

ANALISIS YURIDIS PENGELOLAAN SELAT HORMUZ OLEH IRAN DAN OMAN

Muhammad Bima Hendriansyah¹, Hari Utomo²
Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Jember,
e-mail : bimahendriansyah81@gmail.com¹

ABSTRAK Iran dan Oman pada tanggal 23 Juni 2026 di *Muscat* telah mengumumkan pembentukan kelompok kerja bersama yang akan membahas pengelolaan navigasi di Selat Hormuz pada masa depan. Kelompok ini akan merundingkan layanan maritim yang akan disediakan di kawasan itu, termasuk pembahasan mengenai biaya terkait. Proses tersebut akan dilakukan dengan melibatkan negara-negara pesisir Teluk lainnya dan tetap mengacu pada hukum internasional serta hak kedaulatan negara-negara yang berbatasan langsung dengan Selat Hormuz. Hal ini sesuai dengan amanat ketentuan Pasal 123 UNCLOS 1982, yang menyatakan bahwa : Negara-negara yang berbatasan dengan laut tertutup atau setengah tertutup hendaknya bekerjasama satu sama lainnya dalam melaksanakan hak dan kewajibannya berdasarkan Konvensi ini. Hal tersebut menjadi sangat menarik perhatian publik karena Iran tidak meratifikasi UNCLOS 1982, sementara Oman menjadi negara yang meratifikasi UNCLOS 1982.

Kata Kunci | **Pengelolaan, Selat Hormuz, Iran, Oman**

ABSTRACT *DeterminationIran and Oman announced the formation of a joint working group in Muscat on June 23, 2026, to discuss the future management of navigation in the Strait of Hormuz. This group will discuss the maritime services to be provided in the region, including related costs. This process will involve other Gulf littoral states and adhere to international law and the sovereign rights of states bordering the Strait of Hormuz. This is in accordance with Article 123 of the 1982 UNCLOS, which states: States bordering enclosed or semi-enclosed seas shall cooperate with one another in exercising their rights and obligations under this Convention. This issue has attracted significant public attention because Iran has not ratified UNCLOS 1982, while Oman has.*

Keywords | **Management, Strait of Hormuz, Iran, Oman.**

1. PENDAHULUAN

Pengaturan Selat Hormuz merupakan salah satu *strategic maritime chokepoint* terpenting di dunia. Sekitar 20 juta barel minyak per hari atau seperempat perdagangan minyak laut global melewati jalur ini, sehingga setiap gangguan terhadap fungsi navigasinya berpotensi memengaruhi stabilitas pasokan energi dan harga minyak di pasar internasional. Fakta tersebut menempatkan Selat Hormuz sebagai salah satu *maritime chokepoint* terpenting di dunia yang kepentingannya tidak hanya berkaitan dengan negara-negara pesisir, tetapi juga masyarakat internasional secara luas.

Status Selat Hormuz sebagai *strait used for international navigation* berdasarkan ketentuan Pasal 37 UNCLOS 1982 bahwa harus digunakan untuk pelayaran internasional antara dua kawasan laut internasional. Konsekuensi dari status tersebut adalah berlakunya hak lintas transit tersebut yang memberikan hak kepada semua kapal dan pesawat udara untuk melintas secara terus-menerus dan cepat. Dalam lalu lintas transit kapal kapal di sepanjang Selat Hormuz melakukan transit, namun demikian UNCLOS 1982 secara tegas melarang penangguhan hak lintas transit, sehingga negara pantai tidak dapat secara sepihak

menutup jalur pelayaran internasional tersebut. Meskipun demikian, Pasal 42 UNCLOS 1982 tetap memberikan kewenangan kepada negara pantai untuk mengatur aspek keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan ketertiban administrasi sepanjang tidak menghambat pelaksanaan hak lintas transit. Keberadaan Selat Hormuz sebagai jalur pelayaran internasional menyebabkan pengaturannya tidak dapat dilepaskan dari ketentuan hukum internasional yang berlaku secara universal.

Kewenangan tersebut harus dilaksanakan tanpa menghambat pelaksanaan hak lintas transit, bahkan Pasal 44 UNCLOS 1982 secara tegas menyatakan bahwa tidak boleh ada penangguhan (*suspension*) terhadap hak lintas transit yang dinikmati oleh pengguna selat internasional. Pengaturan dalam UNCLOS 1982 mencerminkan penerapan asas kebebasan navigasi (*freedom of navigation*) yang telah lama dikenal dalam hukum laut internasional. Di sisi lain, hukum internasional juga mengakui asas kedaulatan negara yang memberikan hak kepada negara untuk yurisdiksi atas wilayah yang berada di bawah kewenangannya. Perairan Selat Hormuz pada dasarnya merupakan perairan tertutup berdasarkan pasal 123 UNCLOS 1982 bahwa pengelolaan perairan tersebut harus di kerjasamakan antara negara-negara yang berbatasan dengan laut tersebut.

