

**TESIS**  
**ANALISIS HUKUM INTERNASIONAL TERKAIT PENGGUNAAN**  
**SELAT HORMUZ OLEH IRAN SEBAGAI BASIS**  
**PERTAHANAN MILITER**

***ANALYSIS OF INTERNATIONAL LAW REGARDING IRAN'S***  
***USE OF THE STRAIT OF HORMUZ AS A MILITARY***  
***DEFENSE BASE***



Disusun dan diajukan oleh :

**YODI KRISTIANTO**

**B012191075**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM**  
**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS HASANUDDIN**  
**MAKASSAR**

**2021**

**TESIS**  
**ANALISIS HUKUM INTERNASIONAL TERKAIT PENGGUNAAN SELAT**  
**HORMUZ OLEH IRAN SEBAGAI BASIS**  
**PERTAHANAN MILITER**

Disusun dan diajukan oleh

**YODI KRISTIANTO**

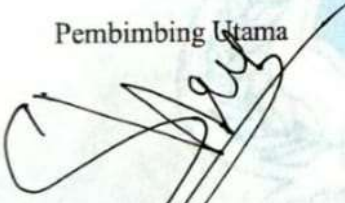
Nomor Pokok B012191075

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Magister Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin  
Pada tanggal 3 September 2021  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


  
**Prof. Dr. Svamsuddin Muhammad Noor, SH.,MH.**    **Prof. Dr. Marcel Hendrapaty, SH.,MH.**

NIP.19550702 198510 1 001

NIP. 19501027 198003 1 002

Ketua Program Studi  
Magister Ilmu Hukum

Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Hasanuddin

  
**Dr. Hasbir Paserangi, SH.,MH.**

NIP.19700708 199412 1 001

  
**Prof. Dr. Farida Patittingi, SH., M.Hum.**

NIP.19671231 199103 2 002

## PERNYATAAN KEASLIAN

Nama : Yodi Kristianto

N I M : B012191075

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penulisan tesis yang berjudul "Analisis Hukum Internasional Terkait Penggunaan Selat Hormuz Oleh Iran Sebagai Basis Pertahanan Militer" adalah benar-benar karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain dan hal yang bukan karya saya dalam penulisan tesis ini diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi Tesis ini hasil karya orang lain atau dikutip tanpa menyebut sumbernya, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut sesuai peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 dan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 19 November 2021

Yang membuat pernyataan,



*Yodi Kristianto*  
Yodi Kristianto

NIM. B012191075

## **ABSTRAK**

**YODI KRISTIANTO'**, *Analisis Hukum Internasional Terkait Penggunaan Selat Hormuz Oleh Iran Sebagai Basis Pertahanan Militer*  
(dibimbing oleh Syamsuddin Muhammad Noor, Marcel Hendrapaty)

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan kajian dan analisis kedudukan hukum Selat Hormuz yang digunakan oleh Iran sebagai basis pertahanan militer dan juga praktek negara-negara dalam menjamin pengamanan berbagai kepentingan, terutama kepentingan pertahanan akibat keberadaan selat.

Jenis penelitian dalam penelitian hukum ini adalah penelitian hukum normatif atau doktrinal. Metode analisis bahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif. Bahan hukum yang telah disinkronisasi secara sistematis kemudian dikaji lebih lanjut berdasarkan teori-teori hukum yang ada sehingga diperoleh rumusan ilmiah untuk menjawab persoalan hukum yang dibahas dalam penelitian hukum ini.

Penelitian ini mengklarifikasi rezim hukum yang berlaku di Selat Hormuz, dengan perhatian khusus pada praktik keamanan Iran sebagai Negara pantai di Teluk Persia. Dalam konteks ini, peraturan terpenting tentang hukum laut, termasuk peraturan nasional dan internasional, konvensi dan perjanjian maritim, akan dievaluasi. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan solusi yang sebisa mungkin tidak memihak masalah yang dihadapi komunitas internasional mengenai kendali Iran atas Selat Hormuz.

## **ABSTRACT**

**YODI KRISTIANTO'**, *Analysis of International Law Regarding Iran's Use of the Strait of Hormuz as a Military Defense Base* (guided by Syamsuddin Muhammad Noor, Marcel Hendrapaty).

This research aims to conduct a study and analysis of the legal position of the Strait of Hormuz which is used by Iran as a military defense base and also the practice of countries in ensuring the security of various interests, especially defense interests due to the existence of the strait.

The type of research in this legal research is normative or doctrinal legal research. The material analysis method used in this research is descriptive analysis. Legal materials that have been systematically synchronized are then studied further based on existing legal theories to obtain a scientific formulation to answer the legal issues discussed in this legal research.

This study clarifies the legal regime in force in the Strait of Hormuz, with special attention to Iran's security practices as a coastal State in the Persian Gulf. In this context, the most important regulations on the law of the sea, including national and international regulations, maritime conventions, and treaties, will be evaluated. This study aims to find solutions that are as impartial as possible to the problems facing the international community regarding Iran's control of the Strait of Hormuz.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan Syukur Penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya sehingga penulisan tesis ini selesai dengan baik. Atas segala keterbatasan yang ada pada Penulis, terutama waktu dan kesempatan, akhirnya Penulis dapat merampungkan Tesis yang berjudul **“ANALISIS HUKUM INTERNASIONAL TERKAIT PENGGUNAAN SELAT HORMUZ OLEH IRAN SEBAGAI BASIS PERTAHANAN MILITER”**. Mengingat pentingnya penulisan ini terutama bagi Penulis dalam menempuh Ujian Akhir Strata Dua, maupun bagi mahasiswa lainnya sebagai penambah ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang Hukum Laut Internasional.

Penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga dan rasa hormat kepada kedua orang tua Penulis Ayahanda Antonius Duman dan Ibunda tercinta Kartina Odot yang selalu memberikan bimbingan dan motifasi yang tak terhingga kepada Penulis dan selalu mengucapkan doa yang tulus demi kebaikan Penulis. Penulis bersyukur atas karunia Allah SWT yang telah menitipkan penulis pada kedua sosok yang menjadi teladan dan panutan di setiap kehidupan Penulis. Semoga Penulis dapat mempersembahkan yang terbaik bagi kebahagiaan mereka.

Penulis menyadari meskipun maksimalnya usaha seseorang, pasti tidak akan lepas dari kelalaian dan kesempurnaan, sehingga dengan kehendak Tuhan YME yang telah memberikan kemudahan melalui petunjuk dan arahan dari Komisi Penasihat serta pihak yang telah memberikan kritikan maupun masukan yang membangun sehingga Penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, perkenankan Penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan serta rasa hormat Penulis kepada: Komisi Penasihat tesis yaitu Bapak Prof. Dr. Syamsuddin Muhammad Noor, SH.,MH. dan Bapak Prof. Dr. Marcel Hendrapaty, S.H., M.H. Pembimbing Utama dan Pembimbing pendamping, atas perhatian, kesabaran, bimbingan, pemberian ilmu, arahan serta motivasi yang diberikan, semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas ketulusan hati dengan yang lebih baik.

Terima kasih juga kepada Prof.Dr. Marthen Napang, SH.,M.H.,MSi, Prof.Dr.Juajir Sumardi, SH.,M.H dan Dr.Maskun,SH.,LL.M atas waktu, perhatian, arahan serta masukan yang sangat berharga demi menyempurnakan tesis ini, semoga Tuhan Yang MaEsa selalu mencurahkan kesehatan sehingga bisa memberikan banyak manfaat pada mahasiswa kedepan.

Terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya penulis ucapkan kepada :

1. Rektor Universitas Hasanuddin, beserta staf;
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, beserta Wakil Dekan I, Wakil Dekan II serta Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Dr.Hasbir Paserangi,SH.,MH selaku ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Hasanuddin, beserta staf Pak Rijal dan Ibu Rahmah atas segala bantuan dan dukungan yang diberikan selama pendidikan di Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
4. Seluruh Dosen pengajar Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah mendidik dan mengajarkan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi Penulis;
5. Teman-teman Magister Ilmu Hukum Angkatan 2019 yang Penulis tidak disebutkan namanya satu persatu yang selalu memberi semangat serta canda;
6. Seluruh pihak yang tidak tercantum satu persatu oleh Penulis atas bantuan dan doa selama Penulis melakukan studi.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan pada tesis ini sehingga membutuhkan masukan dalam menyempurnakan dari segala sisi, dan sangat diharapkan saran-saran membangun dari dosen maupun



pembaca lainnya baik ditinjau dari segi teknis penulisan maupun substansi penulisannya.

Makassar, Mei 2021

Penulis

## DAFTAR ISI

TESIS .....	i
LEMBAR PERSETUJUAN .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	i
DAFTAR ISI.....	iv
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>5</b>
a. Latar Belakang Masalah.....	5
b. Rumusan Masalah .....	16
c. Tujuan Penelitian .....	16
d. Kegunaan Penelitian .....	16
E. Orisinalitas Penelitian .....	17
4. Sistematika Penulisan.....	21
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>23</b>
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>91</b>
A. Jenis Penelitian .....	91
B. Sumber Bahan Hukum .....	92
C. Teknik Pengumpulan Bahan.....	92
D. Analisis Bahan Hukum.....	93
<b>BAB IV.....</b>	<b>94</b>
<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>94</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Pemblokiran Selat Hormuz adalah salah satu masalah hukum dan politik yang menjadi perhatian komunitas ilmiah. Apakah dapat diterima di bawah Hukum Laut Internasional untuk menghentikan atau menanggukhan pengiriman, komunikasi, dan ekspor melintasi Selat sebagai bagian penting dari ekonomi global? Sayangnya, komentar yang dibuat melalui media dalam dan luar negeri tidak memiliki efek hukum karena kurangnya pengetahuan tentang hukum laut internasional dan tren ini dapat meninggalkan konsekuensi negatif jangka panjang yang bertentangan dengan kepentingan nasional. Oleh karena itu, pendekatan saat ini yang diadopsi untuk masalah ini mensyaratkan bahwa dimensi yang tepat dari masalah tersebut diselidiki berdasarkan prinsip dan aturan yang mengatur hukum internasional, sehingga akhirnya mengusulkan model dan strategi dalam hal itu.<sup>1</sup>

Masalah melintasi selat internasional telah lama dibahas dan kadang menimbulkan kontroversi antara negara pesisir dan laut serta pengguna saluran air lainnya. Evaluasi rezim hukum selat berkaitan dengan dua sistem hukum.

