

**PELANGGARAN HUKUM INTERNASIONAL DALAM KONFLIK
SELAT HORMUZ: REZIM HUKUM LAUT, PENGGUNAAN KEKUATAN
DAN PROBLEMATIKA PENEGAKAN HUKUM**
*INTERNATIONAL LAW VIOLATIONS IN THE STRAIT OF HORMUZ
CONFLICT: THE LAW OF THE SEA REGIME, THE USE OF FORCE AND
ENFORCEMENT PROBLEMS*

Faisal Syafri Azmi

Universitas Gadjah Mada

Korespondensi Penulis : faisalsyafriazmi@mail.ugm.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Azmi, Faisal Syafri. *Pelanggaran Hukum Laut Internasional dalam Konflik Selat Hormuz: Tindakan Iran, Amerika Serikat dan Problematika Penegakan Hukum Internasional*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.1 (2026)

ABSTRAK

Eskalasi konflik Amerika Serikat dan Iran sejak Februari 2026 menjadikan Selat Hormuz sebagai pusat sengketa hukum maritim internasional. Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus dan pendekatan konseptual yang berusaha menganalisis pelanggaran hukum internasional oleh kedua negara serta kegagalan mekanisme penegakannya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tindakan Iran bertentangan dengan norma-norma UNCLOS yang sebagian telah diakui sebagai *international customary law*, meliputi: diskriminasi pelayaran dan pembatasan hak *transit passage*. Sementara itu, Amerika Serikat melanggar Pasal 2(4) dan Pasal 51 Piagam PBB melalui blokade sepihak tanpa mandat Dewan Keamanan PBB dan penyalahgunaan hak bela diri. Penegakan hukum internasional gagal karena keterbatasan yurisdiksi ITLOS dan kebuntuan Dewan Keamanan PBB akibat hak veto. Kondisi ini menciptakan kekosongan hukum yang menempatkan kekuatan di atas hukum dalam penyelesaian sengketa internasional.

Kata Kunci: Pelanggaran Hukum Internasional, Penegakan Hukum, Selat Hormuz

ABSTRACT

The escalation of the US-Iran conflict since February 2026 has made the Strait of Hormuz a center of international maritime law dispute. This normative legal research employs statute, case and conceptual approaches to analyze both states' violations of international law and the failure of enforcement mechanisms. The findings indicate that Iran's actions contravene UNCLOS norms—partially recognized as international customary law—including discriminatory navigation practices and restrictions on transit passage rights. Meanwhile, the United States violates Article 2(4) and Article 51 of the UN Charter through unilateral blockade without UN Security Council mandate and misuse of self-defense rights.

International law enforcement fails due to ITLOS jurisdiction limitations and UN Security Council deadlock caused by the veto power. This condition creates a legal vacuum that places power above law in international dispute resolution..

Keywords: *International Law Violations, Law Enforcement, Strait of Hormuz*

A. PENDAHULUAN

Selat Hormuz adalah jalur sempit antara Iran dengan Semenanjung Arab, yang menghubungkan Teluk Persia dan Teluk Oman dengan titik tersempitnya hanya sekitar 33 kilometer.¹ Selat Hormuz telah menjadi satu-satunya gerbang keluar masuk bagi kapal-kapal tanker yang menyumbang sekitar 20 persen pasokan minyak dunia, menjadikannya sebagai salah satu urat nadi perekonomian global.² Namun, sejak pecahnya perang Iran melawan Israel dan Amerika Serikat (AS) pada akhir Februari 2026, Selat Hormuz berubah menjadi salah satu titik strategis sekaligus rawan dalam sengketa hukum dan politik internasional.



Sumber Gambar dari CNN³

Pasca serangan gabungan AS-Israel tersebut, Iran membalas melalui penutupan Selat Hormuz bagi pelayaran internasional, khususnya bagi kapal-kapal yang berhubungan dengan AS dan Israel. Menghadapi serangan tersebut, AS membalas dengan pemberlakuan blokade terhadap pelayaran maritim Iran.⁴

¹ Kompas.com, *Apa itu Selat Hormuz dan Mengapa Jalur Ini Sangat Penting bagi Dunia*, diakses dari <https://amp.kompas.com/a/read/2026/05/08/163000465/apa-itu-selat-hormuz-dan-mengapa-jalur-ini-sangat-penting-bagi-dunia->, diakses pada 9 Mei 2026.

² BBC News, *Why the Straits of Hormuz Matters so Much in The Iran War*, diakses dari <https://www.bbc.com/news/articles/c78n6p09pzno>, diakses pada 10 April 2026.

³ CNN, *What Really Going on in Strait of Hormuz*, diakses dari <https://edition.cnn.com/2026/03/18/world/video/hormuz-open-giokos-live-031803aseg1-cnni-world-fast>, diakses pada 8 Mei 2026.

⁴ Aljazeera, *Iran Closes Strait of Hormuz Again Over US Blockade of Its Ports*, diakses dari <https://www.aljazeera.com/news/2026/4/18/iran-closes-strait-of-hormuz-again-over-us-blockade-of-its-ports>, diakses pada 5 Mei 2026.

Sengketa ini menjadi unik karena masing-masing pihak berusaha melegitimasi tindakan mereka melalui interpretasi atas *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS). Paradoks penafsiran ini kemudian menciptakan istilah baru, yang disebut “paradigma Iran” dan “paradigma Amerika” dalam memahami rezim hukum maritim internasional.⁵

Menurut paradigma Iran, statusnya sebagai negara non-pihak UNCLOS memberikan hak untuk mengklaim kedaulatan atas Selat Hormuz sebagai bagian dari yurisdiksi teritorialnya. Berdasarkan pandangan tersebut, Iran berwenang menerapkan rezim “*innocent passage*,” termasuk mengatur perizinan, rute pelayaran, hingga menangguk lintasan yang dianggap mengancam keamanan nasional.⁶ Iran juga berpendapat bahwa hak “*transit passage*” hanya berlaku bagi negara-negara pihak UNCLOS. Klaim Iran tersebut diwujudkan melalui kebijakan pengenaan tarif “tol” terhadap kapal yang melintasi Selat Hormuz dengan nominal mencapai 33 miliar rupiah.⁷ Namun, Iran di saat yang sama juga memberikan perlakuan khusus bagi kapal-kapal dari China dan Rusia untuk melintas tanpa hambatan. Tindakan Iran yang menjadikan Selat Hormuz sebagai instrumen senjata asimetris tersebut dianggap bertentangan dengan hukum internasional.

Sementara itu, menurut paradigma Amerika, kebijakan Iran bertentangan dengan hak “*transit passage*” dalam UNCLOS yang dianggap sebagai hukum kebiasaan internasional. AS memandang kebijakan tersebut sebagai pelanggaran terhadap prinsip dasar hukum maritim. Dengan alasan menjaga kebebasan navigasi, AS secara sepihak memberlakukan blokade angkatan laut terhadap kapal dan pelabuhan Iran.⁸ Akan tetapi, langkah tersebut juga menghadapi tantangan legalitas yang serius dikarenakan dilakukan tanpa mandat Dewan Keamanan PBB⁹

⁵ The Conversation.com, *Strait of Hormuz: Why the US and Iran are sailing in very different legal waters*, diakses dari <https://theconversation.com/strait-of-hormuz-why-the-us-and-iran-are-sailing-in-very-different-legal-waters-280557>, diakses pada 17 April 2026.