Iran dan Oman pada tanggal 23 Juni 2026 di *Muscat* telah mengumumkan pembentukan kelompok kerja bersama yang akan membahas pengelolaan navigasi di Selat Hormuz pada masa depan. Kelompok ini akan merundingkan layanan maritim yang akan disediakan di kawasan itu, termasuk pembahasan mengenai biaya terkait. Proses tersebut akan dilakukan dengan melibatkan negara-negara pesisir Teluk lainnya dan tetap mengacu pada hukum internasional serta hak kedaulatan negara-negara yang berbatasan langsung dengan Selat Hormuz. Hal ini sesuai dengan amanat ketentuan Pasal 123 UNCLOS 1982, yang menyatakan bahwa : Negara-negara yang berbatasan dengan laut tertutup atau setengah tertutup hendaknya bekerjasama satu sama lainnya dalam melaksanakan hak dan kewajibannya berdasarkan Konvensi ini.

Selain itu, terdapat Memorandum Kesepahaman Islamabad yang mengatur dialog antara Iran dan Oman mengenai tata kelola Selat Hormuz pada masa mendatang, dalam kesepahaman tersebut Iran juga berkomitmen mengerahkan upaya maksimal guna menjamin pelayaran kapal-kapal komersial yang aman dan bebas biaya antara Teluk Persia dan Teluk Oman selama 60 hari. Selain itu, aktivitas pelayaran komersial disebut akan kembali berjalan normal secara perlahan dalam waktu dekat.

Kedua negara menekankan kedaulatan dan hak kedaulatan mereka atas perairan teritorial mereka di Selat Hormuz. Negara Iran dan Oman sepakat untuk mempertahankan dialog mereka tentang masalah ini melalui kelompok kerja bersama antara kedua kementerian luar negeri untuk mencapai kesepakatan tentang pengelolaan navigasi di Selat Hormuz di masa depan dan layanan yang akan diberikan dalam hal ini, serta biaya yang terkait dengannya sesuai dengan standar internasional. Kedua pihak memperbarui komitmen untuk menjaga Selat Hormuz sebagai jalur maritim yang aman dan terbuka untuk navigasi internasional, dan menekankan pentingnya kerja sama berkelanjutan untuk memperkuat keselamatan maritim, melindungi kebebasan navigasi, dan menegakkan stabilitas regional. Hal tersebut menjadi sangat menarik perhatian publik karena Iran tidak meratifikasi UNCLOS 1982, sementara Oman menjadi negara yang meratifikasi UNCLOS 1982.

Berdasarkan beberapa hal tersebut di atas penulis mengidentifikasi permasalahan yaitu ; Bagaimana Kerjasama pengelolaan Selat Hormuz oleh Iran dan Oman?. Uraian tersebut di atas menarik untuk dikaji dan diulas lebih lanjut dalam suatu penelitian hukum, terkait pengelolaan selat Hormuz oleh negara Iran dan Oman dalam perspektif hukum laut internasional judul: "Analisis Yuridis Pengelolaan Selat Hormuz Oleh Iran Dan

Oman”

2. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian yuridis empiris, dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) serta pendekatan sejarah. Bahan hukum yang dipergunakan adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Metode analisis yang dipergunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah analisa sumber data deduktif, yaitu suatu metode penelitian berdasarkan konsep atau teori yang bersifat umum diaplikasikan untuk menjelaskan tentang seperangkat data, atau menunjukkan komparasi atau hubungan seperangkat data dengan seperangkat data yang lain dengan sistematis berdasarkan kumpulan sumber data yang diperoleh, ditambahkan pendapat para sarjana yang mempunyai hubungan dengan bahan kajian sebagai bahan komparatif.

