-negara untuk bertemu dan membahas secara bersama serta merancang sebuah produk hukum internasional yang dapat dijadikan rujukan atau acuan aturan hukum di wilayah perairan internasional.⁷

Pada masa sebelum dibentuknya *United Nations Convention on the Law of the Sea* (selanjutnya disebut UNCLOS 1982), hampir seluruh negara pantai melakukan klaim atas laut teritorialnya hanya selebar 3 nm. Namun setelah dibentuknya UNCLOS 1982, telah disepakati bahwa suatu negara pantai dapat memperluas laut teritorialnya. Hingga 12 mil laut selanjutnya disebut nm.⁸ Besar bagi negara pantai yang berdekatan dengan selat dan negara maritim yang bisa 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 dari semua negara manapun dapat berlayar melalui selat karena dianggap sebagai laut bebas dan berlaku prinsip *freedom of the sea*. Sebagai bagian dari lautan, selat mempunyai peran penting dalam perdagangan internasional, contohnya selat Hormuz.

Selat Hormuz sendiri adalah satu-satunya jalur air di laut teluk Persia. Kapal tanker yang mengangkut atau mengumpulkan minyak dari pelabuhan teluk persia harus melewatinya. Teluk tersebut dihimpit oleh tiga negara yakni

⁶ China Power Team, "How much trade transits the south china sea", <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, 2 agustus 2017, diakses pada tanggal 27 Mei 2022

⁷ Valerie Epps, *International Law Second Edition*, Carolina Academi Press, Durham, North Carolina, 2011 hal 177

⁸ Republika Team, "iran : Penyitaan yang dilakukan Inggris langgar JCPAO" <https://www.republika.co.id/diakses> Pada 28 Agustus 2022

Iran, Oman dan Uni Emirat Arab (EUA). Pada 19 Juli 2019, Garda Revolusi Iran menahan kapal tanker pengangkut minyak bumi milik Inggris yang bernama Stena Impero saat melewati selat Hormuz. Stena Impero ialah kapal tanker tipe B dengan nomor *register Maritime Mobile Service Identity* (MMSI): 232010294 dan nomor *register International Maritime Organization* (IMO): 9797400, dan berukuran 183 x 32 meter.⁹ Menurut Iran Penahanan kapal tersebut dilakukan dikarena kapal tersebut melintas pada jalur yang salah dan juga menabrak kapal nelayan yang disekitar. Menurut Pasal 44 UNCLOS 1982 negara yang berbatasan dengan selat tidak dibenarkan untuk menanggukhan atau menahan kapal asing dari negara lain.

“ States bordering straits shall not hamper transit passage and shall give appropriate publicity to any danger to navigation or overflight within or over the strait of which they have knowledge. There shall be no suspension of transit passage “

Artinya negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh mengambat lintas transit dan harus mengumumkan dengan tepat setiap ada bahaya bagi pelayaran atau penerbangan lintas di dalam atau di atas selat yang diketahuinya. Tidak boleh ada penanggukan lintas transit.

2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif, tipe penelitian bersifat deskriptif analitis. Sumber bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Teknik pengumpulan bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah melalui studi kepustakaan. Analisis bahan hukum adalah deskriptif kualitatif.

3. Hasil Dan Pembahasan

a. UNCLOS 1982 mengatur Tentang Hak lintas Damai

1. Sejarah Terbentuknya Hak Lintas Damai

Pada masa jayanya imperum Roma, kekuasaan Roma menguasai seluruh lautan tengah. Kenyataanya dalam hukum Romawi laut diartikan sebagai *“Public Property”* atau milik kerajaan Roma. Tetapi dengan pengertian bahwa hak penduduk pantai untuk menangkap ikan bagi penduduk pantai di perairan dekat pantainya telah diakui. Setelah runtuhnya kekaisaran Roma, negara-negar disekitar laut tengah mulai mengklai laut-laut yang berbatasan dengan pantai mereka adalah milik mereka. Salah satunya *“Venetia”* menuntut sebagaian dari laut Adriatik dan tuntutan ini diakui oleh Paus Alexander III tahun 1177 dan *“Genoa”* menuntut laut Liguria dan sekitarnya.¹⁰ Sementara itu Denmark

⁹ Lintang Satria, “Inggris Minta Iran Bebaskan Tanker Sitaan”, www.republika.co.id, 30 Juli 2019, diakses pada tanggal 27 Mei 2022

¹⁰ Akbar Kurnia Putri, “ Hak Lintas Damai (Right Of Innocent Passage) berdasarkan UNCLOS 1982, Jurnal Ilmu

mengklaim laut baltik dan laut utara oleh Norwegia dan Iceland serta Inggris juga mengklaim laut di sekitar kepulauannya.