⁶ Benny Spanier, dkk., *UNCLOS and the Protection of Innocent and Transit Passage in Maritime Chokepoints*, Maritime Policy & Strategy Research Center, Haifa, 2021.

⁷ Kompas.com, *Lewat Selat Hormuz Harus Bayar 33 M, Ini Berbagai Dampaknya*, diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/12/145217470/lewat-selat-hormuz-harus-bayar-rp-33-m-ini-berbagai-dampaknya?page=all>, diakses pada 17 April 2026.

⁸ BBC.com, *Why and How is US blockading Iranian Ports in Straits of Hormuz*, diakses dari <https://www.bbc.com/news/articles/c5yv6xr6me3o>, diakses pada 2 Mei 2026.

⁹ Konvensi PBB Mengatur tentang Tindakan Pertahanan dan Balasan Harus Segera Dilaporkan Kepada dan Berada di bawah Izin Dewan Keamanan, Serta Tidak Mengurangi Wewenang DK PBB untuk Memelihara Perdamaian. Pasal 51 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

dan di tengah status konflik yang masih diperdebatkan, apakah telah mencapai perang terbuka atau masih berada pada tahap konflik bersenjata terbatas.¹⁰ Dalam hukum internasional, blokade sepihak pada prinsipnya tidak dibenarkan

Dalam kondisi tersebut, muncul pertanyaan kritis mengenai sejauh mana rezim hukum laut internasional melalui UNCLOS mampu merespons berbagai dugaan pelanggaran yang dilakukan para pihak. Namun, perkembangan konflik saat ini menunjukkan bahwa efektivitas rezim tersebut tampak semakin sulit diharapkan. Dewan Keamanan PBB yang seharusnya menjadi garda terdepan penegakan hukum internasional justru mengalami kegagalan struktural akibat penggunaan hak veto demi kepentingan politik aliansi masing-masing negara.¹¹ Di sisi lain, *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) juga menghadapi keterbatasan yurisdiksi akibat Iran dan Amerika Serikat bukan merupakan negara pihak UNCLOS. Situasi ini mencerminkan kompleksitas penegakan hukum internasional, ketika masing-masing pihak mengklaim legitimasi atas tindakannya, sementara mekanisme hukum internasional tidak mampu bekerja optimal.

Dengan kompleksitas isu tersebut, kajian akademik sengketa Selat Hormuz dalam perspektif hukum maritim telah banyak dilakukan, namun sebagian besar masih terbatas pada dinamika sebelum konflik 2026. Penelitian Yodi Kristianto berjudul: “Analisis hukum Internasional terkait Penggunaan Selat Hormuz oleh Iran sebagai Basis Pertahanan Militer” (2021) mengkaji kedudukan hukum Selat Hormuz dan praktik kebijakan keamanan Iran di kawasan itu. Hasil penelitian menunjukkan kompleksitas pengaturan Selat Hormuz menimbulkan perdebatan mengenai legitimasi kontrol atas jalur strategis itu, namun belum membahas praktik pelanggaran hukum internasional oleh Iran serta mekanisme penagakannya.¹² Sementara, penelitian Joel Tetelepta dkk yang berjudul: “Penyelesaian Sengketa Inggris-Iran terkait Hak Lintas Damai Kapal Stena Impero”

¹⁰ Piagam PBB mengatur larangan penggunaan ancaman dan kekerasan terhadap kedaulatan teritorial dan kemerdekaan suatu negara. Blokade dapat dikategorikan sebagai cara-cara lain yang tidak sesuai dengan tujuan perdamaian dunia. Pasal 2 Ayat (4) berbunyi: “All Members shall refrain in their international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any state, or in any other manner inconsistent with the Purposes of the United Nations”. Pasal 2 Ayat (4) Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

¹¹ Raihana Azmi, dkk., *Veto Power: A Legal Debate in the United Nations Security Council*, Geopolitics Quarterly, Vol.19, Special Issue (2023).

¹² Yodi Kristianto, *Analisis Hukum Internasional terkait Penggunaan Selat Hormuz oleh Iran sebagai Basis Pertahanan Militer*, Tesis, Universitas Hasanuddin, Makassar, 2021.

membahas pengaturan hak lintas damai dalam UNCLOS dan mekanisme penyelesaian sengketa dalam insiden Kapal Stena Impero melalui jalur litigasi maupun non-litigasi. Namun, penelitian tersebut belum mengkaji problematika efektivitas yurisdiksi dan penegakan hukum terhadap pelanggaran yang melibatkan negara non-pihak UNCLOS.¹³ Dengan demikian, kedua penelitian tersebut belum menganalisis secara spesifik dan simetris pelanggaran yang dilakukan oleh kedua belah pihak maupun kegagalan mekanisme penegakan hukum internasional dalam merespons eskalasi konflik Selat Hormuz 2026.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif dengan tiga pendekatan utama. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) digunakan untuk menganalisis ketentuan UNCLOS dalam Pasal 37-44 tentang transit passage, Pasal 26 dan 42 tentang larangan pungutan dan diskriminasi, serta Pasal 2(4) dan Pasal 51 Piagam PBB tentang larangan penggunaan kekerasan dan hak bela diri. Pendekatan kasus (*case approach*) berfungsi untuk membandingkan fakta hukum yang ada dalam konflik Selat Hormuz 2026 dengan preseden-preseden terkait, seperti kasus *Corfu Channel* (1949) serta insiden Stena Impero (2019). Sementara pendekatan konseptual (*conceptual approach*) digunakan untuk membedah konsep-konsep kunci seperti *transit passage*, *innocent passage*, blokade laut, agresi, bela diri, serta *enforcement gap* dalam rezim hukum internasional. Bahan hukum primer meliputi UNCLOS 1982, Piagam PBB dan resolusi-resolusi Dewan Keamanan PBB yang relevan. Sedangkan bahan hukum sekunder diperoleh dari jurnal hukum terakreditasi, buku teks, serta laporan media berintegritas seperti Kompas, CNN dan BBC.

Berangkat dari gap tersebut, tulisan ini berusaha menjawab dua pertanyaan utama: *Pertama*, Bagaimana bentuk dugaan pelanggaran hukum internasional oleh Iran dan Amerika Serikat dalam Konflik Selat Hormuz? *Kedua*, Mengapa mekanisme penegakan hukum internasional belum efektif merespon pelanggaran tersebut? Berdasarkan rumusan masalah tersebut, penelitian ini mengambil judul besar: “Pelanggaran Hukum Internasional dalam Konflik Selat Hormuz: Rezim Hukum Laut, Penggunaan Kekuatan dan Problematika Penegakan Hukum.”

¹³ Joel Tetelepta, dkk., *Penyelesaian Sengketa Inggris–Iran Terkait Hak Lintas Damai Kapal Stena Impero*, SANISA: Jurnal Kreativitas Mahasiswa Hukum, Vol.3, No.1 (2023).