3. Pembahasan

3.1 Kerjasama pengelolaan Selat Hormuz oleh Iran dan Oman

Sebelum membahas lebih jauh tentang kerjasama dalam pengelolaan Selat Hormuz oleh Iran dan Oman sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 123 UNCLOS 1982, ada baiknya penulis kemukakan terlebih dahulu tentang sejarah dan kedudukan selat Hormuz diantara negara-negara timur tengah. Nama Hormuz memiliki akar sejarah yang dalam dan panjang. Beberapa literatur menyebutkan nama ini berasal dari Kerajaan Hormuz yang berkuasa pada abad ke-10 hingga ke-17. Namun, data sejarah lain menunjukkan bahwa Raja Shapur II dari Kekaisaran Sasaniyah (309-379 M) menamai selat ini sebagai penghormatan kepada ibunya, Ifra Hormizd. Sejak zaman kuno, selat ini menjadi gerbang perdagangan barang mewah seperti sutra, rempah-rempah, dan logam mulia yang menghubungkan Asia dengan Eropa. Namun, wajah Selat Hormuz berubah total pada abad ke-20 setelah penemuan cadangan minyak raksasa di kawasan Teluk.

Sejak saat itu, kepentingan global bergeser dari sekadar jalur dagang menjadi masalah keamanan energi nasional bagi negara-negara besar. Sekitar 20 juta barel minyak mentah melintasi selat ini setiap hari yang mewakili hampir seperlima dari total konsumsi minyak dunia. Nilai strategis Selat Hormuz terletak pada volume komoditas yang melintasinya. Berdasarkan data Maret 2026, sekitar 20% hingga 25% dari total konsumsi minyak dunia melewati jalur ini. Selain minyak mentah, hampir 20% pasokan gas alam cair (LNG) global, terutama dari Qatar, juga bergantung pada selat ini.

Selat Hormuz sering dijuluki sebagai urat nadi energi dunia. Julukan ini bukan tanpa alasan. Sebagai jalur sempit yang menghubungkan produsen minyak raksasa di Timur Tengah dengan pasar global, stabilitas selat ini menjadi penentu napas ekonomi banyak negara, termasuk Indonesia. Kadang-kadang kapal yang melewati Selat Hormuz juga melewati perairan teritorial Iran yang posisi geografisnya lebih dalam. Di tengah ketegangan geopolitik bulan Maret 2026 yang lalu, memahami posisi dan nilai strategis Selat Hormuz menjadi lebih krusial dari sebelumnya. Apalagi kini Iran menutup Selat Hormuz dan akan menyerang kapal-kapal yang melewatinya. Secara geografis, Selat Hormuz adalah jalur air sempit yang memisahkan antara Iran di sisi utara dan Oman (Semenanjung Musandam) serta Uni Emirat Arab di sisi selatan. Selat ini merupakan satu-satunya pintu keluar masuk dari Teluk Persia menuju Teluk Oman, yang kemudian menyambung ke Samudra Hindia.

Meskipun terlihat luas di peta, jalur pelayaran efektif di Selat Hormuz sebenarnya sangat terbatas. Lebar total selat ini memang mencapai 33 hingga 95 kilometer. Namun jalur

yang aman dilalui oleh kapal tanker raksasa (VLCC) hanya selebar 3 kilometer untuk setiap arah (masuk dan keluar), dipisahkan oleh zona penyangga selebar 3 kilometer. Keterbatasan ruang navigasi inilah yang membuat Selat Hormuz sangat rentan terhadap blokade militer maupun kecelakaan maritim.

Posisi geografis Selat Hormuz yang paling menonjol adalah kedekatan jarak antara jalur pelayaran internasional dengan garis pantai Iran di sebelah utara serta Oman, khususnya Semenanjung Musandam, di sebelah selatan. Pada titik tersempitnya, Selat Hormuz hanya memiliki lebar sekitar 33 kilometer, sedangkan jalur pelayaran internasional yang digunakan kapal hanya selebar 2 mil laut untuk masing-masing arah pelayaran dan dipisahkan oleh zona penyangga selebar 2 mil laut. Kedekatan jalur pelayaran dengan garis pantai kedua negara tersebut menyebabkan Selat Hormuz memiliki nilai strategis yang sangat tinggi sekaligus rentan terhadap gangguan keamanan, baik berupa konflik bersenjata, blokade, maupun kecelakaan maritim yang dapat menghambat kelancaran pelayaran internasional.