Sejarah kemudian membuktikan baik Mare Liberum maupun Mare Clausum, Inggris tidak dapat mempertahankan dengan kaku dan konsekuen. Grotius sendiri dalam bukunya *De Jure Belli Ac Paxis* (1625) mengakui bahwa laut sepanjang pantai suatu negara dapat dimiliki sejauh yang dapat dikuasai dari daratan. Sedangkan Selden mengakui hak-hak negara untuk memiliki lautnya masing-masing dan juga mengakui adanya hak "*Innocent Passage*" atau hak lintas damai.

Mengenai berberapa lebar laut yang dapat dikuasai oleh suatu negara seorang sarjana Belanda Bynkerhoek mengatakan bahwa sampai dimana kekuatan suatu meriam dari darat di tembakan, yang pada waktu itu 3 mil dan selebihnya adalah laut bebas yang bisa dinikmati oleh setiap umat manusia. Pada waktu itu umumnya negara-negara Eropa mempraktikkan laut teritorial 3 mil tersebut, tetapi ajaran 3 mil tembakan meriam tersebut bukanlah satu-satunya aturan hukum internasional mengenai lebar laut wilayah dan sejak itu pula negara-negara di Eropa mnrntima ajaran pembagian laut yang dapat dimiliki oleh suatu negara. dengan adanya *Innocent Passage* dan diluar itu adalah laut lepas yang dapat dimiliki oleh semua negara. Meskipun dalam hal mengenai berberapa luas laut itu belum ada kesepakatan dalam praktek negara-negara dalam perkembangannya usaha untuk menentukan lebar laut wilayah lntas damai atau *Innocent Passage*" selalu diterima.

Sejak pembagian laut atas laut lepas dan laut teritorial, maka regime hukum yang berlaku bagi kedua itu berbeda.. pada laut lepas terbuka digunakan oleh suatu negara, sedangkan laut teritorial berada pada kedaulatan suatu negara pantai, meskipun harus memperlihatkan kepentingan nasional dalam bentuk pelayaran. Agar kepentingan kedua itu dapat berlangsung selaras maka terciptalah hak lintas damai atau dalam UNCLOS 1982 yaitu "*The Right of Innocent Passage*". Perluasan yurisdiksi nasional atas laut dan tantangan yang timbul terhadap hal tersebut dari negara-negara maritim yang ingin mempertahankan prinsip kebebasan dilautan, merupakan pokok sengketa yang fundamental dalam masalah penggunaan laut sebagai alat transportasi dan komunikasi, kehadiran kapal-kapal asing pada jalur perairan sepanjang pantai bagi suatu negara yang berdaulat. Kebijakan umum yang berkembang kemudian adalah untuk sedapat mungkin untuk mengadakan pembatasan terhadap kehadiran kapal-kapal asing pada wilayah laut yang terletak berdampingan dengan pantai suatu negara. Laut teritorial merupakan wilayah laut yang terletak disisi luar dari garis-garis dasar yang lebarnya 12 mil laut diukur dari garis dasar (diatur dalam pasal 3 UNCLOS 1982)

" Setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal

yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini”.

Menurut ketentuan hukum laut internasional, bahwa didalam laut wilayah mempunyai *souverintas* (kedaulatan territorial yang mutlak), baik atas airnya, tanah dibawahnya, segala kekayaan alamnya, maupun atas udara diatas, dengan ketentuan bahwa hak lintas damai bagi kapal-kapal asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau diatas perairan kepulauannya dan laut territorial yang berdampingan dengannya. Suatu perlintasa adalah bersifat damai selama tidak mengganggu perdamaian, ketertiban dan keamanan dari negara pantai. Perlintas dari kapal asing dipandang mengganggu perdamaian, ketertiban dan ketentraman negarapantai, atau dengan cara lain melanggar asas-asas hukum internasional, UNCLOS 1982 telah memberikan seperangkat ketentuan yang mengatur hak lintas kapal asing di perairan suatu negara. Terdapat setidaknya tiga jenis hak lintas yaitu lintas damai, lintas transit dan lintas alur laut kepulauan.

