Freedom Of Navigation Vs Soverignty: Dampak Eskalasi Militer di Selat Hormuz Terhadap Pasar Energi Global

Roberto Octavianus Cornelis Seba[1*], Rizki Amalia Yanuartha[2]
[1,2]Universitas Kristen Satya Wacana
Corresponding Author's e-mail : robert.seba@uksw.edu

SEIKAT
Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

e-ISSN: 2964-0962

SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat

Vol. 5, No. 5, Oktober 2026

Page: 4307 - 4321

Available at:

https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat/article/view/4633

DOI:

https://doi.org/10.55681/seikat.v5i5.4633

Article History:

Received: 07-10-2026
Revised: 28-10-2026
Accepted: 28-10-2026

Abstract *: The Strait of Hormuz is one of the world's most strategic maritime chokepoints for global energy trade. Its legal problem lies in the tension between coastal-state sovereignty over the waters of the strait and international freedom of navigation, particularly the transit passage regime under the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS). This article examines the legal status of transit passage in the Strait of Hormuz, the relationship between sovereignty and freedom of navigation, and the implications of military escalation for global energy markets and Indonesia's economic resilience. The research applies a normative juridical method using statutory, conceptual, case, and international political-economy approaches. The analysis finds that coastal-state sovereignty over strait waters does not, by itself, extinguish the special regime of transit passage. Articles 34, 37, 38, 42, and particularly Article 44 of UNCLOS establish a legal balance between coastal-state sovereignty and the interests of international navigation. The issue is more complex because Iran has signed but not ratified UNCLOS, therefore, the applicability of transit passage to Iran must also be examined through customary international law and state practice. From an international political-economy perspective, disruption in Hormuz may affect oil and LNG prices, shipping costs, inflation, exchange rates, and fiscal policy in importing states. For Indonesia, these consequences connect energy resilience, macroeconomic stability, and maritime diplomacy. The article's novelty lies in integrating the law of the sea with geopolitical and energy-security analysis while treating Hormuz as a case of the limits of sovereignty in global maritime chokepoint governance.*

Keywords *: Strait of Hormuz; freedom of navigation; sovereignty; transit passage; UNCLOS 1982; energy security; Indonesia.*

Abstrak : Selat Hormuz merupakan salah satu *chokepoint* maritim paling strategis dalam sistem perdagangan energi dunia. Persoalan hukumnya terletak pada ketegangan antara kedaulatan negara pantai atas perairan selat dan kebebasan navigasi internasional, khususnya rezim lintas transit (*transit passage*) dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS). Artikel ini menganalisis kedudukan hukum lintas transit di Selat Hormuz, hubungan antara *sovereignty* dan *freedom of navigation*, serta implikasi eskalasi militer terhadap pasar energi global dan ketahanan ekonomi Indonesia. Penelitian menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, kasus, dan politik-ekonomi internasional. Analisis menunjukkan bahwa status sebagai perairan yang berada di bawah kedaulatan negara pantai tidak dengan sendirinya menghapus rezim khusus lintas transit. Pasal 34, 37, 38, 42, dan terutama Pasal 44 UNCLOS membentuk keseimbangan antara *sovereignty* negara pantai dan kepentingan navigasi internasional. Persoalan menjadi lebih kompleks karena Iran menandatangani tetapi belum meratifikasi UNCLOS, sehingga dasar keberlakuan rezim *transit passage* terhadap Iran perlu dianalisis juga melalui hukum kebiasaan internasional dan praktik negara. Secara ekonomi-politik, gangguan di Hormuz berpotensi memengaruhi harga minyak,

LNG, biaya pelayaran, inflasi, nilai tukar, dan kebijakan fiskal negara importir. Bagi Indonesia, konsekuensi tersebut menempatkan ketahanan energi, stabilitas makroekonomi, dan diplomasi maritim sebagai satu rangkaian kebijakan yang saling terkait. Artikel ini menawarkan *novelty* berupa integrasi analisis hukum laut dengan pendekatan geopolitik energi dan ketahanan ekonomi Indonesia, serta menempatkan Hormuz sebagai studi mengenai batas kedaulatan dalam tata kelola *chokepoint* maritim global.

Kata kunci : Selat Hormuz; *freedom of navigation*; *sovereignty*; *transit passage*; UNCLOS 1982; keamanan energi; Indonesia

PENDAHULUAN

Selat Hormuz menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Laut Arab serta menjadi jalur keluar-masuk energi dari sejumlah negara produsen di kawasan Teluk (Zabardast Alamdari, 2026). Data *U.S. Energy Information Administration* menunjukkan bahwa arus minyak melalui selat tersebut rata-rata sekitar 20 juta barel per hari pada 2024, setara sekitar 20% konsumsi petroleum liquids dunia (EIA, 2025a). Pada tahun yang sama sekitar 20% perdagangan LNG global juga melewati Hormuz, dengan Qatar sebagai sumber utama dan sebagian besar LNG tersebut menuju pasar Asia (EIA, 2025b). Dengan karakter tersebut, Hormuz bukan semata-mata ruang geografis antara Iran dan Oman, melainkan infrastruktur strategis yang menghubungkan keamanan maritim dengan stabilitas energi global (Lassoued, 2026a; Meza et al., 2026).

Penelitian ini menempatkan perdebatan *freedom of navigation* versus *sovereignty* sebagai titik masuk utama, pertanyaanya yaitu pertama, apakah negara pantai mempunyai *sovereignty* atas perairan teritorial yang membentuk selat, dan kedua, apakah *sovereignty* tersebut memberikan kewenangan untuk menutup atau menangguhkan navigasi internasional. UNCLOS memberikan jawaban yang bersifat simultan yaitu negara pantai tetap memiliki *sovereignty* atau *jurisdiction* atas perairan selat, tetapi pelaksanaannya tunduk pada rezim khusus lintas selat (Guy, 2008). Pasal 34 UNCLOS secara eksplisit menyatakan bahwa rezim *passage* tidak mengubah status hukum perairan selat maupun *sovereignty* negara yang berbatasan dengan selat, tetapi *sovereignty* tersebut harus dijalankan subject to Part III dan aturan hukum internasional lainnya (Lalonde, 2026).

Dalam hal ini, konflik tidak seharusnya dirumuskan secara sederhana sebagai pilihan antara *sovereignty* atau *freedom of navigation*. Secara yuridis, persoalannya adalah bagaimana *sovereignty* dijalankan dalam suatu ruang laut yang oleh hukum internasional diberi fungsi komunikasi internasional. Pasal 37 UNCLOS menentukan bahwa rezim transit *passage* berlaku terhadap selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara satu bagian laut lepas atau ZEE dengan bagian laut lepas atau ZEE lainnya (M. H. bin M. Rusli, 2012; Spanier et al., 2021). Pasal 38 kemudian memberikan hak transit *passage* kepada semua kapal dan pesawat udara, sedangkan Pasal 44 melarang negara pantai menghambat dan menangguhkan transit *passage* (UN, 1982) .