B. PEMBAHASAN

1. Status Selat Hormuz dalam Rezim Hukum Maritim Internasional

Realitas geografis Selat Hormuz sebagai jalur sempit selebar 21 mil laut yang menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman menjadi faktor penting dalam memahami kompleksitas sengketa yurisdiksi di kawasan tersebut. Rezim hukum maritim internasional memberikan hak kepada negara pantai untuk menetapkan laut teritorial hingga 12 mil laut dari garis pangkal.¹⁴ Sejalan dengan itu, Bynkershoek berpendapat bahwa setiap negara memiliki hak kedaulatan dan kendali efektif atas perairan yang berdampingan langsung dengan pesisirnya.¹⁵ Dalam konteks ini, Iran dan Oman sebagai negara yang saling berhadapan sama-sama berhak mengklaim laut teritorialnya, sehingga menimbulkan tumpang tindih yurisdiksi.¹⁶ Konsekuensinya, setiap kapal asing yang melintasi selat Hormuz, tidak ada pilihan lain selain berlayar di laut teritorial Iran dan Oman (atau keduanya). Dalam rezim hukum maritim, penguasaan atas laut teritorial tersebut memberikan kedaulatan kepada negara pantai atas wilayah laut, dasar laut, lapisan tanah dan udara yang berada di atasnya.¹⁷

Perdebatan AS dan Iran hakikatnya ialah pertentangan klaim rezim mana yang seharusnya berlaku di Selat Hormuz. Pengaturan selat dalam hukum maritim internasional berlaku dua rezim utama, yaitu rezim *innocent passage* (hak lintas damai) dan rezim *transit passage* (hak lintas transit). Pertama, rezim *innocent passage* diatur di Pasal 17 sampai 26 UNCLOS,

¹⁴ Pasal 3 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) mengatur bahwa: "Every State Has The Right to Establish The Breadth of Its Territorial Sea Up to Limit Not Exceeding 12 Nautical Miles, Measured from Baselines Determined in Accordance With This Convention".

¹⁵ Cornelius van Bynkershoek, *De Dominio Maris Dissertatio*, Oceana Publications, New York, 1964.

¹⁶ Dalam hal pembagian garis batas laut teritorial antar 2 negara pantai yang saling berhadapan, Menurut Pasal 15 UNCLOS bisa dilakukan melalui persetujuan dan perjanjian seputar pembagian wilayah laut. Atau dengan cara menarik garis yang berjarak sama dari garis pangkal yang telah ditetapkan oleh masing-masing negara. Pembagian ini berdasarkan asas equitable principle atau keadilan. Hal ini juga selanjutnya dikuatkan oleh Mahkamah Internasional dalam kasus *maritime delimitation and territorial questions* antara Qatar vs Bahrain. ICJ, *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar vs Bahrain*, Judgement, ICJ Reports, 1 Juli 1994, p.177-216.

¹⁷ Donald R. Rothwell, *Navigational Rights and Freedoms in the New Law of the Sea, In The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction*, Kluwer Law International, The Hague, 2001.

sebagai hak bagi kapal asing untuk melintasi laut teritorial suatu negara secara damai sepanjang tidak mengganggu keamanan, ketertiban dan kedamaian dari negara pantai.¹⁸ Pelaksanaan hak tersebut harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin.¹⁹ Karena berlaku dalam wilayah teritorial, negara pantai juga memiliki kewenangan untuk menangguhkan sementara (*temporarily suspend*) atau menolak hak lintas damai apabila dianggap mengancam keamanan nasionalnya. Namun, penangguhan tersebut harus diumumkan menurut ketentuan yang berlaku.²⁰

Menurut Philip C Jessup, praktik hak lintas damai telah dipraktikkan selama berabad-abad dan menjadi prinsip hukum umum dan hukum kebiasaan internasional.²¹ Pandangan tersebut sejalan dengan putusan Mahkamah Internasional dalam kasus *Corfu Channel* antara Inggris dan Albania yang menegaskan bahwa setiap kapal asing harus dianggap melakukan lintas damai sepanjang tidak mengancam perdamaian, ketertiban dan keamanan negara.²² Selain itu, rezim *innocent passage* juga melarang negara pantai melakukan diskriminasi maupun penarikan pungutan²³ serta diskriminasi terhadap kapal asing yang melintasi laut teritorialnya.²⁴

Kedua, rezim “*transit passage*” diatur di pasal 37 sampai 44 UNCLOS, sebagai hak kebebasan pelayaran di selat yang digunakan sebagai pelayaran internasional untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin (*continuous and expeditious transit*).²⁵ Perbedaan paling mendasar dengan *innocent passage* adalah bahwa hak lintas transit sama sekali tidak bisa ditangguhkan (*non-suspendable*) oleh negara pantai. Hal ini merujuk Pasal 44 UNCLOS berikut: “*states bordering straits shall not hamper transit passage and shall....There shall be no suspension of transit passage.*”²⁶

¹⁸ Pasal 19 ayat (1) United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

¹⁹ *Ibid.*, Pasal 18.

²⁰ *Ibid.*, Pasal 25 ayat (3).

²¹ Philip C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, G.A. Jennings, Co., Inc., New York, 1927.

²² International Court of Justice, *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland vs Albania)*, Merits, Judgement, ICJ Reports, 9 April 1949.

²³ Pasal 26 ayat (1) United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

²⁴ *Ibid.*, Pasal 24 ayat (1) (b).

²⁵ *Ibid.*, Pasal 38 ayat (2)

²⁶ *Ibid.*, Pasal 44.

Larangan penangguhan hak lintas transit hanya dapat berhenti apabila disebabkan oleh keadaan memaksa (*force majeure*) atau kondisi darurat.²⁷

Berdasarkan dua rezim berbeda tersebut, memunculkan pertanyaan terkait rezim mana yang berlaku di Selat Hormuz, jawabannya adalah tergantung apakah Selat Hormuz telah memenuhi kualifikasi sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional” atau tidak. Dalam disertasinya, Al Sheddi, Selat Hormuz telah diakui sebagai selat internasional karena secara strategis menjadi jalur pelayaran utama bagi kapal-kapal minyak yang menyuplai sekitar 25 persen kebutuhan minyak dunia.²⁸ Pendapat serupa juga disampaikan oleh Nathalie Klein, pakar hukum internasional dari *University of New South Wales* (UNSW) bahwa: Selat Hormuz telah digunakan secara umum sebagai jalur navigasi internasional di antara dua wilayah laut lepas, sehingga menurut UNCLOS dapat didefinisikan sebagai selat internasional.²⁹ Dengan demikian, berdasarkan UNCLOS, rezim yang seharusnya berlaku ialah *transit passage*.