Beberapa perairan maritim dengan nilai historis itu harus diatur dengan perjanjian internasional setelah perang dan agresi militer. Hukum internasional pada umumnya dan hukum laut internasional khususnya telah mengakui dua moda lintas yaitu lintas damai dan lintas transit melalui jalur perairan internasional

---

<sup>1</sup> Agheyee, Bahman, *Prosiding Hukum Laut dan Iran*, Ganj-e Danesh, 1995, Teheran.

sebagaimana terdapat dalam Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi 1982 (Konvensi Hukum Laut)<sup>2</sup>

Mahkamah Internasional dalam putusan yang dicapai melalui pungutan suara (*voting*) pada 19 April 1949, Mengenai "Selat Corfu", menyatakan selat Internasional adalah saluran air alami yang menghubungkan dua laut lepas yang digunakan untuk navigasi internasional. Konvensi Jenewa 1958 tentang laut teritorial dan zona pemantauan memberikan konsep yang lebih luas untuk selat internasional. Berdasarkan ayat 4 Pasal 16 Konvensi tersebut, selat internasional digunakan untuk pelayaran internasional yang menghubungkan laut lepas dengan laut lepas lainnya atau laut teritorial negara pantai.<sup>3</sup>

Dalam Konvensi Hukum Laut 1982, selat internasional adalah bahwa selat yang melayani pelayaran internasional, yang menghubungkan sebagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif ke bagian lain laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif.<sup>4</sup> Hal yang sama berlaku untuk selat yang menghubungkan teritorial tersebut. laut suatu negara menjadi bagian dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif negara lain ".<sup>5</sup> Kesan keseluruhan tentang pengertian Selat konvensional dapat didefinisikan sebagai berikut: "Selat adalah jalur laut sempit alami yang menghubungkan dua bagian laut yang lebih besar."<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Allameh Tabataba'i University Teheran -Iran, parvareshrahman@gmail.com dan parvaresh\_rahman97@atu.ac.ir

<sup>3</sup> Asfad Najafi, M., *Selat dari Perspektif Hukum Laut Internasional*, Kementerian Kebudayaan dan Bimbingan Islam, 1990, Teheran.

<sup>4</sup> Pasal 37 Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982

<sup>5</sup> Pasal 45 Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982

<sup>6</sup> Beigzadeh, Ebrahim, *Hukum Internasional Publik 2, catatan pelajaran, Sekolah Hukum, Universitas Shahid Beheshti*.

Apabila perairan Selat terletak di dalam laut teritorial dari satu atau lebih negara pantai, maka kapal asing hanya berhak atas lintas yang tidak berbahaya. Namun demikian, negara pantai dapat menangguhkan sementara hak tersebut di seberang laut teritorial untuk melindungi keamanan nasional, yang merusak kebebasan navigasi di dua bagian laut terbuka seperti Gibraltar dan Malaka. Situasi tersebut diidentifikasi oleh pengadilan dalam kasus Corfu pada tahun 1949, dalam Pasal 4 Konvensi 1958 tentang laut teritorial.<sup>7</sup>

Kasus Selat Corfu menunjukkan bahwa berdasarkan hukum kebiasaan internasional kapal perang dan kapal dagang berhak untuk melintasi perairan selat internasional yang tidak membahayakan keamanan negara pantai sementara negara pantai sebagai negara tepi selat tidak dapat menangguhkannya. Namun, beberapa ahli hukum dan delegasi dari negara maritim tertentu berpendapat di dalam Konferensi Hukum Laut Ketiga bahwa hak berdasarkan common law lebih luas sehingga mencakup kebebasan berlayar yang tidak membahayakan kedaulatan dan keamanan negara pantai tanpa batasan apa pun. Kadang-kadang disebut hak transit, pernyataan tersebut mencakup, tidak seperti bagian tidak berbahaya yang mencakup kapal dan pesawat asing yang terbang di atas wilayah tersebut. Bagaimanapun, tampaknya keseimbangan pendapat hukum cenderung mengarah pada kesimpulan berikut: Common law hanya mengakui hak lintas tidak berbahaya yang tidak dapat ditangguhkan melalui selat.

---

<sup>7</sup> Dolatyari, Mustafa, *Rezim Hukum Selat Internasional - dengan penekanan pada masalah hukum di Selat Hormuz*, Departemen Luar Negeri AS, 1993, Teheran

*"Jalur kapal asing yang tidak berbahaya melalui selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara laut lepas dan laut lepas lainnya atau antara laut lepas dan laut teritorial negar tidak boleh ditanggihkan oleh otoritas negara pantai yang bersangkutan."*

Transit mengacu pada pelaksanaan pengiriman gratis atau terbang di atas, semata-mata ditujukan untuk perjalanan cepat dan terus menerus. Dari komposisi Konvensi 1982, dapat disimpulkan bahwa kapal selam dapat melintasi selat internasional secara normal yang berarti kapal selam tetap berlayar di bawah permukaan laut. Transit pass termasuk pengiriman gratis dan terbang di atas selat semata-mata untuk lintas cepat dan terus menerus melalui selat dari satu bagian dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif dan bagian lain dari laut lepas atau kawasan ekonomi eksklusif untuk masuk atau keluar. meninggalkan negara yang berbatasan dengan selat negara pantai atau negara selat.<sup>8</sup>

Semua kapal dan pesawat baik komersial atau militer dapat melakukan hak lintas transit sejauh menyangkut kapal selam tetap berada di bawah permukaan air yang melewati selat internasional tertentu terjadi dalam kerangka "tindakan yang hanya terkait transit cepat dan terus menerus" (Pasal C / 1/39 dari Konvensi 1982).

Perbedaan antara lintas damai dan lintas transit:

- 1) Berlawanan dengan lintas damai, rezim hukum lintas transit tidak memberikan hak kepada negara pantai untuk membuat penghalang bagi kapal asing yang lewat di selat internasional.
- 2) Berbeda dengan lintas damai, lintas transit tidak memberikan hak kepada negara pantai untuk menanggihkan lintas; (namun demikian negara pantai berhak untuk menyatakan keadaan perang);

---

<sup>8</sup> Paragraf 2 dari Pasal 38 Konvensi Laut 1982

- 3) Berlawanan dengan lintas damai, lintas transit tidak memberikan hak kepada negara pantai untuk mengambil tindakan apa pun jika terjadi pelanggaran kewajiban transit oleh kapal-kapal yang melintasi selat tersebut;
- 4) Berbeda dengan lintas damai, lintas transit tidak memperkenankan kapal penyeberangan untuk memasang bendera negaranya;
- 5) Hak transit termasuk penerbangan di atas perairan.<sup>9</sup>

Sebagaimana diketahui, pendekatan lintas transit berfokus pada kepentingan sistem navigasi yang minimal memperhatikan kepentingan negara pantai. Padahal, hak lintas transit jauh lebih luas dan mencakup hak lintas damai. Perlu dicatat bahwa dalam lintas transit, kapal penyeberangan mempunyai hak dan kewajiban tertentu kepada Negara pantai, misalnya, lintas harus terus menerus, tidak terputus dan cepat (kecuali timbul situasi darurat atau keadaan bahaya). Selain itu, adalah ilegal untuk apabila kapal asing melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah dan kemerdekaan politik Negara pantai dan kegiatan eksplorasi dan penelitian tanpa izin dari negara-negara pantai di sekitar perairan Selat<sup>10</sup>

Selat Hormuz adalah teluk kecil laut yang melengkung di sisi timur Teluk Persia yang memisahkan dataran tinggi Iran dari Semenanjung Arab. Dalam hal lokasi geografis, itu membentang antara Iran dan Kesultanan Oman dianggap sebagai satu-satunya penghubung antara perairan biru Teluk Persia dan Laut Oman. Mungkin kriteria terbaik untuk mengukur panjang selat adalah perbatasan

---

<sup>9</sup> Hafez Nia, MR, *Teluk Persia dan Selat Hormuz Yang Strategis*, Teheran, 2005, h.5

<sup>10</sup> Hewud, Andrew, *Alam Politik*, penerjemah Abdul Rahman, Teheran: Nashr-e Nei, 2011, h.9

laut antara Iran dan Kesultanan Oman. Garis batas ini meluas 1,202 km (8,124 mil laut). Mil laut sama dengan 1853 meter. Jarak terjauh melintasi Selat Hormuz adalah 84 km (dari pedalaman Bandar Abbas mulai dari utara hingga pedalaman utara semenanjung Mosandam di selatan), sedangkan jarak terpendek diperkirakan 33,6 hingga 38 km atau 20,5 mil laut long (terletak di antara sebuah pulau Iran bernama Larak di Utara dan pulau lain bernama Amani al-Salameh di selatan). Pangsa perairan pantai masing-masing negara adalah 12 mil, di mana area luarnya kurang berharga karena ada batu-batu besar yang berserakan dan terlalu dangkal untuk navigasi.

Dasar laut di Selat Hormuz memiliki kemiringan yang dramatis dari utara ke selatan. Dengan kapal tanker berat melintasi daerah itu dalam beberapa dekade terakhir, lalu lintas terbatas pada bagian terdalam Selat Hormuz dekat pedalaman Mosandam. Hingga 1979, rute kapal tanker melintasi Selat Hormuz adalah antara Pulau Ghuin kecil dan pedalaman berbatu Pulau Mosandam. Tahun itu, Pemerintah Oman mengumumkan kepada organisasi pelaut internasional bahwa mereka tidak lagi dapat menjamin keselamatan kapal yang melintasi kapal kecil itu. Pulau Ghuin dan pedalaman Pulau Mosandam, yang meminta pengakuan jalur pelayaran yang membentang dari utara pulau alSalameh ke perbatasan laut dengan Iran. Dari dulu, penting untuk memahami perbedaan interpretasi yang dibuat oleh negara-negara pantai. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang diadopsi pada tahun 1982 memberikan hak kepada negara-negara dengan hak untuk menentukan garis asal mereka melintasi wilayah laut berdasarkan tingkat terendah pasang laut



dan terumbu depan pantai, dari sana untuk menentukan garis asal mereka. perairan teritorial dalam 12 mil laut.<sup>11</sup>

Berdasarkan keputusan No. 670-250 tanggal 21 Juli 1973 dari Dewan Menteri, beberapa tahun sebelum diadopsinya Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 tentang Hak Laut, Iran menetapkan garis asalnya berdasarkan ukuran 12 mil dan terdaftar di perjanjian Sekretariat Perserikatan Bangsa-Bangsa, di mana negara beroperasi tanpa klaim atau keluhan serius selama sekitar seperempat abad.