Permasalahan semakin kompleks karena Iran bukan negara pihak UNCLOS (Bagheri, 2015; Ziaee, 2026). *Depositary record* PBB menunjukkan Iran menandatangani UNCLOS pada 10 December 1982 tetapi tidak tercatat sebagai pihak yang meratifikasi (UN, 1982). Namun, tidak serta-merta berarti seluruh norma UNCLOS tidak relevan terhadap Iran. Pertanyaan berikutnya adalah apakah norma tertentu telah memperoleh status *customary international law*. Di sinilah hubungan antara *treaty law, customary international law*, dan jurisprudensi internasional menjadi penting. Perkembangan 2026 menunjukkan bahwa isu tersebut bukan sekadar hipotesis akademik. Dewan Keamanan PBB melalui Resolusi 2817 (2026) menegaskan bahwa hak dan kebebasan navigasi kapal niaga berdasarkan hukum internasional harus dihormati serta mengecam tindakan atau ancaman untuk menutup, menghalangi, atau mengganggu navigasi internasional melalui Selat Hormuz (UN, 2026). *International Maritime Organization* (IMO) pada Maret 2026 juga

menyatakan bahwa hak navigasi kapal niaga sesuai hukum internasional harus dihormati dan menyerukan koordinasi internasional untuk keselamatan pelayaran (IMO, 2026b). Gangguan di Hormuz menghasilkan *transmission mechanism* yang jauh lebih luas daripada persoalan pelayaran. Gangguan pasokan dapat menaikkan harga minyak dan LNG, kenaikan harga tersebut memengaruhi biaya transportasi, industri, pupuk, pangan, inflasi, neraca perdagangan, nilai tukar, dan kebijakan suku bunga (Bigerna, 2023; Le & Chang, 2013; Mirza et al., 2023). Karena Indonesia masih memiliki kebutuhan impor energi, gejolak Hormuz berpotensi menjadi *external shock* terhadap APBN dan stabilitas makroekonomi (Melzatia et al., 2024).

Freedom of navigation memiliki akar historis yang panjang. Hugo Grotius melalui Mare Liberum mengembangkan gagasan bahwa laut pada dasarnya tidak dapat dimonopoli secara eksklusif oleh satu negara dan bahwa komunikasi serta perdagangan antarbangsa membutuhkan kebebasan bergerak di laut (Borschberg, 2006; Russ & Zeller, 2003; Stephens, 2022; Thornton, 2004). Dalam perkembangan berikutnya, prinsip kebebasan laut mengalami diferensiasi melalui rezim *territorial sea, innocent passage, high seas freedoms,* dan *transit passage*. Dalam hukum laut modern, *transit passage* merupakan rezim khusus yang berbeda dari *innocent passage (Naderi, 2026; Plant, 1996; Stępień & Rivera León, 2025). International Court of Justice* dalam Corfu Channel Case (1949) mengakui adanya hak lintas kapal perang melalui selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara dua bagian laut lepas pada masa damai, dengan syarat *passage* bersifat *innocent* (Reilingh, 1971; Talmon, 2015). Perkembangan UNCLOS 1982 memperluas dan mengkodifikasi rezim *transit passage* sebagai hak yang lebih spesifik dan operasional daripada rezim *innocent passage* dalam Konvensi Jenewa 1958 (H. Rusli & Bautista, 2023).

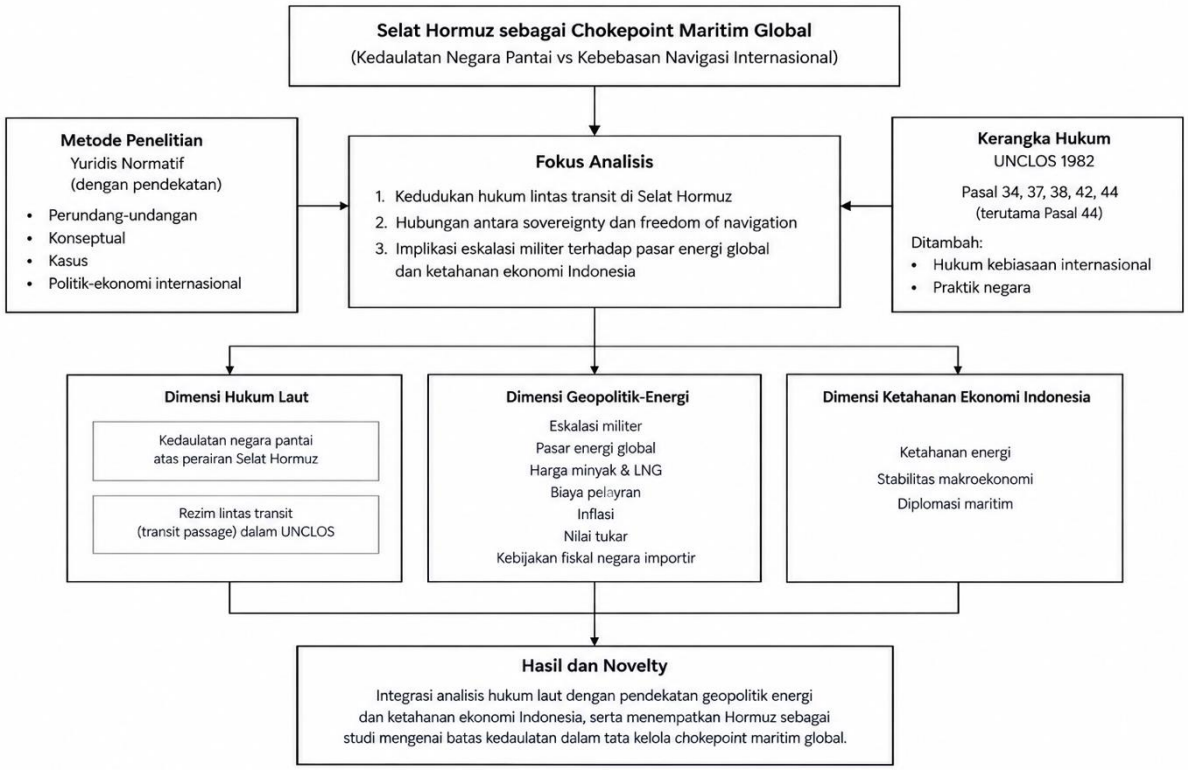
Part III UNCLOS merupakan hasil kompromi antara kepentingan negara pantai dan *maritime powers*. Negara pantai mempertahankan s*overeignty* atas perairan selat, tetapi tidak memperoleh hak untuk menjadikan *sovereignty* sebagai dasar penangguhan *transit passage* (H. Rusli & Bautista, 2023). Di sisi lain, penelitian keamanan maritim melihat *chokepoints* sebagai ruang geografis yang memperbesar *leverage* politik karena gangguan pada titik sempit dapat menghasilkan efek ekonomi yang tidak proporsional (Eiran, 2026; Pratson, 2023). Artikel ini mengisi ruang di antara kedua kelompok literatur tersebut. Kajian hukum laut sering berfokus pada interpretasi *transit passage*, sedangkan kajian energi lebih banyak menilai volume perdagangan, harga, dan risiko pasokan. Penelitian ini menggabungkan keduanya untuk melihat bagaimana legal order di laut berinteraksi dengan *geopolitical risk* dan *energy security*, dengan Indonesia sebagai negara yang menerima dampak eksternal dari gangguan di Hormuz.

