

**TRANSIT PASSAGE DAN KEAMANAN SELAT STRATEGIS: STUDI
PERBANDINGAN SELAT HORMUZ, MALAKA DAN BAB EL-MANDEB**
*TRANSIT PASSAGE AND THE SECURITY OF STRATEGIC STRAITS: A
COMPARATIVE STUDY OF THE STRAITS OF HORMUZ, MALACCA and
BAB EL-MANDEB*

Silva Hasanah Agustin

Universitas Gadjah Mada

Korespondensi Penulis : silvahasnanahagustin@gmail.com

Citation Structure Recommendation :

Agustin, Silva Hasanah. *Transit Passage dan Keamanan Selat Strategis: Studi Perbandingan Selat Hormuz, Malaka dan Bab El-Mandeb*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.1 (2026).

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji perbandingan implementasi rezim *transit passage* dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* pada Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb, serta faktor hukum dan non-hukum yang memengaruhi efektivitas tata kelola selat internasional. Selat strategis memiliki peran vital bagi perdagangan global, keamanan maritim dan kepentingan geopolitik, namun implementasi norma UNCLOS di setiap kawasan menunjukkan karakter yang berbeda. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, komparatif dan *law in context*, serta dianalisis secara kualitatif berdasarkan bahan hukum primer dan sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Selat Hormuz mencerminkan model implementasi kontestatif akibat rivalitas geopolitik, Selat Malaka menunjukkan model kooperatif melalui kerja sama regional yang terinstitusionalisasi, sedangkan Bab el-Mandeb merepresentasikan model rapuh karena kuatnya ancaman keamanan non-negara. Efektivitas tata kelola selat strategis tidak hanya ditentukan oleh kekuatan normatif UNCLOS, tetapi juga oleh geopolitik, kapasitas institusional, kerja sama regional dan karakter ancaman keamanan. Dengan demikian, efektivitas hukum laut internasional sangat bergantung pada konteks politik dan keamanan, sehingga diperlukan pendekatan integratif untuk menjamin kebebasan navigasi dan stabilitas perdagangan internasional secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Selat Strategis Dunia, *Transit Passage*, UNCLOS 1948

ABSTRACT

This study examines the comparative implementation of the transit passage regime under the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Strait of Hormuz, the Strait of Malacca and Bab el-Mandeb, as well as the legal and non-legal factors affecting the effectiveness of the international strait governance.

Silva Hasanah Agustin

Transit Passage dan Keamanan Selat Strategis: Studi Perbandingan Selat Hormuz, Malaka dan Bab El-Mandeb

Using normative legal research with statutory, conceptual, comparative and law-in-context approaches, this study finds that the implementation of transit passage varies across regions. The Strait of Hormuz reflects a contestative model shaped by geopolitical rivalries, the Strait of Malacca demonstrates a cooperative model through institutionalized regional cooperation, while Bab el-Mandeb represents a fragile model due to non-state security threats. The effectiveness of strategic strait governance is therefore determined not only by the normative force of UNCLOS, but also by geopolitics, institutional capacity, regional cooperation and the nature of security threats. This study affirms that the effectiveness of international maritime law depends heavily on political and security contexts, requiring an integrative approach to ensure freedom of navigation and sustainable stability of international trade.

Keywords: *Transit Passage, UNCLOS 1948, World Strategic Straits*

A. PENDAHULUAN

Selat strategis atau *strategic maritime chokepoints* merupakan elemen fundamental dalam sistem perdagangan global modern karena berfungsi sebagai jalur laut sempit namun sangat vital bagi lalu lintas barang, energi dan berbagai komoditas lintas negara. Dalam era globalisasi ekonomi, keberlangsungan arus perdagangan internasional sangat bergantung pada keamanan dan keterbukaan navigasi di selat-selat tersebut. Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb merupakan tiga contoh utama jalur maritim strategis yang memiliki arti penting bukan hanya secara ekonomis, tetapi juga secara politik dan yuridis. Ketiganya menjadi penghubung utama antara kawasan produsen energi, pusat perdagangan dan pasar global, sehingga setiap gangguan terhadap navigasi di wilayah ini dapat menimbulkan dampak langsung terhadap rantai pasok internasional, stabilitas harga energi dan keamanan kawasan. Oleh karena itu, selat-selat strategis tidak dapat dipahami semata-mata sebagai ruang geografis, melainkan juga sebagai arena pertemuan antara kepentingan geopolitik, rezim keamanan maritim dan prinsip-prinsip hukum laut internasional.¹

Dalam kerangka hukum internasional, pengaturan mengenai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional secara komprehensif diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), khususnya dalam Bagian III pasal 37 sampai dengan pasal 44 yang memperkenalkan rezim *transit passage*.

¹ Xue Wang, Debin Du dan Yan Peng, *Assessing the Importance of the Marine Chokepoint: Evidence from Tracking the Global Marine Traffic*, Sustainability, MDPI, Vol.16, No.1 (2024).

Melalui rezim ini, kapal dan pesawat udara dari semua negara, baik negara pantai maupun negara tanpa pantai, memperoleh hak untuk melintasi selat strategis tanpa memerlukan izin terlebih dahulu dari negara pantai, selama pelayaran tersebut dilakukan secara damai dan tidak mengancam kedaulatan, keamanan, serta ketertiban negara yang berbatasan dengan selat tersebut. Namun, UNCLOS tidak mengabaikan kepentingan negara pantai, melainkan tetap memberikan ruang bagi negara tersebut untuk mengatur aspek-aspek tertentu, seperti keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, serta pengendalian lalu lintas maritim melalui penerapan hukum dan peraturan nasional yang sejalan dengan ketentuan konvensi.² Dengan demikian, rezim *transit passage* mencerminkan upaya kompromi yang seimbang antara prinsip *freedom of navigation* yang menjadi kepentingan utama masyarakat internasional dengan prinsip kedaulatan teritorial negara pantai. Keberadaan rezim ini juga menunjukkan upaya sistematis UNCLOS dalam menghindari fragmentasi hukum laut internasional dengan menciptakan suatu kerangka hukum universal yang dapat diterapkan secara konsisten dan seragam di seluruh selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, sehingga memberikan kepastian hukum, stabilitas dan prediktabilitas bagi aktivitas pelayaran global di tengah kompleksitas dinamika geopolitik dan kepentingan ekonomi internasional.³

Dalam praktiknya, implementasi rezim *transit passage* tidak selalu berjalan sebagaimana dirumuskan dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea*, sehingga menimbulkan variasi yang signifikan dalam penerapan norma-norma hukum laut internasional di berbagai selat strategis dunia. Fenomena ini menunjukkan adanya kesenjangan yang nyata antara konstruksi normatif yang bersifat universal dengan realitas implementatif yang sangat dipengaruhi oleh dinamika politik, keamanan dan kepentingan nasional masing-masing negara pantai. Selat Hormuz, sebagai salah satu jalur distribusi energi paling krusial di dunia, menjadi contoh konkret bagaimana rezim hukum internasional kerap berhadapan dengan realitas geopolitik yang kompleks.

² Ingrid Handeland, *Navigational Rights for Warships in the Northwest and Northeast Passages*, *Arctic Review on Law and Politics*, Vol.13, No.1 (2022).

³ Alexander Lott, *Discriminatory Prohibition of the Right of Transit Passage of a Commercial Ship*, *In Hybrid Threats and the Law of the Sea*, Brill, Leiden, 2022.