Menurut garis asal yang didaftarkan oleh Iran dan berdasarkan peta pemisah lalu lintas maritim dari Organisasi Maritim Internasional (IMO), hampir sepertiga dari rute utara melintasi Selat Hormuz dan khususnya terletak di dalam wilayah perairan Iran. Berdasarkan desain lalu lintas maritim oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO), koridor masuk satu mil mencakup sebagian dari rute maritim di perairan Iran. Koridor lalu lintas laut di selatan yang terletak di wilayah laut Kesultanan Oman juga selebar satu mil laut. Di antara dua Koridor dan rute keluar-masuk Teluk Persia, terdapat jalur penyangga sepanjang satu mil ditugaskan untuk mencegah kecelakaan kapal. Air di selat, terutama di koridor pintu keluar masuk dengan kedalaman 50 sampai 80 meter, cocok untuk draft kapal tanker besar. Selain itu, jalur pengiriman masuk kemudian melintasi perairan Iran di Greater and Smaller Tunbs serta Pulau Farur Iran, yang dapat dikendalikan dalam situasi darurat dan khusus.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Momtaz, Jamshid, *Iran dan Keadilan Hukum Internasional*, 1997, Teheran

<sup>12</sup> Nazarpour, M. (2011), *Pengantar Republik Islam Iran*, Teheran: Nokhostin Press

Lebar minimum selat yang memisahkan Iran dan Oman adalah 21 mil, tidak cukup berlaku untuk 12 mil untuk setiap sisi. Oleh karena itu, batas wajar wilayah perairan merupakan garis antara kedua sisi pantai. Selat Hormuz terletak di perbatasan maritim bersama Iran dan Oman. Yang terakhir adalah salah satu dari 155 negara yang bergabung dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang diadopsi pada tahun 1982 di Jamaika. Tanpa ada perbedaan antar negara, Kesultanan Oman hanya mengakui jalur tidak berbahaya melalui perairan teritorialnya.<sup>13</sup>

Selama ratifikasi dan aksesi ke Konvensi 1989, Oman mengeluarkan beberapa pemberitahuan, yang menyatakan bahwa: "Hak lintas yang tidak berbahaya dijamin setelah memperoleh otorisasi sebelumnya untuk semua kapal perang di perairan Oman."<sup>14</sup>

Namun, tingkat lalu lintas kapal komersial besar, kapal penjelajah dan kapal selam di ruang yang relatif kecil dan kemacetan lalu lintas telah menyebabkan sejumlah kecelakaan, yang lebih jauh menekankan perlunya ketertiban dan kedisiplinan. Kecelakaan seperti berikut ini:

Pada tahun 2007, sebuah kapal tanker minyak Jepang bertabrakan dengan kapal selam bernama US Newport News di Selat Hormuz. Dalam kasus lain pada tahun 2009, dua kapal penjelajah Amerika bernama Hartford dan New Orleans bertabrakan saat mereka bergerak melintasi Selat Hormuz.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Norbert, Elias, *Tentang Proses Peradaban*, 1991, Teheran: Sosiolog Pers, Khadivi, G. (Penerjemah)

<sup>14</sup> Untuk informasi lebih lanjut, lihat dokumen [un.org/Depts./los/index.htm](http://un.org/Depts./los/index.htm) Sekretariat Perserikatan Bangsa-Bangsa diakses 17 Februari 2021

<sup>15</sup> Vosughi, MB, *Studi Dokumen Sejarah, Sosial dan Politik tentang Bandar Abbas*, 2005, Teheran: Yayasan Publikasi Studi Iran

Konvensi Hukum Laut adalah salah satu dari sedikit perjanjian internasional utama yang ditolak pemerintah Iran untuk diratifikasi. Masing-masing dapat berdiskusi secara intensif, seperti Konvensi Wina 1969, Konvensi Menentang Penyiksaan, Konvensi Pemberantasan Terorisme Nuklir, dan dokumen lain dalam hal ini, Konvensi Larangan Diskriminasi terhadap Perempuan, Statuta Mahkamah Pidana Internasional, dll. Seandainya ada kepekaan seperti itu 70 tahun yang lalu, Iran tidak akan menjadi anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa! Sementara itu, Konvensi Hukum Laut sangat penting bagi Iran dari berbagai aspek hukum, politik, militer dan komersial.<sup>16</sup>

Secara hukum, keanggotaan dalam konvensi besar yang dianggap sebagai hukum dasar laut ini, melakukan perubahan status hak dan kewajiban dalam hukum laut internasional dibandingkan dengan konvensi tahun 1958. Hak dan kewajiban yang relatif baru tersebut dapat ditetapkan oleh konvensi mana pun. Pada dasarnya pengesahan perjanjian internasional tunduk pada kepentingan nasional negara-negara yang menilai apakah mereka dapat memenuhi suatu kewajiban atau tidak dan apakah hak dan kewajiban yang timbul dari perjanjian dapat memberikan kepentingan yang diinginkan?

Secara politis, non-keanggotaan dalam konvensi internasional fundamental utama terutama yang disetujui secara universal untuk tujuan legislatif hampir tidak meninggalkan reputasi yang baik untuk suatu negara. Misalnya, komunitas

---

<sup>16</sup> Yazdan Fam, Mahmoud, *Minyak Teluk Persia, Tantangan dan Kebijakan AS*, Jurnal Kajian Strategis, Pusat Studi Strategis, 2007, Vol. I, No. III, hlm.547-590

internasional menentang penarikan AS dari Protokol Kyoto atau penolakan penandatanganan Statuta Mahkamah Pidana Internasional.<sup>17</sup>

Iran telah menjaga Selat Hormuz, selat penting untuk jalur pengiriman minyak global dan salah satu rute pelayaran tersibuk di dunia, dengan ribuan kapal patroli cepat. Diperkirakan 100 lebih kapal tanker melewati selat sempit ini setiap harinya, dan mengirim sekitar 20 juta barel minyak per hari. Ratusan kapal lainnya berlayar di rute yang sama, yang tidak jauh lebih luas dari Selat Inggris antara Dover dan Boulogne, sekitar 38 kilometer. Angkatan Laut Kerajaan Inggris menyebutnya Chokepoint Charlie. Titik ini menghubungkan Teluk Persia ke Teluk Oman, tikungan tajam dengan Iran di utara dan tanjung Oman dan Uni Emirat Arab di selatan. Kapal yang lebih besar wajib mentransmisikan posisi mereka, tetapi aturan itu tidak berlaku untuk banyak kapal yang lebih kecil. Phil Diacon, direktur pelaksana pakar keamanan maritim Dryad Global, menghabiskan tahun-tahun formatif di RAF sebelum mendirikan dinas intelijen maritim.

*"Saya belajar bahwa laut lepas bukan seperti langit, di mana semua pesawat harus mematuhi rencana penerbangan dan mematuhi kontrol lalu lintas udara," katanya.*

Sebaliknya, kapal penangkap ikan dan kapal kecil tidak harus menunjukkan identitas atau rencana pelayaran mereka, yang membuat pekerjaan Angkatan Laut untuk melihat kapal-kapal patroli militer Iran sangat sulit. Karenanya mustahil bagi satu kapal perang Inggris untuk memiliki gambaran lengkap dan terperinci tentang semua kegiatan di Selat Hormuz. Iran telah membangun kekuatan militernya di selat selama beberapa puluh tahun, yang bertujuan untuk melawan angkatan laut Barat. Menurut Phil, krisis di Selat Hormuz sangat fluktuatif.

---

<sup>17</sup> Zaheri, R., *Dari Mutiara menjadi Minyak*, edisi kedua, 2011, Teheran: Nokhostin Press

*"Dan yang paling mengkhawatirkan, cabang angkatan laut Garda Revolusi Iran memiliki sekitar 2.000 kapal penyerang cepat (FAC) yang akan digunakan dalam formasi kawanan. Kapal cepat ini dapat muncul di mana saja di selat dalam beberapa menit. Berbekal senapan mesin berat dan peluncur roket, mereka dapat membawa rudal anti-kapal berpemandu radar yang mampu menenggelamkan target 1.500 ton," kata Phil, kepada Daily Mail, seperti dikutip pada 22 Juli 2019.*

Meskipun kekuatan mereka tidak sebanding dengan angkatan laut Barat konvensional, mereka telah mengembangkan kekuatan mereka dalam teknik asimetris ungkap Phil.

*"Akan sulit bagi kapal perang apa pun, apalagi kapal tanker, untuk mempertahankan diri terhadap serangan oleh segerombolan FAC, terutama jika mereka dibantu oleh kapal selam mini dengan torpedo," tambahnya.*

Pakar juga percaya bahwa Iran telah mengembangkan drone laut yang dikendalikan dari jarak jauh yang disebut Ya Mahdi. Drone laut ini dapat dimuat dengan bahan peledak dan diluncurkan pada serangan berkecepatan tinggi yang sulit dideteksi pada radar. Ketika pasukan komando Iran menyerbu Stena Impero pada Jumat malam, tidak satu pun dari 23 awak kapal yang disandera adalah orang Inggris meski kapal itu berlayar di Selat Hormuz dengan bendera Inggris, karena faktanya kapal dimiliki Swedia dan perusahaan dari sejumlah negara memiliki klaim bagian dari muatannya.

Iran saat ini bukan merupakan "pihak" dari perjanjian 1982, tetapi telah menandatangani sebagai negara yang berpartisipasi dalam Konferensi Ketiga tentang Hukum Laut. Menurut hukum perjanjian, Iran berhak atas hak dan kewajiban hukum tertentu terkait Konvensi, yang paling penting menurut Pasal 18 Konvensi Wina 1969 adalah tidak mengambil tindakan apa pun yang ditujukan untuk melanggar perjanjian laut. Hal ini pada gilirannya mencakup penghindaran dari gangguan apa pun di hak lintas transit melintasi Selat Hormuz. Berdasarkan uraian di atas, Penulis menyusun Karya Ilmiah Tesis dengan judul "**Analisis**

## **Hukum Internasional Terkait Penggunaan Selat Hormuz Oleh Iran Sebagai Basis Pertahanan Militer.”**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan paparan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana status hukum Selat Hormuz yang digunakan oleh Iran sebagai basis pertahanan militer?
2. Bagaimana penerapan prinsip self defense di Selat Hormuz?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Melakukan kajian dan analisis kedudukan hukum Selat Hormuz yang digunakan oleh Iran sebagai basis pertahanan militer.
2. Melakukan kajian dan analisis praktek negara-negara dalam menjamin pengamanan berbagai kepentingan, terutama kepentingan pertahanan akibat keberadaan selat.

### **D. Kegunaan Penelitian**

#### a) Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah bahan literatur dalam kajian mengenai hukum internasional, terkhusus yang berkaitan dengan penegakan hukum laut internasional. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan dasar bagi penelitian selanjutnya dalam bidang yang sama.

#### b) Kegunaan Praktis:

1. Terumuskannya suatu argumentasi hukum mengenai selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional

2. Terumuskannya bahan masukan bagi pemerintah dalam merumuskan kebijakan yang tepat dikemudian hari terkait dengan selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional
3. Terumuskannya alasan-alasan yuridis mengenai penggunaan Selat Hormuz oleh Iran sebagai basis pertahanan dalam rangka menjamin serta mengamankan berbagai kepentingan, khususnya pertahanan militer.