Penelitian dibatasi pada tiga ruang lingkup. Pertama, aspek hukum difokuskan pada status Selat Hormuz sebagai *strait used for international navigation, sovereignty* negara pantai, *transit passage*, dan hubungan *treaty law* dengan *customary international law*. Kedua, aspek politik internasional difokuskan pada hubungan antara keamanan maritim, konflik bersenjata, *chokepoint* geopolitik, dan kebebasan navigasi. Ketiga, aspek ekonomi difokuskan pada transmisi gangguan energi global terhadap Indonesia, terutama harga energi, fiskal, inflasi, nilai tukar, dan logistik. Penelitian tidak dimaksudkan untuk menentukan legalitas setiap insiden kapal tertentu tanpa bukti faktual dan tidak melakukan pemodelan ekonometrik harga minyak.

Kebaharuan penelitian terletak pada tiga hal. Pertama, mengonstruksi *sovereignty* dan *freedom of navigation* sebagai dua prinsip yang tidak selalu bersifat *mutually exclusive*, melainkan ditempatkan dalam struktur hukum yang membatasi cara *sovereignty* dapat dijalankan di selat internasional. Kedua, menghubungkan persoalan *treaty applicability* terhadap Iran dengan *customary international law*, sehingga analisis tidak berhenti pada argumen bahwa Iran bukan pihak UNCLOS. Ketiga, mengintegrasikan konsekuensi hukum tersebut dengan *political economy*

of energy dan ketahanan ekonomi Indonesia. Dengan demikian, Selat Hormuz dianalisis sebagai legal-*geopolitical chokepoint* yaitu ruang yang secara hukum berada dalam yurisdiksi negara pantai, tetapi secara fungsional menjadi bagian dari sistem komunikasi dan energi internasional. Penelitian bertujuan untuk menganalisis kedudukan hukum transit passage di Selat Hormuz, menjelaskan batas *sovereignty* negara pantai dalam kaitannya dengan *freedom of navigation*, menganalisis persoalan keberlakuan rezim *transit passage* terhadap Iran melalui UNCLOS dan hukum kebiasaan internasional, mengidentifikasi dampak eskalasi militer terhadap pasar energi global dan menganalisis implikasi dan opsi respons Indonesia dari perspektif hukum laut, politik luar negeri, dan ketahanan energi.

Gambar 1. Kerangka Analisis



Sumber: diolah Penulis

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan kasus (*case approach*), dan pendekatan politik-ekonomi internasional. *Statute approach* digunakan untuk menelaah UNCLOS 1982, khususnya Part III dan ketentuan terkait *sovereignty, transit passage*, serta kewajiban negara pantai. *Conceptual approach* digunakan untuk membedakan *sovereignty*, *freedom of navigation, innocent passage*, dan *transit passage*. *Case approach* menggunakan *Corfu Channel* sebagai jurisprudensi historis serta perkembangan institusional PBB dan IMO pada 2026. *Political-economy approach* digunakan untuk menghubungkan gangguan maritim dengan aliran energi dan kerentanan negara importir.

Data penelitian terdiri atas data hukum primer dan data sekunder. Data primer meliputi UNCLOS 1982, Resolusi Dewan Keamanan PBB 2817 (2026), putusan ICJ dalam *Corfu Channel Case*, serta dokumen resmi IMO. Data sekunder meliputi buku dan artikel akademik mengenai hukum laut, keamanan maritim, geopolitik energi, dan *political economy*. Untuk data ekonomi energi, penelitian menggunakan statistik EIA mengenai arus minyak dan LNG melalui Hormuz. Unit analisis utama adalah rezim hukum *transit passage* dan implikasinya terhadap keamanan energi Indonesia.

Data dianalisis secara kualitatif melalui tiga tahap. Pertama, *legal mapping*, yaitu memetakan norma *treaty*, jurisprudensi, dan praktik kelembagaan. Kedua, *legal interpretation*, yaitu menafsirkan hubungan antar-norma dan menguji argumen *sovereignty* versus *navigation*. Ketiga, *political-economic linkage*, yaitu menelusuri rantai dampak dari gangguan pelayaran menuju pasokan energi, harga, inflasi, fiskal, moneter, dan ketahanan ekonomi Indonesia. Pendekatan ini tidak menyamakan data statistik dengan norma hukum, melainkan menggunakannya untuk menunjukkan *magnitude* dan saluran dampak ekonomi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Selat Hormuz sebagai Selat yang Digunakan untuk Navigasi Internasional

Secara geografis, Hormuz menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Laut Arab. Secara hukum, karakter yang menentukan bukan hanya apakah sebagian besar perairannya berada dalam laut teritorial, tetapi apakah selat tersebut digunakan untuk navigasi internasional dan menghubungkan satu bagian laut lepas atau ZEE dengan bagian lainnya. Pasal 37 UNCLOS menetapkan formula tersebut sebagai ruang lingkup *transit passage*. Dengan demikian, keberadaan territorial *sea* tidak mengubah selat menjadi ruang yang bebas dari kepentingan navigasi internasional (UN, 1982).

Pasal 34 memperlihatkan struktur kompromi UNCLOS. Negara pantai tidak kehilangan *sovereignty* atas perairan yang membentuk selat. Akan tetapi, *sovereignty* dijalankan *subject to Part* III. Artinya, kedaulatan di selat bukanlah *sovereignty* yang identik dengan kewenangan absolut untuk menutup jalur. Kedaulatan bersifat territorial sekaligus *legally conditioned* (UN, 1982). Konsekuensi pentingnya adalah bahwa istilah "Selat Hormuz adalah wilayah kedaulatan Iran" tidak cukup untuk menyimpulkan bahwa Iran dapat menutup seluruh selat. Di sisi lain, istilah "*freedom of navigation*" juga tidak berarti setiap kapal memiliki kebebasan tanpa kewajiban. Pasal 39 UNCLOS mewajibkan kapal dan pesawat yang melakukan transit passage memenuhi kewajiban tertentu, termasuk melakukan transit secara terus-menerus dan secepat mungkin serta menghormati aturan yang berlaku sesuai UNCLOS. Negara pantai juga dapat menetapkan peraturan tertentu mengenai keselamatan navigasi dan pencegahan polusi berdasarkan Pasal 42, tetapi peraturan tersebut tidak boleh secara praktis meniadakan atau menghambat *transit passage* (UN, 1982).