Lintas Damai : Pasal 19 UNCLOS 1982 memberikan pengertian mengenai lintas damai. Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian Pertama, kapal yang melintasi laut (perairan kepulauan atau laut territorial) tanpa melintasi perairan pedalaman atau menghubungkan pelabuhan atau fasilitas pelabuhan diluar perairan pedalaman. Kedua, kapal yang melanjutkan ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan tersebut atau fasilitas pelabuhan.¹¹ Selama dalam pelayaran, kapal asing itu harus berlayar terus menerus, langsung, serta dalam tempoyang secepat mungkin. Meskipun demikian, berhenti ataupun membuang jangkar dapat dibenarkan sepanjang ada alasan yang lazim berlaku dalam dunia pelayaran. Negara pantai memiliki hak untuk menanggukhan/melarang lintas damai di bagian tertentu dari wilayah laut, meskipun hanya untuk sementara.

Lintas Transit : Pasal 38 UNCLOS 1982 memberikan definisi lintas transit yang pelintasannya terdiri dari tiga elemen yaitu, (a) lintas transit adalah penggunaan kebebasan pelayaran dan penerbangan; (b) pelintasannya harus hanya untuk tujuan transit tanpa berhenti, langsung dan cepat; (c) pelaksanaannya harus sesuai dengan aturan UNCLOS 1982 yang membahas tentang selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Lintas transit adalah hak untuk semua kapal dan pesawat untuk melewati selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Pasal 20 dari undang-undang ini menyatakan bahwa “semua kapal dan pesawat udara asing bebas berlayar atau terbang hanya semata-mata untuk tujuan transit tanpa pemberhentian, langsung dan secepat mungkin melalui laut territorial Indonesia di selat antara satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia”. Pasal 21 ayat 2 undang-undang ini juga mengatur bahwa regulasi lebih lanjut atas penggunaan lintas transit akan diatur dalam peraturan pemerintah, namun hingga tahun 2015 belum ada peraturan pemerintah

¹¹ Lex et societatis, Vol V, No 5, juli, 2017

tersebut.¹²

b. Mekanisme Penyelesaian Sengketa Internasional

1. Penyelesaian Secara Hukum (Arbitrase dan Pengadilan Internasional Hukum Laut)

Melalui Arbitrase : Arbitrase adalah penyerahan sengketa kepada pihak ketiga yang netral serta putusan yang dikeluarkan sifatnya final dan mengikat. Badan Arbitrase saat ini telah banyak digunakan dalam menyelesaikan sengketa-sengketa internasional. Sebagai salah satu alternatif penyelesaian sengketa, arbitrase dipandang sebagai cara yang efektif dan adil. Sumbangan badan ini terhadap perkembangan hukum internasional secara umum.¹³

Melalui Pengadilan Internasional Hukum Laut (ITLOS) : *The international Tribunal for the Law on the Sea* atau yang biasa disebut ITLOS adalah sebuah badan hukum independen yang dibentuk oleh UNCLOS 1982 untuk mengadili sengketa yang timbul dari penafsiran dan penerapan konvensi-konvensi tersebut. Sebelum dibentuknya ITLOS Mahkamah Internasional (ICJ) adalah saran peradilan yang dipilih oleh negara-negara dalam penyelesaian sengketa termasuk di bidang kelautan dengan cara litigasi. Dalam memutuskan perkara dalam bidang kelautan ICJ tidak hanya menggunakan ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS akan tetapi juga menggunakan ketentuan hukum internasional yang berkaitan dengan sengketa. Hal ini dimaksudkan agar setiap sengketa yang terjadi tidak mengarah pada kekerasan bersenjata. Lembaga tersebut bertujuan menyelesaikan semua sengketa hukum yang terjadi.¹⁴ ITLOS memiliki yuridiksi yang tidak terbatas atas setiap sengketa mengenai penerapan konvensi serta semua permasalahan yang berhubungan dengan pelaksanaan ketentuan UNCLOS 1982. Mengenai kompetensi mahkamah hal itu ditentukan bahwa mahkamah terbuka untuk negara-negara anggota konvensi dan badan-badan hukum lainnya yang bukan negara yuridiksi mahkamah meliputi semua perselisihan dan permohonan-permohonan yang diajukan kepadanya menurut ketentuan-ketentuan konvensi beserta semua hal yang ditetapkan dalam persetujuan lainnya. Persetujuan dari pihak-pihak bersangkutan yang berkaitan dengan perselisihan tentang interpretasi atau penerapan dari perjanjian-perjanjian internasional terkait masalah hukum laut. Sedangkan secara diplomatik terdiri dari, Negosiasi, Konsultasi, jasa baik, dan Pencarian Fakta