## **A. Orisinalitas Penelitian**

### **Penelitian Terdahulu**

- 1) Tanggung Jawab Iran terhadap Penembakan Pesawat Sipil Ukraina Ditinjau dari Hukum Udara Internasional Nabila Indriana Hasibuan; Retno Kusniati Fakultas Hukum, Universitas Jambi

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pertanggungjawaban negara Iran atas tertembaknya pesawat sipil Ukraina dalam Hukum Udara Internasional. Rumusan masalah yang dibahas adalah pengaturan hukum udara internasional terkait kewajiban para pihak untuk mengatur keselamatan penerbangan sipil yang melewati wilayah udaranya serta tanggung jawab negara Iran terhadap penembakan pesawat sipil Ukraina ditinjau dari Hukum Internasional. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian hukum normatif, maka pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan kasus (case approach), dan pendekatan sejarah (historical approach), sumber bahan hukum yang digunakan yaitu bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Negara yang wilayah udaranya dilewati oleh pesawat sipil harus menjamin keselamatan pesawat sipil tersebut dengan cara menetapkan zona larangan terbang apabila di wilayah udara negara tersebut sedang terjadi sesuatu dan tidak memungkinkan untuk dilewati oleh pesawat sipil serta memberikan navigasi penerbangan yang jelas sehingga dapat menjamin keselamatan dan keamanan pesawat sipil yang melewati wilayah udara negara tersebut. (2) Iran harus bertanggung jawab penuh atas terjadinya penembakan ini dikarenakan tidak menetapkan zona larangan ketika sedang berkonflik. Di masa yang akan datang perlu ditegaskan pertanggungjawaban negara atas jalur rute penerbangan sipil internasional serta meningkatkan kerja sama dengan berbagai pihak agar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan internasional bisa tercapai.

Perbedaan riset Penulis dengan penelitian ini adalah mengkaji sejumlah perjanjian internasional termasuk Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982 tentang kebebasan transit dan hak lintas damai di Selat, termasuk hak-hak kapal atau pesawat udara asing yang dapat ditangguhkan pelaksanaannya.

## 2) Penyelesaian Sengketa Tindakan Penyitaan Kapal Tanker Stena [mpero Berbendera Inggris Oleh Iran di Selat Hormuz Menurut Hukum Internasional, Tahta Junisa Artistia, Budi H

Sebagai Negara yang berbatasan dengan Selat Hormuz, Iran memiliki kewenangan untuk melakukan pemaksaan pentaatan terhadap ketentuan rezim lintas transit. Dengan adanya kewenangan tersebut Iran memiliki hak untuk melakukan penyitaan terhadap Kapal Tanker Stena Impero berbendera Inggris yang diduga telah melanggar ketentuan Hukum Laut Internasional ketika melakukan lintas transit di Selat Hormuz. Namun, Inggris sebagai



Negara bendera kapal menafsirkan tindakan Iran sebagai reprisal karena sebelumnya Inggris telah menahan Kapal Grace 1 di Gibraltar. Dengan demikian dirumuskan dua permasalahan yaitu apakah tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero dapat dikategorikan sebagai tindakan reprisal dan apa bentuk penyelesaian sengketa mengenai penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero sebagai tindakan pembalasan atau reprisal, serta untuk menganalisis bentuk penyelesaian sengketa antara Inggris dan Iran terkait penyitaan Kapal Tanker Stena Impero di Selat Hormuz. Jenis penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Pendekatan penelitian yang digunakan berupa pendekatan konseptual dan perundang-undangan. Jenis bahan hukum yang dipakai terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder Teknik pengumpulan bahan hukum dengan cara studi kepustakaan. Teknik analisis bahan hukum penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik preskriptif yang ditujukan untuk mendapatkan saran-saran untuk memecahkan masalah-masalah tertentu.

Berdasarkan hasil pembahasan, dapat diketahui bahwa tindakan penyitaan Kapal Tanker Stena Impero oleh Iran telah memenuhi unsur-unsur reprisal menurut konsep reprisal pada Hukum Internasional. Bentuk penyelesaian sengketa yang dapat dilakukan oleh Inggris dan Iran adalah penyelesaian sengketa melalui ITLOS karena ITLOS merupakan Mahkamah Internasional yang khusus menangani kasus dibidang hukum laut internasional dan putusan akhirnya bersifat final dan memiliki kekuatan hukum mengikat.

Perbedaan penelitian Penulis dengan riset ini adalah mengkaji pelaksanaan prinsip self defense di Laut Teritorial Iran, termasuk tindakan penyitaan kapal asing apabila terdapat tindakan tertentu yang tidak sesuai dengan hukum nasional atau merugikan kepentingan negara pantai.

- 3) Penangkapan dan Penahan MV Maersk Tigris oleh Pemerintah Iran di Selat Hormuz berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982, Priandono Saptorenggo, Universitas Padjajaran.

Selat Hormuz merupakan salah satu selat di dunia yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Setiap kapal yang melintas Selat Hormuz akan menikmati hak lintas damai dan ketentuan ini telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Pada tanggal 28 April 2015, Iran menangkap dan menahan MV Maersk Tigris ketika sedang melintasi Selat Hormuz. Iran menyatakan bahwa tindakan tersebut dilakukan karena adanya putusan pengadilan di wilayahnya untuk menangkap dan menahan MV Maersk Tigris. Tindakan negara Iran menangkap dan menahan MV Maersk Tigris ketika melintas di Selat Hormuz meskipun dengan putusan pengadilan, tentu telah melanggar prinsip hak lintas damai yang kini telah menjadi hukum kebiasaan internasional, dan juga melanggar Konvensi Hukum Laut 1982. Masalah lain yang timbul adalah mengenai bentuk pertanggungjawaban Iran atas tindakannya terhadap MV Maersk Tigris dan terhadap pihak-pihak yang dirugikan berdasarkan hukum internasional.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif, yang menganalisis dan mengkaji data sekunder berkenaan dengan prinsip hak lintas damai di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Sedangkan spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis

yaitu menggambarkan dan menganalisis bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang dikaitkan dengan tindakan negara Iran terhadap MV Maersk Tigris.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa, tindakan Iran menangkap dan menahan MV Maersk Tigris ketika melewati Selat Hormuz telah melanggar hukum internasional, karena Iran sebagai negara pantai dari Selat Hormuz tidak dapat menangkap dan menahan kapal-kapal asing yang melintas selain yang dijelaskan dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Akibat dari tindakan Iran tersebut, akan menimbulkan suatu tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh Iran terhadap negara Kepulauan Marshall sebagai negara bendera kapal dari MV Maersk Tigris, dan juga perusahaan Maersk.

Perbedaan penelitian Penulis dengan riset ini adalah mengkaji penggunaan kekuatan militer di Selat Hormuz berdasarkan prinsip self defense dan kebebasan transit yang dapat ditangguhkan bertitik tolak pada kasus-kasus penggunaan kekuatan militer oleh Negara pantai terdahulu.

## **B. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan mengacu pada pedoman penulisan tesis dan disertasi edisi 4 (Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin) yang digunakan untuk lebih memahami masalah dalam penulisan penelitian ini.

Adapun penelitian ini terdiri dari enam bab, sebagai berikut.

Bab I merupakan Pendahuluan. Bab ini menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, batasan penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II merupakan Tinjauan Pustaka. Bab ini menguraikan tentang teori dan konsep serta tinjauan empiris yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Selain itu, pada bab ini juga diuraikan kerangka konseptual penelitian.

Bab III merupakan Metode Penelitian. Bab ini menguraikan mengenai metode penelitian yang akan digunakan dalam melakukan analisis, yang meliputi rancangan penelitian, instrumen pengumpulan bahan dan analisis bahan hukum.

Bab IV merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan. Pada bab ini, bahan hukum yang telah diperoleh saat penelitian diuraikan dan disajikan sesuai dengan topik. Bahan hukum yang didapatkan kemudian dianalisis dan dikaitkan dengan teori yang digunakan dalam penelitian untuk menarik kesimpulan.

Bab V merupakan penutup. Bab ini memaparkan mengenai kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian dan saran-saran didasarkan pada hasil penelitian yang telah dilakukan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. SELAT DALAM HUKUM INTERNASIONAL

##### 1. Pengertian Selat

Selat menurut definisi adalah jalur perairan sempit yang menghubungkan laut dan samudra yang sering kali menyediakan rute navigasi yang menghemat waktu dan biaya yang signifikan untuk pengiriman komersial. Pada gilirannya, posisi yang menguntungkan secara navigasi ini dapat memberi Negara-negara pantai kekuatan untuk melakukan kontrol atas jalur pelayaran internasional dengan memberlakukan persyaratan peraturan atau bahkan dengan menutup jalur lintas sepenuhnya ke kapal asing. Topik selat telah mengambil tempat dalam wacana besar hukum internasional yang membentang selama lebih dari tiga abad, sejak Hugo Grotius di abad ketujuh belas dan hingga abad kedua puluh.<sup>18</sup> Masalah hak legal lintas untuk kapal asing yang melalui selat telah mendapat tempat yang menonjol dalam hukum internasional dan hukum laut, terutama selama negosiasi Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982.<sup>19</sup>

David Caron dalam eksposur elegannya di *Debat Selat Besar* menerangkan bahwa: Selat secara bersamaan melibatkan kepentingan baik yang dekat maupun yang jauh. Dan fakta itulah yang membuat perjalanan melalui selat menjadi objek negosiasi yang sulit. Meskipun semua negara memiliki kepentingan dalam pelayaran yang efisien, negara-negara tertentu — seringkali jauh dari selat

---

<sup>18</sup> Hugo Caminos, *Rezim Hukum Selat dalam Konvensi Hukum Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 dari Laut*, h 20 (1987).

<sup>19</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, 10 Desember 1982.

— yang memiliki kepentingan dalam pergerakan kapal angkatan laut tanpa hambatan atau yang secara langsung atau melalui warga negara mereka memiliki kepentingan dalam pergerakan kapal komersial tanpa hambatan. Secara bersamaan, negara-negara bagian dengan pantai di selat-selat inilah yang paling langsung menghadapi risiko dan biaya lain dari perjalanan kapal semacam itu. Menegosiasikan solusi untuk benturan kepentingan 'dekat-jauh' ini pada dasarnya sulit.<sup>20</sup>

Tesis ini akan membahas tantangan utama yang telah membentuk evolusi rezim selat yang digunakan untuk hukum internasional sejak para ahli hukum awal abad kesembilan belas. Benang merahnya adalah apa yang disebut David Caron sebagai benturan kepentingan yang sangat dekat antara Negara yang berbatasan dengan selat dan Negara pelayaran yang jauh yang menggunakannya. Tesis ini pertama-tama akan mengkaji dinamika yang membentuk perkembangan rezim selat di bawah hukum internasional selama berabad-abad yang mengarah pada adopsi Bagian III UNCLOS di rezim selat. Tesis tersebut kemudian akan memeriksa tantangan saat ini yang tidak secara tegas ditangani di bawah UNCLOS. Secara khusus di Selat Hormuz. Masalah-masalah ini termasuk status pilotage wajib di selat yang secara ekologis rentan dan menghadirkan risiko navigasi untuk pelayaran.