Kompleksitas sengketa ini semakin mendalam mengingat Iran dan AS bukan negara pihak yang meratifikasi UNCLOS. Meskipun sama-sama berstatus non-pihak, keduanya memiliki karakteristik dan konsekuensi hukum yang berbeda dalam menafsirkan rezim hukum maritim di Selat Hormuz. Iran telah menandatangani UNCLOS sejak tahun 1982, namun belum meratifikasinya sampai sekarang. Sebagai negara penandatangan, Iran terikat pada ketentuan Konvensi Wina 1969 untuk tidak melakukan tindakan yang bertentangan dengan objek dan tujuan UNCLOS, selama belum secara tegas menyatakan penolakan untuk terikat pada konvensi tersebut.³⁰ Namun demikian, hal itu tidak serta-merta mengesampingkan relevansi rezim *transit passage*, mengingat sebagian ketentuan UNCLOS dipandang mencerminkan hukum kebiasaan internasional.

²⁷ *Ibid.*, Pasal 39 ayat (2) (C).

²⁸ Abdullah Al Sheddi, *The Legal Regime of International Straits: A Case Study of The Legal and Political Implications for the Straits of Hormuz*, Disertasi, University of British Columbia, Vancouver, 1991.

²⁹ UNSW News Room, *How the Law of Naval Warfare Applies to the Strait of Hormuz*, diakses dari <https://www.unsw.edu.au/newsroom/news/2026/03/how-the-law-of-naval-warfare-applies-to-the-strait-of-hormuz>, diakses pada 22 April 2026.

³⁰ Pasal 18 Vienna Convention on the Law of Treaties (VCLT) 1969.

Dalam konteks ini, Iran berusaha memanfaatkan statusnya sebagai negara non-anggota UNCLOS untuk menjustifikasi klaim kedaulatan atas laut teritorial di Selat Hormuz. Menurut pandangan Iran, rezim yang berlaku adalah *innocent passage*, bukan *transit passage*. Penerapan rezim *innocent passage* di Selat Hormuz memberikan lebih banyak keuntungan strategis, karena memberikan Iran kewenangan untuk memeriksa, menangguk, bahkan menolak lintasan kapal demi melindungi keamanan nasionalnya. Dalam situasi perang, kewenangan tersebut menjadi instrumen penting untuk memperkuat posisi tawarnya di tengah ancaman yang dapat membahayakan eksistensi negara. Karena itu, Iran memandang kebijakan pembatasan lintasan kapal bukan sebagai tindakan yang sewenang-wenang, melainkan bentuk pembelaan diri proporsional,³¹ sebagaimana dijamin dalam Pasal 51 Piagam PBB.³² Argumentasi Iran tersebut diperkuat oleh fakta keberadaan pangkalan militer AS di sejumlah negara Teluk seperti Arab Saudi, Bahrain, UEA, Qatar dan Kuwait,³³ sehingga Selat Hormuz tidak bisa diposisikan sebagai selat internasional yang netral.

Sementara AS dan sekutunya mengambil posisi yang berlawanan secara fundamental. AS berargumen rezim *transit passage* berlaku di Selat Hormuz karena selat ini digunakan untuk pelayaran internasional. Argumentasi ini didasarkan pada praktik negara yang telah berlangsung selama beberapa dekade. Bahkan Iran sendiri secara implisit juga mengakui rezim ini dengan tidak mengganggu lintasan kapal asing sebelum konflik 2026. Argumentasi AS didukung Sekretaris Jenderal *International Maritime Organisation* (IMO), Arsenio Domingues, yang menegaskan bahwa tidak ada hak bagi negara manapun untuk menghalangi hak lintas damai dan kebebasan navigasi di selat internasional.³⁴ Dengan demikian, penutupan Selat Hormuz oleh Iran adalah pelanggaran terhadap hukum internasional.

³¹ Tehran Times, *Iran Reject EU's Stance on Strait of Hormuz as "Hypocritical"*, diakses dari <https://www.tehrantimes.com/news/525597/Iran-reject-EU-s-stance-on-Strait-of-Hormuz-as-hypocritical>, diakses pada 3 Mei 2026.

³² Pasal 51 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

³³ Firmanda Taufiq dkk., *Hegemoni Amerika Serikat terhadap Arah Kebijakan Arab Saudi dalam Konflik Yaman Pasca Arab Spring 2011-2017*, Jurnal ICMES, Vol.1, No.1 (2018).

³⁴ International Maritime Organisation, *IMO Condemns Attacks on Shipping, Calls for Safe-Passage Framework in Strait of Hormuz*, diakses dari

2. Pelanggaran Iran atas Rezim Hukum Maritim Internasional

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, dengan status sebagai negara non-anggota UNCLOS, Iran berusaha menerapkan rezim *innocent passage* di Selat Hormuz dengan merujuk pada Konvensi Jenewa 1958 tentang laut teritorial.³⁵ Melalui pandangan tersebut, Iran mengklaim bahwa hak *transit passage* hanya berlaku bagi negara-negara pihak UNCLOS. Konsekuensinya, Iran berupaya memperoleh kewenangan yang lebih besar atas Selat Hormuz, termasuk hak menangguk lintasan kapal-kapal yang berkaitan dengan AS dan dianggap mengancam keamanan negara.³⁶ Namun, dalam tulisan ini penulis lebih cenderung merujuk pada ketentuan IMO yang mengakui Selat Hormuz sebagai selat internasional sehingga tunduk pada rezim *transit passage* daripada rezim *innocent passage*. Selain itu, penulis juga merujuk kepada keputusan Mahkamah Internasional (ICJ) dalam kasus *Corfu Channel* (1949), yang menegaskan adanya hak lintas bagi kapal asing melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional pada masa damai. Akan tetapi, putusan tersebut lahir jauh sebelum diperkenalkannya rezim *transit passage* dalam UNCLOS 1982. Oleh karena itu, *Corfu Channel* tidak dapat dipahami sebagai pengakuan langsung terhadap *transit passage*, melainkan sebagai pengakuan terhadap hak lintas melalui selat internasional yang kemudian menjadi salah satu landasan perkembangan rezim *transit passage* dalam hukum laut modern.³⁷

Pelanggaran pertama adalah pengenaan biaya atau “tol” terhadap kapal asing yang melintasi Selat Hormuz dengan besaran biaya mencapai 1-2 juta Dollar AS atau sekitar 33 miliar rupiah untuk sekali lintas.³⁸

<https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx>, diakses pada 3 Mei 2026.

³⁵ Subject to the provisions of these articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the Right of innocent passage through the territorial sea, Pasal 14 ayat (1) Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958.

³⁶ The Coastal State May, Without Discrimination Among Foreign Ships, Suspend Temporarily in Specified Areas of Its Territorial Sea The Innocent Passage of Foreign Ships if Such Suspension is Essential for The Protection of Its Security. Pasal 16 Ayat (3) Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958.

³⁷ International Court of Justice, *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland vs Albania)*, Merits, Judgement, ICJ Reports, 9 April 1949.

³⁸ Kompas.com, *Tarif Selangit Biaya Lewat Selat Hormuz bisa Capai Rp. 33 Miliar*, diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/02/190100270/tarif-selangit-biaya-lewat-selat-hormuz-bisa-capai-rp-33-miliar-sekali?page=all>, diakses pada 18 Mei 2026.