Negosiasi : Negosiasi atau perundingan adalah cara penyelesaian sengketa yang paling penting dan banyak ditempuh dalam menyelesaikan masalah sengketa internasional.¹⁵ Negosiasi adalah perundingan yang diadakan secara langsung atau pelantara para pihak dengan tujuan untuk mencari penyelesaian

¹² Suharyono Kartawija, "Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di perairan Indonesia dan penegakan Hukumnya, Universitas Brawijaya, Malang 2015 hal 20

¹³ Adolf Huala, "Hukum penyelesaian Sengketa Internasional edisi revisi", Sinar Grafika, Jakarta 2004, hal 49

¹⁴ Hilton Tranama Putra, dan Ekan An Aqimuddin, "Mekanisme Penyelesaian Sengketa di Asean Lemabagadan Proses, Graha Ilmu, Yogyakarta, cetakan pertama, 2011, hal 13

¹⁵ J.G. , WEEILLS, INTERNATIONAL dispute settlement, Cambridge: publication Ltd, Cet 2, 1991 hal 2

melalui dialog tanpa melibatkan pihak ketiga. Dalam dialog tersebut biasanya lebih banyak pertimbangan politis dari pada pertimbangan atau argumen hukum, namau dalam proses negosiasi adakalanya argumen-argumen hukum cukup banyak fungsinya untuk memperkuat kedudukan para pihak yang bersengketa¹⁶. Manakalah proses ini berhasil, hasil dari negosiasi biasanya dituangkan dalam suatu dokumen yang memberinya kekuatan hukum. misalnya dituangkan dalam bentuk dokumen perjanjian perdamaian

Pencarian Fakta : Para pihak yang bersengketa bisa menunjuk suatu badan independen untuk menyelidiki fakta-fakta yang memicu terjadinya sengketa. Tujuan utamanya adalah untuk memberikan laporan kepada para pihak mengenai fakta yang ditelitinya. Ada berberapa tujuan dalam pencarian fakta : Tujuan utama ditunjuk untuk menyelesaikan suatu sengketa internasional, Tujuan Kedua untuk memastikan agar pelaksanaan suatu kewajiban internasional terlaksana dengan baik, sedangkan tujuan ketiga adalah bagian penting dalam proses pembuatan keputusan dalam organisasi internasional. Salah satu instrumen hukum internasional yang mengatur tentang pencarian fakta yaitu Pasal 9-36 *the Hague Conventions on the Pacific Settlement of Disputes* tahun 1899 dan 1907 pasal-pasal tersebut mengatur tentang cara-cara penyelesaian melalui pencarian fakta dengan membentuk suatu komisi penyelidikan¹⁷.

Jasa Baik : Jasa baik dengan kata lain adalah cara penyelesaian sengketa dengan keikutsertaan jasa pihak ketiga. Tujuan dari dibentuknya jasa baik yaitu adalah agar tetap adanya kontak langsung di antara pihak ketiga yang imbalannya adalah mempertemukan para pihak yang bersengketa untuk bersama-sama mempercepat perundingan diantara mereka.¹⁸

Ketentuan-ketentuan mengenai jasa baik tertulis dalam Piagam PBB Pasal 33-38 Bab VI, Pasal 45 dan 46 Konvensi wina mengenai hubungan diplomatik tanggal 18 april 1961 dan Pasal 8 konvensi wina tahun 1963 tentang hubungan konsuler.¹⁹

Konsiliasi : Penyelesaian sengketa melalui cara ini juga melibatkan pihak ketiga yang tidak berpihak atau netral. Pengertian konsiliasi menurut Bindschedler yaitu unsur ketidakberpihakan dan kenetralan merupakan kata kunci untuk keberhasilan fungsi konsiliasi hanya dengan terpenuhinya dua unsur tersebut, keobjektifan konsiliasi dapat terjamin.²⁰ Konvensi Den Haag tahun 1988 dan 1907 memuat mekanisme dan aturan-aturan pembentukan komisi konsiliasi. Badan seperti ini hanya dibentuk dengan persetujuan bersama para pihak. Pada umumnya badan ini diberi mandat untuk menyelidiki dan melaporkan fakta-fakta yang ada disekitar pokok sengketa.²¹ Sekarang ini penmfaatan konsiliasi sudah cukup menarik perhatian dibanding dengan cara-cara penyelesaian sengketa lainnya. Konsiliasi juga tercantum dalam berbagai perjanjian internasional, misalnya pada