Hugo Grotius dan sarjana hukum internasional lainnya, seperti de Vattel, memandang selat sebagai bagian dari kepentingan bersama komunitas

---

<sup>20</sup> David D. Caron, *The Great Straits Debate: The Conflict, Debate, and Compromise that Shaped the Straits Articles of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, h 11–32, David D. Caron & Nilufer Oral ed., 2014.

internasional.<sup>21</sup> Namun, pandangan ini tidak serta merta dimiliki oleh negara-negara pantai yang berbatasan dengan selat tersebut. Sejak dulu, masalah selat menyangkut kekuatan Negara pantai untuk mengontrol lalu lintas kapal asing. Salah satu contoh terkenal dalam sejarah adalah pemerintahan kuno Kekaisaran Ottoman yang memberikan kekuasaan sepihak kepada Sultan Ottoman untuk menutup Selat Turki untuk jalur kapal asing.<sup>22</sup> Contoh lain ditemukan di Selat Denmark / Baltik, di mana selama empat abad Denmark memberlakukan pajak pada kapal sampai penandatanganan Konvensi Kopenhagen tentang Suara dan Sabuk.

Tidaklah mengherankan bahwa perkembangan hukum internasional tentang selat berpusat pada menemukan keseimbangan antara dua kepentingan yang saling bersaing: negara pantai dengan kepentingan yang melekat dalam mengatur kegiatan pelayaran di jalur-jalur sempit ini, dan negara pelayaran dalam menjamin kebebasan navigasi melalui rute kritis ini.<sup>23</sup> Hugo Hugo Caminos, Rezim Hukum Selat dalam Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 , 1987., Rezim Hukum Selat dalam Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 , 1987., mantan hakim Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut, mencatat dalam kuliahnya di Den Haag tahun 1987,

*“Skenario persaingan kepentingan dalam merumuskan rezim hukum khusus untuk selat mirip dengan yang ada 350 tahun lalu sebagai Grotius dan Selden memperebutkan pro dan kontra dari yurisdiksi Negara pantai yang luas.”<sup>24</sup>*

---

<sup>21</sup> Lihat Béla Kapossy & Richard Whitmoreeds., 2008; Caminos, *supra catatan kaki 2*, di h 20.

<sup>22</sup> Caminos, *supra catatan kaki 2*, di h 24.

<sup>23</sup> Lihat Caron, *The Great Straits Debate*, *supra catatan kaki 1*, di h 11. Caminos, *supra catatan kaki 2*, di h 20.

<sup>24</sup> De Vattel, *supra catatan kaki 4*, di h 256

Singkatnya, telah lama terjadi pergumulan tentang bagaimana selat harus diatur antara kepentingan Negara pantai dan kepentingan masyarakat internasional. Pertanyaan tentang rezim navigasi selat telah menginspirasi banyak ahli hukum terpelajar selama berabad-abad untuk menumpahkan tinta dalam jumlah yang signifikan pada topik tersebut. Emer de Vattel, ahli hukum internasional abad kedelapan belas yang terkenal, diakui di *Hukum Bangsa* (1798), risalah khasnya tentang hukum internasional, bahwa status selat yang terpisah dari bagian lain samudera, “berfungsi untuk komunikasi antara dua lautan, yang navigasinya umum bagi semua atau beberapa negara, negara yang memiliki selat itu. , tidak dapat menolak bagian lain yang melewatinya, asalkan bagian itu bebas transit. . . . ”<sup>25</sup> Di sisi lain, mirip dengan Grotius, de Vattel mengakui bahwa Negara pantai memiliki beberapa hak terbatas untuk mengenakan pajak yang moderat sebagai imbalan atas jasa, seperti untuk melindungi kapal dari bajak laut dan untuk membiayai biaya lain, seperti memelihara mercusuar dan lainnya. hal-hal yang diperlukan untuk keamanan pengiriman.<sup>26</sup> Pemeriksaan ilmiah mendalam pertama tentang hukum internasional sehubungan dengan selat adalah milik ahli hukum Norwegia Erik Brüel. Karya klasiknya sekarang *Selat Internasional* sejak itu dilengkapi dengan banyak beasiswa di selat.<sup>27</sup> Mecklenburg-Schwerin, Belanda, Oldenburg, Prusia, Rusia, Swedia-Norwegia dan Denmark, 14 Maret 1857, Konvensi untuk Penghentian Sound Dues antara Denmark dan Amerika Serikat, 11 April 1857.

---

<sup>25</sup> *Ibid*

<sup>26</sup> *In doc.*

<sup>27</sup> Daftar publikasi di selat sangat banyak. Misalnya, di bawah editor umum Gerard Mangone, diikuti oleh Nilufer Oral setelah wafatnya, sejak 1978, tujuh belas jilid tentang selat yang digunakan dalam navigasi internasional telah diterbitkan sebagai bagian dari seri Brill / Nijhoff (2014).



Pentingnya selat di bawah hukum internasional lebih jauh dicerminkan oleh perhatian yang diberikan kepada subjek oleh badan hukum internasional dan konferensi kodifikasi. Institut de Droit International melakukan pemeriksaan selat antara tahun 1894 dan 1912 dan kemungkinan rezim terpisah dari laut teritorial.<sup>28</sup> Topik tersebut juga menjadi subjek studi International Law Association (ILA) antara tahun 1894 dan 1910.<sup>29</sup> Pertanyaan tentang rezim hukum selat sekali lagi menjadi pokok bahasan Konferensi Perdamaian Den Haag 1907, terkait dengan peletakan ranjau, topik lain yang diperiksa oleh ILA.<sup>30</sup>

Antara 1923 dan 1936 serangkaian ceramah tentang selat diberikan di Akademi Den Haag, yang terakhir pada tahun 1936 oleh Erik Brüel.<sup>31</sup> Pada tahun 1924 di bawah Liga Bangsa-Bangsa, sebuah komite ahli dibentuk untuk memeriksa masalah-masalah hukum internasional yang dianggap matang untuk kodifikasi.<sup>32</sup> Sub-komite yang berbeda dibentuk dan salah satunya ditugaskan untuk memeriksa hubungan aturan laut teritorial dengan selat.<sup>33</sup> Laporan akhir dari komite ahli mengarah pada Konferensi Kodifikasi Den Haag tahun 1930 di mana tiga topik spesifik akan dibahas, termasuk pertanyaan tentang rezim selat sebagai bagian dari topik tentang laut teritorial.<sup>34</sup>

---

<sup>28</sup> López Martín, *supra catatan kaki* 11, pada h 4–5; Lihat juga Caminos, *supra catatan* 2, di h 28.

<sup>29</sup> López Martín, *supra catatan kaki* 11, di h 5–6.

<sup>30</sup> Caminos, *supra catatan kaki* 2, di h 28–29

<sup>31</sup> *In doc.* di h 35–39.

<sup>32</sup> edisi ke-8, 2017.

<sup>33</sup> Caminos, *supra catatan kaki* 2, di h 30.

<sup>34</sup> Dua topik lainnya adalah:

(1) kebangsaan dan

(2) tanggung jawab negara atas kerusakan yang dilakukan di wilayah mereka terhadap orang atau properti orang asing.

Terakhir, hak lintas selat yang digunakan untuk navigasi internasional juga menjadi pokok bahasan *Corfu Channel*, kasus pertama yang dibawa ke Mahkamah Internasional yang baru dibentuk pada tahun 1947.<sup>35</sup> Inggris mengajukan kasus terhadap Albania yang menuntut ganti rugi atas hilangnya dua kapal perusak angkatan laut dan empat puluh empat personel dari ranjau di Selat Corfu, yang gagal dilaporkan Albania sebagaimana diwajibkan menurut hukum internasional.<sup>36</sup> Salah satu pertanyaan penting yang diajukan pengadilan terkait dengan hak lintas damai kapal perang Inggris melalui perairan teritorial Albania di Selat Corfu, dan apakah Albania dapat memerlukan otorisasi sebelumnya untuk lewat.<sup>37</sup> Mengenai masalah terakhir, Albania mengklaim bahwa Selat Corfu tidak termasuk dalam kategori selat di mana hak lintas ada karena hanya selat itu hanya untuk kepentingan sekunder dan bukan "rute yang diperlukan antara dua bagian laut lepas".<sup>38</sup> Britania Raya, pada gilirannya, mengklaim penerapan jalur bebas transit, menantang persyaratan Albania tentang otorisasi sebelumnya sebagai syarat perjalanan kapal perang asing di Selat Corfu.<sup>39</sup> Kasus penting ini memperjelas pertanyaan tertentu yang belum terselesaikan mengenai rezim hukum selat: khususnya, kapal perang menikmati hak adat untuk melewati selat

---

<sup>35</sup> Lihat Kasus Saluran Corfu (Inggris v. Albania), Keputusan, 1949 ICJ Rep 4 (9 April).

<sup>36</sup> Lihat Kasus Saluran Corfu (Inggris v. Albania), Keputusan, 1949 ICJ Rep 4 (9 April).

<sup>37</sup> Itu *Kasus Saluran Corfu* (Merits) Keputusan 9 April 1949, h 27.

<sup>38</sup> Lihat di h 28. Terlepas dari hak lintas yang bebas transit, Albania telah lebih lanjut mengklaim bahwa perjalanan kapal perang Inggris bukanlah bebas transit. *In doc.* di h 30. Albania menunjuk pada elemen subjektif dari niat politik Inggris untuk mengintimidasi Albania melalui formasi tempur dan penempatan senjata. *In doc.*

<sup>39</sup> *In doc.* Di h 27. Lihat juga Peringatan Diserahkan oleh Pemerintah Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara, *Corfu Channel* (UK v. Alb.), 1949 ICJ Pleadings 19, 42, 45 (30 September).

tanpa dosa yang digunakan dalam navigasi internasional pada masa damai.<sup>40</sup> Kedua, meski pengadilan tidak mendefinisikan unsur-unsur selat internasional, dijelaskan bahwa hak lintas damai diterapkan di selat. *menghubungkan dua bagian laut lepas*.<sup>41</sup> Pengadilan juga menolak pendirian Albania bahwa karena Selat Corfu bukan merupakan rute yang diperlukan dan hanya merupakan rute sekunder, ia tidak termasuk dalam kelas jalan raya internasional yang melaluinya terdapat hak lintas damai.<sup>42</sup> Pengadilan memutuskan bahwa selat tersebut tidak perlu a *perlu* rute untuk hak jalan yang bebas transit untuk eksis.<sup>43</sup> Definisi selat yang digunakan untuk navigasi internasional adalah masalah yang akan muncul dalam perselisihan antarnegara di masa mendatang.

Sebagaimana diuraikan secara singkat di atas, konflik antara kepentingan pelayaran internasional dan kepentingan Negara pantai di selat yang digunakan dalam pelayaran internasional telah mempengaruhi perkembangan dan kodifikasi hukum internasional selama berabad-abad.