Selat ini menghubungkan kawasan Teluk Persia dengan Laut Arab dan menjadi jalur utama bagi ekspor minyak dari negara-negara produsen utama,⁴ sehingga setiap gangguan terhadap stabilitasnya berdampak pada harga energi dan keamanan ekonomi internasional. Dalam konteks ini, ketegangan yang berkepanjangan antara Iran dengan Amerika Serikat, telah melahirkan berbagai insiden yang berpotensi mengganggu prinsip kebebasan navigasi, mulai dari ancaman penutupan selat, penahanan kapal tanker, hingga peningkatan kehadiran militer di kawasan tersebut. Tindakan-tindakan ini secara normatif bertentangan dengan prinsip *non-suspension* dalam rezim *transit passage*, yang menegaskan bahwa hak lintas tidak dapat ditangguhkan oleh negara pantai dalam keadaan apa pun. Namun demikian, dari perspektif negara pantai seperti Iran, kebijakan-kebijakan tersebut seringkali dibingkai sebagai bagian dari hak kedaulatan dan langkah defensif untuk menjaga keamanan nasional di tengah tekanan politik dan ekonomi. Di sinilah terlihat bahwa implementasi hukum internasional tidak dapat dilepaskan dari konfigurasi kekuatan dan kepentingan geopolitik, sehingga norma yang secara teoritis bersifat mengikat dan universal dalam praktiknya menjadi relatif dan kontekstual. Kondisi ini sekaligus menegaskan bahwa efektivitas rezim *transit passage* tidak hanya bergantung pada keberadaan norma hukum, tetapi juga pada tingkat kepatuhan negara, keseimbangan kekuatan internasional, serta mekanisme penegakan hukum global yang hingga kini masih menghadapi berbagai keterbatasan struktural.⁵

Sebaliknya, Selat Malaka menunjukkan model implementasi rezim *transit passage* yang relatif stabil, efektif dan adaptif terhadap dinamika keamanan maritim global. Sebagai salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia yang menghubungkan Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan, Selat Malaka memiliki peran strategis dalam mendukung arus perdagangan internasional, khususnya distribusi energi dan komoditas dari kawasan Timur Tengah menuju Asia Timur.

⁴ Mohd Ridzuan Md Ariffin dan Noraini Zulkifli, *Conflicts in the Strait of Hormuz: Implications Towards Oman and Iran*, SINERGI: Journal of Strategic Studies & International Affairs, Vol.3, No.2 (2023).

⁵ Md. Asrafuzzaman Babu, *Non Accession to UNCLOS and the Doctrine of Innocent Passage or Transit Passage: Challenges and Prospects*, International Journal of Humanities Social Sciences and Education, Vol.6, No.3 (2019).

Keberhasilan pengelolaan selat ini tidak terlepas dari pendekatan kerja sama regional yang erat antara Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pantai, yang secara kolektif mengembangkan mekanisme koordinasi dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran. Kerja sama ini diperkuat melalui berbagai inisiatif seperti patroli terkoordinasi (*coordinated patrols*), pertukaran informasi intelijen maritim, serta pengembangan sistem pengawasan dan navigasi berbasis teknologi yang terintegrasi. Selain itu, dukungan dari *International Maritime Organization* juga menjadi pendukung dalam membangun standar keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, serta fasilitasi kerja sama internasional antara negara pantai dan negara pengguna selat.⁶

Di sisi lain, Bab el-Mandeb menghadirkan kompleksitas yang berbeda dalam implementasi rezim *transit passage*, terutama karena tingginya tingkat instabilitas keamanan yang tidak hanya bersumber dari negara, tetapi juga dari aktor non-negara. Selat ini merupakan jalur strategis yang menghubungkan Laut Merah dengan Teluk Aden dan secara langsung menjadi bagian dari koridor utama perdagangan global yang menghubungkan Eropa dan Asia melalui Terusan Suez, sehingga setiap gangguan di wilayah ini memiliki dampak signifikan terhadap rantai pasok internasional dan distribusi energi global. Dalam beberapa tahun terakhir, kawasan sekitar Bab el-Mandeb mengalami peningkatan eskalasi konflik, khususnya akibat perang di Yaman yang melibatkan berbagai aktor domestik dan internasional, serta munculnya kelompok bersenjata seperti Houthi movement yang kerap melakukan serangan terhadap kapal dagang, termasuk melalui penggunaan drone dan rudal. Ancaman ini menunjukkan pergeseran karakter risiko dalam hukum laut internasional, dari yang semula berfokus pada konflik antarnegara menjadi ancaman asimetris yang sulit dikendalikan melalui instrumen hukum konvensional.⁷

Perbedaan realitas yang terjadi pada ketiga selat tersebut menunjukkan bahwa efektivitas rezim hukum laut internasional tidak hanya ditentukan oleh keberadaan norma hukum, namun juga dipengaruhi oleh faktor-faktor non-hukum,

⁶ Yuli Ari Sulistyani, *Littoral States' Defense Diplomacy In Malacca Strait Through The Malacca Strait Patrol Framework*, Jurnal Pertahanan & Bela Negara, Vol.9, No.2 (2019).

⁷ Federico Donelli, *Maritime Disruption in Yemen: The Making of a Hybrid Red Sea Order*, Middle East Policy, Vol.32, No.4 (2025).

seperti geopolitik, stabilitas keamanan, kapasitas institusional negara pantai, serta tingkat kerja sama regional dan internasional. Dalam konteks ini, pendekatan hukum yang bersifat normatif perlu diperkaya dengan analisis kontekstual yang mempertimbangkan interaksi antara hukum dan realitas politik serta keamanan global. Dari perspektif teori hukum internasional, fenomena ini dapat dijelaskan melalui pendekatan *law in context*, yang menekankan bahwa efektivitas norma hukum sangat dipengaruhi oleh kondisi sosial, politik dan ekonomi di mana norma tersebut diterapkan. Selain itu, teori rezim internasional juga memberikan kerangka analisis yang relevan untuk memahami bagaimana norma-norma internasional diimplementasikan dalam praktik, serta bagaimana kepatuhan negara terhadap norma tersebut dipengaruhi oleh kepentingan nasional dan dinamika kekuasaan global.⁸

Dalam konteks ini, penelitian mengenai perbandingan implementasi rezim *transit passage* di berbagai selat strategis dunia menjadi penting. Meskipun terdapat sejumlah penelitian yang membahas masing-masing selat secara terpisah, masih terdapat celag kajian yang secara sistematis membandingkan implementasi rezim hukum tersebut di berbagai konteks geografis dan politik. Sebagian besar literatur cenderung berfokus pada analisis normatif terhadap ketentuan UNCLOS, tanpa mengintegrasikan faktor-faktor non-hukum yang mempengaruhi efektivitas implementasi norma tersebut. belum banyak penelitian yang berupaya merumuskan model *best practices* dalam pengelolaan selat internasional berdasarkan analisis komparatif lintas kawasan. Padahal, pengalaman Selat Malaka menunjukkan bahwa kerja sama regional yang terinstitusionalisasi dapat meningkatkan efektivitas pengelolaan selat internasional, sementara pengalaman Selat Hormuz dan Bab el-Mandeb menunjukkan bahwa ketidakstabilan geopolitik dan ancaman keamanan dapat menghambat implementasi norma hukum internasional.⁹

Berdasarkan pada latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara komparatif implementasi rezim *transit passage* di Selat Hormuz,

⁸ Jasper Verschuur, Johannes Lumma dan Jim W. Hall, *Systemic Impacts of Disruptions at Maritime Chokepoints*, Nature Communications, Vol.16 (2025).

⁹ Yijia Xiao, dkk., *Oil Flow Analysis in the Maritime Silk Road Region Using AIS Data*, ISPRS International Journal of Geo-Information, Vol.9, No.4 (2020).

