
**PENGHALANGAN KAPAL DI SELAT HORMUZ DALAM
PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL: ANALISIS TERHADAP
PRINSIP KEBEBASAN NAVIGASI DAN UNITED NATIONS
CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA**

**Geovany Juniarty Nadapdap, M. Naufal Adevio AF, Lusretya Maheswari, Thasy
Alaska Sinamo**

Universitas Bengkulu

geovanyjuniarty@gmail.com, adevioaf@gmail.com, lusretyam@gmail.com,
thasyalaskasinamo@gmail.com

ABSTRAK

Sebagai jalur laut strategis yang menyatukan Teluk Persia dengan Laut Arab, menjadikan Selat Hormuz dapat memasok sekitar 20-30% pasokan minyak dunia untuk setiap hari, sehingga ia dijuluki sebagai arteri vital ekonomi global. Akan tetapi, realitasnya, selat ini telah beberapa kali menjadi medan ketegangan geopolitik, seperti tindakan penghalangan kapal oleh negara-negara terutama Iran, dengan menahan kapal tanker asing ataupun mengancam penutupan akses. Penelitian ini dilakukan dengan arah untuk menganalisis bagaimana pandangan hukum internasional memandang akan penghalangan tersebut, khususnya prinsip yang disepakati yakni kebebasan navigasi dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Metode yuridis normatif dengan pendekatan statute dan konseptual digunakan sebagai metode penelitian dan dalam menganalisisnya menggunakan bahan primer seperti UNCLOS serta sekunder berupa jurnal dan dokumen internasional. Hasil penelitian diharapkan dapat membuktikan bahwa penghalangan kapal di Selat Hormuz secara normatif bertentangan dengan prinsip transit passage UNCLOS Pasal 38-44, yang menjamin hak lewat damai tanpa hambatan bagi kapal asing. Hal ini tidak hanya berpotensi terjadi pelanggaran hukum laut, tetapi juga berimplikasi pada lonjakan harga bahan bakar minyak (BBM) dan ketidakstabilan ekonomi yang dirasakan oleh masyarakat global terutama pengimpor minyak mentah. Adanya prioritas kepentingan nasional ini telah memperlihatkan lemahnya implementasi dan penegakan hukum internasional. Dengan penelitian ini, menyarankan

penguatan kepatuhan melalui mekanisme penyelesaian sengketa UNCLOS untuk menjaga stabilitas navigasi global.

Kata Kunci: *Selat Hormuz, kebebasan navigasi, UNCLOS 1982, hukum internasional.*

PENDAHULUAN

Selain menjadi salah satu jalur pelayaran paling strategis di dunia yang menghubungkan Teluk Persia dengan Laut Arab, Selat Hormuz juga menjadi jalur utama distribusi energi global. Setiap harinya, selat ini dilewati oleh sekitar 20–30% kapal perdagangan minyak dunia yang mengukuhkan Selat Hormuz sebagai *chokepoint* vital dalam sistem perdagangan internasional.¹ Hal ini menjadi alasan Selat Hormuz dijuluki sebagai arteri utama perekonomian global, di mana stabilitasnya sangat menentukan kelancaran distribusi energi dan perdagangan dunia. Oleh sebab itu, hambatan jalur yang terjadi seperti konflik antara Iran dengan Israel dan Amerika Serikat tidak hanya berimplikasi pada kawasan regional, tetapi juga pada kawasan internasional (global).

Awal tahun 2026, terdapat eskalasi konflik yang melibatkan Iran, Israel, dan Amerika Serikat yang menjadikan Selat Hormuz sebagai pusat perhatian internasional. Dikarenakan konflik tersebut tidak hanya berkaitan pada hal beraspek militer, tetapi juga menjalar ke sektor kemaritiman melalui tindakan penghalangan kapal, pembatasan akses pelayaran, serta ancaman penutupan Selat Hormuz oleh Iran. Alhasil, terganggu arus pelayaran internasional dan menambahkan risiko terhadap keamanan energi global yang tidak dicita-citakan sebagaimana tujuan dari hukum internasional yakni memelihara perdamaian dan keamanan dunia.² Hal ini memperlihatkan bahwa Selat Hormuz tidak terbatas fungsinya sebagai jalur ekonomi, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam konflik geopolitik modern.

Dari sisi hukum normatif, selat internasional termasuk Selat Hormuz telah diatur regulasi dan ketentuannya dalam hukum laut internasional melalui United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Di dalamnya terdapat salah satu prinsip yakni prinsip kebebasan navigasi diwujudkan melalui rezim *transit passage* atau hak lintas damai yang dimaknai sebagai hak bagi kapal dari seluruh penjuru negara untuk bebas melintas secara terus-menerus dan tanpa hambatan di selat internasional. Kajian hukum laut internasional telah

¹ R. Ramadhani, 'Stabilitas Keamanan Maritim di Selat Hormuz', *Hypothesis Journal*, Vol. 4 No. 2, 2024, hlm. 45–46.