Masalah rezim hukum selat pada abad ke-20 menjadi terkait dengan masalah pelik luasnya laut teritorial. David Caron menjelaskan perubahan utama yang pada akhirnya menyebabkan negara-negara pesisir mencari kontrol regulasi yang lebih besar atas pelayaran asing:

Hukum laut hadir dalam kebiasaan di tahun 1800-an mulai runtuh di awal abad ke-20. Keruntuhan ini sebagian dimulai karena peningkatan teknologi yang membuka lautan untuk lebih banyak eksploitasi. Pertama, munculnya mesin uap

---

<sup>40</sup> *Corfu Channel, supra catatan kaki 21*, di h 28.

<sup>41</sup> *Ibid*

<sup>42</sup> *In doc.* Di h 28–29.

<sup>43</sup> *In doc.*

dan pendinginan berarti perikanan yang lebih efisien dan jarak jauh muncul. Kedua, penemuan minyak lepas pantai dan pengembangan kapasitas untuk mengeksploitasinya sumber daya mengarah pada lebih banyak dan lebih banyak pengembangan minyak lepas pantai. Kedua faktor ini menyebabkan negara-negara pesisir ingin mengklaim wilayah perairan pesisir yang semakin besar. Kecenderungan itu, kecenderungan untuk menyelimuti lautan, mengarah pada kemungkinan bahwa banyak selat di dunia — yang sebelumnya terbuka untuk navigasi bebas — akan menyelinap seluruhnya atau sebagian di bawah yurisdiksi nasional.<sup>44</sup>

Karena dunia bertransisi ke ekonomi berbasis minyak bumi, pentingnya simpanan minyak lepas pantai terus meningkat dan menonjol pada pertanyaan tentang luasnya laut teritorial dan rezim selat. Peluncuran kapal tanker pertama di Laut Kaspia pada tahun 1878 untuk mengangkut minyak<sup>45</sup> menandai dimulainya era baru. Ketika ekonomi dunia berubah dari batu bara dan uap menjadi minyak bumi, jumlah kapal tanker minyak yang berperan di perairan global meningkat. Dan kapal tanker ini menciptakan polusi operasional dan tidak disengaja di laut. Perhatian internasional atas polusi minyak dimulai pada tahun 1926 ketika Amerika Serikat mengadakan konferensi pemerintah untuk menyusun perjanjian yang mengatur pembuangan minyak yang disengaja.<sup>46</sup> Perjanjian internasional pertama yang membahas polusi minyak adalah Konvensi Internasional 1954

---

<sup>44</sup> Caron, *The Great Straits Debate*, supra catatan kaki 1, di h 11-12.

<sup>45</sup> Daniel Yergin, *Money & Power* h 42-54 (1991).

<sup>46</sup> Zoya Haizcayir, *Pertanggungjawaban Terhadap Polusi*, h 171 (1998).

untuk Pencegahan Polusi di Laut oleh Minyak.<sup>47</sup> Munculnya kapal tanker super yang membawa jutaan ton minyak dan pengangkutan limbah nuklir melalui laut menciptakan ancaman yang sama tidak dapat diterima dari pencemaran lingkungan yang mahal dan risiko kesehatan bagi negara-negara pesisir.<sup>48</sup> 1967 *Torrey Canyon* kecelakaan kapal tanker, yang terjadi di lepas pantai Inggris Utara, adalah insiden besar pertama yang menyoroti bahaya pencemaran di negara-negara pesisir.<sup>49</sup> Risiko tumpahan minyak dari kapal tanker adalah salah satu masalah yang membentuk perdebatan di Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa ketiga, yang berlangsung antara tahun 1973 dan 1982 (UNCLOS III). Kekhawatiran akan polusi dari kapal tanker paling baik diungkapkan oleh Malaysia, yang berpandangan bahwa lewatnya kapal tanker semacam itu di selat merupakan jalur yang bebas transit.<sup>50</sup>

Masalah lingkungan Negara Pesisir memainkan peran penting dalam negosiasi rezim selat selama Konferensi Ketiga tentang Hukum Laut.<sup>51</sup> Padahal, dalam masa lalu rezim lintas selat tidak dianggap terpisah tetapi dimasukkan sebagai bagian dari rezim laut teritorial.<sup>52</sup>

---

<sup>47</sup> Konvensi Internasional (dengan lampiran) untuk Pencegahan Pencemaran Laut oleh Minyak, 1954, 12 Mei 1954, 327 UNTS 3.

<sup>48</sup> Jon M. Van Dyke, *Jalur Transit Melalui Selat Internasional* 188, di h 178 (Aldo Chircop, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston eds., 2009).

<sup>49</sup> *Lihat Sejarah singkat IMO://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx* (terakhir dikunjungi 21 Februari 2021); *Lihat juga* Ved P. Nanda, *Bencana "Torrey Canyon": Beberapa Aspek Hukum*, 44 D ENV. LJ 400, 400–01 (1967).

<sup>50</sup> Van Dyke, *supra* catatan kaki 32, di h 188

<sup>51</sup> Caron, *The Great Straits Debate*, *supra* catatan kaki 1, di h 26-28 (mengutip Munadjat Panusaputro, *Elemen Kebijakan Lingkungan dan Skema Navigasi untuk Asia Tenggara, dengan Referensi Khusus ke Selat Malaka*, (Douglas M. Johnston ed., 1977)).

<sup>52</sup> Lopez Martin, *supra* catatan kaki 11, di 14.

Menyusul Kodifikasi Den Haag tahun 1930, baru pada tahun 1950-an pemerintah berkumpul untuk menyusun perjanjian baru tentang hukum laut. Pekerjaan Komisi Hukum Internasional tentang hukum laut dan rezim laut lepas meletakkan dasar untuk konferensi pertama tentang hukum laut (UNCLOS I) yang diadakan pada tahun 1958.<sup>53</sup> Resolusi dari lebar maksimum laut teritorial lolos dari resolusi di bawah set Konvensi Jenewa 1958<sup>54</sup> dan secara sempit pada tahun 1960 selama UNCLOS II.<sup>55</sup> Masalah luas laut teritorial yang belum terselesaikan adalah salah satu masalah kritis yang ditangani oleh para delegasi untuk UNCLOS III. Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan<sup>56</sup> tetap bungkam tentang masalah ini tetapi mengkodifikasi hak kapal berbendera asing untuk memiliki lintas damai melalui laut teritorial, termasuk persyaratan bahwa kapal selam menavigasi di permukaan dan menunjukkan benderanya.<sup>57</sup> Satu-satunya referensi untuk selat berkaitan dengan larangan penanguhan lintas damai kapal asing dalam ayat 4 pasal 16.<sup>58</sup>

Perluasan luas laut teritorial dari apa yang dianggap sebagai aturan internasional kebiasaan dari tiga menjadi dua belas mil laut (nm) berarti bahwa

---

<sup>53</sup> Caminos, *supra catatan kaki 2*, di h 44–45. Tuan JPA François ditunjuk sebagai Pelapor Khusus dan selama jangka waktu itu menyiapkan total delapan laporan untuk Komisi. *Lihat Panduan Analitis untuk Komisi Hukum Internasional*, [http://legal.un.org/ilc/guide/8\\_1.shtml](http://legal.un.org/ilc/guide/8_1.shtml) (terakhir diakses 21 Februari 2021).

<sup>54</sup> Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan, 29 April 1958, 516 UNTS 205; Convention on the High Seas, 29 April 1958, Konvensi Landas Kontinen, 29 April 1958; Konvensi tentang Penangkapan Ikan dan Konservasi Sumber Daya Kehidupan Laut Tinggi, 29 April 1958.

<sup>55</sup> *Lihat umumnya* Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan, 29 April 1958; *Convention on the High Seas*, 29 April 1958, Konvensi Landas Kontinen, 29 April 1958.

<sup>56</sup> *Lihat umumnya* Konvensi tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan, *supra catatan kaki 39*, di art 14–17.

<sup>57</sup> *In doc.* di art. 14 (6)

<sup>58</sup> *In doc.* di pasal 16 (4).

daerah-daerah signifikan yang tunduk pada rezim kebebasan laut lepas akan berada di bawah kendali dan regulasi pesisir. Negara-negara yang diatur di bawah rezim lintas damai. Tidaklah mengherankan bahwa kepentingan maritim dan khususnya kekuatan angkatan laut tidak mendukung hilangnya kebebasan bergerak mereka di laut lepas. Di sisi lain, Negara pantai mewaspadai aktivitas pelayaran asing di dekat pantai mereka, terutama dalam hal teknologi Konvensi Penangkapan Ikan dan Konservasi Sumber Daya Hayati Laut Tinggi, 29 April 1958. Amerika Serikat dan Kanada telah mengajukan proposal bersama yang memungkinkan Negara pantai untuk memperluas luas laut teritorialnya hingga enam mil laut dan untuk menetapkan zona perikanan di laut lepas yang bersebelahan dengan laut teritorial hingga dua belas mil laut. Namun, proposal tersebut gagal dengan satu suara untuk mendapatkan dua pertiga mayoritas yang diperlukan perkembangan, termasuk ancaman dari pengangkutan minyak, mencari kendali regulasi yang lebih besar yang diberikan oleh perluasan laut teritorial.<sup>59</sup> Akibatnya, selama UNCLOS III, garis ditarik antara Negara-negara yang mencari laut teritorial yang luas hingga dua belas nm dan Negara-negara maritim yang berusaha untuk mempertahankan hak mereka untuk perjalanan tanpa hambatan, khususnya Amerika Serikat dan kemudian Uni Republik Sosialis Soviet,<sup>60</sup> terutama di selat-selat dimana perluasan lebar laut teritorial sampai dua belas nm akan menelan daerah laut lepas. Untuk kekuatan angkatan laut, hak perjalanan bebas dan tanpa hambatan untuk kapal perang, dan khususnya untuk

---

<sup>59</sup> Lihat, misalnya, Y Turriaga, *supra* catatan kaki 11, di h 68–76.

<sup>60</sup> *In doc.* di 42–48. Lihat juga Caron, *The Great Straits Debate*, *supra* catatan 1, di h 13–14.

kapal selam, sangat penting dan tidak dapat dinegosiasikan.<sup>61</sup> Amerika Serikat secara konsisten mempertahankan laut teritorial yang sempit dan kemudian mengkondisikan penerimaannya atas laut teritorial dua belas nm untuk melestarikan kebebasan lintas laut lepas di selat internasional.<sup>62</sup> Negara-negara yang berbatasan dengan selat sama-sama vokal dan gigih. Negara-negara ini ingin mempertahankan jalur tak berdosa di selat sambil juga memastikan kemampuan mereka untuk mengatur navigasi dan melindungi lingkungan laut.<sup>63</sup> Solusi kompromi akhirnya dicapai dengan rezim "jalur transit" yang sama sekali baru, yang diperkenalkan oleh Inggris Raya.<sup>64</sup>

Di bawah Konvensi Jenewa 1958, hanya satu sub-ayat yang dikhususkan untuk selat.<sup>65</sup> Sebaliknya, Bagian III UNCLOS secara eksklusif dikhususkan untuk rezim selat yang digunakan dalam navigasi internasional dengan total dua belas art, tidak termasuk pasal 233 di Bagian XII.<sup>66</sup> Tidak diragukan lagi, selat yang digunakan untuk navigasi internasional menjadi terkenal di bawah UNCLOS, menggarisbawahi pentingnya jalur air ini di bawah hukum internasional.

