

PENULISAN SKRIPSI

**TINJAUAN MENGENAI PENYITAAN KAPAL STENA IMPERO MILIK
INGGRIS OLEH IRAN BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL**



**Diajukan Oleh :
Agustinus Muslim Santoso**

**NPM : 140511609
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Internasional**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENULISAN SKRIPSI

**TINJAUAN MENGENAI PENYITAAN KAPAL STENA IMPERO MILIK
INGGRIS OLEH IRAN BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL**



Diajukan oleh:
Agustinus Muslim Santoso

N P M : 140511609
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Internasional

Telah Disetujui Untuk Ujian Pendadaran

Dosen Pembimbing I
Tanggal : 27 November 2020



Dr. Triyana Yohanes, SH., M. Hum.

**HALAMAN PENGESAHAN
PENULISAN SKRIPSI**

**TINJAUAN MENGENAI PENYITAAN KAPAL STENA IMPERO MILIK
INGGRIS OLEH IRAN BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL**



Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Fakultas Hukum Universitas
Atma Jaya Yogyakarta
Dalam Sidang Akademik yang diselenggarakan pada:

Hari : **Senin**
Tanggal : **14 Desember 2020**
Tempat : **Daring Melalui Microsoft Teams**

Susunan Tim Penguji:

Ketua : **Dr. G. Sri Nurhartanto, SH., LL.M.**

Sekretaris : **Dr. H. Untung Setyardi, SH., M.Hum.**

Anggota : **Dr. Triyana Yohanes, SH., M.Hum.**

Tanda Tangan

**Mengesahkan
Dekan
Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta**

Dr. Y. Sari Murti Widiyastuti, SH., M. Hum.

MOTTO

**Hidup yang baik adalah hidup yang diinspirasi
oleh cinta dan dipadu oleh Ilmu Pengetahuan**

Bertrand Russell



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Tuhan Yang Maha Kuasa atas Penyertaan Berkat, Rahmat, dan Kasih KaruniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Richard Santoso dan Ibu Eka Kartiani selaku orang tua penulis yang selalu mendukung dan memberi semangat kepada penulis dalam rangka penyelesaian skripsi.
3. Jascha Vladi Santoso dan Gabriella Rachel Santoso selaku adik kandung penulis yang selalu memberikan motivasi untuk segera menyelesaikan skripsi.
4. Monang Parulian Sinaga dan Fortun Nestormax Ntelok selaku sahabat karib saudara selama perkuliahan dan juga berperan memberikan motivasi bagi penulis untuk penyelesaian skripsi.
5. Bapak Triyana Yohanes S.H., M. Hum., selaku Dosen Pembimbing Penulisan Hukum/ Skripsi.
6. Almamater Penulis Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkatNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulis percaya bahwa karena anugerah dan kasih karuniaNya maka penulis diberikan kemampuan untuk berpikir dengan baik saat melakukan penulisan skripsi yang disusun dalam rangka memenuhi persyaratan memperoleh gelar Strata Satu (S1) di Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Penulis menyadari bahwa skripsi yang berjudul “Analisis Berdasarkan Hukum Internasional Mengenai Penyitaan Stena Impero oleh Iran”, dalam proses penyelesaiannya, penulis melibatkan banyak pihak. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Ir. Yoyong Arfiadi, M.Eng., Ph. D, selaku Rektor Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
2. Ibu Dr. Y. Sari Murti Widiyastuti, S.H., M. Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
3. Bapak Triyana Yohanes S.H., M. Hum., selaku Dosen Pembimbing Penulisan Hukum/ Skripsi yang selalu membimbing penulis dengan penuh kesabaran serta memberikan arahan kepada penulis dalam rangka penyelesaian penulisan skripsi ini.
4. Bapak Ali Pahlevi sebagai Humas dari Kedutaan Besar Iran di Jakarta yang bersedia diwawancarai dengan berbagai pertanyaan yang diajukan oleh

penulis dalam rangka mengerjakan hasil penelitian dari penulisan skripsi ini pada tanggal 29 November 2019.

5. Bapak Richard Santoso dan Ibu Eka Kartiani selaku orangtua penulis yang tak henti – hentinya memberikan motivasi, semangat, kesabaran, dan kasih sayang kepada penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Jascha Vladi Santoso dan Gabriella Rachel Santoso selaku adik penulis yang juga telah memberikan dorongan dan semangat terhadap penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
7. Monang Parulian Sinaga dan Fortunatus Nestormax Ntelok selaku sahabat karib penulis yang juga tak kenal lelah memberikan semangat kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

Demikian pula tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu penulis yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih terdapat ketidaksempurnaan dan kekurangan dalam penulisan skripsi yang penulis sendiri tidak dapat hindari. Kritik dan saran yang bersifat konstruktif sangat penulis harapkan. Semoga penyusunan skripsi ini dapat berguna bagi kita semua.

Yogyakarta, 30 Oktober 2020



Agustinus Muslim Santoso

ABSTRACT

On July 19th2019, the Iranian Revolutionary Guard Corps (IRGC) detained the Stena Impero oil tanker in the Strait of Hormuz. At the point it was intercepted and boarded, the Stena Impero was navigating through the entrance to the Strait within Omani territorial waters. For two months, Iran held the ship and its crew, using them as leverage to spark negotiations over the Iran Nuclear Deal and to force the United Kingdom to release an Iranian Oil tanker that it had detained in early July. The parties involved in this conflict constantly invoked overlapping areas of international law to justify their actions and to accuse each other of unlawful behavior. In doing so, they raised questions of the legality of Iran's actions, the rights of oil tankers in the Strait, and the potential recourses, if any, for the ship and crew. With the basis of the precedent questions, this research is written and rendered. The topic of the research is "Analysis Based on the International Law Regarding the Seizure of Stena Impero by Iran". The approachment is undertaken by the normative legal research. This research result indicates that Iran has violated the UNCLOS 1982 regarding the transit passage of the Stena Impero during its navigation throughout Strait of Hormuz and Iran has misused the law of countermeasures when Iran through its IRGC, intercepts and seizes the Stena Impero with the intention to retaliate UK's act of seizing the Adrian Darya in Gibraltar previously in early July. This research suggests that to hold Iran accountable of its violating actions, the ultimately efficacious way is that European Powers and Oman bring Iran to the table of negotiation regarding the Iran Nuclear Deal with the additional conditions that Iran must undertake the reparations, recourses and provide compensations for the damage of Stena Impero and its crews.