² United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Strait of Hormuz Disruptions: Implications for Global Trade and Development*, 2026, hlm. 12–15.

menyatakan bahwa hak lintas damai bersifat tidak dapat ditangguhkan (*non-suspendable*), sehingga negara pantai layaknya Iran tidak diperkenankan menghalangi jalur pelayaran internasional.³ Dengan demikian, tindakan penghalangan kapal di Selat Hormuz menciptakan isu hukum utama yang berpotensi melanggar prinsip kebebasan navigasi.

Dari sisi realitasnya, negara seringkali menggunakan alasan keamanan nasional, kepentingan strategis, maupun dinamika konflik sebagai dasar pembenaran atas pembatasan akses pelayaran. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksinkronan antara norma hukum internasional dengan realitas praktik negara di lapangan. Meskipun UNCLOS telah menyediakan kerangka hukum yang lengkap, pelaksanaannya masih menghadapi banyak tantangan, terutama terkait dengan kepentingan geopolitik yang dominan. Dua pendekatan utama biasanya digunakan dalam penelitian sebelumnya tentang Selat Hormuz. Pertama ialah pendekatan hukum, yang berkonsentrasi pada evaluasi standar kebebasan navigasi; yang kedua adalah pendekatan geopolitik, yang berfokus pada konflik dan kepentingan strategis negara. Misalnya, penelitian di Indonesia lebih banyak berbicara tentang stabilitas maritim atau aspek hukum laut secara terpisah tanpa mengaitkannya dengan kasus empiris terbaru.⁴ Ini menunjukkan bahwa penelitian yang tidak mengintegrasikan analisis normatif hukum internasional dengan fakta empiris tentang penghalangan kapal di Selat Hormuz terbatas.

Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji hukum internasional, khususnya prinsip kebebasan navigasi yang ditemukan dalam UNCLOS yang secara bersamaan dengan praktik praktis, seperti penghalangan kapal dalam hal konflik Iran vs Israel dan Amerika Serikat. Ini membuat penelitian ini relevan atau baru. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan analisis teoritis dan kontekstual tentang praktik hukum internasional, sebab sangat penting terhadap potensi yang ditimbulkan oleh hambatan Selat Hormuz. Sisi ekonomi, ancaman dan juga hambatan jalu ini akan dan sebagian telah menyebabkan kenaikan harga minyak di seluruh dunia, dengan dampak langsung pada harga bahan bakar minyak di berbagai negara termasuk Indonesia. Selain itu, ketidakstabilan di wilayah tersebut memiliki potensi untuk meningkatkan ketegangan di seluruh dunia dan mengganggu stabilitas perdagangan global. Ini menunjukkan bahwa hukum internasional harus diuji dalam kehidupan nyata, terutama dalam konteks konflik geopolitik.

³ Mochamad Sodik, 'Implementasi Hukum Laut Internasional dalam Perspektif UNCLOS 1982', *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 18 No. 1, 2021, hlm. 23–25.

⁴ Andi Pratama, 'Analisis Hukum Internasional terhadap Prinsip Kebebasan Navigasi', *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 7 No. 1, 2022, hlm. 67–69.

Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penghalangan kapal di Selat Hormuz dalam perspektif hukum internasional, khususnya berdasarkan prinsip kebebasan navigasi dalam UNCLOS 1982, serta menilai implementasinya dalam konteks konflik kontemporer.

RUMUSAN MASALAH

Bagaimana penghalangan kapal di Selat Hormuz dalam konteks konflik Iran vs Israel dan Amerika Serikat tahun 2026 ditinjau dari perspektif hukum internasional, khususnya berdasarkan prinsip kebebasan navigasi dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982?

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan jenis metode penelitian yuridis normatif di mana fokus penelitian adalah norma hukum internasional yang berkaitan dengan penghalangan kapal di Selat Hormuz. Pendekatan yang digunakan termasuk pendekatan statute dengan meninjau ketentuan dalam Hukum Laut (UNCLOS) 1982, serta pendekatan konseptual untuk mempelajari prinsip kebebasan navigasi dalam hukum laut internasional.

Bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer (UNCLOS 1982) dan bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, dan dokumen yang relevan. Studi kepustakaan digunakan untuk mengumpulkan bahan tersebut. Analisis ini dilakukan secara kualitatif dan melihat bagaimana peraturan internasional dan prosedur penghalangan kapal di Selat Hormuz dalam konteks konflik tahun 2026 berkorelasi satu sama lain.

PEMBAHASAN

A. Latar Belakang Geopolitik dan Status Hukum Selat Hormuz

Ketegangan geopolitik yang terjadi di kawasan Timur Tengah pada tahun 2026 telah mencapai titik kulminasi baru yang secara langsung mengancam stabilitas tata hukum maritim global. Konflik terbuka yang melibatkan Iran di satu sisi, berhadapan dengan Israel dan Amerika Serikat di sisi lain, tidak lagi sekadar termanifestasi dalam bentuk serangan udara atau siber di daratan, melainkan telah bergeser ke arah penguasaan titik-titik rawan maritim (*maritime chokepoints*). Fokus utama dari konfrontasi ini tertuju pada Selat Hormuz, sebuah jalur perairan sempit yang menjadi urat nadi bagi distribusi sekitar seperlima dari total pasokan energi minyak dan gas bumi dunia.