Selat Hormuz merupakan satu-satunya gerbang laut yang menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Laut Arab. Jalur sempit ini menjadi urat nadi energi global karena lebih dari 20% pasokan minyak dan gas alam cair dunia harus melintas di sini. Bagi negara-negara besar penghasil energi seperti Iran, Irak, Kuwait, Qatar, dan Uni Emirat Arab, selat ini adalah jalur distribusi utama yang tidak tergantikan untuk menjangkau pasar internasional. Nilai strategis selat ini sebenarnya sudah diakui sejak berabad-abad lalu, bahkan pernah menjadi pusat perdagangan dunia yang menghubungkan India dan Cina pada abad ke-13. Sejarah mencatat perebutan kekuasaan yang sengit di wilayah ini, mulai dari pendudukan Portugis tahun 1514 hingga keterlibatan Inggris tahun 1622. Hingga saat ini, ketegangan geopolitik masih sering terjadi yang kerap memicu kekhawatiran akan penutupan jalur dan lonjakan harga minyak dunia.

Selat Hormuz bukanlah milik satu negara, melainkan jalur air internasional yang kedaulatannya berbagi antara Iran dan Oman. Meski secara geografis berada di wilayah perairan mereka, statusnya sebagai urat nadi energi dunia membuat jalur ini tunduk pada hukum maritim internasional dan kesepakatan PBB untuk menjamin kebebasan navigasi bagi perdagangan global. Keamanan selat ini pun dijaga ketat oleh kekuatan militer internasional, termasuk Armada Kelima AS yang bersiaga di kawasan tersebut untuk mengimbangi pengaruh besar Iran, guna memastikan bahwa arus distribusi minyak tidak terganggu oleh kepentingan sepihak.

Namun, ketegangan sempat memuncak pada awal Maret 2026 ketika Iran mengumumkan penutupan jalur tersebut pascaserangan di kawasan itu, yang memaksa banyak kapal tanker untuk berhenti atau mengubah rute demi keselamatan. Secara historis, penutupan total selat ini sangat sulit dipertahankan dalam jangka panjang karena faktor geografis dan respons cepat militer dunia, seperti yang pernah terjadi saat "Perang Tanker" tahun 1980-an. Situasi saat ini kembali menjadi ujian berat bagi stabilitas global, di mana kehadiran kekuatan militer dunia terus dipertaruhkan untuk memastikan jalur vital ini tidak benar-benar terputus akibat konflik antarnegara. Sejarah Selat Hormuz diwarnai oleh berbagai konflik militer dan insiden besar. Salah satu periode paling krusial adalah "Perang Tanker" pada tahun 1980-an, di mana Iran dan Irak saling menyerang kapal pengangkut minyak, yang kemudian memicu intervensi militer Amerika Serikat melalui "Operasi Belalang Sembah". Selain peperangan, wilayah ini juga menjadi saksi tragedi kemanusiaan seperti jatuhnya pesawat Iran Air 655 pada tahun 1988, serta berbagai insiden tabrakan kapal selam nuklir dan penyitaan kapal komersial yang terus terjadi hingga tahun 2024, menunjukkan betapa tingginya risiko navigasi dan keamanan di sana.

Memasuki tahun 2025 dan 2026, tensi di Selat Hormuz kembali mencapai titik didih akibat eskalasi konflik antara Iran, Amerika Serikat, dan Israel. Ancaman penutupan selat oleh Garda Revolusi Iran sebagai balasan atas serangan militer telah memicu kepanikan pasar energi global, dengan prediksi lonjakan harga minyak mentah hingga melampaui \$140 per barel. Meskipun jalur ini sangat sulit ditutup secara permanen karena kehadiran armada angkatan laut internasional yang siap mengawal kapal tanker, situasi terbaru ini membuktikan bahwa gangguan sekecil apa pun di Selat Hormuz dapat mengguncang stabilitas ekonomi dunia secara instan.

Kerja sama antara Republik Islam Iran dan Kesultanan Oman dalam pengelolaan Selat Hormuz dilatarbelakangi oleh kedudukan kedua negara sebagai negara pantai (*coastal States*) yang secara geografis berbatasan langsung dengan selat tersebut. Selat Hormuz merupakan jalur pelayaran internasional yang menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Samudra Hindia sehingga memiliki nilai strategis bagi perdagangan internasional, khususnya distribusi minyak mentah dan gas alam dari kawasan Timur Tengah menuju berbagai negara di dunia. Posisi tersebut menjadikan Iran dan Oman memiliki kepentingan yang sama dalam menjaga keamanan, keselamatan pelayaran, dan stabilitas kawasan melalui berbagai bentuk kerja sama bilateral maupun regional.