Selat Malaka dan Bab el-Mandeb, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas pengelolaan selat strategis dalam menjamin kebebasan navigasi, keamanan maritim dan stabilitas perdagangan global. penelitian ini tidak hanya berupaya untuk menjelaskan bagaimana hukum laut internasional bekerja dalam praktik, tetapi juga untuk mengidentifikasi kondisi-kondisi yang memungkinkan hukum tersebut berfungsi secara efektif dalam menjamin kepentingan global. Dalam konteks ini, kajian komparatif terhadap Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb diharapkan dapat memberikan wawasan yang lebih luas mengenai tantangan dan peluang dalam pengelolaan selat internasional di era globalisasi. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: pertama, bagaimana perbedaan implementasi rezim transit passage menurut UNCLOS 1982 di Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb; dan kedua, faktor-faktor hukum dan non-hukum apa yang menentukan efektivitas tata kelola selat strategis dalam menjamin kebebasan navigasi, keamanan maritim dan stabilitas perdagangan global.

B. PEMBAHASAN

1. Perbedaan Implementasi Rezim *Transit Passage* menurut UNCLOS 1982 di Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb

Secara normatif, titik berangkat analisis ini adalah Bagian III UNCLOS 1982 yang mengatur selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Pasal 38 menegaskan bahwa semua kapal dan pesawat udara menikmati hak *transit passage*, sedangkan Pasal 44 menegaskan bahwa transit passage tidak boleh dihambat dan tidak dapat ditangguhkan. Pada saat yang sama, Pasal 42 tetap memberi ruang bagi negara pantai untuk menetapkan hukum dan peraturan mengenai keselamatan navigasi, pengaturan lalu lintas laut, serta pencegahan pencemaran, sepanjang tidak meniadakan atau secara substansial mengganggu pelaksanaan *transit passage* itu sendiri.¹⁰ Dengan demikian, UNCLOS membangun keseimbangan antara kepentingan komunitas internasional atas kelancaran navigasi dan kepentingan negara pantai atas keselamatan, keteraturan dan

¹⁰ Arie Afriansyah, *Kewenangan Negara Pantai dalam Mengelola Wilayah Laut*, Jurnal Hukum & Pembangunan, Vol.45, No.4 (2015).

perlindungan lingkungan di selat tersebut. Meskipun kerangka normatifnya seragam, implementasi rezim transit passage di Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb memperlihatkan perbedaan yang sangat tajam. Perbedaan itu bukan terutama terletak pada teks hukumnya, melainkan pada bagaimana norma tersebut bertemu dengan faktor geopolitik, tingkat kelembagaan kerja sama, karakter ancaman keamanan dan kapasitas negara pantai. Karena itu, ketiga selat ini memperlihatkan tiga model implementasi yang berbeda: model konfrontatif dan sangat dipolitisasi di Hormuz, model kooperatif dan relatif terinstitusionalisasi di Malaka, serta model rapuh dan sangat dipengaruhi ancaman aktor non-negara di Bab el-Mandeb.¹¹

Di Selat Hormuz, rezim *transit passage* secara teoritis berlaku karena selat ini menghubungkan bagian-bagian laut yang digunakan untuk pelayaran internasional dan karena UNCLOS sendiri menempatkan selat semacam itu dalam rezim khusus Pasal 37 sampai Pasal 44. Namun, implementasi di lapangan sangat dipengaruhi oleh posisi Iran yang sejak lama mempersoalkan cakupan dan dasar keberlakuan *transit passage*, khususnya terhadap negara-negara yang menurut pandangannya tidak otomatis dapat menuntut rezim tersebut. Sumber akademik terkini yang membahas legalitas penutupan Selat Hormuz mencatat bahwa Iran belum meratifikasi UNCLOS dan memandang *transit passage* bukan sebagai norma kebiasaan internasional yang mengikatnya secara penuh; posisi ini menjadikan implementasi rezim di Hormuz jauh lebih disengketakan dibandingkan di selat lain. Karena itu, di Hormuz implementasi transit passage cenderung bergerak dari rezim hukum universal ke arah rezim yang “dikondisikan” oleh keamanan dan kontrol negara pantai. Dalam perkembangan fenomena terbaru di selat Hormuz, IMO menilai gagasan pengenaan pungutan atas kapal yang melintasi Hormuz sebagai preseden berbahaya dan menegaskan bahwa hukum internasional, khususnya UNCLOS, menjamin transit passage tanpa hambatan di selat internasional dan negara pantai tidak berwenang memungut tol atau menghalangi pelayaran. Laporan yang sama menunjukkan bahwa secara internasional,

¹¹ Taufik Rachmat Nugraha, dkk., *Maritime Autonomous Surface Ship (MASS): Tantangan dan Peluang Kemaritiman Masa Depan*, Media Iuris, Vol.5, No.1 (2022).

Hormuz tetap dipahami sebagai selat yang tunduk pada hak *transit passage* yang tidak dapat dipersempit secara sepihak oleh negara pantai.¹²

Akan tetapi, problem utama Hormuz justru terletak pada kesenjangan antara validitas normatif dan realitas implementatif. Dalam praktik, persoalan di Hormuz bukan sebatas regulasi keselamatan navigasi sebagaimana dibenarkan Pasal 42 UNCLOS, melainkan potensi pembatasan, intersepsi, ancaman penutupan, atau bentuk kontrol politik atas arus pelayaran. Dengan kata lain, implementasi rezim *transit passage* di Hormuz bersifat kontestatif: norma hukumnya ada dan kuat, tetapi operasionalisasinya terus dibayang-bayangi sengketa interpretasi, tekanan militer dan penggunaan selat sebagai instrumen *leverage* geopolitik.¹³ Inilah yang membedakan Hormuz dari Malaka dan, dalam derajat tertentu, juga dari Bab el-Mandeb. dari sudut hukum laut internasional, karakter implementasi di Hormuz dapat dirumuskan sebagai model “*high-politics strait governance*”. Dalam model ini, hak *transit passage* tetap menjadi acuan formal, tetapi pelaksanaannya tidak sepenuhnya ditopang oleh konsensus regional yang stabil. Negara pantai tidak sekadar bertindak sebagai regulator teknis keselamatan pelayaran, tetapi sebagai aktor strategis yang dapat menggunakan posisi geografisnya dalam perimbangan kekuatan regional. Oleh sebab itu, implementasi *transit passage* di Hormuz jauh lebih rentan terhadap deviasi politik dibandingkan desain normatif UNCLOS itu sendiri.

Berbeda dari Hormuz, Selat Malaka menunjukkan implementasi *transit passage* lebih stabil dan lebih merepresentasikan UNCLOS 1948. Di kawasan ini, negara-negara pantai tidak menempatkan rezim hukum selat terutama sebagai alat tekanan strategis, melainkan kerangka pengelolaan bersama atas keselamatan navigasi dan perlindungan terhadap lingkungan.¹⁴

¹² Fariz Mauldiansyah, *Legalitas Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing di Selat Hormuz*, *Jurist-Diction*, Vol.4, No.4 (2021).

¹³ Angel Damayanti, Alexander Texas Meresin dan Bryan Libertho Karyoprawiro, *United States- Iran Shared Interest and the Stability of the Strait of Hormuz*, *Global Strategis*, Vol.16, No.2 (2022).

¹⁴ Lintang Suproboningrum dan Yandry Kurniawan, *Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka*, *Jurnal Politica*, Vol.8, No.2 (2017).