Transit Passage dan Batas *Sovereignty* Negara Pantai

Perbedaan utama antara *innocent passage* dan *transit passage* adalah tingkat hak navigasi serta ruang regulasi negara pantai (Nasu, 2019). Dalam *innocent passage*, negara pantai mempunyai kewenangan yang lebih luas untuk menentukan apakah kegiatan tertentu mengurangi sifat *innocent*. Dalam *transit passage*, rezim dirancang agar komunikasi internasional melalui selat tidak dapat ditangguhkan. Pasal 44 menyatakan bahwa *States bordering straits shall not hamper transit passage* dan tidak ada *suspension of transit passage*. [1] Dari perspektif hukum, *sovereignty*

[1] UNCLOS 1982, Article 44.

dan *freedom of navigation* karenanya tidak berada pada dua kutub yang saling meniadakan. *Sovereignty* menjelaskan siapa yang memiliki kewenangan teritorial, transit passage menjelaskan bagaimana kewenangan tersebut harus dijalankan dalam ruang yang mempunyai fungsi internasional. Formula ini konsisten dengan Article 34 status hukum perairan tetap dipertahankan, tetapi pelaksanaan sovereignty dibatasi oleh rezim *passage.*

Jurisprudensi Corfu Channel memberikan fondasi historis penting. ICJ menyatakan bahwa pada masa damai terdapat hak kapal perang untuk melintasi selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara dua bagian laut lepas tanpa izin terlebih dahulu dari negara pantai, sepanjang passage tersebut innocent[2]. Walaupun rezim UNCLOS 1982 kemudian membentuk transit *passage* sebagai rezim tersendiri, Corfu Channel menunjukkan bahwa hukum internasional sejak sebelum UNCLOS telah mengenal gagasan bahwa kepentingan komunikasi internasional dapat membatasi kewenangan negara pantai atas selat (Lapa & Xhelilaj, 2023).

Persoalan Iran: Tidak Meratifikasi UNCLOS, tetapi Bukan Berarti Bebas dari Hukum Internasional

Posisi Iran perlu dibahas secara presisi. Iran menandatangani UNCLOS tetapi tidak meratifikasinya. Karena itu, Iran bukan "*State Party*" UNCLOS.[3] Namun, dua hal harus dipisahkan. Pertama, ketentuan treaty secara formal tidak dapat begitu saja diberlakukan terhadap negara non-pihak berdasarkan *treaty law*. Kedua, norma yang sama dapat memiliki status *customary international law* jika terdapat praktik umum negara yang diterima sebagai hukum. Pertanyaan apakah *transit passage* telah mencapai status *customary international law* perlu dijawab dengan melihat praktik negara dan *opinio juris*, bukan hanya dengan mengutip UNCLOS. ICJ dalam berbagai perkara menempatkan *custom* sebagai hasil dari *general practice accepted as law*. Dalam konteks selat internasional, praktik negara-negara maritim dan negara pantai sejak konferensi hukum laut serta penerimaan luas UNCLOS memberikan basis penting untuk mengkaji kristalisasi norma. Namun, artikel ini berhati-hati untuk tidak menyatakan bahwa setiap detail Part III otomatis mengikat Iran sebagai *customary rule*. Yang lebih tepat adalah membedakan inti prinsip hak navigasi internasional melalui selat yang memenuhi kriteria dari ketentuan teknis tertentu yang mungkin masih bergantung pada *treaty law*.

Penerimaan internasional terhadap pentingnya transit passage juga terlihat dalam respons institusional 2026. Resolusi Dewan Keamanan PBB 2817 menyebut perlunya penghormatan terhadap *navigational rights and freedoms* serta menegaskan bahwa tindakan atau ancaman untuk menutup atau menghalangi navigasi internasional di Hormuz merupakan ancaman serius terhadap perdamaian dan keamanan internasional.[4] Pernyataan ini bukan substitusi bagi analisis *customary law*, tetapi memperkuat bahwa masyarakat internasional memperlakukan navigasi di Hormuz sebagai kepentingan internasional yang dilindungi (Spanier et al., 2021; UN, 1982) .

Ancaman Penutupan, Serangan terhadap Kapal, dan Batas Penggunaan Kekuatan

Secara hukum, penutupan atau obstruction terhadap transit passage harus dibedakan dari tindakan regulasi yang ditujukan untuk menjamin keselamatan navigasi. Dalam rezim UNCLOS 1982, negara pantai memiliki kewenangan untuk menetapkan sea lanes dan traffic separation schemes apabila diperlukan untuk keselamatan pelayaran, serta mengadopsi regulasi tertentu terkait keselamatan navigasi dan lalu lintas maritim sebagaimana diatur dalam Pasal 41 dan Pasal

[2] ICJ, Corfu Channel Case, I.C.J. Reports 1949, p. 28–29.
[3] United Nations Treaty Collection, status UNCLOS 1982, Iran: signature recorded, no ratification recorded as of 2026.

[4]UN Security Council Resolution 2817 (2026), para. 7–8.

42[5]. Namun, kewenangan regulatif tersebut tidak bersifat absolut. Regulasi yang ditetapkan negara pantai tidak boleh bersifat diskriminatif dan tidak boleh memiliki akibat praktis berupa denying, hampering or impairing hak transit passage kapal asing (United Nations, 1982). Untuk kasus Selat Hormuz, prinsip tersebut menjadi penting karena statusnya sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional menempatkan kepentingan kedaulatan negara pantai berhadapan dengan kepentingan internasional atas kebebasan navigasi. Literatur mengenai rezim hukum Selat Hormuz menegaskan bahwa kewenangan negara pantai atas keselamatan dan pengaturan navigasi tidak dengan sendirinya memberikan dasar hukum untuk menutup selat atau secara sepihak menangguhkan transit passage (Al-Khabouri, 2026; Bai, 2026).

Serangan terhadap kapal niaga menimbulkan persoalan tambahan karena menyentuh keselamatan navigasi, tanggung jawab internasional, hukum konflik bersenjata, dan keamanan maritim. Tahun 2026, IMO menyatakan telah terjadi ancaman dan serangan terhadap kapal niaga di sekitar Hormuz dan menyerukan safe-passage framework (International Maritime Organization, 2026). [6] Apabila kapal sipil menjadi objek serangan dalam konflik bersenjata, analisis tidak cukup menggunakan UNCLOS, prinsip-prinsip hukum humaniter internasional dan hukum penggunaan kekuatan juga perlu diperiksa berdasarkan fakta masing-masing insiden. Karena itu, istilah "agresi" sebaiknya tidak digunakan secara otomatis untuk setiap gangguan pelayaran. Resolusi Majelis Umum PBB 3314 (1974) memberikan definisi agresi dalam konteks tertentu, tetapi klasifikasi hukum suatu tindakan memerlukan penilaian fakta, konteks penggunaan kekuatan, dan aturan yang relevan (United Nations General Assembly, 1974). Artikel ini menggunakan istilah "obstruction", "attack", atau "threat to navigation" kecuali terdapat dasar hukum dan fakta yang cukup untuk klasifikasi yang lebih spesifik