Key Words: Ship Seizure, Transit Passage, Retaliate, Accountable, Recourses.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
PERNYATAAN KEASLIAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Keaslian Penelitian	10
F. Batasan Konsep	16
G. Metode Penelitian	18
BAB II PEMBAHASAN	21
A. Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Suatu Negara	21
1. Pelayaran Melalui Selat Internasional dan Laut Teritorial	21

2. Hak Lintas Transit di Selat Hormuz.....	26
3. Hak dan Kewajiban Mengenai Lintas Transit	30
4. Hak Negara Pantai Melakukan Penyitaan Terhadap Kapal Asing	33
B. Tanggung Jawab Negara Terhadap Kesalahan Internasional	36
C. Penyitaan Stena Impero Milik Inggris oleh Iran	38
1. Latar Belakang dan Kronologis	38
2. Hasil Penelitian	42
D. Penyitaan Stena Impero Ditinjau dari Hukum Internasional	46
1. Tindakan Iran Melanggar Hak Lintas Transit Kapal Stena Impero	46
2. Tindakan Iran Dianggap Sebagai <i>Unlawful Countermeasures</i>	47
3. Penyitaan Stena Impero Merupakan Tindakan Pembalasan (Reprisal)	50
4. Akibat Hukum Tindakan Penyitaan Stena Impero oleh Iran	54
BAB III PENUTUP	60
A. Simpulan	60
B. Saran	61
DAFTAR PUSTAKA	63

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini penulis menyatakan bahwa skripsi / legal memorandum ini merupakan hasil karya asli penulis, bukan merupakan duplikasi ataupun plagiasi dari hasil karya penulis lain. Jika skripsi / legal memoraandum ini terbukti merupakan duplikasi ataupun plagiasi dari hasil karya penulis lain, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum yang berlaku.

Tangerang, 16 Desember 2020

Yang menyatakan,



Agustinus Muslim Santoso

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menjalin hubungan internasional adalah suatu hal mutlak bagi negara manapun. Hal ini sudah tertuang dalam Pasal 1 Butir 4 Konvensi Montevideo 1933 bahwa salah satu karakteristik negara yang diakui adalah memiliki kemampuan untuk melakukan hubungan internasional dengan negara lain.¹ Namun, dalam realitanya, hubungan internasional yang dilakukan antar negara tak selamanya terjalin dengan baik. Sering tindakan yang diambil oleh suatu negara menimbulkan luka atau penghinaan terhadap martabat dan kewibawaan negara lain, sehingga dapat memunculkan sengketa di antara negara tersebut.²

Sengketa internasional dapat diselesaikan dengan memberikan cara agar para pihak dapat menyelesaikan sengketa tersebut sesuai dengan aturan hukum internasional yang berlaku. Secara garis besar, penyelesaian sengketa dalam hukum Internasional dapat dikategorikan melalui cara damai dan paksaan.³ Dalam dunia kelautan internasional, besar kemungkinan terjadinya sengketa antar negara karena berbagai faktor. Seperti yang terjadi pada pertengahan tahun 2019 mengenai penyitaan *Stena Impero* oleh Garda Keamanan Iran di kawasan Selat Hormuz.

¹ Sefriani, 2010, *Hukum Internasional Suatu Pengantar.*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 103.

² J.G Starke, 2008, *Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh Buku 1.*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 392.

³ Dedi Supriyadi, 2013, *Hukum Internasional (Dari Konsepsi sampai Aplikasi).*, CV Pustaka Setia, Bandung, hlm. 194.

Pada tanggal 20 Juli 2019, Iran mengejutkan dunia ketika *Islamic Revolutionary Guard Corps* (IRGC) atau Korps Garda Revolusi Islam milik Iran menahan sebuah kapal tanker minyak berbendera Inggris yaitu *Stena Impero*, saat memasuki Selat Hormuz.⁴ Dalam serangkaian pertukaran komunikasi melalui radio antara kapal milik Iran dan kapal perang milik Inggris Selat Hormuz yang dibebaskan beberapa hari kemudian, kapal Iran terdengar memberitahukan kepada *Stena Impero* untuk mengubah jalurnya agar tetap aman.⁵ Kapal perang Inggris yang berada di dekatnya, dapat pula terdengar dan menanggapi perintah Iran. Kapal perang milik Inggris mengingatkan pihak Iran mengenai hak lintas transit kapal (*transit passage*) dan menuntut agar kapal Iran mematuhi hukum internasional.⁶ Namun, kapal Iran bersikukuh untuk terus menuju kepada *Stena Impero*, menyatakan bahwa mereka ingin memeriksa *Stena Impero* dengan alasan keamanan⁷. *Stena Impero* kemudian dicegat dan dikepung oleh empat kapal IRGC dan sebuah helikopter dan kemudian dinaiki oleh IRGC.⁸ Pada saat itu, *Stena Impero* sedang berlayar melalui pintu masuk ke Selat Hormuz dari Teluk Oman di teritorial negara Oman, yang notabennya

⁴ *CNN Indonesia*, Kapal Tanker Inggris Disita Pasukan Keamanan Iran, <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190720134541-120-413911/kapal-tanker-inggris-disita-pasukan-keamanan-iran>, diakses 3 September 2019.

⁵ *BBC News*, *Radio exchanges reveal Iran-UK confrontation as ship seized*, <https://www.bbc.com/news/av/world-middle-east-49061737/radio-exchanges-reveal-iran-uk-confrontation-as-ship-seized>, diakses 20 September 2020.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ *BBC News*, *Iran tanker seizure: May chairs Cobra meeting on crisis*, <https://www.bbc.com/news/uk-49067166>, diakses 20 September 2020

adalah bukan kawasan perairan Iran.⁹ Kapal itu kemudian diangkut ke pelabuhan Bandar Abbas di mana kapal dan awaknya ditahan.¹⁰

Menyusul penyitaan *Stena Impero*, Iran membuat siaran pers dan mengirimkan surat kepada Dewan Keamanan PBB dan membenarkan tindakannya sebagai urusan penegakan hukum. Iran mengklaim bahwa *Stena Impero* melanggar aturan yang mengatur navigasi internasional, termasuk keselamatan dan keamanan navigasi, dan mengabaikan peringatan oleh *traffic control authority*.¹¹ Untuk mendukung klaimnya, Iran menyatakan bahwa *Stena Impero* menggunakan jalur laut yang salah, yang diatur oleh Oman, untuk memasuki Selat Hormuz dari Teluk Oman. Iran kemudian mengklaim bahwa *Stena Impero* telah bertabrakan dengan kapal penangkap ikan dan tidak menanggapi panggilan darurat pelanggaran peraturan maritim internasional. Segera setelahnya, perusahaan Swedia yang memiliki *Stena Impero*, yakni *Stena Bulk*, mengeluarkan file siaran pers langsung membantah tuduhan Iran. Perusahaan *Stena Bulk* menyatakan bahwa *Stena Impero* sepenuhnya mematuhi semua navigasi dan peraturan internasional. Oleh karena itu, Sistem Identifikasi Otomatis (AIS) dihidupkan dan tersedia untuk umum dan dapat