Kedudukan Iran dan Oman sebagai negara pantai Selat Hormuz juga memberikan konsekuensi hukum berupa kewajiban untuk mengelola kawasan tersebut secara bertanggung jawab sesuai dengan prinsip-prinsip hukum laut internasional. Ketentuan mengenai kerja sama antarnegara pantai terhadap laut tertutup atau semi-tertutup diatur dalam Pasal 123 *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982). Pasal tersebut menghendaki agar negara-negara yang berbatasan dengan laut tertutup atau semi-tertutup melakukan kerja sama dalam pengelolaan sumber daya hayati, perlindungan lingkungan laut, penelitian ilmiah kelautan, serta koordinasi kebijakan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan pemanfaatan laut secara damai. Selat Hormuz keberadaannya tidak dapat dipisahkan dari Teluk Persia yang termasuk kawasan laut tertutup atau laut semi-tertutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 UNCLOS 1982. Kondisi tersebut menyebabkan kerja sama antara Iran dan Oman mempunyai arti penting dalam mewujudkan tujuan yang dikehendaki oleh Pasal 123 UNCLOS 1982.

Perbedaan kedudukan Iran dan Oman terhadap UNCLOS 1982 tidak menghambat terjalannya kerja sama di antara kedua negara. Republik Islam Iran menandatangani UNCLOS pada 10 Desember 1982, tetapi hingga saat ini belum meratifikasi konvensi tersebut sehingga belum berstatus sebagai *State Party*. Konsekuensi yuridis dari kondisi tersebut adalah Iran tidak terikat oleh seluruh ketentuan UNCLOS sebagai kewajiban konvensional, meskipun tetap berkewajiban untuk tidak melakukan tindakan yang bertentangan dengan tujuan dan maksud konvensi sebagaimana diatur dalam Pasal 18 *Vienna Convention on the Law of Treaties* 1969. Sebagian besar ketentuan UNCLOS yang telah berkembang menjadi hukum kebiasaan internasional (*customary international law*) juga tetap mengikat Iran sebagai bagian dari hukum internasional umum.

Kesultanan Oman memiliki kedudukan yang berbeda. Oman meratifikasi UNCLOS pada 17 Agustus 1989, sehingga seluruh hak dan kewajiban yang diatur dalam konvensi tersebut berlaku secara penuh bagi negara tersebut. Ratifikasi tersebut menunjukkan komitmen Oman untuk melaksanakan pengaturan hukum laut internasional, termasuk ketentuan mengenai kerja sama antarnegara pantai sebagaimana diatur dalam Pasal 123 UNCLOS 1982. Status Oman sebagai Negara Pihak memberikan dasar hukum yang kuat bagi keterlibatannya dalam berbagai kerja sama internasional yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan pengelolaan jalur pelayaran internasional di kawasan Selat Hormuz.

Perbedaan status hukum terhadap UNCLOS 1982 tersebut tidak menimbulkan hambatan bagi Iran dan Oman untuk membangun kerja sama bilateral. Hukum internasional memberikan keleluasaan kepada setiap negara untuk membuat perjanjian internasional maupun bentuk kesepakatan lain sepanjang tidak bertentangan dengan norma hukum internasional yang berlaku. Ketentuan tersebut ditegaskan dalam asas *pacta sunt servanda* sebagaimana diatur dalam Pasal 26 *Vienna Convention on the Law of Treaties* 1969, yang menyatakan bahwa setiap perjanjian yang telah berlaku mengikat para pihak dan harus dilaksanakan dengan itikad baik (*good faith*). Prinsip tersebut menjadi dasar bagi Iran dan Oman untuk membentuk berbagai instrumen kerja sama mengenai pengelolaan Selat Hormuz meskipun kedudukan keduanya terhadap UNCLOS 1982 tidak sama.

Berikut ini beberapa bentuk kerjasama antara Iran dengan Oman terkait pengelolaan Selat Hormuz :