Langkah ekstrem Iran yang melakukan penghalangan terhadap kapal-kapal komersial, penyitaan, penerapan aturan izin pelayaran baru sepihak, hingga ancaman penutupan total selat telah memantik perdebatan hukum yang masif. Dari perspektif hukum internasional, tindakan-tindakan tersebut berdiri di atas benturan ekstrem antara kedaulatan negara pantai (*coastal state sovereignty*) dan hak komunitas internasional atas kebebasan navigasi (*freedom of navigation*). Untuk mengurai legalitas tindakan penghalangan kapal di Selat Hormuz dalam dinamika konflik 2026 ini, analisis mutlak harus ditinjau dari kacamata konvensi hukum laut internasional yang paling diakui dunia, yaitu UNCLOS 1982.

Langkah awal dalam menilai legalitas tindakan Iran di Selat Hormuz adalah mengidentifikasi status hukum dari perairan tersebut. Secara geografis, lebar Selat Hormuz di titik tersempitnya berkisar pada angka 38,6 kilometer. Mengingat batas maksimal laut teritorial yang diakui secara internasional adalah 12 mil laut (sekitar 22 kilometer), maka seluruh wilayah Selat Hormuz secara otomatis berada di bawah kedaulatan penuh laut teritorial negara-negara pantainya, yaitu Iran dan Oman.⁵ Walaupun berada di dalam laut teritorial, Selat Hormuz menyandang status khusus berdasarkan fungsi geografisnya sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*strait used for international navigation*), yang menghubungkan zona ekonomi eksklusif (ZEE)/laut lepas di Teluk Persia dengan ZEE/laut lepas di Teluk Oman.

B. Rezim Hukum Navigasi dan Perdebatan Legalitas Internasional

Status hukum ini membawa konsekuensi penting. Berdasarkan Bagian III UNCLOS 1982, khususnya Pasal 37 dan 38, rezim hukum yang berlaku di Selat Hormuz bukanlah hak lintas damai (*innocent passage*) biasa, melainkan hak lintas transit (*transit passage*).⁶ Perbedaan mendasar di antara keduanya terletak pada derajat pembatasan yang boleh dilakukan oleh negara pantai. Dalam lintas damai di laut teritorial umum, negara pantai memiliki diskresi yang cukup luas untuk menangguhkan atau melarang masuknya kapal asing jika dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara tersebut.

Sebaliknya, rezim lintas transit memberikan kebebasan berlayar yang jauh lebih luas bagi kapal-kapal asing, baik kapal komersial maupun kapal perang, semata-mata demi tujuan transit yang terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin. Pasal 44 UNCLOS 1982

⁵ Donald R. Rothwell dan Tim Stephens, "The International Law of the sea". (Oxford: Hart Publishing, 2016, hlm 210

⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), dibuka untuk penandatanganan 10 Desember 1982, 1833 UNTS 3 (berlaku 16 November 1994), Pasal 37 dan 38.

menegaskan aturan baku yang kaku: negara tepi selat tidak boleh menghambat atau menanggguhkan pelaksanaan hak lintas transit dalam keadaan apa pun. Larangan ini didesain sedemikian rupa demi menjamin bahwa jalur perdagangan strategis dunia tidak disandera oleh kepentingan politik atau militer nasional negara pantai. Oleh karena itu, tindakan pencegahan, penahanan kapal, hingga pengenaan tarif dan rute sepihak secara normatif merupakan pelanggaran terang-terangan terhadap prinsip dasar UNCLOS 1982.

Salah satu argumen hukum utama yang kerap digunakan oleh Iran untuk membenarkan tindakannya di Selat Hormuz bermuara pada fakta bahwa Iran belum meratifikasi UNCLOS 1982, meskipun negara tersebut telah menandatangani. Dalam asas hukum perjanjian internasional yang diatur dalam Konvensi Wina 1969 (*Vienna Convention on the Law of Treaties*), suatu negara baru terikat secara penuh pada isi suatu konvensi apabila telah menyatakan persetujuannya untuk diikat melalui proses ratifikasi.⁷ Berdasarkan dalil ini, Pemerintah Teheran mengklaim bahwa mereka tidak terikat pada rezim lintas transit yang diatur dalam Pasal 38 UNCLOS 1982. Sebaliknya, Iran berargumen bahwa aturan yang berlaku di Selat Hormuz bagi mereka adalah rezim lintas damai (*innocent passage*), sebagaimana diatur dalam Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan, yang telah diratifikasi oleh Iran.