⁹ *United Nations Digital Library, Letter dated 20 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the President of the Security Council, <https://digitallibrary.un.org/record/3813091>, diakses 20 September 2020*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *United Nations Digital Library, Letter dated 23 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council, https://digitallibrary.un.org/record/3813217?ln=zh_CN, diakses 20 September 2020.*

diverifikasi.¹² Bahwa *Stena Impero* adalah kapal tanker berbendera Inggris, Inggris menanggapi klaim Iran. Inggris mengklaim tidak ada bukti yang mendukung tuduhan Iran bahwa *Stena Impero* melanggar peraturan maritim internasional atau hukum nasional yang mengatur jalur laut. Dalam suratnya sendiri kepada Dewan Keamanan PBB, Inggris lebih lanjut menyatakan bahwa sekalipun *Stena Impero* telah melanggar hukum internasional seperti yang diklaim Iran, tercatat bahwa *Stena Impero* berada di perairan teritorial Oman dan Iran tidak diizinkan untuk menegat *Stena Impero*¹³.

Beberapa minggu setelah penyitaan *Stena Impero*, Iran tetap menahan kapal dan kru kapal di Bandar Abbas.¹⁴ Dalam kurun waktu tersebut, Inggris bersama Swedia (atas nama Perusahaan *Stena Bulk*) dan Oman mengajak Iran untuk menyetujui negosiasi dan segera melepaskan *Stena Impero*¹⁵. Bahkan petinggi – petinggi dari pemerintahan Oman sampai terbang ke Teheran untuk menyuruh Iran agar segera melepaskan *Stena Impero* dan menghentikan penyitaan dan penyerangan kapal – kapal tanker minyak di kawasan Teluk Oman dan Selat Hormuz.¹⁶ Sementara beberapa pihak terus berargumentasi mengapa Iran menyita kapal tanker tersebut dan entah Iran memperkarakan *Stena Impero* beserta kru kapalnya, semua pihak yang

¹² *Northern Marine*, Statement 20, <https://www.nmgstena.com/news/company-statement-stena-impero/>, diakses 26 September 2020.

¹³ Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, *Loc. Cit.*

¹⁴ *BBC News*, Stena Impero: Seized British tanker leaves Iran's waters, <https://www.bbc.com/news/worldmiddle-east-49849718>, diakses pada 20 September 2020.

¹⁵ *Oman Observer*, Sultanate issues statement on navigation in Strait of Hormuz (July 21, 2019), <https://www.omanobserver.om/sultanate-issues-statement-on-navigation-in-strait-of-hormuz/>, diakses 25 September 2020

¹⁶ *DW.com*, Oman may mediate between Iran and UK over tanker crisis, <https://www.dw.com/en/oman-maymediate-between-iran-and-uk-over-tanker-crisis/a-49761892>, diakses 20 September 2020.

terlibat setuju bahwa *Stena Impero* sedang berada di kawasan perairan teritorial Oman ketika dicegat dan disita oleh Iran¹⁷. Iran menolak untuk melepaskan *Stena Impero* dengan alasan penegakan hukum. *Stena Impero* beserta kru ditahan di Pelabuhan Bandar Abbas sampai 27 September 2019.¹⁸

Terdapat alasan bahwa negosiasi untuk melepaskan *Stena Impero* adalah sebuah tantangan karena situasi dan ketegangan yang memanas antara Iran dengan negara – negara Barat sejak Mei 2019. Ketika penyitaan *Stena Impero* ditempatkan dalam konteks yang lebih luas mengenai Krisis Teluk 2019, semakin jelas bahwa IRGC tidak sedang menjalankan rutinitas penegakan hukum. Penyitaan *Stena Impero* lebih terlihat sebagai aksi pembalasan yang terkalkulasi terhadap penyitaan kapal tanker minyak *Grace 1* milik Iran di Gibraltar oleh Inggris dan pemerintahan Gibraltar sendiri pada 4 Juli 2019. Dengan demikian, hal tersebut dimaksudkan untuk memaksa Inggris ke meja perundingan. Dua bulan menuju penyitaan *Stena Impero*, beberapa kapal tanker minyak diserang di Teluk Oman.¹⁹ Amerika Serikat, Inggris, dan Gibraltar menahan *Grace 1* yang tercatat akan berlayar ke Syria di kawasan Selat Gibraltar. Iran mengancam akan menyita kapal – kapal tanker minyak milik Inggris di kawasan Selat Hormuz dan teluk yang berdekatan. Satu minggu sebelum penyitaan *Stena Impero*, IRGC berusaha mencegat dan menyita kapal tanker minyak

¹⁷ Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, *Loc. Cit.*

¹⁸ *BBC News*, Stena Impero: Seized British tanker leaves Iran's waters, <https://www.bbc.com/news/worldmiddle-east49849718>, diakses 20 September 2020.

¹⁹ *BBC News*, Gulf Of Oman Tanker Attacks : What We Know, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-48627014>, diakses 26 September 2020.

milik Inggris yang lainnya dan gagal, dikarenakan karena kapal tanker yang ditargetkan sedang pengawalan dan perlindungan Angkatan Laut Inggris.²⁰

Selama krisis ini, baik Iran dan Inggris, juga negara – negara lain yang terlibat dalam konflik tersebut, saling menuduh bahwa masing – masing pihak telah melakukan pelanggaran terhadap regulasi keselamatan maritim internasional, hukum nasional yang berlaku berdasarkan UNCLOS 1982, dan hukum kebiasaan internasional pada umumnya. Menuju penyitaan *Stena Impero*, Iran menuduh Amerika Serikat, Inggris, dan Gibraltar bahwa mereka telah melakukan “aksi pembajakan” ketika menyita *Grace 1* yang juga dikenal sebagai *Adrian Darya* di Pelabuhan Gibraltar.²¹ Di lain sisi, Amerika Serikat beserta Inggris dan negara lainnya juga menuduh Iran telah menggunakan kekuatan bersenjata (*use of force*) yang melanggar hukum dengan menyerang kapal – kapal tanker minyak di bulan Mei dan Juni 2019.²²

Setelah peristiwa penyitaan *Stena Impero*, Amerika Serikat, Inggris, dan beberapa negara Eropa lainnya memberikan respons terhadap tindakan Iran dengan membuat suatu koalisi kapal – kapal perang angkatan laut dalam rangka melindungi kapal komersial berlayar melalui Teluk Oman dan Selat Hormuz.²³ Dari bermacam

²⁰ *BBC News*, Strait of Hormuz: Iranian boats 'tried to intercept British tanker, <https://www.bbc.com/news/uk48946051>, diakses 25 September 2020.