Kebijakan ini menjadi semakin problematis ketika mekanisme pembayaran yang digunakan harus menggunakan mata uang kripto (bitcoin atau Yuan digital). Dalam hukum laut internasional, Pasal 26 ayat (1) UNCLOS secara tegas melarang pungutan terhadap kapal asing semata-mata karena hak lintas mereka, dengan menyatakan: "*No charge shall be levied upon foreign ships by reason only of their passage through the territorial sea.*" Meskipun pasal ini secara harfiah mengatur rezim *innocent passage*, prinsip dasarnya mencerminkan larangan umum terhadap pungutan sepihak di laut teritorial. Selanjutnya, dalam Pasal 26 ayat (2) memberikan pengecualian, yaitu pungutan diperbolehkan hanya jika dikenakan sebagai pembayaran untuk layanan spesifik yang benar-benar diberikan kepada kapal dan bersifat non-diskriminatif.

Praktik pungutan tol yang dilakukan Iran jelas tidak memenuhi kedua syarat tersebut. *Pertama*, pungutan tidak terkait dengan pemberian layanan nyata seperti jasa pandu atau keamanan, melainkan lebih tampak sebagai instrumen ekonomi-politik untuk menekan lawan dalam situasi perang. *Kedua*, Iran menerapkan tarif yang berbeda-beda berdasarkan asal negara kapal, yang jelas bersifat diskriminatif. Dengan demikian, kebijakan tol Iran sulit dibenarkan dalam kerangka hukum laut internasional, baik sebagai pungutan layanan spesifik maupun sebagai instrumen kebijakan di masa konflik. Bahkan Sekretaris Jenderal IMO, Arsenio Domingues, menyatakan bahwa tidak terdapat dasar hukum untuk mengenakan biaya tol terhadap kapal yang melintasi Selat Hormuz.³⁹

Pelanggaran kedua yang dilakukan Iran adalah diskriminasi dalam pemberian izin lintas di Selat Hormuz. Iran secara substansial telah membedakan kapal yang melintas berdasarkan afiliasi politik suatu negara. Kapal yang berasal dari negara sekutu Iran seperti: Rusia, Cina, India, Pakistan dan Irak diperbolehkan melintasi Hormuz tanpa halangan.⁴⁰

³⁹ Al Arabiya English, *UN Maritime Chief says "No Countries" have right to close Hormuz*, diakses dari <https://english.alarabiya.net/News/middle-east/2026/04/13/un-maritime-chief-says-no-countries-have-right-to-close-hormuz>, diakses pada 9 April 2026.

⁴⁰ Tempo.co, *Daftar Negara yang Diizinkan Iran Lewati Selat Hormuz*, diakses dari <https://www.tempo.co/internasional/daftar-negara-yang-diizinkan-iran-lewati-selat-hormuz-2125055>, diakses pada 6 Mei 2026.

Sementara negara aliansi AS dan Israel dilarang masuk Selat Hormuz. Praktik diskriminatif ini melanggar Pasal 42 UNCLOS yang menyatakan: “*regulations adopted by states bordering shall not discriminate in form or in fact among foreign ships.*”⁴¹ Praktik diskriminatif Iran tidak hanya tampak pada kebijakan yang membatasi lintasan bagi kapal dari negara tertentu, tetapi juga pada level implementasi, dimana bahkan pada kapal yang diizinkan lewat pun harus membayar biaya “tol” yang dikenakan berbeda-beda berdasarkan hubungan politik dengan Iran.

Pelanggaran ketiga adalah upaya Iran dalam menghalangi hak lalu lintas kapal asing melalui Selat Hormuz. Pasal 44 UNCLOS dengan tegas menyatakan: “*States bordering straits shall not hamper transit passage.*”⁴² *There shall be no suspension of straits passage.*” Pasal tersebut berisi larangan bagi negara-negara pantai yang berbatasan dengan selat untuk menghalangi dan menanggukhan lintas transit. Ketentuan tersebut didasarkan pada asumsi bahwa Selat Hormuz merupakan selat internasional yang tunduk pada rezim *transit passage* secara penuh. Praktiknya, penghalangan oleh Iran dapat berbentuk fisik, seperti blokade langsung terhadap kapal-kapal tanker, maupun non-fisik melalui mekanisme pengenaan biaya yang sangat tinggi sehingga secara efektif mampu mencegah kapal melintas. Akibat kebijakan tersebut, harga minyak dunia mengalami kenaikan yang signifikan.⁴³

3. Pelanggaran Amerika Serikat atas Rezim Hukum Maritim Internasional

Pelanggaran mendasar yang dilakukan AS di Selat Hormuz adalah pemberlakuan blokade angkatan laut terhadap lalu lintas maritim Iran melalui operasi yaitu yang disebut “*Project Freedom*” pada 13 April 2026.⁴⁴

⁴¹ Pasal 42 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS).

⁴² *Ibid.*, Pasal 44.

⁴³ Kompas.com, *Apa Dampak Blokade Selat Hormuz oleh AS bagi Iran dan dunia*, diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/13/154500270/apa-dampak-blokade-selat-hormuz-oleh-as-bagi-iran-dan-dunia?page=all>, diakses pada 6 Mei 2026.

⁴⁴ DW Indonesia, *Hormuz Memanas, Iran Sebut Operasi AS Ilegal*, diakses dari <https://www.dw.com/id/hormuz-memanas-iran-sebut-operasi-as-ilegal/a-77046903>, diakses pada 19 Mei 2026.

Operasi tersebut diklaim sebagai upaya kemanusiaan untuk menyelamatkan ribuan kapal dan awaknya, sekaligus membuka kembali jalur pelayaran di Selat Hormuz guna menjamin kebebasan navigasi dan membatu pelayaran global. Dalam pelaksanaannya, operasi tersebut mencakup penyitaan kapal-kapal Iran di Timur Tengah serta penerapan blokade laut untuk mencegah kapal kargo dan kapal niaga Iran keluar ataupun menuju kawasan tersebut.⁴⁵ Praktik tersebut menjadi sangat problematik ketika blokade diberlakukan secara sepihak tanpa mandat dari Dewan Keamanan PBB.

Blokade tanpa mandat PBB berarti sama saja dengan tindakan bajak laut di wilayah kedaulatan Iran, sehingga merupakan pelanggaran terhadap prinsip non-intervensi antar negara dan kedaulatan negara lain. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa dalam Pasal 2 ayat (4) melarang keras adanya penggunaan ancaman dan kekerasan terhadap integritas teritorial atau kedaulatan politik suatu negara.⁴⁶ Menurut hukum internasional, blokade hukum laut merupakan salah satu bentuk penggunaan kekerasan karena telah melibatkan pengerahan kekuatan militer untuk menghalangi akses suatu negara atas kebebasan di laut teritorialnya. Satu-satunya pengecualian yang diakui universal untuk penggunaan blokade sebagai salah satu cara kekerasan adalah adanya mandat dari dewan keamanan PBB⁴⁷ dan sebagai upaya hak bela diri.⁴⁸ Dalam eskalasi konflik Selat Hormuz 2026, yang terjadi justru sebaliknya, dimana AS tidak memiliki mandat DK PBB karena setiap rancangan resolusi yang diajukan AS dan sekutunya selalu gagal diadopsi akibat adanya veto dari Rusia dan China.