Hormuz sebagai Chokepoint Energi Global

Kekuatan strategis Hormuz berasal dari ketidakseimbangan antara volume energi yang melewati selat dan terbatasnya alternatif. EIA mencatat sekitar 20 juta barel per hari melewati Hormuz pada 2024, sekitar seperlima konsumsi petroleum liquids global (U.S. Energy Information Administration, 2025). [7] Untuk LNG, sekitar 20% perdagangan LNG global pada 2024 melewati selat, dan sekitar 83% LNG tersebut mengalir dari negara Teluk menuju pasar Asia (U.S. Energy Information Administration, 2025c). [8] Dari perspektif *political economy*, *chokepoint* menghasilkan apa yang dapat disebut strategic interdependence. Negara-negara produsen bergantung pada akses keluar, sedangkan negara-negara konsumen bergantung pada kontinuitas pasokan. Gangguan tidak harus berupa penutupan total untuk menghasilkan efek ekonomi. Ancaman, peningkatan risiko, pemeriksaan, penundaan, serangan, atau kenaikan premi asuransi dapat mengubah perilaku perusahaan pelayaran sebelum arus fisik berhenti sepenuhnya (U.S. Energy Information Administration, 2023) .

Rantai transmisinya dapat digambarkan sebagai berikut, (1) eskalasi militer meningkatkan perceived risk, (2) perusahaan pelayaran dan asuransi menyesuaikan risk premium, (3) biaya freight dan insurance meningkat, (4) perusahaan energi memperhitungkan replacement cost dan scarcity premium, (5) harga minyak dan LNG meningkat, (6) biaya energi masuk ke transportasi, industri, listrik, pupuk, dan pangan, dan (7) inflasi serta perlambatan ekonomi muncul di negara importir. Literatur mengenai gangguan geopolitik di Timur Tengah menunjukkan bahwa

[5] UNCLOS 1982, Article 41(2) and Article 42(2)
[6] MO, "IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz," 19 March 2026
[7] EIA, 16 June 2025.
[8] EIA, 24 June 2025.

ketidakpastian pada maritime chokepoint dapat meningkatkan biaya pelayaran, asuransi, dan keterlambatan pengiriman bahkan sebelum terjadi penghentian pasokan secara penuh (Hadid et al., 2026; Lassoued, 2026b). Pada tingkat makroekonomi, peningkatan ketidakpastian energi dan guncangan harga energi juga dapat memengaruhi aktivitas ekonomi dan inflasi melalui berbagai saluran transmisi (Altunöz et al., 2026; Yilmazkuday, 2024). Legal uncertainty dan security uncertainty dapat menghasilkan economic costs bahkan sebelum terjadi physical supply interruption.

Dampak terhadap Pasar Energi Global

Pertama, gangguan Hormuz berpotensi menghasilkan supply shock. Karena sekitar 20 juta barel per hari melewati selat, hilangnya sebagian kapasitas transit dapat mengurangi pasokan efektif pasar global. Besarnya dampak akan bergantung pada durasi gangguan, kapasitas penyimpanan, spare capacity produsen, dan kemampuan mengalihkan ekspor melalui jalur alternatif (International Energy Agency, 2026; Luo et al., 2026).

Kedua, pasar LNG sangat sensitif karena sekitar seperlima perdagangan LNG global melewati Hormuz dan mayoritas arus tersebut menuju Asia. Negara seperti China, India, dan Korea Selatan memiliki kepentingan besar terhadap stabilitas jalur tersebut (U.S. Energy Information Administration, 2025a).[9] Gangguan LNG dapat meningkatkan persaingan cargo spot dan memindahkan pasokan dari satu kawasan ke kawasan lain.

Ketiga, maritime insurance dan freight costs dapat meningkat. Dalam kondisi risiko perang, perusahaan pelayaran mempertimbangkan war-risk premium, rerouting, crew safety, dan kemungkinan keterlambatan. Konsekuensi ekonominya tidak hanya diterima oleh pemilik kapal, tetapi akhirnya masuk ke landed cost energi dan barang (An et al., 2026; Luo et al., 2026) .

Keempat, terdapat risiko stagflationary pressure. Kenaikan harga energi dapat mendorong inflasi sekaligus mengurangi pendapatan riil rumah tangga dan margin perusahaan. Bank sentral menghadapi trade-off antara menjaga inflasi dan menghindari pengetatan berlebihan. Karena itu, gangguan maritim yang bersifat regional dapat menjadi shock makroekonomi global (Gagliardone & Gertler, 2026; Hwang & Zhu, 2024) .

Implikasi bagi Indonesia

Indonesia menghadapi dampak Hormuz melalui tiga kanal utama yaitu energi, fiskal-moneter, dan logistik. Pada kanal energi, kenaikan harga minyak global dapat menaikkan biaya impor minyak dan produk energi. Pada kanal fiskal, kenaikan harga dapat memengaruhi asumsi APBN, kompensasi, dan subsidi energi (Asido & Ragimun, 2026). Pada kanal moneter, kenaikan biaya impor energi dapat meningkatkan imported inflation dan tekanan terhadap rupiah. Draft awal penelitian mengidentifikasi dua pilihan kebijakan yang berpotensi menimbulkan trade-off. Dari sisi kebijakan, terdapat trade-off antara mempertahankan harga energi domestik untuk melindungi daya beli dan meningkatkan beban fiskal, atau menyesuaikan harga energi dengan kondisi pasar yang dapat memperbesar tekanan inflasi dalam jangka pendek. Karena itu, respons kebijakan dapat diarahkan pada strategi shock absorption yang menggabungkan buffer fiskal, diversifikasi sumber impor, pengelolaan stok strategis, dan stabilisasi pasar valuta asing. Penelitian mengenai cadangan penyangga minyak Indonesia menunjukkan bahwa ketergantungan terhadap ketersediaan impor membuat kapasitas cadangan dan days of cover menjadi elemen penting dalam ketahanan energi nasional (Prima et al., 2026). Hal ini semakin relevan setelah diterbitkannya

[9] EIA, 24 June 2025, mencatat China, India, dan South Korea sebagai tujuan utama LNG yang bergerak melalui Hormuz.

Perpres No. 96 Tahun 2024 tentang Cadangan Penyangga Energi, yang memberikan kerangka bagi penguatan cadangan energi nasional (Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 96 Tahun 2024 Tentang Cadangan Penyangga Energi, 2024).