Salah satu indikator utamanya adalah pembentukan *Cooperative Mechanism* pada 2007, yang secara resmi disebut IMO sebagai forum untuk mendorong kerja sama dan komunikasi antara para pemangku kepentingan di Selat Malaka dan Singapura. Mekanisme ini terdiri atas forum kerja sama, komite koordinasi proyek dan dana bantuan navigasi. Dokumen resmi yang diajukan Indonesia, Malaysia dan Singapura di IMO menegaskan bahwa pembentukan *Co-operative Mechanism* merupakan pencapaian penting yang selaras dengan maksud Pasal 43 UNCLOS. Dokumen itu juga menegaskan beberapa prinsip dasar yakni pengakuan atas kedaulatan, hak berdaulat dan yurisdiksi negara pantai, konsistensi dengan hukum internasional khususnya Pasal 43 UNCLOS, pengakuan bahwa tanggung jawab utama atas keselamatan navigasi berada pada littoral States, serta pengakuan bahwa *User States* dan pemangku kepentingan lain dapat berpartisipasi secara sukarela dalam pembiayaan, proyek teknis dan perlindungan lingkungan. Ini menunjukkan bahwa di Malaka, *transit passage* tidak dipahami sebagai rezim yang meniadakan peran negara pantai, melainkan sebagai rezim yang dioperasionalkan melalui pembagian tanggung jawab yang terstruktur.¹⁵

Karena itu, implementasi transit passage di Selat Malaka dapat disebut sebagai model "*cooperative compliance*". Hak lintas tetap dihormati, tetapi keberlangsungannya diperkuat oleh lembaga, forum dialog, proyek teknis dan pendanaan bersama untuk alat bantu navigasi. Negara pantai tidak menggunakan kewenangan regulatifnya untuk mempersempit transit passage, melainkan untuk memastikan bahwa lalu lintas yang sangat padat tetap aman, tertib dan terlindungi dari risiko pencemaran. Dengan kata lain, Malaka memperlihatkan penerapan yang paling fungsional dan seimbang dengan UNCLOS 1948. Malaka mendukung hak navigasi internasional tetap terjaga, sementara kewenangan negara pantai dijalankan dalam bentuk regulasi keselamatan dan perlindungan lingkungan, bukan dalam bentuk hambatan politik terhadap pelayaran.¹⁶

¹⁵ Mohd Hazmi Mohd Rusli, Roman Dremluiga dan Dhiana Puspitawati, *Pollution Control Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore: The Proposed Designation as a "Special Area" under MARPOL 73/78*, Asian Politics & Policy, Vol.12, No.4 (2020).

¹⁶ TSNB Hutabarat, *Penerapan Strategi Pemanduan Terpadu sebagai Upaya Mewujudkan Ketahanan dan Keamanan di Selat Malaka*, Jurnal Ketahanan Nasional, Vol.26, No.3 (2020).

Bab el-Mandeb secara hukum juga termasuk selat strategis yang digunakan untuk pelayaran internasional, sehingga secara normatif tunduk pada rezim *transit passage*. Akan tetapi, problem implementasinya berbeda dari Hormuz maupun Malaka. Jika di Hormuz hambatan utamanya datang dari rivalitas antarnegara dan sengketa kontrol negara pantai, maka di Bab el-Mandeb persoalan utamanya adalah ancaman keamanan dari aktor non-negara dan efek limpahan konflik regional. Advisory resmi dari MARAD Amerika Serikat pada 26 Maret 2026 menegaskan bahwa kelompok Houthi tetap menimbulkan ancaman terhadap kapal komersial di kawasan southern Red Sea, Bab el-Mandeb Strait dan Gulf of Aden, termasuk riwayat serangan terhadap kapal dagang dan upaya mengalihkan rute kapal.¹⁷ Kondisi ini menghasilkan bentuk implementasi yang dapat disebut "*fragile transit passage*". Secara yuridis, hak *transit passage* tetap ada dan tidak berubah. Namun, secara faktual, kebebasan navigasi menjadi sangat tereduksi oleh risiko serangan, ancaman rudal, gangguan terhadap kapal dagang dan kebutuhan pengawalan militer. Dalam konteks ini, kendala atas *transit passage* bukan terutama berupa pembatasan regulatif oleh negara pantai, melainkan berupa ketidakamanan fisik yang membuat pelayaran bebas tidak dapat dinikmati secara normal. Dengan demikian, Bab el-Mandeb memperlihatkan bahwa efektivitas *transit passage* tidak hanya bergantung pada kepatuhan negara terhadap UNCLOS, tetapi juga pada keberadaan lingkungan keamanan minimum yang memungkinkan hak itu dijalankan secara nyata.¹⁸

Dari perbandingan tersebut, dapat ditegaskan bahwa perbedaan implementasi rezim *transit passage* di ketiga selat tidak terletak pada ada atau tidaknya norma, sebab ketiganya sama-sama berada dalam horizon hukum selat internasional. Perbedaannya terletak pada modus operasional rezim itu. Selat Hormuz merepresentasikan implementasi yang sangat dipolitisasi dan disengketakan, di mana *transit passage* tetap diakui secara luas dalam hukum internasional tetapi terus berhadapan dengan klaim

¹⁷ Federico Donelli, *Op.Cit.*.

¹⁸ Khaldon Ahmed Abdulla dan Jatswan S. Sidhu, *The Influence of Geography in Asymmetric Conflicts in Narrow Seas and the Houthi Insurgency in Yemen*, Malaysian Journal of International Relations, Vol.6, No.1 (2018).

kontrol negara pantai dan tekanan geopolitik. Selat Malaka merepresentasikan implementasi yang paling kooperatif, di mana *transit passage* diperkuat melalui mekanisme kerja sama, pendanaan bantuan navigasi dan pembagian tanggung jawab yang sejalan dengan Pasal 43 UNCLOS. Adapun Bab el-Mandeb merepresentasikan implementasi yang rapuh, di mana hak *transit passage* secara formal tetap berlaku, tetapi secara praktis tergerus oleh konflik regional dan ancaman aktor non-negara.

Dengan demikian, implementasi rezim *transit passage* menurut UNCLOS 1982 di Selat Hormuz, Selat Malaka dan Bab el-Mandeb berbeda dalam tiga corak utama. Di Hormuz, implementasi bersifat kontestatif karena dipengaruhi sengketa interpretasi dan rivalitas geopolitik. Di Malaka, implementasi bersifat kooperatif karena didukung institusionalisasi kerja sama regional dan internasional. Di Bab el-Mandeb, implementasi bersifat formal tetapi rapuh karena hak lintas terganggu bukan semata oleh regulasi negara pantai, melainkan oleh ancaman keamanan non-negara dan instabilitas kawasan. Perbedaan ini menunjukkan bahwa efektivitas transit passage dalam praktik tidak cukup dijelaskan oleh teks UNCLOS saja, melainkan harus dibaca bersama konteks kekuasaan, keamanan dan kapasitas tata kelola di setiap selat strategis.

2. Faktor-faktor Hukum dan Non-Hukum yang Menentukan Efektivitas Tata Kelola Selat Strategis

Efektivitas tata kelola selat strategis dalam menjamin kebebasan navigasi, keamanan maritim dan stabilitas perdagangan global tidak dapat dilepaskan dari interaksi antara faktor hukum dan non-hukum. Meskipun *United Nations Convention on the Law of the Sea* telah menyediakan kerangka normatif yang relatif komprehensif melalui rezim *transit passage*, praktik di berbagai selat menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi norma tersebut sangat bergantung pada kondisi kontekstual di masing-masing kawasan. Dengan kata lain, efektivitas hukum laut internasional bersifat tidak otonom, melainkan sangat dipengaruhi oleh variabel eksternal yang menentukan sejauh mana norma tersebut dapat dioperasionalkan secara efektif.