Selain berdasarkan kepada piagam PBB, legalitas blokade juga perlu dinilai berdasarkan pada hukum perang di laut (*law of naval warfare*). Menurut rezim tersebut, suatu blokade harus memenuhi sejumlah persyaratan,

⁴⁵ Kompas.com, *Project Freedom dan Gagal Faham Major State terhadap Kaidah Hukum Laut*, diakses dari <https://www.kompas.com/global/read/2026/05/06/140000670/project-freedom-dan-gagal-paham-major-state-terhadap-kaidah-hukum-laut>, diakses pada 19 Mei 2026.

⁴⁶ All Members Shall Refrain in Their International Relations from The Threat or Use of Force Against the Territorial Integrity or Political Independence of Any State. Pasal 2 ayat (4) Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

⁴⁷ *Ibid.*, Pasal 39.

⁴⁸ *Ibid.*, Pasal 51.

seperti diumumkan secara jelas kepada pihak-pihak yang berkepentingan (*notification*),⁴⁹ diterapkan secara efektif (*effectiveness*),⁵⁰ tidak bersifat diskriminatif (*non-discrimination*),⁵¹ proporsional terhadap tujuan militer yang hendak dicapai (*proportionality*),⁵² serta tetap memperhatikan perlindungan terhadap kapal-kapal netral.⁵³ Dengan demikian, keabsahan blokade “*Project Freedom*” AS tidak cukup hanya berdasarkan mandat Dewan Keamanan PBB atau klaim hak bela diri semata, tetapi juga harus memenuhi prinsip-prinsip hukum perang laut.

Selanjutnya, blokade AS tersebut juga bisa dikategorikan sebagai bentuk agresi sebagaimana diatur dalam Resolusi Majelis Umum PBB 3314 (XXIX) Tahun 1974 tentang “*Definition of Aggression*.” Pasal 3 huruf (C) secara tegas menyatakan bahwa blokade terhadap pelabuhan dan laut suatu negara oleh angkatan bersenjata negara lain merupakan tindakan agresi. Dengan demikian, blokade angkatan laut yang dilakukan AS di Selat Hormuz (tanpa adanya klaim bela diri yang sah) dapat dipandang sebagai bentuk penggunaan kekuatan bersenjata “ilegal” terhadap kedaulatan dan integritas teritorial Iran. Meskipun AS seringkali mendalilkan bahwa praktik blokade merupakan tindakan bela diri yang didasarkan pada Pasal 51 Piagam PBB, namun yang terjadi tidaklah demikian. AS-lah yang justru menjadi agresor pertama yang melancarkan serangan gabungan bersama Israel terhadap Iran pada 28 Februari 2026. Pasal 51 sendiri hanya dapat digunakan hanya dengan dua syarat berikut: *pertama*: Terjadi serangan bersenjata terlebih dahulu suatu negara anggota PBB, *kedua*, tindakan bela diri bersifat proporsional dan segera. Dengan mencermati bagaimana kronologis eskalasi konflik AS dan Iran pada Tahun 2026, maka legitimasi AS atas Pasal 51 Piagam PBB menjadi gugur dengan sendirinya.

⁴⁹ Pasal 93-94 San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea 1994.

⁵⁰ *Ibid.*, Pasal 95.

⁵¹ *Ibid.*, Pasal 100.

⁵² *Ibid.*, Pasal 102.

⁵³ *Ibid.*, Pasal 99.

4. Kegagalan Sistemik dan Implikasi terhadap Supremasi Hukum Internasional

Setelah melihat bagaimana masing-masing pihak sama-sama melakukan pelanggaran terhadap hukum internasional dalam eskalasi konflik di Selat Hormuz, muncul pertanyaan mendasar mengenai sejauh mana hukum internasional mampu menegakkan aturan secara efektif terhadap pelanggaran-pelanggaran tersebut? Dalam rezim hukum maritim internasional, instrumen hukum yang menjadi rujukan utama adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Namun, sebagaimana perjanjian internasional pada umumnya, efektivitas UNCLOS sangat bergantung pada itikad baik (*good faith*) negara-negara pihak untuk mematuhi ketentuan konvensi tersebut. Kelemahan utama UNCLOS terletak pada tidak adanya mekanisme penegakan paksa yang dapat segera diterapkan ketika terjadi pelanggaran.⁵⁴ Penyelesaian sengketa melalui *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) juga mempunyai keterbatasan karena sifat yurisdiksinya yang sukarela (*voluntary jurisdiction*). ITLOS hanya dapat mengadili sengketa apabila negara-negara yang terlibat merupakan pihak UNCLOS atau apabila kedua belah pihak secara bersama-sama menyetujui penyelesaian sengketa melalui mekanisme tersebut.⁵⁵ Paradoksnya, aktor utama dalam konflik Selat Hormuz justru tidak terikat secara formal oleh UNCLOS, sehingga mekanisme hukum yang tersedia menjadi sulit diterapkan secara efektif.

Keterbatasan UNCLOS tersebut, seharusnya dapat diimbangi oleh peran *United Nations Security Council* sebagai penjaga perdamaian dan keamanan internasional. Akan tetapi di dalam praktiknya, Dewan Keamanan PBB yang mengalami disfungsi akibat mekanisme veto. Dalam kasus Selat Hormuz 2026 ini, telah ada upaya dari Negara Bahrain yang didukung AS dan sejumlah negara teluk mengajukan rancangan resolusi untuk menjamin kebebasan serta keselamatan navigasi di Selat Hormuz.⁵⁶

⁵⁴ Hikmahanto Juwana, *Hukum Internasional dalam Perspektif Indonesia sebagai Negara Berkembang*, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 2010, p.63.

⁵⁵ Pasal 20 Ayat (1) dan (2) Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea 1982 (ITLOS).

⁵⁶ Kompas.com, *Rusia dan China Veto Resolusi PBB Soal Selat Hormuz, Sebut Serangan AS-Israel* *Biang* *Krisis,* diakses dari

Namun rancangan resolusi tersebut gagal diadopsi setelah mendapatkan veto dari Rusia dan China sebagai sekutu Iran. Kondisi ini menunjukkan bahwa mekanisme veto kerap menjadikan Dewan Keamanan PBB tidak mampu lagi bertindak netral, terutama ketika melibatkan kepentingan dari negara-negara besar. Pada akhirnya, forum yang seharusnya menjadi instrumen penyelesaian sengketa internasional justru berubah menjadi medan kontestasi kepentingan politik antar blok kekuatan global.