Dalam jangka pendek, Pertamina dan pemerintah dapat melakukan diversifikasi cargo dengan meningkatkan opsi pasokan dari kawasan di luar Teluk apabila secara komersial dan logistik memungkinkan. Namun, diversifikasi memiliki biaya karena jarak angkut dan harga spot dapat lebih tinggi. Karena itu, energy security tidak cukup dipahami sebagai jumlah stok, melainkan sebagai kombinasi availability, affordability, accessibility, dan resilience (Cherp & Jewell, 2014; Prima et al., 2026). Dalam jangka menengah-panjang, Indonesia perlu mengurangi kerentanan terhadap satu chokepoint melalui diversifikasi sumber energi, peningkatan kapasitas penyimpanan, efisiensi energi, penguatan infrastruktur distribusi, dan percepatan substitusi energi yang layak secara ekonomi. Kebijakan tersebut tidak mengharuskan Indonesia mengambil posisi konfrontatif terhadap Iran atau pihak lain. Dari perspektif politik luar negeri bebas aktif, Indonesia dapat menggabungkan prinsip hukum laut, diplomasi de-eskalasi, dan kepentingan ketahanan energi.

Posisi Hukum dan Diplomatik Indonesia

Indonesia mempunyai kepentingan normatif sekaligus praktis terhadap kebebasan navigasi. Sebagai negara kepulauan dengan jalur pelayaran internasional dan posisi geografis strategis, Indonesia berkepentingan terhadap stabilitas rezim navigasi global (St Fatmawati et al., 2023). Kepentingan tersebut tidak berarti Indonesia harus mengambil posisi militer dalam setiap konflik maritim. Pilihan diplomatik dapat diarahkan pada penghormatan hukum internasional, perlindungan kapal sipil, keselamatan pelaut, dan de-eskalasi. Dalam perspektif hukum laut, Indonesia dapat menekankan bahwa kebebasan navigasi dan transit passage merupakan bagian dari tata kelola laut internasional, sementara sovereignty negara pantai tetap dihormati sesuai UNCLOS. Pendekatan demikian menghindari dikotomi yang terlalu sederhana antara "kedaulatan Iran" dan "kepentingan negara pengguna". Secara normatif, kedua kepentingan tersebut berada dalam struktur hukum yang sama: sovereignty diakui, tetapi penggunaannya dibatasi oleh kewajiban internasional.

Resolusi DK PBB 2817 dan respons IMO pada 2026 menyediakan konteks diplomatik yang penting. Dewan Keamanan menegaskan penghormatan terhadap navigational rights and freedoms dan menyerukan agar tidak ada tindakan atau ancaman yang mengganggu navigasi internasional melalui Hormuz (United Nations Security Council Resolution 2817, 2026).[10] IMO juga menempatkan keselamatan pelaut dan kapal niaga sebagai kepentingan utama (IMO, 2026a, 2026c). [11]Bagi Indonesia, kedua perkembangan tersebut dapat menjadi basis untuk diplomasi yang menekankan aturan dan keselamatan, tanpa harus mengubahnya menjadi keberpihakan militer.

Legal Chokepoint ke Economic Resilience

Penelitian ini menghasilkan model analitis empat lapis. Lapisan pertama adalah legal order: UNCLOS, customary international law, dan jurisprudensi menentukan batas sovereignty serta hak navigasi. Lapisan kedua adalah security order, konflik dan ancaman militer menentukan tingkat risiko aktual terhadap kapal dan pelabuhan. Lapisan ketiga adalah market order, risiko diterjemahkan menjadi harga minyak, LNG, freight, insurance, dan kurs. Lapisan keempat adalah

[10] UN Security Council Resolution 2817 (2026), para. 7–8.

[11] IMO, 19 March 2026; IMO Council statement, 13 July 2026.

domestic policy, pemerintah menerjemahkan shock tersebut menjadi kebijakan fiskal, moneter, energi, dan diplomasi (Hadid et al., 2026; Yilmazkuday, 2024) .

Model tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran atau pelemahan norma navigasi tidak berhenti sebagai masalah hukum. Ketidakpastian hukum dapat menjadi ketidakpastian pasar, ketidakpastian pasar kemudian menjadi masalah kesejahteraan masyarakat. Oleh sebab itu, perlindungan freedom of navigation juga mempunyai dimensi ekonomi dan sosial (Asido & Ragimun, 2026; Prima et al., 2026) .

Tabel 1. Matriks Temuan Penelitian

Dimensi	Temuan	Implikasi	Respons Indonesia
Hukum laut	Sovereignty negara pantai tetap ada, tetapi tunduk pada rezim transit passage.	Penutupan/penangguhan tidak dapat dibenarkan hanya dengan alasan sovereignty.	Menegaskan UNCLOS dan hukum kebiasaan melalui diplomasi.
Status Iran	Iran menandatangani tetapi belum meratifikasi UNCLOS.	Analisis perlu membedakan treaty obligation dan customary law.	Menggunakan bahasa hukum yang presisi dan tidak mengandalkan treaty saja.
Keamanan	Ancaman/serangan dapat mengganggu navigasi sebelum penutupan total.	Risk premium meningkat.	Perlindungan pelayaran sipil dan de-eskalasi.
Energi	Sekitar 20 juta b/d minyak dan sekitar 20% LNG global melalui Hormuz.	Supply shock dan price volatility.	Diversifikasi sumber dan stok energi.
Makroekonomi	Harga energi memengaruhi inflasi, fiskal, kurs, dan biaya logistik.	Imported inflation dan tekanan APBN.	Fiscal buffer, kebijakan moneter, dan stabilisasi pasokan.
Diplomasi	Hormuz adalah isu regional sekaligus global.	Pilihan militer dapat memperbesar risiko.	Diplomasi multilateral dan prinsip Bebas Aktif.

Sumber: Analisis oleh Penulis

KESIMPULAN DAN SARAN

Selat Hormuz memperlihatkan bahwa *sovereignty* dan *freedom of navigation* tidak harus dipahami sebagai dua prinsip yang saling meniadakan. Hukum laut internasional mengakui *sovereignty* negara pantai atas perairan yang membentuk selat, tetapi pada saat yang sama menetapkan rezim khusus untuk menjaga komunikasi internasional. Dalam UNCLOS 1982, Pasal 37-44 menempatkan *transit passage* sebagai rezim utama bagi selat yang digunakan untuk navigasi internasional antara satu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian lainnya. Pasal 44 secara khusus menegaskan larangan menghambat dan menangguhkan *transit passage*.

Status Iran sebagai *non-party* UNCLOS membuat analisis *treaty applicability* tidak dapat menjadi satu-satunya dasar. Iran menandatangani UNCLOS tetapi belum meratifikasinya. Oleh karena itu, pertanyaan mengenai *customary international law* menjadi sentral. Artikel ini berpendapat bahwa analisis harus difokuskan pada sejauh mana prinsip inti *transit passage* telah diterima sebagai hukum kebiasaan, dengan tetap membedakan antara prinsip substantif dan ketentuan teknis UNCLOS yang hanya mengikat berdasarkan *treaty*. Secara ekonomi-politik, pentingnya Hormuz berasal dari besarnya volume minyak dan LNG yang melewati selat serta terbatasnya alternatif. Gangguan fisik maupun peningkatan risiko keamanan dapat menghasilkan *supply shock, price premium*, kenaikan biaya pelayaran dan asuransi, serta tekanan inflasi global. Indonesia menghadapi dampak melalui impor energi, APBN, nilai tukar, inflasi, dan biaya logistik.