a. Faktor Hukum: Kekuatan Normatif dan Batasannya

Faktor hukum pertama yang menentukan efektivitas tata kelola selat strategis adalah kekuatan normatif United Nations Convention on the Law of the Sea sebagai rezim hukum global yang memberikan kerangka regulatif komprehensif bagi pengaturan pelayaran internasional. UNCLOS tidak hanya menetapkan definisi dan klasifikasi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, tetapi juga merumuskan secara rinci hak dan kewajiban negara pantai serta negara pengguna selat melalui rezim *transit passage*. Dalam konstruksi ini, prinsip kebebasan navigasi dan penerbangan dijamin secara tegas, termasuk melalui doktrin *non-suspension* yang melarang negara pantai untuk menangguk hak lintas tersebut dalam keadaan apa pun.¹⁹ Dengan demikian, UNCLOS berfungsi sebagai *legal framework* yang menciptakan standar perilaku universal (*uniform standards of conduct*) dan memberikan kepastian hukum (*legal certainty*) dalam hubungan antarnegara, sehingga secara teoritis mampu meminimalisasi potensi konflik yang timbul akibat perbedaan kepentingan atas penggunaan selat strategis. Selain itu, keberadaan ketentuan mengenai kerja sama internasional, perlindungan lingkungan laut, serta keselamatan pelayaran semakin memperkuat posisi UNCLOS sebagai instrumen hukum yang tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga operasional dalam mendukung tata kelola maritim global yang stabil dan berkelanjutan.²⁰

Namun demikian, kekuatan normatif tersebut memiliki keterbatasan yang secara langsung mempengaruhi efektivitas implementasinya di lapangan. Pertama, UNCLOS tidak dilengkapi dengan mekanisme penegakan hukum yang bersifat sentralistik dan koersif, sehingga efektivitasnya tersebut sangat bergantung kepada prinsip *state consent and compliance*, yakni kesediaan negara untuk secara sukarela mematuhi dari ketentuan konvensi. Dalam praktiknya,

¹⁹ Claudia Cinelli, *The Law of the Sea and the Arctic Ocean*, Arctic Review on Law and Politics, Vol.2, No.1 (2011).

²⁰ Dariusz Rafał Bugajski, *Polish Review of International and European Law*, Navigational Rights in Archipelagic Waters, Vol.11, No.2 (2022).

hal ini membuka ruang terjadinya *selective compliance*, terutama ketika norma hukum berhadapan dengan kepentingan strategis nasional. Kedua, terdapat ruang interpretasi dalam sejumlah ketentuan UNCLOS, khususnya terkait batas kewenangan negara pantai dalam mengatur aspek keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan, yang seringkali dimanfaatkan untuk memperluas yurisdiksi secara de facto di luar batas yang dimaksudkan oleh konvensi. Ketiga, tidak adanya keseragaman posisi negara terhadap UNCLOS, baik dalam hal ratifikasi maupun interpretasi, turut berkontribusi terhadap terjadinya fragmentasi dalam penerapan norma hukum laut internasional, sehingga melemahkan karakter universalitas rezim tersebut. Dalam konteks ini, dapat disimpulkan bahwa faktor hukum, meskipun menyediakan fondasi normatif yang kuat, tidaklah cukup untuk menjamin efektivitas tata kelola selat strategis tanpa didukung oleh faktor-faktor lain, seperti stabilitas politik, kapasitas keamanan, serta tingkat kerja sama internasional yang memadai.²¹

b. Faktor Geopolitik

Faktor non-hukum yang paling dominan dalam menentukan efektivitas implementasi rezim *transit passage* adalah geopolitik,²² yang secara nyata berfungsi sebagai variabel struktural dalam dinamika hukum internasional.²³ Selat strategis pada umumnya terletak di kawasan dengan nilai ekonomi, energi dan militer yang sangat tinggi, sehingga menjadikannya ruang kontestasi kepentingan antarnegara, baik dalam bentuk rivalitas kekuatan besar (*great power competition*) maupun konflik regional. Dalam konfigurasi seperti ini, hukum internasional termasuk ketentuan dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* yang seringkali berada dalam posisi yang rentan terhadap tekanan politik, bahkan mengalami subordinasi terhadap kepentingan keamanan nasional.

²¹ Shani Friedman, *To Blockade or Not To Blockade? The Legal Status of Russia's Suspension of Shipping in the Sea of Azov*, *Israel Law Review*, Vol.57, No.2 (2024).

²² Agus Rohmat Hidayat, dkk., *Sengketa Laut Cina Selatan: Analisis Realis terhadap Perebutan Kekuasaan, Respon Regional dan Implikasi Geopolitik*, *Jurnal Syntax Admiration*, Vol.5, No.2 (2024).

²³ Sandy Kurnia Christmas dan Joko Setiyono, *Intervensi Militer terhadap Kudeta Politik Menurut Prinsip Jus Cogens*, *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Vol.1, No.3 (2019).

Selat Hormuz merupakan ilustrasi paling konkret, di mana intensitas rivalitas geopolitik antara Iran dan negara-negara Barat, khususnya Amerika Serikat, secara langsung mempengaruhi stabilitas navigasi di kawasan tersebut. Selat ini tidak hanya berfungsi sebagai jalur utama distribusi energi global, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam diplomasi dan tekanan politik internasional. Dalam situasi konflik atau ketegangan, negara pantai cenderung mengoptimalkan kewenangan yurisdiksinya, termasuk melalui tindakan-tindakan yang secara de facto membatasi kebebasan navigasi, dengan dalih menjaga keamanan nasional. Hal ini menunjukkan bahwa dalam kondisi geopolitik yang tidak stabil, norma hukum internasional seringkali kehilangan daya ikatnya secara efektif karena berhadapan dengan logika kekuasaan (*power politics*) yang lebih dominan.²⁴

Sebaliknya, di kawasan dengan tingkat stabilitas geopolitik yang relatif tinggi dan adanya kesamaan kepentingan regional, implementasi rezim hukum internasional cenderung berjalan lebih efektif dan konsisten.²⁵ Selat Malaka menjadi contoh bagaimana stabilitas politik dan kerja sama regional mampu memperkuat efektivitas norma hukum yang diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea. Negara-negara pantai seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura memiliki kepentingan bersama dalam menjaga stabilitas dan keamanan selat sebagai jalur perdagangan vital, sehingga mendorong terciptanya mekanisme kerja sama yang efektif dalam pengelolaan lalu lintas maritim dan penanggulangan ancaman keamanan. Kondisi ini memperlihatkan bahwa geopolitik tidak selalu bersifat destruktif terhadap hukum internasional, melainkan dapat pula menjadi faktor yang memperkuat implementasi norma apabila terdapat keselarasan kepentingan di antara para aktor.

²⁴ Wandy Ardiyansyah Hasibuan, *Konfrontasi Iran-Amerika Serikat di Selat Hormuz dan Dampaknya bagi Distribusi Penjualan Minyak Dunia*, Jurnal ICMES: The Journal of Middle East Studies, Vol.4, No.2 (2020).

²⁵ Ibra Fulenzi Amri, Tanissa Mayra Tsabitha dan Lewiandy, *Analisis Hukum Internasional: Dinamika Geopolitik Amerika Serikat & Rusia dengan ISIS dalam Gerakan Terorisme di Moskow*, Innovative: Journal of Social Science Research, Vol.4, No.3 (2024).

c. Faktor Kapasitas Institusional Negara Pantai

Faktor kapasitas institusional negara pantai merupakan determinan krusial dalam menilai efektivitas tata kelola selat strategis, karena berfungsi sebagai prasyarat operasional bagi implementasi norma-norma hukum internasional, khususnya yang diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Kapasitas institusional ini mencakup spektrum yang luas, mulai dari kemampuan penegakan hukum (*law enforcement capacity*), pengawasan dan patroli maritim (*maritime domain awareness*), pengelolaan lalu lintas pelayaran (*vessel traffic management*), hingga kemampuan respons cepat terhadap ancaman keamanan seperti perompakan, terorisme maritim dan kecelakaan kapal. Negara pantai yang memiliki kapasitas institusional yang kuat umumnya didukung oleh infrastruktur teknologi yang memadai, seperti sistem radar maritim, satelit pengawasan dan *vessel traffic services*, serta didukung oleh koordinasi antarlembaga yang efektif antara angkatan laut, penjaga pantai dan otoritas pelabuhan. Dalam konteks ini, Selat Malaka dapat dipandang sebagai contoh keberhasilan, di mana Indonesia, Malaysia dan Singapura mampu mengembangkan mekanisme pengawasan terpadu dan patroli terkoordinasi yang secara signifikan meningkatkan keamanan pelayaran. Dengan kapasitas institusional yang memadai, ketentuan-ketentuan dalam UNCLOS tidak hanya berhenti pada tataran normatif, tetapi dapat dioperasionalkan secara efektif dalam praktik, sehingga menciptakan stabilitas dan kepastian hukum di jalur pelayaran internasional.