Kombinasi antara lemahnya mekanisme penegakan dalam UNCLOS, disfungsi Dewan Keamanan PBB akibat sistem veto, serta tidak terikatnya aktor-aktor utama pada UNCLOS telah menciptakan kekosongan hukum (*legal vacuum*) dalam konflik di Selat Hormuz. Dalam kondisi demikian, hukum internasional akan kehilangan daya paksa untuk mengendalikan tindakan negara-negara yang bersengketa. Konsekuensi dari kondisi tersebut adalah penyelesaian konflik akan lebih banyak ditentukan oleh kekuatan politik dan militer dibandingkan menggunakan mekanisme hukum internasional itu sendiri. Fenomena tersebut terlihat dari tindakan AS yang melakukan blokade atas kapal-kapal Iran tanpa mandat yang sah dari PBB, yang dapat dipandang sebagai pelanggaran terhadap kedaulatan teritorial Iran. Di sisi lain Iran juga memanfaatkan posisi geografis strategis Selat Hormuz sebagai instrumen tekanan politik lawan-lawannya, meskipun tindakan tersebut jelas-jelas bertentangan dengan prinsip *transit passage* dalam hukum maritim internasional. Kondisi ini menunjukkan bahwa kepentingan keamanan nasional semakin mendominasi dibandingkan kepatuhan terhadap norma hukum internasional.

Situasi tersebut mencerminkan adanya kegagalan sistemik dalam rezim hukum internasional, dimana konsep “*self-defense*” yang seharusnya bersifat defensif semakin sering ditafsirkan secara ofensif demi legitimasi kepentingan sepihak suatu negara. Akibatnya, legitimasi hukum internasional yang dibangun melalui praktik dan kebiasaan internasional justru mengalami degradasi yang laten namun pasti. Dalam konteks ini,

<https://internasional.kompas.com/read/2026/04/08/093100970/rusia-dan-china-veto-resolusi-pbb-soal-selat-hormuz-sebut-serangan-as?page=all>, diakses pada 24 Mei 2026.

Selat Hormuz tidak lagi semata-mata menjadi ruang penegakan hukum internasional, melainkan arena persaingan strategis di mana kepentingan keamanan cenderung mendahului kepastian hukum.

Dengan adanya kegagalan sistemik atas rezim hukum internasional tersebut, reformasi terhadap struktur hukum internasional menjadi kebutuhan yang mendesak. Pertama, diperlukan adanya perluasan yurisdiksi dari *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) agar mampu menangani sengketa yang melibatkan negara-negara yang bukan anggota UNCLOS. Namun, reformasi ini memerlukan amandemen UNCLOS yang realitasnya sangat sulit diwujudkan di tengah konfigurasi multipolar geopolitik saat ini. Kedua, reformasi mekanisme hak veto di Dewan Keamanan PBB sangat perlu untuk dipertimbangkan untuk mencegah kebuntuan dalam penyelesaian konflik internasional, khususnya yang berkaitan dengan isu kemanusiaan.

Meskipun wacana terkait pembatasan veto telah lama bergulir, terutama dari negara-negara *Global South*, realisasinya tetap menghadapi resistensi dari negara-negara pemegang veto yang memang berkepentingan mempertimbangkan *privilege* tersebut. Ketiga perlu adanya penguatan hukum kebiasaan internasional, khususnya melalui praktik negara yang konsisten dan didukung *opinio juris* dalam membuktikan suatu norma disebut hukum kebiasaan internasional. Akan tetapi, upaya ini masih menghadapi hambatan karena belum adanya keseragaman sikap dari negara-negara dalam merespon eskalasi konflik di Selat Hormuz. Meskipun berbagai reformasi tersebut sulit diwujudkan dalam waktu dekat, namun usaha untuk memperkuat supremasi hukum internasional tetap perlu diperjuangkan. Tanpa pembenahan struktural, hukum internasional akan terus menghadapi krisis legitimasi ketika berhadapan dengan kepentingan strategis negara-negara besar.

C. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan mengenai status hukum Selat Hormuz, pelanggaran yang dilakukan Iran dan Amerika Serikat, serta kegagalan sistemik

dari mekanisme penegakan hukum internasional, penelitian ini menyimpulkan tiga hal sebagai berikut: *Pertama*, bentuk pelanggaran yang dilakukan Iran di Selat Hormuz mencakup: pemberlakuan pengenaan biaya (tol) bagi kapal-kapal yang melintas, meskipun secara normatif ini diatur dalam Pasal 26 UNCLOS, namun praktik Iran tersebut secara substansi berbeda dengan ketentuan UNCLOS tersebut. Iran juga menerapkan kebijakan diskriminatif dengan membedakan kapal berdasarkan asal negara dan afiliasi politik, yang melanggar Pasal 42 ayat (2) UNCLOS. Selain itu, Iran juga berusaha menghalangi hak lintas transit bagi kapal asing, yang melanggar Pasal 44 UNCLOS. Meskipun Iran mengklaim tindakannya sebagai upaya bela diri berdasarkan Pasal 51 Piagam PBB, klaim ini tidak sapat dibenarkan karena menyalahio prinsip proporsionalitas dan merugikan negara-negara netral.

Kedua, Tindakan blokade AS terhadap pelabuhan-pelabuhan Iran tanpa mandat yang sah dari Dewan keamanan PBB juga melanggar Pasal 2(4) Piagam PBB tentang larangan penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan teritorial negara lain. AS juga melakukan penyalahgunaan hak bela diri pada Pasal 51 Piagam PBB, karena justru AS-lah yang pertama kali menyerang Iran pada 28 Februari 2026. Sehingga klaim AS tersebut tidak memenuhi syarat sebagai respon terhadap serangan bersenjata yang mendahului.

Ketiga, mekanisme penegakan hukum internasional gagal merespon pelanggaran kedua belah pihak karena tiga kelemahan utama, UNCLOS tidak memiliki mekanisme penegakan paksa dan hanya mengandalkan itikad baik negara pihak. ITLOS tidak memiliki yurisdiksi karena baik Iran maupun AS bukanlah negara pihak UNCLOS. Semnetara Dewan keamanan PBB lumpuh akibat mekanisme veto, yang menjadi ajang kontestasi kepentingan negara-negara besar pemegang hak tersebut. Tiga kelemahan inilah yang kemudian menciptakan kekosongan hukum di Selat Hormuz, sehingga kekuatan akan menggantikan hukum sebagai satu-satunya instrumen penyelesaian sengketa. Ini menunjukkan menguatnya penyelesaian berbasis kekuatan politik dan militer dibandingkan mekanisme hukum internasional.

Keempat, untuk mencegah terulangnya krisis serupa di Selat Hormuz tersebut, diperlukan penguatan mekanisme respons hukum yang lebih efektif.

Salah satunya melalui optimalisasi kewenangan dan penggunaan *provisional measures* oleh ITLOS atau forum penyelesaian sengketa internasional lainnya guna mencegah eskalasi konflik yang mengancam keselamatan navigasi. Di samping itu, koordinasi yang lebih kuat melalui *International Maritime Organization* (IMO) juga diperlukan untuk menjaga keamanan dan kebebasan pelayaran di selat internasional. Pada tingkat yang lebih luas, reformasi mekanisme veto di Dewan Keamanan PBB juga perlu dipertimbangkan, khususnya dalam situasi yang mengancam keselamatan navigasi internasional, agar kepentingan politik negara besar tidak menghambat upaya penyelesaian konflik dan perlindungan terhadap pengguna laut internasional.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bynkershoek, Cornelius van. 1964. *De Dominio Maris Dissertatio*. (New York: Oceana Publications).
- Jessup, Philip C. 1927. *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*. (New York: G.A. Jennings, Co., Inc.).
- Juwana, Hikmahanto. 2010. *Hukum Internasional dalam Pespektif Indonesia sebagai Negara Berkembang*. (Jakarta: PT Yarsif Watampone).
- Rothwell, Donald R. 2001. *Navigational Rights and Freedoms in the New Law of the Sea, In The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction*. (The Hague: Kluwer Law International).
- Spanier, Benny, dkk.. 2021. *UNCLOS and the Protection of Innocent and Transit Passage in Maritime Chokepoints*. (Haifa: Maritime Policy & Strategy Research Center).