¹⁶ Adolf Hualala, " Hukum Penyelesaian Sengketa internasional", Sinar Grafika, jakarata 2004 , hal 33

¹⁷ Rudolof I, Bindschedler, good, offices, r bernhardt, *encyclopedia of international law*, (instalment 1) , hal 67

¹⁸ Bindschedler, op.cit, hal 67

¹⁹ Adolf Hualala, " Hukum Penyelesaian Sengketa internasional", Sinar Grafika, jakarata 2004 , hal 40

²⁰ Ibid , hal 59

²¹ Ibd, hal 44

Pasal 66 Konvensi Wina tahun 1969, Pasal 85 Konvensi Wina 1975.²²

Dalam kasus kali ini Inggris dan Iran telah mufakat dan memilih ITLOS untuk menyelesaikan masalah kapal tanker minyak Stena Impero, dan juga telah mengeluarkan pernyataan tertulis sesuai dengan ketentuan Pasal 287 ayat (1) Menurut *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS) sengketa penahana kapal tanker minyak bumi berbendera Inggris di selat Horzmuz hanya dapat diadili oleh ITLOS, sebagaimana prosedur yang dipilih oleh Inggris dan Iran. Pernyataan tertulis terkait proses penyelesaian sengketa ITLOS yang diajukan oleh Inggris dan Iran kemudian harus disampaikan kepada Sekretaris jenderal PBB dan salinan pernyataan tertulis tersebut kemudian dimasukkan ke negara pihak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 287 ayat (8) UNCLOS 1982 yaitu :

“Pernyataan-pernyataan dan pemberitahuan yang dimaksud pasal ini harus disepitkan pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-bangsa yang akan meneruskan salinan-salinanya kepada negara-negara peserta.”

ii. Upayah Hukumnya

Iran sebagai negara yang berbatasan dengan selat Hormuz memiliki kewajiban navigasi di selat Hormuz. Kewajiban ini berupa larangan terhadap menghalangi dan menunda lintas transit yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Itu merupakan kewajiban negara yang berbatasan dengan selat sebagaimana yang diatur dalam Pasal 44 UNCLOS 1982 :

“Negara-negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh mengganggu lintas transit dan harus memberikan publisitas yang tepat untuk setiap navigasi bahaya atau penerbangan di dalam dan atau di atas selat yang mereka ketahui. Dan tidak boleh ada penanggulangan lintas transit”

Berdasarkan fakta tersebut, kapal tanker Stena Impero telah melanggar peraturan mengenai pencegahan tabrakan di laut karena telah mematikan indentifikasi otomatis (AIS). Hal ini dikarenakan telah diatur dalam Peraturan 19 SOLAS Bab V tentang *Automatic Identification System* (AIS), kapal yang menggunakan AIS bertujuan untuk mencegah tabrak dilaut sehingga setiap kapal yang sedang berlayar dilarang mematikan otomatis kapal sistem identifikasi. Saat melakukan lintas transit kapal Stena Impero memiliki kewajiban untuk mematuhi dengan peraturan perundang- undangan lainnya untuk menghindari tabrakan dan pencemaran di laut sebagaimana yang diatur dalam Pasal 42 ayat 4 UNCLOS 1982 yang berbunyi :

“Kapal asing yang melaksanakan hak lintas transit harus mematuhi undang-undang tersebut dan peraturan”

Iran dapat melakukan penyelidikan terhadap kapal tanker Stena Impero

²² Ibid , hal 45-46

berbendera Inggris yang melanggar hukum laut internasional.²³ Dengan syarat bahwa Iran tidak bisa menahan penahanan kapal lebih lama dari yang diperlukan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 226 UNCLOS 1982:

“ Negara-negara tidak boleh menahan suatu kendaraan air asing lebih lama dari yang diperlukan untuk tujuan penyidikan sebagaimana ditentukan dalam pasal 216, 218 dan 220. Setiap pemeriksaan fisik suatu kendaraan air asing harus dibatasi pada pemeriksaan atas sertifikat, catatan-catatan atau dokumen-dokumen lain yang disyaratkan untuk dibawa oleh kendaraan air itu sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang umum diterima atau dokumen-dokumen sejenis yang dibawa; pemeriksaan fisik lebih lanjut terhadap kendaraan air tersebut hanya dapat dilakukan setelah adanya pengujian dimaksud dan semata-mata bilamana :

(i) ada dasar-dasar yang jelas untuk menduga bahwa keadaan kendaraan air itu atau peralatannya tidak sesuai dengan substansial dengan isi dokumen-dokumen-nya;

(ii) isi dokumen-dokumen dimaksud tidak mencukupi untuk konfirmasi atau verifikasi atas Pelanggaran yang diduga; atau

(iii) kendaraan air itu tidak membawa sertifikat dan catatan-catatan yang berlaku.

(b) Apabila penyidikan itu menunjukkan adanya suatu pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku atau terhadap ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional untuk perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut, maka pembebasan kendaraan air tersebut harus segera dilakukan sesuai dengan prosedur-prosedur yang layak seperti misalnya adanya jaminan uang atau jaminan keuangan lainnya yang wajar.

(c) Dengan tidak mengurangi ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang berlaku berkenaan dengan kelaikan laut kendaraan air, maka pembebasan bagi kendaraan air, jika akan mengakibatkan ancaman terhadap lingkungan laut, boleh ditolak atau dibebaskan bersyarat untuk berlayar menuju ke galangan reparasi yang terdekat. Dalam hal pembebasan itu telah ditolak atau dibebaskan bersyarat, maka Negara bendera dari kendaraan air tersebut harus segera diberitahu dan dapat mengusahakan pembebasan kendaraan air itu sesuai dengan ketentuan Bab XV.”

Perselisihan antara Inggris dan Iran atas kapal Stena Impero sebelumnya dilakukan dengan pencarian fakta . penyelesaian dengan cara penyelidikan fakta telah dilakukan akan tetapi belum mencapai kesepakatan yang memuaskan bagi Iran dan Inggris.²⁴ Bentuk penyelesaian sengketa berupa pencarian fakta mmenjadi pilihan karena Iran dan Inggris memiliki perbedaan interpretasi mengenai fakta penyitaan kapal tanker Stena Impero.²⁵ Dewan keamanan PBB akan melakukan penyelidikan atas penyitaan kapal tanker Inggris Stena Impero . jika dalam penyelidikan menunjukkan bahwa kapal Stena Impero terbukti

²³ Zambroni kholi, dkk, *Dispute Settlement between Iran and England In the Case of Detention Of The StenaImpero Vessels Ship*. Universitas Muhammadiyah, Yogyakarta, 2022, hal 21

²⁴ Zambroni kholi, dkk, *Dispute Settlement between Iran and England In the Case of Detention Of The StenaImpero Vessels Ship*. Universitas Muhammadiyah, Yogyakarta, 2022, hal 22

²⁵ Rt Hon Sir Geoffrey Palmer Sc, “ Prespektif Penyelesaian Sengketa Interenasional Dari Peserta,”, 2012, Vol. 43

mengancam perdamaian internasional, maka Dewan Keamanan PBB dapat memberikan rekomendasi penyelesaian perselisihan sebagaimana yang sudah diatur dalam Pasal 36 ayat 1 Piagam PBB.

“Dewan Keamanan dapat memberikan rekomendasi mengenai prosedur-prosedur atau cara-cara penyelesaian pada taraf maupun juga dalam suatu pertikaian seperti yang diacu dalam Pasal 33 atau suatu keadaan yang semacam itu”

Ditetapkan lebih lanjut dalam Pasal 40 Piagam PBB, bahwa untuk mencegah terjadinya berkepanjangan perselisihan yang dapat mengancam perdamaian internasional Dewan Keamanan dapat membuat langkah-langkah penyelesaian sengketa dan meminta Iran dan Inggris untuk mematuhi tindakan sementara yang dianggap perlu mengurangi hak, posisi Iran dan Inggris sebagaimana yang diatur dalam Pasal 40 dan 41 Piagam PBB. tindakan pemaksaan yang dilakukan oleh Dewan Keamanan termasuk tindakan untuk memutuskan semua atau sebagian hubungan ekonomi, seperti kereta api, laut, udara, pos, telegraf, radio dan saran lainnya yang dianggap perlu hingga putusan diplomatik.²⁶