Sebaliknya, di kawasan yang memiliki kapasitas institusional yang lemah, implementasi rezim hukum internasional cenderung tidak optimal dan bahkan mengalami kegagalan fungsional. Bab el-Mandeb menunjukkan bagaimana keterbatasan kapasitas negara pantai, seperti Yaman, Djibouti dan Eritrea, dalam mengendalikan wilayah perairannya membuka ruang bagi meningkatnya ancaman terhadap kebebasan navigasi, termasuk serangan oleh aktor non-negara dan gangguan terhadap kapal dagang.

Keterbatasan ini tak hanya disebabkan oleh minimnya sumber daya dan infrastruktur, tapi juga instabilitas politik domestik dan lemahnya institusi penegak hukum. Dalam kondisi demikian, norma-norma yang dijamin oleh UNCLOS kehilangan daya efektifnya karena tak didukung oleh kapasitas implementatif yang memadai di tingkat nasional.²⁶

d. Faktor Jenis Ancaman Keamanan

Faktor jenis ancaman keamanan merupakan variabel penting yang secara langsung mempengaruhi efektivitas tata kelola selat strategis, karena menentukan sejauh mana norma hukum internasional dapat dioperasionalkan dalam menghadapi dinamika risiko yang berkembang. Dalam perspektif hukum internasional, terdapat perbedaan mendasar antara ancaman yang bersifat *state-based threats* dan ancaman yang berasal dari aktor non-negara (*non-state actors*), baik dari segi karakteristik, pola penanganan, maupun mekanisme pertanggungjawaban hukum. Ancaman yang berasal dari negara umumnya berada dalam kerangka hubungan antarnegara (*inter-state relations*) yang masih tunduk pada prinsip-prinsip hukum internasional, termasuk ketentuan dalam United Nations Convention on the Law of the Sea. Dalam konteks ini, Selat Hormuz menjadi contoh di mana ancaman terhadap kebebasan navigasi lebih banyak dipengaruhi oleh rivalitas geopolitik antarnegara, seperti antara Iran dan Amerika Serikat beserta sekutunya. Meskipun terjadi ketegangan, interaksi antarnegara tersebut masih memungkinkan penggunaan instrumen hukum internasional, baik melalui diplomasi, negosiasi, maupun mekanisme penyelesaian sengketa, sehingga norma hukum tetap memiliki relevansi sebagai rujukan dalam mengatur perilaku para pihak. Dengan demikian, dalam situasi *state-based threats*, efektivitas hukum internasional masih relatif dapat dipertahankan karena subjek hukumnya jelas dan dapat dimintai pertanggungjawaban dalam kerangka sistem hukum internasional.²⁷

²⁶ Fenny Rizka Salsabila dan Dina Yulianti, *Security Dilemma dalam Ketegangan AS-Iran Pasca Serangan Kapal Tanker di Teluk Oman*, Jurnal ICMES: The Journal of Middle East Studies, Vol.3, No.2 (2019).

²⁷ James Kraska, Ronán Long dan Myron H. Nordquist, *Peaceful Maritime Engagement in East Asia and the Pacific Region*, Brill, Leiden, 2022.

Sebaliknya, ancaman yang berasal dari aktor non-negara menghadirkan tantangan yang jauh lebih kompleks terhadap efektivitas rezim hukum internasional, karena berada di luar struktur klasik subjek hukum internasional yang berbasis negara. Bab el-Mandeb menunjukkan bagaimana kehadiran kelompok bersenjata non-negara, seperti Houthi movement, menciptakan bentuk ancaman asimetris yang sulit diantisipasi dan ditangani melalui instrumen hukum konvensional.²⁸ Dalam situasi ini, norma hukum internasional, termasuk prinsip kebebasan navigasi dalam UNCLOS, menjadi kurang efektif karena tidak memiliki subjek yang secara langsung dapat dimintai pertanggungjawaban dalam forum internasional. Selain itu, karakter ancaman yang tidak terikat pada yurisdiksi negara tertentu juga menyulitkan upaya penegakan hukum, sehingga memerlukan pendekatan keamanan yang lebih bersifat militeristik dan kooperatif antarnegara. Kondisi ini menegaskan bahwa efektivitas rezim hukum tidak hanya ditentukan oleh kualitas norma yang ada, tetapi juga oleh kemampuan sistem internasional dalam beradaptasi terhadap perubahan bentuk ancaman, termasuk meningkatnya peran aktor non-negara dalam keamanan maritim global. Dengan demikian, perbedaan jenis ancaman keamanan memperlihatkan bahwa hukum internasional memiliki keterbatasan struktural dalam menghadapi dinamika kontemporer, sehingga membutuhkan sinergi dengan instrumen non-hukum, seperti kerja sama keamanan dan peningkatan kapasitas negara, untuk menjaga stabilitas selat strategis secara berkelanjutan.

e. Faktor Peran Organisasi Internasional

Faktor peran organisasi internasional merupakan elemen penting dalam memperkuat efektivitas tata kelola selat strategis, khususnya dalam menjembatani kesenjangan antara norma hukum internasional dan implementasinya di tingkat operasional. Sehingga dalam hal ini, International Maritime Organization memiliki posisi sentral sebagai lembaga yang berfungsi tak hanya fasilitator kerja sama antarnegara,

²⁸ John A. Gittings, dkk., *Seasonal phytoplankton blooms in the Gulf of Aden revealed by remote sensing, Remote Sensing of Environment*, Elsevier, Amsterdam, 2017.

tetapi juga sebagai pembentuk standar (*standard-setting body*) dalam bidang keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, serta efisiensi navigasi global. Melalui berbagai instrumen dan mekanisme yang dikembangkan, seperti penetapan *traffic separation schemes*, pedoman keselamatan navigasi, serta kerangka kerja *technical cooperation*, organisasi ini berkontribusi dalam menciptakan keseragaman praktik maritim yang mendukung implementasi ketentuan dalam UNCLOS.²⁹ Dalam konteks Selat Malaka, peran organisasi internasional terlihat secara konkret melalui dukungan terhadap mekanisme kerja sama regional, baik dalam bentuk asistensi teknis, pengembangan kapasitas (*capacity building*), maupun fasilitasi dialog antara negara pantai dan negara pengguna selat. Hal ini memungkinkan terciptanya koordinasi yang lebih efektif dalam pengelolaan lalu lintas pelayaran, peningkatan keselamatan navigasi, serta penanggulangan ancaman keamanan maritim secara kolektif.³⁰

Namun demikian, efektivitas peran organisasi internasional tersebut tidak bersifat absolut dan tetap sangat bergantung pada tingkat komitmen politik negara-negara anggota. Organisasi seperti International Maritime Organization pada dasarnya tidak memiliki kewenangan koersif untuk memaksa negara mematuhi standar yang ditetapkan, sehingga implementasi kebijakan tetap berada dalam domain kedaulatan negara. Dengan kata lain, organisasi internasional lebih berfungsi sebagai *enabler* daripada *enforcer*, yang menyediakan platform koordinasi, sumber daya teknis dan kerangka normatif, tetapi tidak dapat menggantikan peran negara sebagai aktor utama dalam penegakan hukum dan pengelolaan wilayah maritim. Dalam kondisi di mana terdapat keselarasan kepentingan dan komitmen yang kuat, seperti di kawasan Selat Malaka, peran organisasi internasional dapat secara signifikan memperkuat efektivitas hukum internasional.