²¹ *BBC News*, Iranian Official tried to intercept British tanker, <https://www.bbc.com/news/uk-48882455>, diakses 26 September 2020.

²² *U.S Dept Of State*, Secretary of State Michael R. Pompeo Remarks to the Press, <https://www.state.gov/secretary-of-state-michael-r-pompeo-remarks-to-the-press/>, diakses 26 September 2020

²³ *BBC News*, UK to join US-led taskforce in Gulf to Protect Merchant Ships, <https://www.bbc.com/news/uk49240867>, diakses 26 September 2020.

tuduhan dan tanggapan seperti itu, muncul sebuah kondisi baru. Kondisi tersebut adalah kedua pihak yang berkonflik menggunakan pelanggaran hukum dan regulasi internasional sebatas dugaan dalam rangka membenarkan tindakan masing - masing dalam lingkup komunitas internasional. Penting untuk memahami bagaimana pengaplikasian hukum laut internasional (UNCLOS 1982), regulasi keamanan maritim internasional (Konvensi SOLAS) dan hukum kebiasaan internasional terhadap konflik ini agar mampu mengulas dan memahami berbagai aksi yang dilakukan oleh para pihak yang berkonflik.

Walapaun Iran telah melepaskan *Stena Impero* pada 27 September 2019, beberapa insiden tetap tidak terelakkan. Seperti berbagai pernyataan yang dibuat oleh pejabat militer dan asing di Iran selama bulan September dan Oktober 2019²⁴, penyitaan kapal - kapal laut yang terus berlanjut di Teluk Oman dan Selat Hormuz sampai bulan September, pengumuman dari *Hormuz Peace Endeavor* milik Iran untuk “mempersiapkan keamanan” di kawasan Selat Hormuz, konflik yang didasari oleh Perjanjian Nuklir Iran 2015, dan konflik serangan udara belakangan ini antara Amerika Serikat dan Iran menjelang tahun baru 2020. Peristiwa semacam itu menunjukkan bahwa kontrol terhadap Selat Hormuz dan navigasi melalui jalur – jalur airnya, akan tetap menjadi isu yang menekan. Ketika penyitaan *Stena Impero* dan berbagai klaim yang dibuat oleh Iran ditempatkan di dalam konteks yang lebih luas mengenai Krisis Teluk 2019, jelas bahwa tindakan balas dendam ini adalah lambang

²⁴ *BBC News*, Iran seizes 'fuel-smuggling' tanker in Gulf (July 18, 2019), <https://www.bbc.com/news/world-middle-east49029053>; , diakses 21 September 2020.

dari pola taktik pembalasan yang disusun oleh Iran di kawasan Teluk Oman dan Selat Hormuz secara meluas.

Dengan ketegangan dan kemungkinan yang semakin meningkat untuk terjadinya bentrokan di kawasan tersebut, khususnya mengenai navigasi melewati Selat Hormuz, penting untuk melakukan evaluasi apakah tindakan penyerangan yang dilakukan secara berulang oleh Iran dan penyitaan kapal – kapal tanker minyak di musim panas 2019 merupakan sebuah pelanggaran hukum internasional dan pilihan apa yang tersedia untuk mencegah Iran mengulangi tindakannya tersebut. Selain itu, peristiwa ini sudah matang untuk dianalisis dikarenakan dapat memicu bermacam cakupan hukum kebiasaan internasional, konvensi internasional, dan hukum nasional yang saling tumpang-tindih di suatu kawasan yang rawan terjadi konflik. Menganalisis penyitaan *Stena Impero* dan pertimbangan terhadap hukum internasional yang digunakan untuk membenarkan tindakan berbagai pihak, akan memberikan sebuah kerangka untuk panduan menanggulangi sengketa terhadap aksi – aksi di Selat Hormuz dan potensi jalan keluar untuk pihak – pihak yang terdampak. Evaluasi tersebut penulis ingin tuangkan dalam sebuah penulisan hukum atau skripsi dengan judul **“Tinjauan Mengenai Penyitaan Kapal *Stena Impero* Milik Inggris oleh Iran Berdasarkan Hukum Internasional”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah diuraikan, maka permasalahan yang diangkat adalah :

1. Bagaimanakah keabsahan penyitaan kapal tanker *Stena Impero* milik Inggris oleh Iran berdasarkan hukum Internasional?
2. Bagaimanakah akibat hukumnya terhadap tindakan penyitaan kapal *Stena Impero* milik Inggris oleh Iran?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimanakah keabsahan penyitaan kapal tanker *Stena Impero* milik Inggris oleh Iran berdasarkan hukum internasional.
2. Untuk mengetahui bagaimanakah akibat hukumnya terhadap tindakan penyitaan kapal tanker *Stena Impero* milik Inggris oleh Iran.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan uraian dalam latar belakang masalah, maka manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis ini adalah supaya hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memberikan kontribusi pemikiran dan perkembangan ilmu pengetahuan pada umumnya, khususnya ilmu pengetahuan hukum pada khususnya terlebih dalam bidang hukum tentang hubungan internasional.

2. Manfaat Praktis

- a. Untuk memperoleh pengetahuan tentang keabsahan dan akibat hukum mengenai penyitaan Kapal Tanker *Stena Impero* milik Inggris oleh Iran.
- b. Untuk memperdalam wawasan terkait praktik – praktik hukum tentang hubungan internasional dan sikap yang harus diambil dalam menghadapi perkembangan masyarakat internasional yang beragam dan tidak statis.
- c. Untuk meningkatkan kemampuan bernalar dalam menganalisa masalah keabsahan dan akibat hukum terhadap penyitaan Kapal Tanker *Stena Impero* milik Inggris oleh Iran.
- d. Penulisan hukum ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi masyarakat dan lembaga internasional dalam mengkaji dan menganalisis setiap perkembangan hukum internasional yang dinamis. Penulisan hukum ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi.