Dengan demikian, strategi Indonesia sebaiknya dibangun pada tiga pilar yang saling mendukung yaitu pertama, konsistensi pada hukum internasional dan kebebasan navigasi, kedua, diplomasi de eskalasi dan perlindungan pelayaran sipil, ketiga, penguatan ketahanan energi dan *macroeconomic buffers*. Pendekatan tersebut memungkinkan Indonesia mempertahankan kepentingan nasional tanpa mengubah persoalan hukum laut menjadi konflik blok politik atau militer. Penelitian lanjutan dapat mengembangkan model kuantitatif untuk mengukur elastisitas harga minyak dan LNG terhadap gangguan transit, menguji dampak terhadap ICP dan APBN Indonesia, serta membandingkan Hormuz dengan *chokepoints* lain seperti Malaka, Bab al-Mandab, dan Panama. Studi berikutnya juga perlu menguji lebih mendalam praktik negara dan *opinio juris* mengenai *transit passage* untuk memperjelas status *customary international law* terhadap negara yang bukan pihak UNCLOS.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah memberi dukungan baik moril maupun materil terhadap pelaksanaan kegiatan ini.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Khabouri, K. (2026). The Legal Regime of the Strait of Hormuz. *Journal of Palestine AhliyaUniversity for Research and Studies*, *5*(2), 201–212. https://doi.org/https://doi.org/10.59994/pau.2026.2.201

Altunöz, U., Taşdoğan, E., & Büklü, S. (2026). Energy-price shocks, exchange rates, and inflation dynamics in Asia–Pacific: evidence on state-dependent pass-through. *Future Business Journal 2026 12:1*, *12*(1), 204-. https://doi.org/10.1186/S43093-026-00907-5

An, F., Ren, S., Liu, X., & Cui, J. (2026). Energy Supply Resilience and Industrial Continuity Under a Strait of Hormuz Blockade. *Energies*, *19*(11). https://doi.org/10.3390/en19112719

Asido, P. T., & Ragimun. (2026). Global Shock Transmission to the Budget Deficit: The Role of Fuel Subsidies as Fiscal Shock Absorbers. *Indonesian Treasury Review*, *11*(3), 215–226. https://doi.org/10.33105/itrev.v

Bagheri, S. (2015). Iran's attitude to security in the strait of hormuz: An international law perspective | The New Zealand Yearbook of International Law. *Informit*. https://search.informit.org/doi/abs/10.3316/INFORMIT.829631489031290

Bai, Y. (2026). The Belligerent Strait: Transit Passage Rights and Charterparty Disputes in the 2026 Strait of Hormuz Crisis. *International Journal of Law Management & Humanities*, *9*(IV), 2125–2135. https://ijlmh.com/article/view/the-belligerent-strait-transit-passage-rights-and-charterparty-disputes-in-the-2026-strait-of-hormuz-crisis

Bigerna, S. (2023). Energy price shocks, exchange rates and inflation nexus. *Energy Economics*, *128*, 107156. https://doi.org/10.1016/J.ENECO.2023.107156

Borschberg, P. (2006). Hugo Grotius' Theory of Trans-Oceanic Trade Regulation: Revisiting Mare Liberum (1609). *SSRN Electronic Journal*. https://doi.org/10.2139/SSRN.871752

Cherp, A., & Jewell, J. (2014). The concept of energy security: Beyond the four as. *Energy Policy*, *75*, 415–421. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2014.09.005

EIA. (2025a, June 16). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint* . Www.Eia.Gov. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504

EIA. (2025b, June 24). *About one-fifth of global liquefied natural gas trade flows through the Strait of Hormuz* . Www.Eia.Gov. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65584

Eiran, E. (2026). Why do some limited regional conflicts in the maritime domain have global consequences? Evidence from two Middle Eastern wars. *Frontiers in Political Science*, *8*, 1741706. https://doi.org/10.3389/FPOS.2026.1741706/TEXT

Gagliardone, L., & Gertler, M. (2026). Oil Prices, Monetary Policy, and Inflation Surges. *American Economic Journal: Macroeconomics*, *18*(4), 468–501. https://doi.org/10.1257/MAC.20240295

Guy, R. A. N. (2008, January 1). *The Coastal State and Its EEZ* . Www.Hydro-International.Com. https://www.hydro-international.com/article/the-coastal-state-and-its-eez

Hadid, M., Padmanabhan, R., Elomri, A., & Kerbache, L. (2026). Geopolitical disruptions in the middle east and global supply chain resilience: implications and mitigation strategies. *Maritime Economics & Logistics*. https://doi.org/10.1057/s41278-026-00366-3

Hwang, I., & Zhu, X. (2024). State-dependent oil price shocks on inflation and the efficacy of inflation targeting regime. *Journal of International Money and Finance*, *144*, 103077. https://doi.org/10.1016/J.JIMONFIN.2024.103077

IMO. (2026a, March 9). *IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz*. IMO. https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx?utm_source=chatgpt.com

IMO. (2026b, April 19). *IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz*. Www.Imo.Org. https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx

IMO. (2026c, July 13). *IMO Council reaffirms commitment to protecting vital shipping lanes*. IMO. https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx?utm_source=chatgpt.com

International Energy Agency. (2026, February). *Strait of Hormuz*. Untuk Supply Shock, Spare Capacity, Storage, Dan Alternative Routes. https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-ission/strait-of-hormuz?

International Maritime Organization. (2026). *IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz*. https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx?

Lalonde, S. (2026, February 12). *3: The enduring debate surrounding what is an 'international strait' in: Research Handbook on the Law of the Sea*. Elgaronline. https://www.elgaronline.com/edcollchap/book/9781803925271/chapter3.xml

Lapa, K., & Xhelilaj, E. (2023). New Challenges on the Maritime Boundaries Delimitation Dispute Between Greece and Albania in the Corfu Channel. *Pomorstvo*, *37*(2), 218–226. https://doi.org/10.31217/P.37.2.5

Lassoued, R. (2026a). Maritime chokepoint insecurity and systemic trade vulnerability: A transportation security assessment of the Strait of Hormuz. *Journal of Transportation Security 2026 19:1*, *19*(1), 21-. https://doi.org/10.1007/S12198-026-00345-Y

Lassoued, R. (2026b). Maritime chokepoint insecurity and systemic trade vulnerability: A transportation security assessment of the Strait of Hormuz. *Journal of Transportation Security*, *19*(1). https://doi.org/10.1007/S12198-026-00345-Y

Le, T. H., & Chang, Y. (2013). Oil price shocks and trade imbalances. *Energy Economics*, *36*, 78–96. https://doi.org/10.1016/J.ENECO.2012.12.002