²⁹ Gabriela Argüello, *The International Maritime Organization's Contribution to Regime Interaction: Past, Present and Future*, Max Planck Yearbook of United Nations Law Online, Vol.25 (2022).

³⁰ Kristina Yeremenko, *International Maritime Organization and Decarbonization of Maritime Industry: Mandate and Instruments*, Lex Portus, Vol.8, No.3 (2022).

Sebaliknya, dalam konteks yang ditandai oleh konflik atau ketidakstabilan politik, kontribusi organisasi internasional cenderung terbatas. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa peran organisasi internasional merupakan faktor pendukung yang penting, namun efektivitasnya sangat ditentukan oleh sinergi dengan faktor geopolitik, kapasitas institusional dan kemauan politik negara-negara yang terlibat dalam pengelolaan selat strategis.³¹

Berdasarkan keseluruhan pembahasan, dapat ditegaskan bahwa efektivitas tata kelola selat strategis tidak dapat dipahami secara semata-mata melalui pendekatan normatif, melainkan harus dilihat sebagai hasil interaksi dinamis antara faktor hukum dan non-hukum. *United Nations Convention on the Law of the Sea* memang menyediakan kerangka normatif yang komprehensif dalam mengatur hak dan kewajiban negara melalui rezim *transit passage*, termasuk jaminan kebebasan navigasi dan prinsip *non-suspension*. Namun demikian, kekuatan normatif tersebut tidak secara otomatis menjamin efektivitas implementasi di lapangan. Dalam praktik, faktor-faktor non-hukum seperti konfigurasi geopolitik, tingkat kerja sama regional, kapasitas institusional negara pantai, serta karakter ancaman keamanan terbukti memiliki peran yang lebih determinan dalam membentuk bagaimana norma tersebut dioperasionalkan. Dengan kata lain, hukum internasional dalam konteks ini berfungsi sebagai *framework* yang memberikan arah, tetapi realisasi efektivitasnya sangat ditentukan oleh kondisi empiris yang melingkupinya.³²

Adapun sintesis dari analisis komparatif terhadap berbagai selat strategis tersebut menunjukkan bahwa model *best practices* dalam pengelolaan selat internasional harus dibangun melalui pendekatan yang bersifat integratif antara dimensi hukum, kelembagaan dan keamanan. Dalam kerangka *United Nations Convention on the Law of the Sea*,

³¹ Liselotte Odgaard dan Kathryn C. Lavelle, *The Arctic Council, the International Maritime Organization and the Polar Code*, Environment and Security, Vol.1, No.3-4 (2023).

³² Evgenia A. Postoeva dan Viktor A. Shestak, *International Legal Framework on Maritime Piracy*, Vestnik of Saint Petersburg University. Law, Vol.14, No.3 (2023).

penguatan kerja sama regional menjadi elemen pertama yang krusial, khususnya melalui pembentukan mekanisme kolaboratif antara negara pantai dan negara pengguna selat yang didasarkan pada kepentingan bersama dalam menjaga kelancaran navigasi dan stabilitas perdagangan global. Pengalaman Selat Malaka menunjukkan bahwa kerja sama yang terinstitusionalisasi, termasuk dalam bentuk forum dialog, mekanisme pendanaan bersama dan proyek teknis, mampu memperkuat implementasi rezim *transit passage* secara efektif. Elemen kedua adalah peningkatan kapasitas institusional negara pantai, yang mencakup kemampuan pengawasan maritim, penegakan hukum, serta pengelolaan lalu lintas pelayaran berbasis teknologi, sehingga norma hukum internasional tidak hanya bersifat deklaratif tetapi juga operasional. Ketiga, diperlukan integrasi antara rezim hukum internasional dengan mekanisme keamanan kolektif, terutama untuk menghadapi ancaman yang berasal dari aktor non-negara yang tidak dapat dijangkau secara langsung oleh instrumen hukum konvensional. Dalam konteks ini, pendekatan keamanan yang bersifat kolaboratif dan lintas negara menjadi prasyarat penting untuk menjamin efektivitas kebebasan navigasi di selat strategis. Keempat, peran aktif organisasi internasional, khususnya *International Maritime Organization*, sebagai fasilitator dalam membangun koordinasi, menyediakan standar teknis, serta mendukung pembiayaan dan pengembangan kapasitas negara-negara terkait. Organisasi internasional berfungsi sebagai penghubung antara kepentingan nasional dan kepentingan global, sehingga mampu mendorong harmonisasi praktik pengelolaan selat internasional. Kelima, pengembangan mekanisme respons cepat (*rapid response mechanism*) terhadap berbagai ancaman keamanan maritim, baik yang bersifat tradisional maupun asimetris, guna memastikan bahwa gangguan terhadap navigasi dapat segera diatasi secara efektif.³³

³³ Muhammad Bilawal Khaskheli, dkk., *Technology advancement and international law in marine policy, challenges, solutions and future prospective*, *Frontiers in Marine Science*, Vol.10 (2023).

Dengan demikian, model *best practices* ini menegaskan bahwa efektivitas rezim hukum selat internasional tidak semata-mata ditentukan oleh kekuatan norma yang terkandung dalam UNCLOS, tetapi juga oleh desain kelembagaan, kualitas kerja sama antarnegara, serta kemampuan adaptif sistem internasional dalam merespons dinamika keamanan global. Pendekatan ini sekaligus menawarkan arah kebijakan yang lebih komprehensif dalam membangun tata kelola selat strategis yang resilien, efektif dan berkelanjutan di masa depan.

C. PENUTUP

Implementasi rezim *transit passage* dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* tidak berlangsung secara seragam, melainkan sangat dipengaruhi oleh konteks geopolitik, keamanan dan kapasitas tata kelola masing-masing selat strategis. Selat Hormuz merepresentasikan model kontestatif yang dipolitisasi oleh rivalitas geopolitik dan klaim kedaulatan negara pantai. Selat Malaka menunjukkan model kooperatif yang terinstitusionalisasi melalui kerja sama regional yang relatif efektif. Sementara itu, Bab el-Mandeb menggambarkan model formal tetapi rapuh karena norma hukum tidak didukung oleh stabilitas keamanan yang memadai akibat ancaman aktor non-negara. Dengan demikian, efektivitas rezim *transit passage* tidak hanya ditentukan oleh keberadaan norma UNCLOS, tetapi juga oleh stabilitas kawasan, kerja sama regional dan kapasitas kelembagaan negara pantai.

Efektivitas tata kelola selat strategis merupakan konstruksi multidimensional yang tidak dapat direduksi pada kekuatan normatif hukum internasional semata. UNCLOS memang menyediakan kerangka hukum yang menjamin kebebasan navigasi dan keseimbangan kepentingan antara negara pantai dan komunitas internasional, namun efektivitasnya sangat bergantung pada interaksi dengan faktor non-hukum, seperti dinamika geopolitik, kapasitas institusional, karakter ancaman keamanan, kerja sama regional dan peran organisasi internasional. Oleh karena itu, model *best practices* pengelolaan selat internasional perlu dirancang secara integratif melalui penguatan kerja sama regional, peningkatan kapasitas kelembagaan, integrasi hukum dengan mekanisme keamanan kolektif, serta pengembangan respons cepat terhadap ancaman maritim.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Kraska, James, Ronán Long dan Myron H. Nordquist. 2022. *Peaceful Maritime Engagement in East Asia and the Pacific Region*. (Leiden: Brill).
- Gittings, John A., dkk.. 2017. *Seasonal phytoplankton blooms in the Gulf of Aden revealed by remote sensing, Remote Sensing of Environment*. (Amsterdam: Elsevier).
- Lott, Alexander. 2022. *Discriminatory Prohibition of the Right of Transit Passage of a Commercial Ship, In Hybrid Threats and the Law of the Sea*. (Leiden: Brill).