Konsekuensi dari penerapan klaim hak lintas damai ini sangat fatal bagi hukum navigasi. Berpegang pada klaim tersebut, Iran merasa memiliki justifikasi hukum untuk melakukan inspeksi, menahan, atau melarang kapal-kapal yang dianggap mengancam keamanan nasionalnya melintas.⁸ Di tengah eskalasi perang melawan Israel dan agresi militer Amerika Serikat di tahun 2026, Iran memosisikan kapal-kapal berbendera AS, Israel, maupun kapal milik negara-negara sekutu yang mendukung mereka, sebagai ancaman nyata terhadap eksistensi kedaulatan nasionalnya.

Kendati demikian, klaim sepihak Iran tersebut ditentang keras oleh mayoritas komunitas internasional, khususnya Amerika Serikat dan Uni Eropa. Meskipun AS sendiri juga bukan merupakan negara peratifikasi UNCLOS 1982, AS memosisikan diri sebagai penjaga utama norma hukum laut internasional. Doktrin hukum yang dipegang oleh AS dan sekutunya menyatakan bahwa substansi dari UNCLOS 1982, termasuk aturan mengenai hak lintas transit

⁷ Nilufer Oral, "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Strait," ASIL Insights 16, no. 16 (2012).

⁸ Lihat yurisprudensi Mahkamah Internasional dalam Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgement of April 9th, 1949, ICJ Reports 1949.

di selat internasional, kini telah bergeser statusnya menjadi Hukum Kebiasaan Internasional (*Customary International Law*).

Dalam hukum internasional, suatu norma hukum kebiasaan bersifat mengikat secara universal bagi seluruh negara tanpa terkecuali, terlepas dari apakah negara tersebut telah meratifikasi konvensi tertulisnya atau tidak. Hal ini didasarkan pada meluasnya praktik negara-negara di dunia (*state practice*) dan adanya keyakinan bahwa tindakan tersebut merupakan suatu kewajiban hukum (*opinio juris*). Mahkamah Internasional (*International Court of Justice* / ICJ) dalam berbagai yurisprudensinya, seperti pada kasus *Corfu Channel* (1949), secara historis telah mengakui eksistensi hak navigasi bagi kapal-kapal asing di selat internasional tanpa dapat dihambat oleh kedaulatan negara pantai.⁹ Oleh sebab itu, tindakan Iran yang melakukan penghalangan fisik dan menetapkan regulasi diskriminatif terhadap navigasi di Selat Hormuz tetap dianggap sebagai tindakan ilegal (*internationally wrongful act*) yang tidak dapat dibenarkan di bawah hukum internasional yang berlaku umum saat ini.

Satu aspek krusial lainnya yang harus diintegrasikan dalam menganalisis kasus di tahun 2026 ini adalah bergesernya kondisi dari masa damai (*peacetime*) ke kondisi perang (*wartime*). Pejabat diplomatik Iran secara terbuka menyatakan bahwa dunia tidak dapat memaksakan aturan-aturan navigasi masa damai untuk diberlakukan secara kaku di tengah situasi perang terbuka. Ketika agresi militer berskala penuh telah pecah antara Iran, Israel, dan Amerika Serikat, hukum yang berlaku tidak lagi murni bertumpu pada UNCLOS 1982 semata, melainkan beririsan kuat dengan Hukum Konflik Bersenjata di Laut (*Law of Naval Warfare*) yang salah satunya dirangkum dalam *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (1994).¹⁰

Di bawah kerangka hukum perang laut, negara-negara yang berstatus sebagai kombatan (*belligerents*) memiliki hak-hak tertentu untuk melakukan tindakan koersif maritim demi kepentingan militer. Tindakan-tindakan tersebut mencakup hak kunjungan dan pengeledahan (*right of visit and search*) terhadap kapal-kapal netral yang dicurigai membawa kontraband (barang pasokan perang) untuk pihak musuh. Jika merujuk pada prinsip ini, tindakan Iran dalam mencegat atau memeriksa muatan kapal niaga asing yang dicurigai berafiliasi dengan Israel atau AS memiliki sedikit celah pembenaran di bawah hukum perang, asalkan tindakan

⁹ Louise Doswald-Beck (ed.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (Cambridge University Press, 1995).

¹⁰ *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, International Law Commission, 2001, Pasal 1, 2, dan 31.

tersebut dilakukan dalam batas-batas yang diizinkan oleh hukum humaniter internasional dan tidak menysasar kapal-kapal sipil murni yang tidak berkontribusi pada jalunya perang.

Namun, pengenaaan blokade total, penutupan selat secara absolut, ataupun pengancaman terhadap keselamatan kru kapal komersial yang berstatus netral tetap tidak dapat dibenarkan. Tindakan pencegatan menggunakan drone dan rudal terhadap kapal komersial, yang tidak melibatkan prosedur identifikasi resmi yang sah, merupakan bentuk pelanggaran terhadap keselamatan jiwa di laut dan masuk dalam kategori pelanggaran hukum humaniter internasional. Penggunaan kekuatan bersenjata untuk menghambat alur pelayaran komersial sipil tanpa basis pembedaan (*distinction*) yang jelas antara target militer dan objek sipil adalah tindakan yang melanggar hukum perang itu sendiri.