1. Perjanjian Batas Landas Kontinental antara Iran dan Oman pada tanggal 25 Juli 1974, yang berisi penetapan batas landas kontinen dan pembagian sumber daya minyak.
2. Perjanjian Kerjasama Keamanan antara Iran dan Oman pada tanggal 11 Maret 2009, yang berisi: kerjasama di bidang keamanan, pelatihan, peralatan, pertukaran informasi, antara 2 (dua) negara sehingga dapat memperkuat kedudukan masing-masing negara di masa akan datang.
3. Perjanjian Batas Laut di Laut Oman antara Iran dan Oman pada tanggal 26 Mei 2015, yang berisi penentuan garis batas wilayah laut, pembagian sumber daya alam.
4. Perjanjian Kerjasama Umum/Kerangka Kerjasama antara Iran dan Oman pada tanggal 27 Mei 2025, di Muscat yang diratifikasi melalui Keputusan Kerajaan Nomor 65 Tahun 2025.
5. Perjanjian Promosi dan Perlindungan Investasi antara Iran dan Oman pada tanggal 27 Mei 2025, yang berisi aturan investasi timbal balik, perlindungan aset, penyelesaian sengketa.
6. Perjanjian kerjasama melalui pembentukan *Joint Working Group* antara Iran dan Oman pada tanggal 23 Juni 2026 juga mencerminkan implementasi prinsip kerja sama sebagaimana diatur dalam Pasal 123 UNCLOS 1982. Meskipun Iran belum meratifikasi UNCLOS, substansi kerja sama yang disepakati bersama Oman menunjukkan adanya penerimaan terhadap prinsip-prinsip dasar hukum laut internasional, khususnya mengenai pentingnya koordinasi antarnegara pantai dalam menjaga keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, serta stabilitas kawasan. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa implementasi hukum internasional tidak selalu bergantung pada status ratifikasi suatu konvensi, melainkan juga dapat diwujudkan melalui kesepakatan bilateral yang didasarkan pada kepentingan bersama dan pelaksanaan kewajiban dengan itikad baik (*good faith*). Iran dan Oman dalam hal ini telah sepakat untuk menyusun sistem pelayanan maritim, membahas biaya pelayanan navigasi, serta mengembangkan koordinasi dengan negara-negara pantai lain di kawasan Teluk Persia. Pembentukan kelompok kerja tersebut menunjukkan bahwa Iran dan Oman memilih pendekatan kelembagaan (*institutional approach*) dalam menyelesaikan berbagai persoalan yang berkaitan dengan pengelolaan Selat Hormuz.

Berdasarkan hal tersebut, secara keseluruhan, kerja sama antara Iran dan Oman menggarisbawahi tanggung jawab bersama mereka sebagai negara pesisir untuk mengelola salah satu titik rawan maritim paling strategis di dunia sekaligus mempromosikan stabilitas di kawasan Teluk. Secara historis Perjanjian dan Praktik secara historis, Oman telah mengelola Skema Pemisahan Lalu Lintas (TSS) di selat tersebut, mengawasi pergerakan kapal tanpa biaya tol atau biaya pandu, sebuah sistem yang diakui secara internasional sejak tahun 1968. Iran, sambil menegaskan kedaulatan atas perairan teritorialnya, telah

berkolaborasi dengan Oman untuk menegosiasikan kerangka kerja yang mencegah gangguan rute pengiriman minyak dan gas, sambil menyeimbangkan hak kedaulatan dan masalah keamanan.

Selain itu telah terbentuk dialog dan koordinasi maritim bersama Iran dan Oman, dimana sebagai dua negara pesisir yang berbatasan dengan Selat Hormuz, secara konsisten menekankan kerja sama dalam kerangka hukum internasional untuk menjaga jalur pelayaran internasional yang aman. Mereka telah menegaskan kembali komitmen bersama mereka terhadap keamanan maritim, kebebasan navigasi, dan stabilitas regional melalui berbagai pernyataan bersama dan kunjungan tingkat tinggi.

Perjanjian kerjasama juga menghasilkan pembentukan Komite Gabungan Hormuz, dimana komite ini dibentuk menyusul ketegangan regional dan kesepakatan perdamaian awal, Iran dan Oman membentuk Komite Gabungan Hormuz untuk mengelola navigasi di selat tersebut di masa mendatang. Badan ini mengawasi diskusi tentang administrasi layanan maritim, rute, dan standar operasional, yang mencerminkan kedaulatan kedua negara sekaligus berkoordinasi dengan negara-negara pesisir Teluk lainnya untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan internasional. Komitmen terhadap pelayaran yang aman, dimana kedua negara bertujuan untuk mempertahankan koridor yang memastikan pelayaran bebas bea dan aman bagi kapal komersial dan internasional. Mereka melanjutkan dialog untuk menyelesaikan kerangka kerja manajemen di masa mendatang, termasuk operasi layanan maritim dan biaya terkait, memastikan pengaturan tersebut tidak melanggar hukum internasional atau mengganggu pelayaran global.