---

<sup>61</sup> James Kraska, *Legal Vortex di Selat Hormuz*, 2013., *Landasan Strategis Hukum Laut*, di h 208–13 (Harry N. Scheiber, Nilufer Oral, edisi Moon-Sang Kwon., 2018).

<sup>62</sup> Lihat William L. Jr. Schachte dan J. Peter A. Bernhardt, *Selat Internasional dan Kebebasan Navigasi*, h 527, 530–31 (1993).

<sup>63</sup> "Negara-negara Selat" termasuk Spanyol, Malaysia, Indonesia, Filipina, Siprus, Mesir, Maroko, dan Yaman. Lihat Y Turriaga, *supra catatan kaki* 11, di h 73.

<sup>64</sup> Konferensi Ketiga tentang Hukum Laut, *Inggris Raya: Draf Art tentang Laut Teritorial dan Selat* UN Doc. A / CONF.62 / C.2 / L.3, Ch. 3, art 1 (3 Juli 1974).

<sup>65</sup> *Konvensi Jenewa tentang Laut Teritorial dan Zona Bersebelahan*, 29 April 1958.

<sup>66</sup> Pasal 233 mengizinkan negara yang berbatasan dengan selat untuk mengambil tindakan penegakan hukum yang tepat terhadap kapal asing yang telah melakukan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 42, ayat 1 (a) dan (b) Konvensi dan yang menyebabkan atau mengancam kerusakan besar pada lingkungan laut selat. Lihat Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra catatan kaki* 3, di art 233. Ada pengecualian untuk kapal yang memiliki kekebalan berdaulat berdasarkan pasal 236.



Bagian III dari UNCLOS menetapkan beberapa kategori selat dan rezim yang berlaku. Secara garis besar seseorang dapat mulai dengan memisahkan selat-selat yang jatuh itu di bawah Bagian III dan yang dikecualikan, seperti selat yang merupakan bagian dari perairan pedalaman suatu Negara,<sup>67</sup> selat yang diatur seluruhnya atau sebagian oleh konvensi internasional yang telah berlangsung lama,<sup>68</sup> dan selat yang tidak digunakan untuk navigasi internasional.<sup>69</sup> Berbagai kategori selat penting untuk menentukan aturan lintas yang berlaku. Ada selat yang tunduk pada rezim lintas transit dan selat-selat di mana jalur adat tradisional dari rezim lintas damai yang tidak dapat dicabut berlaku.

Jalan bebas hambatan didefinisikan sebagai jalan yang “tidak merugikan perdamaian, ketertiban, atau keamanan Negara pantai.”<sup>70</sup> Pasal 19 UNCLOS mencakup daftar tindakan yang tidak lengkap yang akan dianggap bebas transit dan dengan demikian memungkinkan Negara pantai untuk mengganggu perjalanan kapal.<sup>71</sup> Ini adalah:

- (a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang terkandung dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;

---

<sup>67</sup> Pasal 35 (a) mengecualikan "setiap wilayah perairan pedalaman di dalam selat, kecuali jika Penetapan garis pangkal lurus sesuai dengan metode yang ditetapkan dalam pasal 7 berdampak pada penutupan sebagai wilayah perairan pedalaman yang sebelumnya tidak diperhitungkan." *In doc.* di art. 35 (a). Kutipan asli ke 35 (c).

<sup>68</sup> *In doc.*

<sup>69</sup> Lihat Tabel 1, *infra* Bagian III.

<sup>70</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra* catatan 3, di art. 19 (1).

<sup>71</sup> *In doc.* di art. 19 (2).

- (b) latihan atau praktik apa pun dengan senjata apa pun;
- (c) setiap tindakan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan atau keamanan Negara pantai;
- (d) setiap tindakan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
- (e) peluncuran, pendaratan, atau naik ke atas pesawat setiap;
- (f) peluncuran, pendaratan, atau pendaratan perangkat militer apa pun.<sup>72</sup>

Dalam selat yang tunduk pada rezim lintas damai, Negara pantai tidak dapat menanggukkan lintas damai.<sup>73</sup> Bahwa dalam rezim laut teritorial Negara pantai dengan pemberitahuan yang semestinya dapat, tanpa diskriminasi dalam bentuk atau kenyataannya, menanggukkan sementara, di wilayah tertentu laut teritorialnya, lintas damai kapal asing.<sup>74</sup>

Rezim lintas damai yang tidak dapat dicabut berlaku di selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif dan laut teritorial dari suatu Negara asing, yang biasa disebut sebagai selat "jalan buntu".<sup>75</sup> Selain itu, aturan lintas damai yang tidak dapat dicabut berlaku di selat yang digunakan untuk navigasi internasional yang mencakup rute melalui laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif, jika rute ini serupa.

---

<sup>72</sup> *In doc.*

<sup>73</sup> *In doc.* di art 45 (2).

<sup>74</sup> *In doc.* di art 25 (3).

<sup>75</sup> *In doc.* di art 45 (2);

Demikian juga dengan kenyamanan berkenaan dengan karakteristik navigasi dan hidrografi. Ini juga dikenal sebagai "Klausul Messina".<sup>76</sup>

Rezim lintas transit didefinisikan dalam pasal 37 UNCLOS.<sup>77</sup> Ini berlaku untuk selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif dan bagian lain laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif.<sup>78</sup> Tugas kapal dan pesawat udara yang terlibat dalam lintas transit diklarifikasi lebih lanjut untuk mensyaratkan hal-hal berikut:

1. melanjutkan tanpa penundaan melalui atau melewati selat;
2. menahan diri dari setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, integritas teritorial, atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang terkandung dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
3. menahan diri dari aktivitas apa pun selain insiden tersebut ke moda normal transit yang terus menerus dan cepat kecuali jika dianggap perlu oleh *force majeure* atau karena kesusahan; dan
4. mematuhi ketentuan terkait lainnya dari Bagian ini.<sup>79</sup>

Terakhir, di bawah rezim lintas damai, kapal selam diharuskan terlibat dalam jalur permukaan dan menunjukkan benderanya sedangkan jalur transit tidak menyebutkan jalur kapal selam secara eksplisit. Referensi ke normal *moda*

---

<sup>76</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra catatan kaki* 3, di art. 36.

<sup>77</sup> Tullio Scovazzi, *Selat Messina dan Rezim Selat Internasional Saat Ini*, *supra catatan kaki* 1, di h 143–45.

<sup>78</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra catatan kaki* 3, di art 37.

<sup>79</sup> *In doc.* di art 39 (1) (a) - (d).

*transit terus menerus dan cepat mungkin* berarti jalur terendam untuk kapal selam.<sup>80</sup>

## 2. Lintas Transit Dengan Lintas Damai Yang Tidak Dapat Ditangguhkan

Penerapan rezim lintas transit yang sama sekali baru adalah salah satu hasil terpenting dari UNCLOS III tentang masalah selat. Itu adalah rezim yang lahir dari kompromi politik tanpa preseden hukum historis.<sup>81</sup> Salah satu kompromi penting adalah bahwa sebagai imbalan atas hak lintas yang dipercepat bagi kapal-kapal yang terlibat dalam lintas transit, Negara-negara yang berbatasan dengan selat diizinkan untuk mengambil langkah-langkah tertentu untuk meningkatkan keselamatan navigasi serta pencegahan polusi. Misalnya, di bawah Bagian III UNCLOS, kapal yang terlibat dalam lintas transit diwajibkan untuk mematuhi peraturan, prosedur, dan praktik internasional yang diterima secara umum untuk keselamatan di laut, termasuk International.

Peraturan untuk Mencegah Tabrakan di Laut.<sup>82</sup> Mereka juga diharuskan untuk mematuhi "peraturan, prosedur, dan praktik internasional yang diterima secara umum untuk pencegahan, pengurangan, dan pengendalian polusi dari kapal." Hal ini secara implisit mengacu pada Konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran dari Kapal (MARPOL 73/78).<sup>83</sup> Meskipun demikian, rezim lintas transit, berbeda dengan "lintas damai yang tidak dapat ditangguhkan," memberikan kompetensi regulasi yang jauh lebih terbatas kepada Negara yang

---

<sup>80</sup> Myron Nordquist, Satya N. Nandan, & Shabtai Rosenne eds., 1993.

<sup>81</sup> Lihat Kata Mahmoudi, *Jalur Transit*, <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/11/Said-MahmoudiTransit-Passage-2008-EPIL.pdf>. Diakses 17 Maret 2021

<sup>82</sup> Mary George, *Jalur Transit dan Pengendalian Polusi di Selat di bawah Konvensi Hukum Laut 1982*, h 189, 195, 2002.

<sup>83</sup> 2 November 1973, 1340 UNTS 61

berbatasan dengan selat untuk mengatur pelayaran luar negeri demi perlindungan lingkungan dan keselamatan navigasi. Misalnya, setiap bagian yang dengan sengaja menyebabkan polusi serius yang melanggar UNCLOS 1982 membuat bagian itu bebas transit.<sup>84</sup> Setelah suatu bagian diklasifikasikan sebagai bebas transit, Negara pantai dapat mengambil tindakan penegakan hukum. Tidak ada ketentuan paralel untuk lintas transit. Namun demikian, pasal 233 (Bagian XII) mengizinkan negara yang berbatasan dengan selat untuk mengambil tindakan penegakan hukum jika kapal asing melanggar undang-undang keselamatan navigasi dan lalu lintas laut Negara pantai.<sup>85</sup> Selain itu, Negara pantai dapat mengambil tindakan terhadap pelanggaran undang-undang pencemarannya. Mungkin orang dapat berargumen bahwa dalam kasus aktual atau kemungkinan ancaman kerusakan "besar" terhadap lingkungan laut selat, kapal dianggap telah kehilangan hak lintas transit mereka. Misalnya, Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka telah menafsirkan pasal 233 sebagai mengizinkan mereka untuk mengambil tindakan penegakan hukum terhadap kapal yang gagal memenuhi persyaratan izin di bawah lunas 3,5 meter yang telah mereka tetapkan.<sup>86</sup>

Lebih penting lagi, di bawah rezim lintas damai, Negara pantai memiliki kompetensi preskriptif yang luas untuk mengadopsi undang-undang dan peraturan antara lain keselamatan navigasi dan lalu lintas laut, pelestarian

---

<sup>84</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra* catatan 3, di art 19 (2)

<sup>85</sup> *In doc.* di art 233.