Publikasi

- Azmi, Raihana, dkk.. *Veto Power: A Legal Debate in the United Nations Security Council*. *Geopolitics Quarterly*. Vol.19. Special Issue (2023).
- Hossain, Imran. *Transit Passage vs Sovereignty: Reinterpreting International Law in the Strait of Hormuz and Its Implications for India-Iran Relations*. *Journal of the Social Science Review: A Multidisciplinary Journal*. Vol.4. No.2 (2026).
- Taufiq, Firminda dan lalu Wahyu Putra Utama. *Hegemoni Amerika Serikat terhadap Arah Kebijakan Arab Saudi dalam Konflik Yaman Pasca Arab Spring 2011-2017*. *Jurnal ICMES*. Vol.1. No.1 (2018).
- Tetelepta, Joel, dkk.. *Penyelesaian Sengketa Inggris–Iran Terkait Hak Lintas Damai Kapal Stena Impero*. *SANISA: Jurnal Kreativitas Mahasiswa Hukum*. Vol.3. No.1 (2023).

Karya Ilmiah

- Kristianto, Yodi. 2021. *Analisis Hukum Internasional terkait Penggunaan Selat Hormuz oleh Iran sebagai Basis Pertahanan Militer*. Tesis. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Sheddi, Abdullah Al. 1991. *The Legal Regime of International Straits: A Case Study of The Legal and Political Implications for the Straits of Hormuz*. Disertasi. Vancouver: University of British Columbia.

Website

- Al Arabiya English. *UN Maritime Chief says “No Countries” have right to close Hormuz*. diakses dari <https://english.alarabiya.net/News/middle-east/2026/04/13/un-maritime-chief-says-no-countries-have-right-to-close-hormuz>. diakses pada 9 April 2026.
- Aljazeera. *Iran Closes Strait of Hormuz Again Over US Blockade of Its Ports*. diakses dari <https://www.aljazeera.com/news/2026/4/18/iran-closes-strait-of-hormuz-again-over-us-blockade-of-its-ports>. diakses pada 5 Mei 2026.

- BBC News. *Why the Straits of Hormuz Matters so Much in The Iran War*. diakses dari <https://www.bbc.com/news/articles/c78n6p09pzno>. diakses pada 10 April 2026.
- BBC.com. *Why and How is US blockading Iranian Ports in Straits of Hormuz*. diakses dari <https://www.bbc.com/news/articles/c5yv6xr6me3o>. diakses pada 2 Mei 2026.
- CNN. *What Really Going on in Strait of Hormuz*. diakses dari <https://edition.cnn.com/2026/03/18/world/video/hormuz-open-giokos-live-031803aseg1-cnni-world-fast>. diakses pada 8 Mei 2026.
- DW Indonesia. *Hormuz Memanas, Iran Sebut Operasi AS Ilegal*. diakses dari <https://www.dw.com/id/hormuz-memanas-iran-sebut-operasi-as-ilegal/a-77046903>. diakses pada 19 Mei 2026.
- International Maritime Organisation. *IMO Condemns Attacks on Shipping, Calls for Safe-Passage Framework in Strait of Hormuz*. diakses dari <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx>. diakses pada 3 Mei 2026.
- Kompas.com. *Apa Dampak Blokade Selat Hormuz oleh AS bagi Iran dan dunia*. diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/13/154500270/apa-dampak-blokade-selat-hormuz-oleh-as-bagi-iran-dan-dunia?page=all>. diakses pada 6 Mei 2026.
- Kompas.com. *Apa itu Selat Hormuz dan Mengapa Jalur Ini Sangat Penting bagi Dunia*. diakses dari <https://amp.kompas.com/a/read/2026/05/08/163000465/apa-itu-selat-hormuz-dan-mengapa-jalur-ini-sangat-penting-bagi-dunia->. diakses pada 9 Mei 2026.
- Kompas.com. *Lewat Selat Hormuz Harus Bayar 33 M, Ini Berbagai Dampaknya*. diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/12/145217470/lewat-selat-hormuz-harus-bayar-rp-33-m-ini-berbagai-dampaknya?page=all>. diakses pada 17 April 2026.
- Kompas.com. *Project Freedom dan Gagal Faham Major State terhadap Kaidah Hukum Laut*. diakses dari <https://www.kompas.com/global/read/2026/05/06/140000670/project-freedom-dan-gagal-paham-major-state-terhadap-kaidah-hukum-laut>. diakses pada 19 Mei 2026.
- Kompas.com. *Rusia dan China Veto Resolusi PBB Soal Selat Hormuz, Sebut Serangan AS-Israel Biang Krisis*. diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/08/093100970/rusia-dan-china-veto-resolusi-pbb-soal-selat-hormuz-sebut-serangan-as?page=all>. diakses pada 24 Mei 2026.
- Kompas.com. *Tarif Selangit Biaya Lewat Selat Hormuz bisa Capai Rp. 33 Miliar*. diakses dari <https://internasional.kompas.com/read/2026/04/02/190100270/tarif-selangit-biaya-lewat-selat-hormuz-bisa-capai-rp-33-miliar-sekali?page=all>. diakses pada 18 Mei 2026.

Tehran Times. *Iran Reject EU's Stance on Strait of Hormuz as "Hypocritical"*. diakses dari <https://www.tehrantimes.com/news/525597/Iran-reject-EU-stance-on-Strait-of-Hormuz-as-hypocritical>. diakses pada 3 Mei 2026.

Tempo.co. *Daftar Negara yang Diizinkan Iran Lewati Selat Hormuz*. diakses dari <https://www.tempo.co/internasional/daftar-negara-yang-diizinkan-iran-lewati-selat-hormuz-2125055>. diakses pada 6 Mei 2026.

The Conversation.com. *Strait of Hormuz: Why the US and Iran are sailing in very different legal waters*. diakses dari <https://theconversation.com/strait-of-hormuz-why-the-us-and-iran-are-sailing-in-very-different-legal-waters-280557>. diakses pada 17 April 2026.

UNSW News Room. *How the Law of Naval Warfare Applies to the Strait of Hormuz*. diakses dari <https://www.unsw.edu.au/newsroom/news/2026/03/how-the-law-of-naval-warfare-applies-to-the-strait-of-hormuz>. diakses pada 22 April 2026.

Sumber Hukum

Charter of the United Nations (United Nations Charter), 1945.

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958.

Vienna Convention on the Law of Treaties (VCLT), 1969.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), 1982.

San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 1994.

International Court of Justice, *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)*, Merits, Judgment, ICJ Reports, 9 April 1949.

International Court of Justice, *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain*, Judgment, ICJ Reports, 1 July 1994.