Lebih lanjut juga terbentuk *Joint Statement* antara Iran dan Oman pada tanggal 23 Juni 2026 adalah kesepakatan pembentukan *Joint Working Group* antara Kementerian Luar Negeri Iran dan Kementerian Luar Negeri Oman. Kelompok kerja bersama tersebut diberikan mandat untuk merumuskan mekanisme pengelolaan navigasi di Selat Hormuz, menyusun sistem pelayanan maritim, membahas biaya pelayanan navigasi, serta mengembangkan koordinasi dengan negara-negara pantai lain di kawasan Teluk Persia. Pembentukan kelompok kerja tersebut menunjukkan bahwa Iran dan Oman memilih pendekatan kelembagaan (*institutional approach*) dalam menyelesaikan berbagai persoalan yang berkaitan dengan pengelolaan Selat Hormuz.

Kedudukan Oman sebagai negara pantai Selat Hormuz memberikan kepentingan hukum yang sangat besar terhadap keberhasilan implementasi memorandum tersebut. Gangguan keamanan di Selat Hormuz tidak hanya berdampak terhadap Iran, tetapi juga secara langsung memengaruhi kepentingan ekonomi, keamanan, dan perdagangan internasional Oman. Dukungan terhadap Islamabad Memorandum of Understanding merupakan bentuk pelaksanaan prinsip penyelesaian sengketa secara damai (*peaceful settlement of disputes*) sebagaimana diatur dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa serta menjadi bagian dari implementasi asas kerja sama antarnegara dalam hukum internasional.

Perkembangan yang lebih konkret dalam kerja sama Iran dan Oman terjadi pada 23 Juni 2026 melalui diterbitkannya *Joint Statement between the Sultanate of Oman and the Islamic Republic of Iran* di Muscat. Dokumen tersebut menjadi dasar kerja sama bilateral pertama yang secara khusus membahas pengelolaan navigasi di Selat Hormuz. Keberadaan *Joint Statement* secara tegas memuat kesepakatan kedua negara untuk membentuk mekanisme kerja sama dalam pengelolaan Selat Hormuz.

Isi *Joint Statement* menunjukkan bahwa Iran dan Oman menegaskan pengakuan terhadap kedaulatan dan hak berdaulat masing-masing negara atas wilayah laut teritorialnya di Selat Hormuz. Pengakuan tersebut mempunyai arti penting karena pengelolaan jalur pelayaran internasional tidak boleh mengurangi hak kedaulatan negara pantai sebagaimana dijamin dalam hukum laut internasional. Pengakuan terhadap

kedaulatan tersebut juga menjadi dasar bagi kedua negara untuk melaksanakan koordinasi tanpa menghilangkan yurisdiksi masing-masing atas wilayah laut teritorial yang berada di bawah kekuasaan negaranya.

Pengelolaan dari jalur laut internasional melalui mekanisme kerja sama regional memberikan dasar paling menyeluruh terhadap perlindungan lingkungan dan kontrol atas polusi. Kerangka institusional yang menyertai skema kerja sama regional tersebut menjadi forum untuk saling memberi pemberitahuan, konsultasi, serta negosiasi. Pengelolaan dari jalur laut internasional melalui mekanisme kerja sama regional memberikan dasar paling menyeluruh terhadap perlindungan lingkungan dan kontrol atas polusi.

Kerangka institusional yang menyertai skema kerja sama regional tersebut menjadi forum untuk saling memberi pemberitahuan, konsultasi, serta negosiasi terkait pula dengan masalah ini adalah pemanfaatan dari sumber daya alam yang ada di daerah yang berbatasan antara beberapa negara pantai. Teori yang paling banyak didukung terkait masalah pemanfaatan sumber daya adalah menganggap sumber daya di kawasan tersebut sebagai suatu sumber daya bersama, yang akan dimanfaatkan secara adil di antara negara-negara yang berbatasan dengannya. Masalah perlindungan lingkungan laut merupakan masalah yang memiliki nilai penting bagi negara. Bagi negara pantai, laut memiliki nilai ekonomi yang tinggi sehingga negara-negara yang berada di sekitar suatu perairan akan terdorong untuk mengambil langkah-langkah untuk melindungi kepentingannya tersebut.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dikemukakan sebelumnya dalam kaitannya dengan pokok permasalahan yang ada, maka dapat diambil kesimpulan bahwa, Meskipun Iran dan Oman berbeda pandangan terhadap ketentuan UNCLOS 1982 tetapi kedua negara tersebut tetap menjalin kerja sama dalam pengelolaan perairan di Selat Hormuz. Kerjasama tersebut diantaranya Perjanjian Batas Landas Kontinental tanggal 25 Juli 1974, Perjanjian Kerjasama Keamanan tanggal 11 Maret 2009, Perjanjian Batas Laut tanggal 26 Mei 2015, dan Perjanjian Kerjasama Umum/Kerangka Kerjasama tanggal 27 Mei 2025, Perjanjian Promosi dan Perlindungan Investasi tanggal 27 Mei 2025 dan Perjanjian kerjasama melalui pembentukan *Joint Working Group* tanggal 23 Juni 2026. Kedua negara tersebut tidak berpedoman pada UNCLOS 1982, melainkan mengacu pada perjanjian internasional (bilateral) yang diatur dalam hukum internasional.