<sup>86</sup> Mary George, *Peraturan Lalu Lintas Laut di Selat yang Digunakan untuk Navigasi Internasional*, di Alex G. Oude-Elferink & Donald R. Rothwell eds., 1982.

lingkungan Negara pantai, serta pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran. Ia juga memiliki kompetensi untuk mengadopsi undang-undang dan peraturan untuk konservasi sumber daya hayati laut.<sup>87</sup> Selain itu, Negara yang berbatasan dengan selat di mana lintas transit berlaku, dapat menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas.<sup>88</sup> Namun, mereka harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum yang diadopsi oleh organisasi internasional yang kompeten.<sup>89</sup> Internasional yang kompeten organisasi dipahami sebagai Organisasi Maritim Internasional (IMO).<sup>90</sup> Selanjutnya, Negara yang berbatasan dengan selat harus mendapatkan persetujuan dari Negara lain yang berbatasan dengan selat tersebut.<sup>91</sup> Pasal 42 (1) (a) memungkinkan Negara yang berbatasan dengan selat untuk mengadopsi hukum dan peraturan untuk keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas laut hanya seperti yang diatur dalam pasal 41.<sup>92</sup> Ini berarti bahwa Negara hanya dapat menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang diadopsi oleh organisasi internasional yang kompeten (yaitu IMO).<sup>93</sup> Selain itu, pasal 42 (1) (b) memungkinkan Negara yang berbatasan dengan selat untuk mengadopsi hukum dan peraturan yang berkaitan dengan lintas transit yang memberlakukan peraturan internasional yang berlaku

---

<sup>87</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra catatan kaki* 3, di h 21

<sup>88</sup> *In doc.* di art 22.

<sup>89</sup> *In doc.* di art 41 (3).

<sup>90</sup> *Lihat umumnya* A. Blanco-Bazán, *Antarmuka IMO dengan Konvensi Hukum Laut*, di h 269–87 (Myron H. Nordquist & John N. Moore eds., 1999).

<sup>91</sup> Konvensi PBB tentang Hukum Laut, *supra catatan kaki* 3, di art. 41 (4).

<sup>92</sup> Pasal 42 (1) (a) menyatakan bahwa “Tunduk pada ketentuan bagian ini, Negara yang berbatasan dengan selat dapat mengadopsi hukum dan peraturan yang berkaitan dengan lintas transit melalui selat, sehubungan dengan semua atau salah satu dari berikut ini: (a) keselamatan navigasi dan regulasi lalu lintas laut, sebagaimana diatur dalam pasal 41.” *In doc.*

<sup>93</sup> *Lihat id.*

mengenai pembuangan minyak, limbah berminyak, dan zat berbahaya lainnya di selat.<sup>94</sup>

Namun, sementara Negara pantai di bawah rezim lintas damai dapat meminta kapal tanker, kapal bertenaga nuklir, dan kapal yang membawa bahan berbahaya atau berbahaya untuk membatasi perjalanan mereka ke jalur laut,<sup>95</sup> dan juga untuk membawa dokumen-dokumen tertentu, dan mengamati tindakan pencegahan khusus,<sup>96</sup> bagian transit tidak memiliki ketentuan serupa.<sup>97</sup> Pasal 22 (2) memungkinkan Negara pantai untuk memberlakukan persyaratan, seperti membawa dokumen atau mengadopsi tindakan pencegahan, tanpa mendapat persetujuan dari IMO.<sup>98</sup> Padahal, negara-negara yang berbatasan dengan selat yang tunduk pada lintas transit harus menyerahkan tindakan tersebut kepada IMO untuk mendapatkan persetujuan. Proses persetujuan IMO dapat memakan waktu dan mengakibatkan penolakan atau persetujuan yang diubah berdasarkan perbedaan pandangan dan kepentingan yang diwakili oleh pemerintah anggota IMO.

Sebuah konsesi kecil yang diberikan kepada Negara-negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk lintas transit adalah kompetensi penegakan hukum tambahan yang terdapat dalam pasal 233, yang memungkinkan Negara-negara tersebut untuk mengambil langkah-langkah

---

<sup>94</sup> *In doc.*

<sup>95</sup> *In doc.* di art 22 (2).

<sup>96</sup> *In doc.* di art 23.

<sup>97</sup> *Lihat id.* di art 17–32.

<sup>98</sup> *In doc.*

penegakan hukum terhadap kapal berbendera asing dalam kasus kerusakan besar lingkungan yang nyata atau terancam.<sup>99</sup> Bisa dibayangkan, setidaknya dalam kasus nyata atau kemungkinan ancaman kerusakan "besar", kapal dianggap telah kehilangan hak lintas transit mereka. Misalnya, Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka telah menafsirkan pasal 233 sebagai mengizinkan mereka untuk mengambil tindakan penegakan hukum terhadap kapal yang gagal memenuhi persyaratan izin di bawah lunas 3,5 meter yang telah mereka tetapkan.<sup>100</sup>

Isu-isu kunci yang mendominasi negosiasi selama UNCLOS III dan rezim selat difokuskan pada penyelesaian tuntutan untuk lintas tanpa hambatan oleh negara-negara kekuatan maritim dan negara-negara yang berbatasan dengan selat untuk melindungi wilayah pesisir mereka dari risiko navigasi dan lingkungan yang terkait dengan pelayaran. Inilah yang digambarkan David Caron sebagai "benturan kepentingan 'dekat-jauh'."<sup>101</sup> Rezim lintas transit berusaha menengahi tuntutan yang berbeda ini. Sekitar tiga puluh enam tahun telah berlalu sejak adopsi UNCLOS pada tahun 1982, dan penyelesaian masalah selat yang mendominasi hukum internasional. Namun demikian, pada abad kedua puluh satu, selat yang digunakan untuk navigasi internasional terus memunculkan isu dan permasalahan yang tidak memiliki jawaban yang jelas atau siap di UNCLOS. Isu-isu berikut akan diperiksa sebagai contoh dari beberapa tantangan terkini di selat yang digunakan dalam navigasi internasional: pilotage wajib di Selat Torres

---

<sup>99</sup> Van Dyke, *supra catatan kaki* 32, di h 184–86.

<sup>100</sup> George, *Jalur Transit dan Kontrol Polusi*, *supra catatan kaki* 66, di h 195.

<sup>101</sup> Lihat Caron, *The Great Straits Debate*, *supra catatan* 1, di 11.



dan Selat Bonifacio, status rezim hukum Northwest Passage, dan masalah keamanan di chokepoint yang diakui seperti seperti Selat Malaka dan Singapura serta Selat Bab-el Mandab.

Sejumlah masalah terkait selat yang digunakan untuk navigasi internasional masih belum terjawab di bawah UNCLOS. Misalnya, satu pertanyaan adalah apakah pilotage wajib dapat diberlakukan di area yang berisiko tinggi mengalami kecelakaan dan / atau sensitif secara ekologis, seperti Selat Torres. Masalah lainnya menyangkut dampak perubahan iklim. Saat suhu menghangat dan es laut mencair, Arktik membuka kemungkinan navigasi sirkumpolar setahun penuh di area seperti Northwest Passage, area yang dianggap oleh Kanada sebagai bagian dari perairan internalnya. Masalah lain yang masih menjadi tantangan bagi selat chokepoint seperti Selat Malaka dan Singapura, Selat Bab al Mandab, dan Selat Hormuz menyangkut masalah keamanan. Kecuali pembajakan di laut lepas, keamanan tidak secara tegas diatur di bawah UNCLOS.

## A. Kerangka Pikir

### Analisis Hukum Internasional Terkait Penggunaan Selat Hormuz Oleh Iran Sebagai Basis Pertahanan **Militer**



- Konvensi Hukum Laut PBB 1958
- Konvensi Hukum Laut PBB 1982
- Hukum Kebiasaan Internasional
- Prinsip Self Defence



2. Bagaimana status hukum Selat Hormuz yang digunakan oleh Iran sebagai basis pertahanan militer?

1. Bagaimana penerapan prinsip self defense di Selat Hormuz?



Terwujudnya Kepastian Hukum dan Pertanggungjawaban Negara Terkait Penggunaan Selat Hormuz

## **B. Defenisi Operasional**

Adapun batasan pengertian dalam penelitian ini diuraikan dalam defenisi operasional sebagai berikut :

1. Selat internasional adalah selat yang melayani pelayaran internasional, yang menghubungkan sebagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif ke bagian lain laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif.<sup>102</sup> Hal yang sama berlaku untuk selat yang menghubungkan teritorial tersebut. laut suatu negara menjadi bagian dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif negara lain.
2. Selat Hormuz adalah teluk kecil laut yang melengkung di sisi timur Teluk Persia yang memisahkan dataran tinggi Iran dari Semenanjung Arab. Dalam hal lokasi geografis, itu membentang antara Iran dan Kesultanan Oman dianggap sebagai satu-satunya penghubung antara perairan biru Teluk Persia dan Laut Oman. Mungkin kriteria terbaik untuk mengukur panjang selat adalah perbatasan laut antara Iran dan Kesultanan Oman. Garis batas ini meluas 1,202 km (8,124 mil laut). Mil laut sama dengan 1853 meter. Jarak terjauh melintasi Selat Hormuz adalah 84 km (dari pedalaman Bandar Abbas mulai dari utara hingga pedalaman utara semenanjung Mosandam di selatan), sedangkan jarak terpendek diperkirakan 33,6 hingga 38 km atau 20,5 mil laut long (terletak di antara sebuah pulau Iran bernama Larak di Utara dan pulau lain bernama Amani al-Salameh di selatan). Pangsa perairan pantai masing-masing negara adalah 12 mil, di mana area luarnya kurang berharga karena ada batu-batu besar yang berserakan dan terlalu dangkal untuk navigasi.

---

<sup>102</sup> Pasal 37 Konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982

3. Lintas transit berarti pelaksanaan sesuai dengan Bagian kebebasan navigasi dan penerbangan ini semata-mata untuk tujuan transit selat secara terus menerus dan cepat antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Namun demikian, persyaratan transit yang terus menerus dan cepat tidak menghalangi perjalanan melalui selat untuk tujuan masuk, keluar, atau kembali dari suatu Negara yang berbatasan dengan selat tersebut, dengan tunduk pada persyaratan masuk ke Negara tersebut.
4. Intervensi adalah sebuah istilah dalam dunia politik di mana ada negara yang mencampuri urusan negara lainnya yang jelas bukan urusannya. Adapun definisi intervensi adalah campur tangan yang berlebihan dalam urusan politik, ekonomi, sosial, dan budaya. Sehingga negara yang melakukan intervensi sering dibenci oleh negara-negara lainnya dengan penyelesaian secara paksa, yakni bahwa pemecahan ditempuh secara paksa dengan kekerasan dalam.