E. Keaslian Penelitian

Sepengetahuan peneliti, bahwa penulisan hukum dengan judul “Tinjauan Mengenai Penyitaan Kapal Tanker *Stena Impero* Milik Inggris oleh Iran Berdasarkan Hukum Internasional” belum pernah diteliti oleh peneliti lain. Penelitian ini merupakan karya sendiri dari penulis dan bukan merupakan duplikasi dan plagiasi dari hasil karya penulis lain. Ada beberapa skripsi yang tema sentralnya sama namun problematika hukumnya berbeda dan sebagai perbandingan dengan skripsi yang pernah ada adalah sebagai berikut :

1. Skripsi yang ditulis oleh :

a) Identitas Penulis

Nama : Haryo Wicaksono

NIM : 030315652

Universitas : Universitas Airlangga

b) Judul

Penyitaan Kapal dan Pertanggungjawaban Pidana Pengangkut Melalui Sarana Pelayaran Terkait Pengangkutan Kayu Ilegal.

c) Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana pengaturan hukum mengenai kapal yang melakukan pengangkutan kayu secara ilegal?
- 2) Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap pengangkutan kayu ilegal?

d) Hasil Penelitian

- 1) Berdasarkan ketentuan KUHAP, UU Kehutanan, UU Pelayaran dan UU Kepabeanan, tindakan aparat penegak hukum dalam melakukan penyitaan atau perampasan untuk negara terhadap kapal yang digunakan untuk alat angkut hasil penebangan kayu secara ilegal, sudah sesuai dan dapat dibenarkan. Institusi penyidik yang mempunyai kewenangan untuk melakukan penyitaan yaitu penyidik Polri, PPNS Kehutanan, pejabat Pemerintah yang berwenang di pelabuhan, Administrator Pelabuhan atau

Kepala Kantor Pelabuhan dan PPNS Bea dan Cukai. Mekanisme kerja dan lingkup tugas dari masing – masing institusi penyidik itu berbeda – beda sesuai ketentuan yang diatur melalui UU Kehutanan, UU Pelayaran, dan UU Kepabeanan.

- 2) Pengangkut sebagai pihak dalam perjanjian mempunyai hak untuk meminta bukti dokumen barang yang diangkut, apabila kayu yang diangkut maka dokumen tersebut adalah SKSHH. Pengangkut kayu ilegal dapat berperan sebagai turut serta dan membantu melakukan *illegal logging*. Pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku memiliki perbedaan dalam penerapan sanksi pidana. Apabila kemudian kapal pengangkut kayu yang tidak dilengkapi dengan dokumen penyertanya, maka kapal tersebut dikatakan mengangkut kayu secara ilegal dan dapat dikenakan UU Kehutanan karena melakukan kejahatan tindak pidana di bidang kehutanan. Apabila pengangkut melakukan kegiatan ekspor atau impor kayu ilegal, maka dapat dikenakan sanksi UU Kepabeanan karena melakukan penyelundupan.

2. Skripsi yang ditulis oleh :

a) Identitas Penulis

Nama : Nanda Pradhita Susilowati

NPM : 15912092

Universitas : Universitas Islam Indonesia

b) Judul

Pemusnahan Kapal Perikanan Berbendera Asing Pelaku Tindak Pidana Perikanan dalam Perspektif *Due Process Of Law*.

c) Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana praktik pelaksanaan pemusnahan kapal perikanan berbendera asing pelaku tindak pidana perikanan?
- 2) Bagaimana justifikasi praktik pelaksanaan pemusnahan kapal perikanan berbendera asing pelaku tindak pidana perikanan dalam perspektif *due process of law*?

d) Hasil Penelitian

- 1) Untuk menjawab rumusan praktik permasalahan pertama mengenai pelaksanaan pemusnahan kapal perikanan berbendera asing pelaku tindak pidana perikanan bahwa Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan mengatur bahwa pemusnahan kapal perikanan berbendera asing dilakukan dengan cara penenggelaman dan/atau pembakaran kapal berdasarkan Pasal 69 ayat (4) pada tahapan pra-penyidikan dan Pasal 76A pada tahapan penyidikan.
- 2) Untuk menjawab rumusan permasalahan kedua tentang justifikasi praktik pelaksanaan pemusnahan kapal perikanan berbendera asing pelaku tindak pidana perikanan dalam perspektif *Due Process of Law*. Menurut penulis, untuk adanya sebuah sistem peradilan pidana yang

adil, patut diperhatikan asas-asas prosedural dalam menjalankan proses peradilan dengan memberikan perlindungan terhadap hak-hak tersangka atau terdakwa.

3. Skripsi yang ditulis oleh :

a) Identitas Penulis

Nama : Asri Dwi Utami

NIM : 0008117

Universitas : Universitas Sebelas Maret Surakarta

b) Judul

Analisis Yurisdiksi Perompakan Kapal Laut di Laut Lepas Menurut Hukum Internasional (Studi Kasus Perompakan Kapal Sinar Kudus MV)

c) Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana aturan hukum internasional yang mengatur perompakan di laut lepas?
- 2) Bagaimana penerapan yurisdiksi dalam kasus perompakan Kapal Sinar Kudus MV ditinjau dari aspek hukum internasional?

d) Hasil Penelitian

- 1) Beberapa aturan hukum internasional yang mengatur perompakan di laut lepas antara lain adalah :
 - a. Pasal 14 - 21 *Convention of The High Seas* 1958.
 - b. Pasal 100 – 107 dan pasal 111 UNCLOS 1982.

- c. Pasal 3, 6, dan 8 *Convention for the Suppressions of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation 1988*.
- d. Resolusi nomor 1025 *International Maritime Organization* tentang *Code Of Practice For The Investigations of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Guidelines to Assists in the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*.
- e. Perjanjian regional terkait dengan perompakan yakni *European Security and Defence Policy, Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, UNODC Counter Piracy*.
- f. Aturan – aturan hukum ini dapat dijadikan landasan bagi setiap negara yang akan menerapkan yurisdiksi terhadap kasus perompakan karena perompakan merupakan *jus cogens*, sehingga aturan – aturan hukum nasional dapat diberlakukan untuk mengadili para perompak.
- g. Penerapan yurisdiksi atas kasus perompakan Kapal Sinar Kudus MV dapat dilakukan dengan mengimplementasikan beberapa yuridis seperti Yuridis Indonesia, Somalia, Universal, dan Regional. Oleh karena itu, setiap negara yang berkeinginan untuk melakukan pengadilan terhadap para perompak dapat menerapkan yurisdiksinya serta negara dapat membuat suatu pengadilan tribunal yang berkewenangan mengadili para perompak.