Mengenai penyelesaian sengketa telah diatur dalam Pasal 287 ayat 1 UNCLOS 1982, di antara empat forum penyelesaian Iran dan Inggris memutuskan untuk memilih Pengadilan Internasional mengenai laut *International Tribunal for the Law on the Sea* (selanjutnya disingkat ITLOS). Itlos memiliki yurisdiksi untuk menyelesaikan sengketa penyitaan kapal tanker Stena Impero antara Iran dan Inggris serta mengambil ahli tindakan sementara sambil menunggu keputusan akhir oleh Hakim ITLOS. Tindakan sementara dapat dicabut oleh ITLOS jika keadaan membenarkan perubahan atau penarikan tersebut.

D. Kesimpulan

1. Hak lintas damai telah diatur sedemikian rupa dalam UNCLOS 1982 Bagian III Tentang Lintas Damai (*Innocent Passage*) pasal 45 ayat 1 dan 2. kapal-kapal asing yang menggunakan hak lintas damai pada laut teritorial atau perairan suatu negara panati harus mengikuti peraturan- peraturan yang berlaku pada negara tersebut

2. Secara umum mekanisme Hukum internasional dalam menyelesaikan sengketa internasional dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur litigasi dan non litigasi. Khususnya untuk penyelesaian sengketa kapal Stena Impero antara Inggris dan Iran maka upaya yang dapat ditempuh adalah melalui jalur litigasi yaitu dengan melalui pengadilan internasional untuk hukum laut (*International Tribunal for the Law of the Sea*)

Ucapan terima Kasih (Acknowledgments)

²⁶ Zambroni kholi, dkk, *Dispute Settlement between Iran and England In the Case of Detention Of The Stena Impero Vessels Ship*. Universitas Muhammadiyah, Yogyakarta, 2022, hal 22

Penulis menyadari bahwa dalam proses penyelesaian skripsi ini, tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Untuk itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. M. J. Sapteno, S.H., M.Hum, selaku Rektor serta jajaran pimpinan Universitas Pattimura yang telah memberikan kesempatan bagi Penulis untuk menempuh pendidikan di Perguruan Tinggi ini.
2. Dr. Rory Jeff Akyuwen, S.H., M.H, Selaku Dekan Hukum Universitas Pattimura yang telah memberikan kesempatan bagi Penulis menempuh pendidikan dengan segala fasilitas yang mendukung Penulis selama masa perkuliahan.
3. Dr. E. R. M. Toule, S.H., M.S, Selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik, yang telah memberikan ilmu juga pengetahuan serta motivasi dalam ruang perkuliahan hingga Penulis telah menyelesaikan masa studi.
4. Dr. H. Salmon, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan II Bagian Umum dan Keuangan, yang telah memberikan ilmu juga pengetahuan serta motivasi dalam ruang perkuliahan hingga Penulis telah menyelesaikan masa studi.
5. Dr. S. S. Alfons S.H., M.H, selaku Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan dan Alumni yang selalu menjadi orang tua bagi seluruh mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Pattimura.
6. Dr. J. S. F. Peilouw, S.H., M.H, selaku Ketua Program Studi yang telah memberi motivasi bagi Penulis sehingga dapat menyelesaikan masa studi.
7. Dr. J. A. Y. Wattimena, S.H., LL.M, selaku Ketua Bagian Hukum Internasional terima kasih untuk selalu ada dalam memberikan ilmu dan pengetahuan juga motivasi yang selalu diberikan di setiap jam-jam kuliah.
8. Dr. L. C. O. Tahamata, S.H., M.H, selaku pembimbing I, yang telah banyak memberikan ilmu serta motivasi dan juga menyediakan waktu serta pemikiran dalam proses bimbingan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Dr. D. R. A. Daties, S.H., M.H, selaku pembimbing II yang telah banyak memberikan ilmu serta motivasi dan juga menyediakan waktu serta pemikiran dalam proses bimbingan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Dr. Arman. Anwar, S.H.,M.H, Selaku penguji I yang telah memberikan saran dan juga masukan bagi Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
11. Dr. R. M. Waas, S.H.,M.H, Selaku penguji II yang telah memberikan saran dan juga masukan bagi Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