Eskalasi tindakan sepihak Iran di Selat Hormuz pada akhirnya tidak dapat dilepaskan dari konsep tanggung jawab negara (*state responsibility*) dalam hukum internasional. Setiap tindakan yang dilakukan oleh organ negara, termasuk angkatan bersenjata Iran (IRGC), yang melanggar kewajiban internasional untuk tidak menghalangi lintas transit, merupakan suatu tindakan salah secara internasional (*internationally wrongful act*). Berdasarkan draf pasal-pasal tanggung jawab negara yang diadopsi oleh Komisi Hukum Internasional (*International Law Commission* / ILC) tahun 2001, suatu negara yang melakukan pelanggaran berkewajiban untuk menghentikan tindakan tersebut dan memberikan reparasi penuh atas kerugian yang ditimbulkan kepada negara bendera kapal yang terdampak.

C. Dampak Konflik, Kepentingan Negara, dan Penyelesaian Sengketa

Penyelesaian sengketa di Selat Hormuz secara damai menemui jalan buntu yang sangat rumit. Karena Iran belum meratifikasi UNCLOS 1982, mekanisme penyelesaian sengketa wajib yang diatur dalam Bagian XV konvensi tersebut—termasuk arbitrase atau pengajuan kasus ke Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut (*International Tribunal for the Law of the Sea* / ITLOS) tidak dapat secara otomatis dipaksakan kepada Iran tanpa persetujuannya.¹¹ Ketidaktersediaan forum peradilan yang wajib ini memaksa komunitas internasional dan

¹¹ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Pasal 287

negara-negara terdampak untuk beralih pada mekanisme diplomatik di bawah Dewan Keamanan PBB atau menggunakan tindakan balasan yang sah (*lawful countermeasures*).

Pada akhirnya, situasi di tahun 2026 ini membuktikan bahwa tatanan maritim global tidak dapat digerakkan hanya oleh kepatuhan teks hukum hitam di atas putih semata. Diperlukan konsensus politik yang kuat dan penghormatan terhadap kedaulatan hukum internasional demi mencegah hukum rimba menguasai perairan-perairan paling vital di dunia.

Ancaman Iran untuk menutup Selat Hormuz bukanlah tanpa alasan. Hal ini mereka lakukan karena AS menarik diri dari kesepakatan JCPOA yang sebelumnya telah membuat hubungan kedua negara membaik. Melalui kesepakatan JCPOA, sanksi-sanksi yang diberikan Barat kepada Iran dihapuskan, dan karenanya perekonomian Iran dapat tumbuh. Tetapi setelah AS menarik diri dari kesepakatan ini, mereka mengembalikan sanksi-sanksi yang sebelumnya sudah dihapuskan. Iran yang merasa dirugikan akan sikap AS melakukan perlawanan dengan mengancam akan menutup Selat Hormuz.

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 1960.¹² Alasan dibalik pembentukan peraturan mengenai hukum laut internasional ini, karena didorong dengan banyaknya konflik atau sengketa yang terjadi di antara negara terkait dengan batas laut, perebutan sumber daya alam, kebebasan navigasi, kedaulatan laut dan konflik lainnya.

Merujuk pada kasus antara Iran dan Amerika Serikat, setiap masing masing negara tersebut tentunya memiliki kepentingan masing masing yang dilakukan dengan membuat kebijakan terkait dengan selat hormuz khususnya. Amerika Serikat disini memiliki kepentingan untuk memberi perlindungan kepada sekutu dan mempertahankan akses strategis minyak. Pentingnya akses di selat Hormuz sebagai jalur akses minyak internasional ini dimanfaatkan oleh Iran untuk membuat kebijakan menutup jalur selat Hormuz ini sehingga memberikan dampaknya dari kepentingan yang dimiliki oleh Amerika Serikat. Hal ini jika nantinya dilakukan oleh Iran maka akan bertentangan dengan hukum internasional yang sudah diatur didalam UNCLOS 1982, karena Selat Hormuz merupakan selat internasional yang

¹² Chairul Anwar, Op. Cit.[3]

tunduk pada rezim *transit passage* dalam UNCLOS 1982, yang menjamin kebebasan navigasi dan melarang negara pantai menghambat atau menanggukuhkan lintas tersebut. Berdasarkan pada Pasal 37 UNCLOS 1982, disebutkan bahwa:¹³

“This section applies to straits which are used for international navigation between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone”.

Berdasarkan Pasal tersebut dapat diketahui bahwa selat Hormuz merupakan jalur pelayaran internasional, karena sebagian besar kegiatan distribusi minyak internasional melewati selat ini sehingga digunakan oleh banyak negara secara intensif baik kapal dagang maupun kapal militer. Selain itu secara geografis selat Hormuz termasuk dalam kategori ZEE, adanya dua faktor tersebut dapat disimpulkan bahwa Iran tidak memiliki wewenang ataupun hak untuk menutup jalur selat Hormuz ini karena selat Hormuz ini tunduk pada rezim *transit passage*.