Bertitik tolak kepada permasalahan yang ada dan dikaitkan dengan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis menyarankan agar Pemerintah Iran dan Kesultanan Oman terus memperkuat kerja sama dalam pengelolaan Selat Hormuz melalui beberapa perjanjian kerjasama agar dapat bermanfaat positif bagi kedua negara khususnya dan mendukung kelancaran pelayaran internasional di sepanjang selat Hormuz tersebut pada umumnya.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Cohen, Amichai., Zlotogorski, David, *Proportionality in International Humanitarian Law: Consequences, Precautions, and Procedures*. (United States: Oxford University Press, 2021)
- Georgii Petrovich Zadorozhni, *Peaceful Coexistence: Contemporary International Law of Peaceful Coexistence* Indiana University Press, 1968
- Luis Eslava, Michael Fakhri, and Vasuki Nesiiah, *Bandung, Global History, and International Law: Critical Pasts and Pending Futures*, Cambridge University Press, 2017

- Mochtar Kusumaatmadja dan Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: Alumni, 2003
- Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional, Cetakan ke-2*. Bandung: Penerbit Bima Cipta Bandung. 2008
- Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Penerbit Universitas Atmajaya Yogyakarta, 2021
- Shaw, *International Law*; Anthony Aust, *Handbook of International Law* (New York: Cambridge University Press, 2002); Kusumaatmadja and Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*; J. G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional* (Jakarta: Sinar Grafika, 2008);
- Thomas Hobbes, *Leviathan or The Matter, Forme and Power of a Commonwealth Ecclesiasticall and Civil* (New York: Collier Books, 1962), 107; Shaw, *International Law*
- Roihan Fachry, Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan Vol 16 No.7 Tahun 2026 Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461
- Talya Uçaryilmaz, "The Principle of Good Faith in Public International Law," *Oxford Institute of European and Comparative Law* 68, no. 1 (2020), 43–59
- Associated Press. "US Attacks Iran over Ship Being Hit in Strait of Hormuz; Tehran Responds by Hitting Arab States." Dipublikasikan 12 Juli 2026.
- Foreign Ministry of the Sultanate of Oman. Joint Statement between the Sultanate of Oman and the Islamic Republic of Iran. <https://www.fm.gov.om/en/48943/>
- International Energy Agency. Strait of Hormuz. <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
- International Energy Agency. Strait of Hormuz Factsheet. <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
- IPCC. Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/chapter/chapter-3/>
- Media Indonesia. "Mengenal Selat Hormuz: Lokasi, Sejarah, dan Nilai Strategis Ekonomi." <https://mediaindonesia.com/internasional/866607/mengenal-selat-hormuz-lokasi-sejarah-dan-nilai-strategis-ekonomi>
- Ministry of Foreign Affairs of the Sultanate of Oman. Joint Statement between the Sultanate of Oman and the Islamic Republic of Iran. <https://www.fm.gov.om/en/48943/>
- UN Charter* (Piagam PBB)
- United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982)
- Continental Shelf Boundary Agreement July 25 year of 1974* (Perjanjian Batas Landas Kontinental tanggal 25 Juli 1974)
- Security Cooperation Agreement March 11 year of 2009* (Perjanjian Kerjasama Keamanan tanggal 11 Maret 2009)
- Maritime Boundary Agreement May 26 year of 2015* (Perjanjian Batas Laut tanggal 26 Mei 2015)
- General Cooperation Agreement/Cooperation Framework May 27 year of 2025* (Perjanjian Kerjasama Umum/Kerangka Kerjasama tanggal 27 Mei 2025)
- Investment Promotion and Protection Agreement dated May 27 year of 2025* (Perjanjian Promosi dan Perlindungan Investasi tanggal 27 Mei 2025)
- Cooperation Agreement through the Establishment of a Joint Working Group June 23 year of 2026* (Perjanjian kerjasama melalui pembentukan *Joint Working Group* tanggal 23 Juni 2026)