12. Ny. V. V. Hattu, S.Pd.,M.H Selaku penguji III yang telah memberikan saran dan juga masukan bagi Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
13. Seluruh Tenaga Pendidik di Fakultas Hukum Universitas Pattimura, khususnya Bagian Internasional, Perdata, HTN/HAN maupun Pidana, atas jasa-jasanya kepada Penulis selama menempuh pendidikan pada Faklutas Hukum Universitas Pattimura.
14. Seluruh Tenaga Kependidikan yang telah begitu banyak membantu penulis dalam berbagai urusan administrasi selama proses perkuliahan sampai pada akhir studi ini.
15. Untuk kedua orang tua terkasih Papa Steven Tetelepta dan Mama Cherry Amanda Hehalatu, terimah kasih selalu ada untuk penulis dalam suka maupun duka dan juga memberikan motivasi serta doa untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Referensi

Jurnal

- Akbar Kurnia Putri, " Hak Lintas Damai (*Right Og Innocent Passage*) berdasarkan UNCLOS1982, Jurnal Ilmu Hukum, Vol 7, No 2 , 2016
- Darusman, Yoyon Mulyana. "Pengaruh Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 Terhadap Wilayah Laut Indonesia." *Jurnal Cita Hukum*.
- George, Mary, 2002, "*Transit Passage adn Pollution Control in Straits under the 1982 LOCS*",*Ocean Devlopment and International Law*, Vol 33, no 2
- Hasibuan, Wandy Ardiyansyah. "*Konfrontasi Iran-Amerika Serikat di Selat Hormuz danDampaknya bagi Distribusi Penjualan Minyak Dunia*." *Jurnal ICMES* 4.2 (2020)
- Hilton Tranama Putra, dan Ekan An Aqimuddin,"*Mekanisme Penyelesaian Sengketa di Asean Lemabaga dan Proses*", Graha Ilmu, Yogyakarta,cetakan pertama,2011, hal 13
- Veriena J. B. Rehatta, *Penyelesaian Sengketa Perikanan Di Laut Lepas Menurut HukumInternasional* , Jurnal Sasi Vol. 20 No 1 , 2014,Hal 62

Buku

- Adolf Huala, " Hukum Penyelesaian Sengketa internasional", Sinar Grafika, jakarata 2004
- Achmad Fahrudin dan Akmah Solihin, *Perkembangan Hukum Laut Internasional dan Perundang-undangan indonesia*, Universitas Terbuka Jakarta 2021.
- Carminos,Hago," *The Legal Rezim of Straits*". Cambridge University Press, Britania Raya, 2014 Chairul Anwar, *Hukum Internasional : Horzon Baru Hukum Laut Internsdional : Konvensi*

Hukum laut 1982, Djambatan, Jakarta 1989.

Etty R. Agoes, "*Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas kapal asing*", Abardin, Bandung, 1991.

Etty R. Agoes "*Konvensi Hukum Laut 1982*, Abardin, Bandung, 1991

Epps V, "*Hukum Internasional Edisi Kedua*", Durham, Noth, Carolina Academic Press 2011

Frans E Lidkadja dan Daniel F Bassie, *Hukum Laut dan Undang-undang Perikanan, Ghalia Indonesia*, Jakarta 1985.

Hasan, Yulia A., and MH SH. *Hukum Laut Konservasi Sumber Ikan Di Indonesia*. Prenada Media, 2021.

James Kraska, "*Vortex Hukum di Selat Hormuz*", Belanda, Marthinus Nijhoff, 2003

J.G. ,WEEILLS, INTERNATIONAL dispute settlement, cambridge:publication Ltd,Cet 2, 1991

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum.*,Prenda Media Grup,Jakarta,2008.

Parthiana, I. Wayan. *Landas kontinen dalam hukum laut internasional*. Mandar Maju, 2005.

Rudolof I, Bindschedler, good, offices, r bernhardt, *encyclopedia of international law*, (instalment 1).

Shaw, Malcolm N, *International Law(fifth Edition)*, Cambridge University press 2003.

Soekanto, Soerjono, *Pengantar Ilmu Penelitian Hukum*, Jakarta, IU Press

Siombo, DR Marhaeni Ria. *Hukum perikanan nasional dan internasional*. Gramedia Pustaka Utama, 2013.

Valerie Epps, *International Law Second Edition*, Carolina Academi Press,Durham, NothCarolina, 2011.