Ancaman Iran untuk menutup jalur selat Hormuz ini tidak sejalan dengan ketentuan hukum internasional karena bertentangan dengan prinsip dasar kebebasan navigasi dan rezim selat internasional, meskipun secara geografis Selat Hormuz berada di wilayah yang berbatasan dengan Iran, namun secara hukum internasional, Iran tidak memiliki kedaulatan absolut atas selat tersebut. Jika Iran tetap melakukan penutupan, maka tindakan tersebut dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap rezim selat internasional, pelanggaran terhadap kebebasan navigasi dan tindakan yang merugikan masyarakat internasional. Berdasarkan Pasal 44 UNCLOS 1982, berbunyi sebagai berikut:¹⁴

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.

Berdasarkan Pasal tersebut, ditegaskan lagi bahwa Iran sebagai negara yang berbatasan langsung dengan selat Hormuz tidak memiliki hak untuk menghambat atau menutup jalur lintas transit internasional. Sehingga ancaman untuk menutup jalur selat Hormuz ini dinilai dapat menghambat kebebasan navigasi dan melanggar kewajiban negara pantai dalam menjaga stabilitas pelayaran internasional.

¹³ Pasal 37 UNCLOS 1982

¹⁴ Pasal 44 UNCLOS 1982

Ketegangan yang terjadi antara Iran dengan Amerika Serikat tidak hanya mengakibatkan ketidakstabilan regional tetapi juga memberikan dampak global terhadap keamanan dan kestabilan ekonomi dalam hal distribusi minyak bumi dunia. Iran adalah salah satu negara yang memproduksi minyak terbesar di dunia, dengan adanya konflik antara Iran dengan Amerika Serikat ini akhirnya mengakibatkan distribusi minyak mentak menjadi terganggu.

Dalam kasus Selat Hormuz, AS memiliki kepentingan untuk menjaga selat itu sebagai jalur pelayaran internasional sebab mereka mengimpor minyak yang berasal dari Timur Tengah¹⁵ Dengan posisi Amerika Serikat yang juga termasuk negara mengimpor minyak bumi dari Timur Tengah, Iran melihat ini adalah sebuah celah untuk bisa melawan Amerika Serikat jika menutup selat Hormuz, sehingga diharapkan oleh Iran hal ini dapat menjadi upaya yang akan mungkin akan dibuat kesepakatan baru diantara dua negara ini

Ketika konflik ini bereskalasi, salah satu risiko terbesar adalah potensi terganggunya jalur logistik internasional seperti Selat Hormuz.¹⁶ Selat Hormuz merupakan jalur yang cukup penting untuk melakukan pengiriman minyak ke seluruh dunia dengan adanya konflik ini memberikan dampak signifikan yang akan langsung terlihat seperti pada harga gas dan minyak bumi, hal ini bisa terjadi karena lonjakan harga dalam biaya operasional pendistribusian pasok minyak di negara-negara konsumen yang pada akhirnya nanti dapat mempengaruhi keseimbangan perdagangan global

Dampak yang cukup signifikan, seperti instabilitas politik dan ancaman terhadap jalur pelayaran dan minyak internasional tentu saja berimplikasi bukan hanya kepada negara-negara di kawasan Timur Tengah, melainkan juga berimplikasi ke negara AS.¹⁷ Dalam hal instabilitas politik bukan hanya negara regional ataupun negara-negara sekitar timur Tengah yang merasakan, tetapi negara global juga ikut merasakan dampak dari konflik yang terjadi. Instabilitas politik akibat dari konflik ini dapat meningkatkan ketegangan geopolitik antarnegara, baik secara langsung maupun melalui keterlibatan negara-negara lain yang memiliki kepentingan strategis di kawasan tersebut. Lebih lanjut, dengan kondisi konflik ini negara-negara seperti Arab Saudi, Israel, serta sekutu-sekutu Barat cenderung mengambil

¹⁵ Hasibuan, Wandy Ardiyansyah. "Konfrontasi Iran-Amerika Serikat di Selat Hormuz dan Dampaknya bagi Distribusi Penjualan Minyak Dunia." *Jurnal ICMES* 4.2 (2020): 212-230.

¹⁶ Wika, Harjo Nakulo Muhammad Ramadhan Putra, and Riska Dewi. "KONFLIK IRAN-ISRAEL DAN ANCAMAN TERHADAP KEAMANAN LOGISTIK GLOBAL: ANALISIS STRATEGI MITIGASI DALAM RANTAI PASOK INTERNASIONAL." *Jurnal Analisis Dan Manajemen Strategis* 6.3 (2025).

¹⁷ Noviyanto, Hardian, Agussalim Burhanuddin, and Nurjannah Abdullah. "Security and Sovereignty in The Strait of Hormuz: The Iran-USA Conflict." *Journal of Peace, Security and Democracy* 1.1 (2025): 87-105.

posisi yang memperkuat kepentingan geopolitik, sehingga menciptakan bentuk kekuatan yang semakin kompleks dan berpotensi memperpanjang konflik.