Dari ketiga penulisan hukum di atas, terdapat persamaan sumber yang diambil dalam melakukan hasil penelitiannya dengan milik penulis, yaitu sebagian besar bersumber pada UNCLOS 1982 dan dengan Hukum Nasional. Yang membedakan penulisan hukum penulis dengan ketiga hasil penelitian lainnya adalah ketiga hasil penelitian tersebut, yang difokuskan adalah perompakan dan pembajakan kapal di kawasan laut lepas, bidang perikanan, dan pengangkutan kayu. Sedangkan fokus penelitian penulisan hukum penulis adalah pada tindakan penyitaan kapal tanker minyak yang terjadi di kawasan laut teritorial Iran dan Oman di Selat Hormuz sebagai bentuk tindakan pembalasan, sehingga diantara keempat hasil penulisan hukum ini terdapat kesamaan pada tema sentral namun problematika hukumnya masing – masing berbeda.

F. Batasan Konsep

1. Negara Pantai

Negara pantai adalah sebuah negara yang dikelilingi oleh laut yang terbagi ke dalam beberapa bagian atau kawasan, seperti laut teritorial, ZEE, dan landas kontinen.²⁵

2. Kapal Tanker Minyak

Berdasarkan Konvensi Marpol 73/78, pengertian dari kapal tanker minyak adalah sebuah kapal yang dibuat dan terutama diperuntukkan untuk mengangkut muatan minyak dalam jumlah besar di ruang kargo kapal tersebut²⁶.

²⁵ Erlina, 2013, “Kedaulatan Negara Pantai (Indonesia) Terhadap Konservasi Kelautan Dalam Wilayah Teritorial Laut Indonesia”, *Jurnal UIN Alauddin*, Vol-II/No-02/Desember/2013, UIN Alauddin, hlm. 4.

3. Stena Impero

Stena Impero adalah kapal tanker yang membawa muatan minyak atau bahan kimia yang dibuat pada tahun 2018 dan berlayar di bawah bendera Britania Raya.²⁷

5. Hak Lintas Transit

Lintas Transit adalah sebagai pelaksanaan dari kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan ditentukan oleh kedudukan selat yang menghubungkan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.²⁸

6. Selat Internasional

Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah yang terletak antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan bagian laut lepas atau suatu ZEE lainnya dimana di selat semacam ini berlaku rezim hak lintas transit, kecuali untuk selat yang terletak di antara suatu pulau dan daratan utama Negara yang berbatasan dengan selat.²⁹

²⁶ <http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex I/r1.htm>, diakses pada 16 Desember 2020.

²⁷ *Marine Traffic, Stena Impero*, https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5388071/mmsi:232010294/imo:9797400/vesel:STENA_IMPERO, diakses pada 16 Desember 2020.

²⁸ Pasal 38 Ayat 2 (dua) UNCLOS 1982

²⁹ Pasal 37 dan 38 ayat 1 (satu) UNCLOS 1982.

7. Penyitaan Kapal Asing

Penyitaan kapal asing dalam lingkup UNCLOS 1982 adalah dilakukan terhadap sebuah kapal yang telah melakukan perampokan di kawasan laut lepas dan penyitaan harus dilakukan dengan alasan yang cukup dan hanya dapat dilakukan oleh kapal militer dan kapal dinas pemerintah yang diberikan kewenangan untuk menyita.³⁰

8. Tindakan Pembalasan (Reprisal)

Reprisal dalam praktik hukum kebiasaan internasional merupakan upaya paksa yang dilakukan oleh suatu negara terhadap negara lain dengan maksud untuk menyelesaikan sengketa yang timbul karena negara yang dikenai reprisal telah melakukan tindakan yang tidak dibenarkan.³¹

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang berfokus pada norma hukum positif, dengan menggunakan data sekunder sebagai data utama dan data primer sebagai data penunjang.

2. Sumber Data

Data – data dalam penelitian ini bersumber dari :

³⁰ Pasal 105 sampai 107 UNCLOS 1982.

³¹ Sarah Nur Sarita, dkk, 2017, “Tindakan Pembalasan (Reprisal) oleh Israel Terhadap Jalur Gaza (Palestina) dalam Perspektif Hukum Humaniter Internasional”, Vol-06/No-02/2017, Universitas Diponegoro, hlm. 1.

- a. Bahan hukum primer adalah dokumen hukum yang memiliki daya mengikat bagi subyek hukum. Bahan hukum primer yang digunakan adalah *United Nations Conventions Of The Law On The Sea 1982* (UNCLOS 1982), Piagam Perserikatan Bangsa – Bangsa, Statuta Mahkamah Internasional, Artikel oleh Komisi Hukum Internasional mengenai *Responsibilites of States for Internationally Wrongful Acts 2001* dan Konvensi Internasional Mengenai Pencegahan Polusi dari Kapal (MARPOL 73/78).
- b. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang tidak memiliki daya mengikat bagi subyek hukum dan terdiri atas fakta hukum, doktrin, pendapat hukum yang memberikan penjelasan yang berkaitan dengan penelitian ini, yang diperoleh dari buku, *website* dan jurnal.

3. Metode Pengumpulan Data

Data dalam penulisan ini dikumpulkan dengan cara :

- a. Studi Kepustakaan, yaitu dengan mempelajari bahan hukum primer dan sekunder.
- b. Wawancara, yaitu dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan kepada narasumber dari Kedutaan Besar Iran di Indonesia yakni Pak Ali Pahlevi sebagai bagian Humas Kedubes Iran di Indonesia.

4. Analisis Data

Data yang diperoleh akan dianalisis secara kualitatif yaitu mengelompokkan dan menguraikan data yang diperoleh, baik dari studi kepustakaan maupun hasil wawancara yang kemudian dihubungkan dengan teori kebenarannya.

5. Proses Berpikir

Proses berpikir dilakukan secara deduktif, yaitu bertolak dari preposisi umum yang kebenarannya sudah diketahui dan berakhir pada kesimpulan yang bersifat khusus.³²



³² Fakultas Hukum UAJY, 2019, *Buku Pedoman Penulisan Hukum.*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm. 12.