Publikasi

- Abdulla, Khaldon Ahmed dan Jatswan S. Sidhu. *The Influence of Geography in Asymmetric Conflicts in Narrow Seas and the Houthi Insurgency in Yemen*. Malaysian Journal of International Relations. Vol.6. No.1 (2018).
- Afriansyah, Arie. *Kewenangan Negara Pantai dalam Mengelola Wilayah Laut*. Jurnal Hukum & Pembangunan. Vol.45. No.4 (2015).
- Amri, Ibra Fulenzi, Tanissa Mayra Tsabitha dan Lewiandy. *Analisis Hukum Internasional: Dinamika Geopolitik Amerika Serikat & Rusia dengan ISIS dalam Gerakan Terorisme di Moskow*. Innovative: Journal of Social Science Research. Vol.4. No.3 (2024).
- Argüello, Gabriela. *The International Maritime Organization's Contribution to Regime Interaction: Past, Present and Future*. Max Planck Yearbook of United Nations Law Online. Vol.25 (2022).
- Ariffin, Mohd Ridzuan Md dan Noraini Zulkifli. *Conflicts in the Strait of Hormuz: Implications Towards Oman and Iran*. SINERGI: Journal of Strategic Studies & International Affairs. Vol.3. No.2 (2023).
- Babu, Md. Asrafuzzaman. *Non Accession to UNCLOS and the Doctrine of Innocent Passage or Transit Passage: Challenges and Prospects*. International Journal of Humanities Social Sciences and Education. Vol.6. No.3 (2019).
- Bugajski, Dariusz Rafał. *Polish Review of International and European Law. Navigational Rights in Archipelagic Waters*. Vol.11. No.2 (2022).
- Christmas, Sandy Kurnia dan Joko Setiyono. *Intervensi Militer terhadap Kudeta Politik menurut Prinsip Jus Cogens*. Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia. Vol.1. No.3 (2019).
- Cinelli, Claudia. *The Law of the Sea and the Arctic Ocean*. Arctic Review on Law and Politics. Vol.2. No.1 (2011).
- Correia, Victor Barros. *Conceptualization of Ocean Development: The Evolution of the Law and the Naval Strategy for Sustainability*. Revista da Escola de Guerra Naval. Vol.28. No.2 (2022).
- Damayanti, Angel, Alexander Texas Meresin dan Bryan Libertho Karyoprawiro. *United States- Iran Shared Interest and the Stability of the Strait of Hormuz*. Global Strategis. Vol.16. No.2 (2022).
- Donelli, Federico. *Maritime Disruption in Yemen: The Making of a Hybrid Red Sea Order*. Middle East Policy. Vol.32. No.4 (2025).

Silva Hasanah Agustin

Transit Passage dan Keamanan Selat Strategis: Studi Perbandingan Selat Hormuz, Malaka dan Bab El-Mandeb

- Friedman, Shani. *To Blockade or Not To Blockade? The Legal Status of Russia's Suspension of Shipping in the Sea of Azov*. *Israel Law Review*. Vol.57. No.2 (2024).
- Handeland, Ingrid. *Navigational Rights for Warships in the Northwest and Northeast Passages*. *Arctic Review on Law and Politics*. Vol.13. No.1 (2022).
- Hasibuan, Wandy Ardiyansyah. *Konfrontasi Iran-Amerika Serikat di Selat Hormuz dan Dampaknya bagi Distribusi Penjualan Minyak Dunia*. *Jurnal ICMES: The Journal of Middle East Studies*. Vol.4. No.2 (2020).
- Hidayat, Agus Rohmat, dkk.. *Sengketa Laut Cina Selatan: Analisis Realis terhadap Perebutan Kekuasaan, Respon Regional dan Implikasi Geopolitik*. *Jurnal Syntax Admiration*. Vol.5. No.2 (2024).
- Hutabarat, TSNB, dkk.. *Penerapan Strategi Pemanduan Terpadu sebagai Upaya Mewujudkan Ketahanan dan Keamanan di Selat Malaka*. *Jurnal Ketahanan Nasional*. Vol.26. No.3 (2020).
- Khaskheli, Muhammad Bilawal, dkk.. *Technology advancement and international law in marine policy, challenges, solutions and future prospective*. *Frontiers in Marine Science*. Vol.10 (2023).
- Mauldiansyah, Fariz. *Legalitas Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing di Selat Hormuz*. *Jurist-Diction*. Vol.4. No.4 (2021).
- Negara, Tunggal Ansari Setia. *Normative Legal Research in Indonesia: Its Origins and Approaches*. *Audito Comparative Law Journal*. Vol.4. No.1 (2023).
- Nugraha, Taufik Rachmat, dkk.. *Maritime Autonomous Surface Ship (MASS): Tantangan dan Peluang Kemaritiman Masa Depan*. *Media Iuris*. Vol.5. No.1 (2022).
- Odgaard, Liselotte dan Kathryn C. Lavelle. *The Arctic Council, the International Maritime Organization and the Polar Code*. *Environment and Security*. Vol.1. No.3-4 (2023).
- Postoeva, Evgenia A. dan Viktor A. Shestak. *International Legal Framework on Maritime Piracy*. *Vestnik of Saint Petersburg University Law*. Vol.14. No.3 (2023).
- Rusli, Mohd Hazmi Mohd, Roman Dremluga dan Dhiana Puspitawati. *Pollution Control Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore: The Proposed Designation as a "Special Area" under MARPOL 73/78*. *Asian Politics & Policy*. Vol.12. No.4 (2020).
- Salsabila, Fenny Rizka dan Dina Yulianti. *Security Dilemma dalam Ketegangan AS-Iran Pasca Serangan Kapal Tanker di Teluk Oman*. *Jurnal ICMES: The Journal of Middle East Studies*. Vol.3. No.2 (2019).
- Sulistiyani, Yuli Ari. *Littoral States' Defense Diplomacy In Malacca Strait Through The Malacca Strait Patrol Framework*. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*. Vol.9. No.2 (2019).
- Suproboningrum, Lintang dan Yandry Kurniawan. *Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka*. *Jurnal Politica: Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri dan Hubungan Internasional*. Vol.8. No.2 (2017).

- Taekema, Sanne. *Methodologies of Rule of Law Research: Why Legal Philosophy Needs Empirical and Doctrinal Scholarship*. Law and Philosophy. Vol.40. No.1 (2020).
- Verschuur, Jasper, Johannes Lumma dan Jim W. Hall. *Systemic Impacts of Disruptions at Maritime Chokepoints*. Nature Communications. Vol.16 (2025).
- Wang, Xue, Debin Du dan Yan Peng. *Assessing the Importance of the Marine Chokepoint: Evidence from Tracking the Global Marine Traffic*. Sustainability. MDPI. Vol.16. No.1 (2024).
- Xiao, Yijia, dkk.. *Oil Flow Analysis in the Maritime Silk Road Region Using AIS Data*. ISPRS International Journal of Geo-Information. Vol.9. No.4 (2020).
- Yeremenko, Kristina. *International Maritime Organization and Decarbonization of Maritime Industry: Mandate and Instruments*. Lex Portus. Vol.8. No.3 (2022).

Sumber Hukum

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