Selain itu ancaman terhadap kebebasan navigasi di wilayah ini berpotensi memicu respons militer dari negara-negara besar yang berkepentingan, sehingga meningkatkan risiko terjadinya konflik terbuka sehingga konflik ini dapat berkembang menjadi konfrontasi yang lebih nyata dan berbahaya. Tatanan hukum internasional juga dapat menjadi objek instabilitas politik global dikarenakan konflik ini. Hal ini bisa terjadi dipicu oleh keterlibatan negara-negara besar sehingga mereka cenderung akan mengutamakan kepentingan strategisnya, maka dengan hal itu kepatuhan terhadap hukum internasional mudah untuk dilanggar. Dalam hal ini jika aturan yang mengatur mengenai kebebasan navigasi dan penggunaan selat internasional dilanggar sesuai apa yang diatur didalam Pasal 37 UNCLOS dan Pasal 44 UNCLOS dapat menciptakan acuan yang buruk dalam hubungan internasional antarnegara.

Kemudian secara normatif, hukum internasional melalui UNCLOS 1982 telah menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa yang komprehensif dan berorientasi damai untuk menangani kasus penghalangan kapal di Selat Hormuz. Proses ini menempatkan negosiasi sebagai tahapan awal yang bersifat fleksibel serta tidak melibatkan pihak ketiga, sehingga memungkinkan negara-negara terkait mencapai kesepakatan bilateral berdasarkan prinsip keadilan (*equity*). Apabila negosiasi tidak menghasilkan kesepakatan, maka mediasi dapat ditempuh dengan melibatkan pihak ketiga yang netral, seperti organisasi regional, guna memfasilitasi dialog dan mencegah eskalasi konflik, sebagaimana terlihat dalam praktik penyelesaian sengketa batas laut Indonesia.

Sebagai langkah lanjutan, arbitrase melalui tribunal *ad hoc* berdasarkan Annex VII UNCLOS menyediakan putusan yang bersifat final dan mengikat bagi para pihak. Selain itu, ketentuan dalam Bagian XV UNCLOS menegaskan kewajiban negara untuk menyelesaikan sengketa secara damai tanpa mengganggu prinsip kebebasan navigasi di selat internasional.¹⁸

Meskipun UNCLOS telah menyediakan sistem penyelesaian sengketa yang komprehensif untuk menjaga stabilitas navigasi global, terdapat hambatan yang signifikan, yaitu belum diratifikasinya UNCLOS oleh Iran. Yang berakibat pada yurisdiksi wajib ITLOS

¹⁸ Albertus Agung Yonathan et al., "Efisiensi Garis Litigasi dan Garis Non Litigasi pada Penyelesaian Sengketa Batas Laut Indonesia Menurut UNCLOS 1982," *Comserva: Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat* 2, no. 8 (2022): 1563-1572.

maupun arbitrase tidak dapat diberlakukan tanpa persetujuan Iran kecuali sengketa tersebut diajukan ke Mahkamah Internasional (ICJ) melalui prinsip hukum kebiasaan internasional.

Secara normatif, ketentuan dalam UNCLOS telah secara komprehensif mengatur mengenai hak lintas transit (*transit passage*) serta mekanisme penyelesaian sengketa. Namun, dalam praktiknya, efektivitas penegakan hukum (*enforcement*) masih lemah karena hal ini sangat bergantung pada itikad baik dan kepatuhan sukarela negara. Hal ini tampak dalam tindakan spihak oleh Iran di Selat Hormuz yang kerap mengabaikan proses penyelesaian sengketa, meskipun bertentangan dengan Pasal 44 UNCLOS yang mewajibkan negara untuk tidak menghambat akses di selat internasional.¹⁹

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persoalan utama bukan terletak pada kekurangan norma hukum, melainkan pada tingkat kepatuhan negara yang dipengaruhi oleh kepentingan geopolitik. Dalam situasi tertentu, mekanisme non-litigasi seperti negosiasi dapat menjadi lebih efektif dibandingkan dengan jalur litigasi, terutama apabila para pihak memiliki komitmen untuk mematuhi hukum internasional. Namun demikian, pendekatan ini menjadi tidak efektif ketika terjadi pelanggaran berulang terhadap prinsip kebebasan navigasi.²⁰

Kebaruan dari analisis ini terletak pada upaya untuk mengaitkan norma hukum internasional dengan realita empiris konflik di Selat Hormuz. Hal ini menegaskan bahwa pentingnya penguatan mekanisme penegakan hukum internasional guna menjamin stabilitas jalur pelayaran global.²¹

KESIMPULAN

Hasil analisis menunjukkan bahwa penghalangan kapal di Selat Hormuz adalah masalah rumit yang dipengaruhi oleh faktor geopolitik dan peraturan laut internasional. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) secara resmi mengatur kebebasan navigasi melalui rezim "transit passage" yang berlaku di selat internasional, termasuk Selat Hormuz. Konvensi tersebut menyatakan bahwa negara pantai tidak memiliki otoritas untuk menghentikan atau menghentikan kapal yang melintas secara sah. Namun, dalam praktiknya, tindakan Iran yang menghalangi kapal-kapal asing menunjukkan pelanggaran hukum internasional. Meskipun Iran berdasarkan tindakannya pada alasan seperti

¹⁹ *Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Tanker Stena Impero oleh Iran di Selat Hormuz* (Lampung: Digilib Universitas Lampung, 2022).