Luo, J., Zhang, W., & Yang, Y. (2026). Backup supply strategies under supply disruptions and stochastic demand: a case study of crude oil procurement via the Strait of Hormuz. *Frontiers in Marine Science*, *Volume 13-2026*. https://www.frontiersin.org/journals/marine-science/articles/10.3389/fmars.2026.1858382

Melzatia, S., Mahroji, Apollo, & Zahri, A. (2024). Geopolitical Risks and Indonesia's Economic Resilience. *Jurnal Lemhannas RI*, *12*(4), 581–595. https://doi.org/10.55960/jlri.v12i4.1132

Meza, A., Ari, I., Al Sada, M., & Koç, M. (2026). Implications of interrupting the Hormuz Strait in the LNG trade. *Journal of Transportation Security 2026 19:1*, *19*(1), 28-. https://doi.org/10.1007/S12198-026-00350-1

Mirza, N., Naqvi, B., Rizvi, S. K. A., & Boubaker, S. (2023). Exchange rate pass-through and inflation targeting regime under energy price shocks. *Energy Economics*, *124*, 106761. https://doi.org/10.1016/J.ENECO.2023.106761

Naderi, A. (2026). The price of passage: the legality of Iranian transit charges in the Strait of Hormuz under the Law of the Sea. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*. https://doi.org/10.1080/18366503.2026.2701606

Nasu, H. (2019). Regimes of navigation and maritime security in South East Asia. *Law of the Sea in South East Asia: Environmental, Navigational and Security Challenges*, 180–192. https://doi.org/10.4324/9780429021053-11/REGIMES-NAVIGATION-MARITIME-SECURITY-SOUTH-EAST-ASIA-HITOSHI-NASU

Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 96 Tahun 2024 Tentang Cadangan Penyangga Energi, Pub. L. 96 (2024). https://peraturan.bpk.go.id/Details/297377/perpres-no-96-tahun-2024

Plant, G. (1996). The Collision Avoidance Regulations as a Regulator of International Navigation Rights: Underlying Principles and their Adequacy for the Twenty-first Century. *The Journal of Navigation*, *49*(3), 377–393. https://doi.org/10.1017/S0373463300013606

Pratson, L. F. (2023). Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures. *Communications in Transportation Research*, *3*, 100083. https://doi.org/10.1016/J.COMMTR.2022.100083

Prima, A., Moengin, P., Astuti, P., Sari, E., Nugrahanti, A., & Butt, O. J. (2026). Determining The Dynamics of The Petroleum Buffer Reserve of Indonesia. *Scientific Contributions Oil and Gas*, *49*(1), 65–81. https://doi.org/10.29017/scog.v49i1.1987

Reilingh, O. G. de V. (1971). Warships in territorial waters, their right of innocent passage. *Netherlands Yearbook of International Law*, *2*, 29–67. https://doi.org/10.1017/S0167676800004724

Rusli, H., & Bautista, L. B. (2023). Potential Implications of AUKUS and the Proposed Thai Canal on Crucial Sea Lines of Communication under the US Indo-Pacific Strategy. *Journal of East Asia and International Law*, *16*(1), 87–104. https://doi.org/10.14330/JEAIL.2023.16.1.05

Rusli, M. H. bin M. (2012). The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore. *Asian Politics and Policy*, *4*(4), 549–569. https://doi.org/10.1111/J.1943-0787.2012.01374.X;WGROUP:STRING:PUBLICATION

Russ, G. R., & Zeller, D. C. (2003). From Mare Liberum to Mare Reservarum. *Marine Policy*, *27*(1), 75–78. https://doi.org/10.1016/S0308-597X(02)00054-4

Spanier, B., Shefler, O., & Rettig, E. (2021). *UNCLOS and the Protection of Innocent and Transit Passage in Maritime Chokepoints*. https://papers.ssrn.com/abstract=4742492

St Fatmawati, L., Rahman, R. A., & Yusran, N. K. (2023). RIGHTS AND DUTIES OF FOREIGN SHIPS TO INDONESIAN ARCHIPELAGIC SEA LANES PASSAGE. *Diponegoro Law Review*, *8*(1), 25–40. https://doi.org/10.14710/DILREV.8.1.2023.25-40

Stephens, T. (2022). Global ocean governance in the Anthropocene: From extractive imaginaries to planetary boundaries? *Global Policy*, *13*(S3), 76–85. https://doi.org/10.1111/1758-5899.13111;REQUESTEDJOURNAL:JOURNAL:17585899;ISSUE:ISSUE:DOI

Stępień, B., & Rivera León, M. A. (2025). Law Enforcement in Autonomous Shipping: Rethinking Jurisdictional Challenges under UNCLOS. *International & Comparative Law Quarterly*, *74*(S1), 47–62. https://doi.org/10.1017/S0020589325101103

Talmon, S. (2015). Determining Customary International Law: The ICJ's Methodology between Induction, Deduction and Assertion. *European Journal of International Law*, *26*(2), 417–443. https://doi.org/10.1093/EJIL/CHV020

Thornton, H. (2004). Hugo Grotius and the Freedom of the Seas. *International Journal of Maritime History*, *16*(2), 17–38. https://doi.org/10.1177/084387140401600203

UN. (1982). *UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA*. Www.Un.Org. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm

UN. (2026). *Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation*. Www.Un.Org. https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/index.htm

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

United Nations General Assembly. (1974). *Definition of Aggression: Resolution 3314 (XXIX)*.

United Nations Security Council Resolution 2817. (2026). *Security Council resolution 2817 (2026) On condemning attacks by the Islamic Republic of Iran against Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia, the United Arab Emirates and Jordan*.

U.S. Energy Information Administration. (2023, November 21). *The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint U.S. Energy Information Administration (EIA)*. U.S. Department of Energy. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002

U.S. Energy Information Administration. (2025a). *About one-fifth of global liquefied natural gas trade flows through the Strait of Hormuz - U.S. Energy Information Administration (EIA)*. Untuk Data LNG. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65584&utm_source=chatgpt.com

U.S. Energy Information Administration. (2025b, June 16). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint U.S. Energy Information Administration (EIA)*. U.S. Department of Energy. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504

U.S. Energy Information Administration. (2025c, June 24). *About one-fifth of global liquefied natural gas trade flows through the Strait of Hormuz U.S. Energy Information Administration (EIA)*. U.S. Department of Energy. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65584

Yilmazkuday, H. (2024). Geopolitical risks and energy uncertainty: Implications for global and domestic energy prices. *Energy Economics*, *140*, 107985. https://doi.org/10.1016/J.ENECO.2024.107985

Zabardast Alamdari, S. (2026). Energy Security at a Maritime Choke-point: The Strait of Hormuz and Iran's Strategic Role. *İmgelem*, (20), 497–516. https://doi.org/10.53791/IMGELEM.1936984

Ziaee, S. Y. (2026). Iran's New Governance on the Strait of Hormuz under International Law. *Iranian Journal of International and Comparative Law*, *4*(1), 265–272. https://doi.org/10.22091/IJICL.2026.16060.1252