BAB III

1. Simpulan

Dari pembahasan dan analisis data, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Iran telah melanggar hak lintas transit *Stena Impero* yang diatur pada Pasal 38 UNCLOS 1982 yang menentukan bahwa kapal dari semua negara menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial, atau lintas transit melalui selat yang digunakan untuk navigasi internasional dan kapal yang sedang melakukan hak lintas transit harus melakukan perjalanan atau pelayaran yang tidak terhambatkan, selama kapal yang bersangkutan tidak melanggar hukum nasional negara pantai dan regulasi kemaritiman internasional seperti ketentuan Pasal 39 Ayat 1 dan 2 UNCLOS 1982. Iran juga telah melanggar kedaulatan wilayah perairan Oman dan Skema Pemisahan Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) yang diatur pada Pasal 41 UNCLOS 1982. Tindakan Iran menyita kapal *Stena Impero* tersebut di bawah *countermeasures law* yang diatur pada Pasal 22 *Responsibilities of States for Internationally Wrongful Acts* (RSIWA), tidak berdasar dengan alasan bahwa *Stena Impero* tidak melakukan pelanggaran hukum internasional yang memungkinkan dilakukannya tindakan balasan.
2. Inggris sebagai negara bendera dari *Stena Impero* dan Swedia sebagai pemilik perusahaan *Stena*, dapat meminta Iran untuk pertanggungjawaban karena telah melanggar hak lintas transit *Stena Impero* dan melakukan penyitaan dan

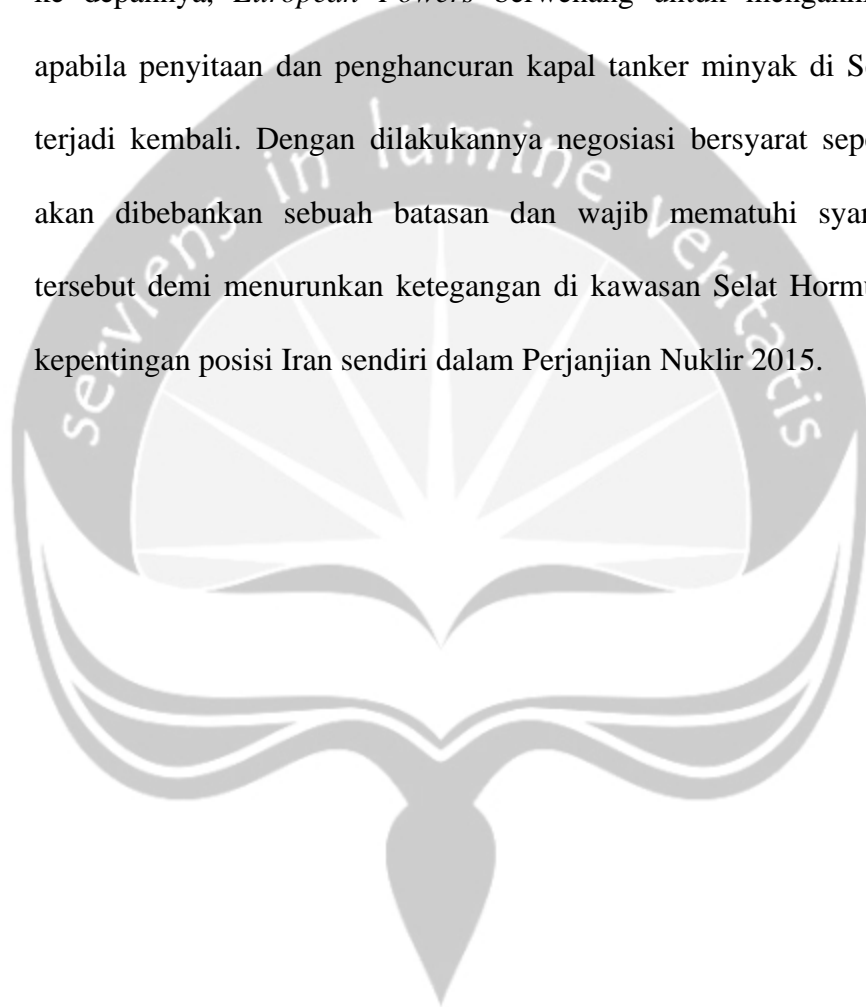
penahanan terhadap kapal dan awaknya selama 2 bulan, terhitung dari Juli sampai September 2019. Berdasarkan Bagian 1 RSIWA mengenai Prinsip – Prinsip Umum (*General Principles*), khususnya Pasal 30 dan 31, Iran sebagai pihak negara yang bertanggungjawab atas tindakan kesalahan secara internasional (*internationally wrongful acts*) harus menghentikan tindakan penyitaan kapal asing tersebut (*cessation*) dan harus memberikan jaminan bahwa tidak akan mengulangi tindakan tersebut (*non-repetition*). Setelah itu, apabila terdapat kerusakan (*injury*), baik secara material atau moral, Iran wajib melakukan ganti rugi secara penuh (*fully reparation*), terlebih Iran telah melakukan penyitaan dan penahanan yang tidak proporsional terhadap *Stena Impero* beserta seluruh awak kapal selama 2 bulan dengan tujuan sebagai tindakan *countermeasures* terhadap penyitaan *Grace I* oleh Inggris di Gibraltar sebelumnya.

B. Saran

1. Mengingat seringnya Iran menghubungkan tindakan dan kesediaannya untuk bernegosiasi mengenai pelepasan *Stena Impero* dengan melakukan permintaan untuk terlibat dengan *European Powers* (Inggris, Jerman, Prancis, dan Spanyol) mengenai Perjanjian Nuklir Iran, seperti halnya cara efektif satu – satunya untuk membuat Iran bertanggung jawab adalah *European Powers* dan Oman yang masih dalam proses pembahasan mengenai proyek *Hormuz Peace Endeavour* (HOPE), mengharuskan Iran untuk melakukan ganti rugi, pemulihan, dan memberikan kompensasi

terhadap Perusahaan *Stena* dan kru kapal sebagai syarat untuk bergabung dalam negosiasi.

2. Untuk mencegah penyitaan dan penyerangan terhadap kapal tanker minyak ke depannya, *European Powers* berwenang untuk mengakhiri negosiasi apabila penyitaan dan penghancuran kapal tanker minyak di Selat Hormuz terjadi kembali. Dengan dilakukannya negosiasi bersyarat seperti ini, Iran akan dibebankan sebuah batasan dan wajib mematuhi syarat – syarat tersebut demi menurunkan ketegangan di kawasan Selat Hormuz dan demi kepentingan posisi Iran sendiri dalam Perjanjian Nuklir 2015.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Albert W. Koers, 1991, *Konvensi Perserikatan Bangsa – Bangsa Tentang Hukum Laut : Suatu Ringkasan.*, Terj. Rudi M. Rizki & Wahyuni Bahar, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Bierly. J.L., 1996, *Hukum Bangsa – Bangsa.*, Bhratara, Jakarta.
- Dedi Supriyadi, 2013, *Hukum Internasional (Dari Konsepsi sampai Aplikasi)*, CV Pustaka Setia, Bandung.
- Dinas Pembinaan Hukum TNI AL, 1995, *Konvensi Perserikatan Bangsa – Bangsa Tentang Hukum Laut*, UNCLOS Bahasa Indonesia, Dinas Pembinaan Hukum TNI AL.
- Fakultas Hukum UAJY, 2019, *Buku Pedoman Penulisan Hukum.*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta.
- Malahayati, 2014, *Pengantar Hukum Internasional Revisi Kedua*, CV Biena Edukasi, Lhokseumawe.
- Myron Nordquist & John Norton Moore, 1998, *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, Martinus Nijhoff Publisher, Hague.
- Sefriani, 2010, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Starke, J.G., *Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh Buku 1*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Sugeng Istanto. F., 2010, *Hukum Internasional*, Penerbit Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta.