²⁰ *Analisis Hukum Internasional Terkait Penggunaan Selat Hormuz* (Makassar: Repository Universitas Hasanuddin, 2021).

²¹ *Ancaman Blokade Selat Hormuz* (Bandung: Repository Universitas Katolik Parahyangan, 2023).

keamanan nasional, kedaulatan, dan tidak terikat secara formal terhadap UNCLOS 1982, alasan tersebut tidak sepenuhnya dapat dibenarkan dari sudut pandang hukum internasional. Karena prinsip kebebasan navigasi telah menjadi bagian dari hukum kebiasaan internasional yang mengikat semua negara, alasan tersebut tidak sepenuhnya dapat dibenarkan. Selain itu, tindakan penghalangan tersebut berpotensi melanggar hukum internasional dan memiliki konsekuensi global yang signifikan. Misalnya, terganggunya jalur distribusi energi global melalui Selat Hormuz dapat meningkatkan harga minyak dan gas, mengganggu stabilitas ekonomi dunia, dan meningkatkan ketegangan geopolitik antarnegara. Sebaliknya, UNCLOS 1982 memiliki mekanisme penyelesaian sengketa yang luas dan berorientasi damai, seperti negosiasi, mediasi, dan arbitrase. Namun, keberhasilannya dalam praktik sangat bergantung pada keinginan dan komitmen negara untuk mematuhi hukum internasional. Oleh karena itu, masalah utama dalam kasus ini bukan karena tidak adanya hukum, tetapi karena implementasi dan pelaksanaan hukum internasional yang lemah. Dengan demikian, penghalangan kapal di Selat Hormuz menunjukkan bahwa ada perbedaan antara praktik internasional dan norma hukum internasional, dan betapa pentingnya bagi negara-negara untuk memperkuat komitmen mereka terhadap hukum internasional untuk menjamin stabilitas, keamanan, dan keberlanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Perjanjian Internasional:

Doswald-Beck, Louise (ed.). *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

International Law Commission. *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*. 2001.

Rothwell, Donald R., dan Tim Stephens. *The International Law of the Sea*. Oxford: Hart Publishing, 2016.

United Nations. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. 10 Desember 1982.

Putusan Internasional:

International Court of Justice. *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Judgment of 9 April 1949, ICJ Reports 1949.

Jurnal Ilmiah

Anwar, Chairul. *Op. Cit.*

- Hasibuan, Wandy Ardiyansyah. “Konfrontasi Iran-Amerika Serikat di Selat Hormuz dan Dampaknya bagi Distribusi Penjualan Minyak Dunia.” *Jurnal ICMES* 4, no. 2 (2020): 212–230.
- Noviyanto, Hardian, Agussalim Burhanuddin, dan Nurjannah Abdullah. “Security and Sovereignty in The Strait of Hormuz: The Iran-USA Conflict.” *Journal of Peace, Security and Democracy* 1, no. 1 (2025): 87–105.
- Oral, Nilufer. “Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran’s Threats to Block the Strait.” *ASIL Insights* 16, no. 16 (2012).
- Pratama, Andi. “Analisis Hukum Internasional terhadap Prinsip Kebebasan Navigasi.” *Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2022): 67–69.
- Ramadhani, R. “Stabilitas Keamanan Maritim di Selat Hormuz.” *Hypothesis Journal* 4, no. 2 (2024): 45–46.
- Sodik, Mochamad. “Implementasi Hukum Laut Internasional dalam Perspektif UNCLOS 1982.” *Jurnal Hukum Internasional* 18, no. 1 (2021): 23–25.
- Wika, Harjo Nakulo Muhammad Ramadhan Putra, dan Riska Dewi. “Konflik Iran–Israel dan Ancaman terhadap Keamanan Logistik Global: Analisis Strategi Mitigasi dalam Rantai Pasok Internasional.” *Jurnal Analisis dan Manajemen Strategis* 6, no. 3 (2025).
- Yonathan, Albertus Agung, et al. “Efisiensi Garis Litigasi dan Garis Non Litigasi pada Penyelesaian Sengketa Batas Laut Indonesia Menurut UNCLOS 1982.” *Comserva: Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat* 2, no. 8 (2022): 1563–1572.

Laporan:

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). *Strait of Hormuz Disruptions: Implications for Global Trade and Development*. 2026.

Karya Ilmiah (Skripsi/Repository):

- Perspektif Hukum Internasional Terkait Penahanan Kapal Tanker Stena Impero oleh Iran di Selat Hormuz*. Lampung: Digilib Universitas Lampung, 2022.
- Analisis Hukum Internasional Terkait Penggunaan Selat Hormuz*. Makassar: Repository Universitas Hasanuddin, 2021.
- Ancaman Blokade Selat Hormuz*. Bandung: Repository Universitas Katolik Parahyangan, 2023.