Hasil Penelitian

- Asri Dwi Utami, 2012, *Analisis Yurisdiksi Perompakan Kapal Laut di Laut Lepas Menurut Hukum Internasional (Studi Kasus Perompakan Kapal Sinar Kudus MV)*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Negeri Surakarta.

Haryo Wicaksono, 2008, *Penyitaan Kapal dan Pertanggungjawaban Pidana Pengangkut Melalui Sarana Pelayaran Terkait Pengangkutan Kayu Ilegal*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Nanda Pradhita Susilowati, 2017, *Pemusnahan Kapal Perikanan Berbendara Asing Pelaku Tindak Pidana Perikanan dalam Persepektif Due Process of Law*, Skripsi, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Peraturan hukum :

United Nations Convention on The Law of The Sea 1982

Piagam Perserikatan Bangsa – Bangsa

Statuta Mahkamah Internasional

Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001

Konvensi Internasional Mengenai Pencegahan Polusi Dari Kapal atau MARPOL 73/78.

Jurnal

Erlina, 2013, “Kedaulatan Negara Pantai (Indonesia) Terhadap Konservasi Kelautan Dalam Wilayah Teritorial Laut Indonesia”, *Jurnal UIN Alauddin*, Vol-II/No-02/Desember/2013, UIN Alauddin.

Sarah Nur Sarita dkk, 2017, “Tindakan Pembalasan (Reprisal) oleh Israel Terhadap Jalur Gaza (Palestina) dalam Perspektif Hukum Humaniter Internasional”, Vol-06/No-02/2017, Universitas Diponegoro.

Tullio Treves, 2015, “Hak Negara Pantai di Wilayah Lautnya Berdasarkan UNCLOS”. *Jurnal Hukum Internasional Brasil*, Vol-12/N. 1/September/2015, Revista De Direito Internacional.

Internet

<https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190720134541-120-413911/kapal-tanker-inggris-disita-pasukan-keamanan-iran>, diakses 3 September 2019.

<https://www.bbc.com/news/av/world-middle-east-49061737/radio-exchanges-reveal-iran-uk-confrontation-as-ship-seized>, diakses 20 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/uk-49067166>, diakses 20 September 2020

<https://digitallibrary.un.org/record/3813091>, diakses 20 September 2020

https://digitallibrary.un.org/record/3813217?ln=zh_CN, diakses 20 September 2020.

<https://www.nmgstena.com/news/company-statement-stena-impero/>, diakses 26 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/worldmiddle-east-49849718>, diakses pada 20 September 2020.

<https://www.omanobserver.om/sultanate-issues-statement-on-navigation-in-strait-of-hormuz/>, diakses 25 September 2020

<https://www.dw.com/en/oman-maymediate-between-iran-and-uk-over-tanker-crisis/a-49761892>, diakses 20 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/worldmiddle-east49849718>, diakses 20 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-48627014>, diakses 26 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/uk48946051>, diakses 25 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/uk-48882455>, diakses 26 September 2020.

<https://www.state.gov/secretary-of-state-michael-r-pompeo-remarks-to-the-press/>, diakses 26 September 2020

<https://www.bbc.com/news/uk49240867>, diakses 26 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/world-middle-east49029053>; , diakses 21 September 2020.

<https://www.matamatapolitik.com/as-berencana-lindungi-selat-hormuz-china-harus-waspada-analisis/>, diakses pada 25 September 2020.

<https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-6.en.pdf>, diakses 27 September 2020.

<https://www.jag.navy.mil/organization/documents/Reagan%20Ocean%20Policy%20Statement.pdf>, diakses 27 September 2020

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128496/When-can-a-state-seize-a-vessel>, diakses 28 September 2020.

https://legal.un.org/avl/pdf/ha/rsiwa/rsiwa_e.pdf, diakses 28 September 2020.

https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf, diakses pada 2 Oktober 2020.

<https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190720134541-120-413911/kapal-tanker-inggris-disita-pasukan-keamanan-iran>, diakses 3 September 2019.

<https://www.republika.co.id/berita/internasional/timur-tengah/19/08/20/pwiimv415-gibraltar-bebaskan-kapal-tanker-iran>, diakses 28 September 2020.

<https://dunia.tempo.co/read/1253283/kapal-stena-impero-tinggalkan-pelabuhan-iran/full&view=ok>, diakses pada 20 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49069083>, diakses pada 28 September 2020.

<https://www.bbc.com/news/worldmiddle-east-49849718>, diakses 28 September 2020.

<https://www.memri.org/reports/following-irans-seizure-british-oil-tanker-senior-iranian-officials-again-declare-persian>, diakses pada 30 September 2020.

<https://www.tehrantimes.com/news/440473/Any-aggression-will-be-faced-with-destruction-seizure-Iran-s>, diakses pada 28 September 2020.

<https://www.tehrantimes.com/news/440822/IRGC-General-Iran-has-turned-from-a-deterrent-power-to-a-retaliatory>, diakses 30 September 2020.

<https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-6.en.pdf>, Hlm. 20, diakses 14 Oktober 2020

<https://www.icj-cij.org/en/declarations/se>, diakses 14 Oktober 2020.

<https://www.icj-cij.org/en/declarations/gb>, diakses 14 Oktober 2020.

<https://www.icj-cij.org/en/states-entitled-to-appear>, diakses 14 Oktober 2020.

<https://news.un.org/en/story/2019/09/1047472>, diakses 14 Oktober 2020.

<https://www.nytimes.com/2019/07/28/world/europe/iran-tanker-britain-nuclear.html>,
diakses 14 Oktober 2020

<https://www.tehrantimes.com/news/439250/No-need-to-foreign-forces-for-Persian-Gulf-security-Rouhani>, diakses 14 Oktober 2020.

http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_I/r1.htm, diakses
pada 16 Desember 2020.

[https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5388071/mmsi:232010294/
imo:9797400/vessel:STENA_IMPERO](https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5388071/mmsi:232010294/imo:9797400/vessel:STENA_IMPERO), diakses pada 16 Desember 2020.

