

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kemajuan teknologi terus mengalami perkembangan pesat yang berdampak pada evolusi teknologi transportasi, terutama dalam konteks transportasi udara yang menjadi pilihan utama masyarakat, baik untuk perjalanan jarak jauh serta jarak dekat. Seiring berjalannya waktu, akan ada lebih banyak maskapai penerbangan yang tersedia untuk perjalanan domestik dan internasional.¹ Dalam era globalisasi seperti sekarang, keberlanjutan kehidupan ekonomi, layanan transportasi, pemerintahan, dan hubungan internasional memerlukan tingkat mobilitas yang tinggi agar dapat mendukung kegiatan sehari-hari.

Pertumbuhan teknologi di sektor transportasi mengalami perkembangan yang signifikan. Saat ini, ada banyak bentuk transportasi lain, tetapi terbagi dalam tiga kategori utama yakni transportasi udara, laut, dan darat. Artinya, pentingnya peran transportasi nampak dalam meningkatnya permintaan layanan angkutan untuk mobilitas manusia dan barang, baik didalam negeri ataupun lintas batas, serta sebagai katalis bagi perluasan ekonomi regional dan perluasan industri penerbangan.²

Meskipun transportasi udara internasional benar-benar muncul pada pertengahan tahun 1930an, tidak ada pertumbuhan yang signifikan dalam industri ini sampai tahun 1950an. Sejak awal tahun 1960an, industri ini mulai berkembang dengan cepat dan mengalami pertumbuhan pesat hingga tahun 1990.³

Penerbangan merupakan suatu sistem terintegrasi yang melibatkan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, aspek keamanan dan keselamatan,

¹ Fatharani, A. Q., Meilina, D. G., & Yoga, A. G. R. A, "Penggunaan Autogate di Tempat Pemeriksaan Imigrasi Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatt," Ideas: Jurnal Pendidikan, Sosial, dan Budaya, 7(4), 149-158,2021, hal.2

² Gayatri, D. P., Pramono, A., & Setiyono, J. , "Implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional dalam Pengaturan Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia," Diponegoro Law Journal, 3(2), 2014, hal.1

³ Wulan Sari, Febilita, "Ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 Mengenai Standar Internasional Bandar Udara Bagi Keselamatan Penerbangan dan Implementasinya dalam Hukum Udara Nasional." Majalah Ilmiah Unikom, Vol. 14 No. 2, 2016

bandara, dampak lingkungan, transportasi udara, serta berbagai fasilitas umum serta penunjang yang lain. Kepadatan penduduk sangat bervariasi di berbagai negara. Orang-orang terlibat dalam berbagai aktivitas berbeda di seluruh dunia. Orang-orang di dunia ini memanfaatkan transportasi sebagai sarana untuk memudahkan tugas sehari-hari mereka. Populasi dunia dapat bepergian ke berbagai tujuan dengan lebih mudah karena transportasi, yang juga sangat bermanfaat. Perpindahan orang atau barang antar lokasi dengan memakai mesin atau kendaraan yang dikendarai manusia dikenal sebagai transportasi.

Bila semua peraturan keselamatan dipatuhi saat memakai wilayah udara, perjalanan udara, pesawat udara, navigasi penerbangan, bandara dan fasilitas terkait lainnya disebut keselamatan penerbangan. Sementara itu, keamanan penerbangan mencakup situasi di mana perlindungan terhadap penerbangan diberikan melalui koordinasi SDM, prosedur dan fasilitas untuk mencegah tindakan ilegal.⁴ Penerbangan sipil berperan amat penting di dalam industri penerbangan, tidak hanya dikaitkan dengan transportasi orang dan barang, tetapi juga memiliki peran signifikan dalam menangani mobilitas yang tinggi di suatu wilayah negara.

Hukum Udara Internasional merupakan hukum yang mengatur bagaimana ruang udara dipergunakan untuk penerbangan dan kepentingan umum negara-negara di dunia.⁵ Kerangka regulasi yang relatif baru dalam konteks hukum nasional dan internasional, mencakup penerbangan dalam lingkup hukum udara. Definisi hukum udara adalah sekumpulan regulasi yang berkaitan dengan pesawat udara, navigasi udara, transportasi udara komersial, dan semua hubungan hukum publik dan privat lainnya yang timbul dari aktivitas navigasi udara dalam skala nasional dan internasional.

Kerangka hukum internasional juga memuat hukum-hukum yang berkaitan dengan penerbangan, khususnya dalam *Convention on International Civil Aviation 1944*, yang juga dikenal sebagai *Chicago Convention 1944*, yang

⁴ Darenta, T. M. M., "Sanksi Administratif Atas Pelanggaran Ketentuan Keselamatan dan Keamanan dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan," *Lex Et Societatis*, 8(1), 2020, hal. 3

⁵ H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2012, hal. 3

diajukan oleh Amerika Serikat. Banyak negara menggunakan perjanjian ini sebagai acuan untuk memutuskan siapa yang memiliki kendali nasional atas pengembangan penerbangan sipil. *Chicago Convention 1944* ditetapkan sebagai peraturan hukum internasional yang berkaitan dengan penerbangan sipil dengan tujuan menjamin keselamatan penumpang, pesawat terbang, pramugari, dan kargo, serta infrastruktur pendukung seperti bandara. Selain itu, konvensi ini memberikan hak kepada negara-negara peserta untuk merumuskan dan menetapkan peraturan hukum mengenai operasi penerbangan, baik domestik ataupun internasional, yang melibatkan penerbangan dari dan ke negara tersebut.⁶ Pengaturan bandara dalam Konvensi Chicago 1944 terdapat di Chapter XV yang berjudul "*Airport and Other Navigation*" yang meliputi pasal-pasal 68 hingga 76.⁷

Pada annex 17 konvensi Chicago tentang keamanan penerbangan (*Aviation Security*). Negara-negara memiliki kewenangan untuk menerapkan regulasi dengan memperhatikan hak privasi, efektivitas, Kesehatan dan keselamatan. Selain untuk mengatur perlindungan terhadap kedaulatan negara di wilayah udara, tujuan utama kehadiran Konvensi Chicago 1944 ialah tujuan dari frasa "*Ensure the safe and orderly growth of International civil aviation throughout the world*" yang berguna untuk menjamin perluasan penerbangan sipil internasional yang tertib dan aman di seluruh dunia. Oleh karena itu, konvensi ini memiliki ketentuan yang mengatur keselamatan penerbangan sipil, khususnya terkait dengan navigasi penerbangan.⁸

Pasal 15 Konvensi Chicago 1944 mengatur dua hal yang signifikan, yaitu prinsip pelayanan bandar udara dan prinsip penetapan pelayanan navigasi penerbangan.⁹ Pasal 12 Konvensi Chicago menyatakan bahwa setiap negara harus memastikan bahwa pesawat udara yang terbang di atas wilayahnya dioperasikan dengan cara yang aman dan efisien. Prinsip ini dapat diinterpretasikan sebagai

⁶ Prasetya, A., Novianti, N., & Ardianto, B., "Perbandingan Hukum Mengenai Pagar Pembatas Bandar Udara Menurut Hukum Penerbangan Internasional dan Nasional," *Uti Possidetis: Journal of International Law*, 3(1), 115-135, 2022 hal. 5

⁷ Bambang Widarto, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar*, Jakarta, Pusat Studi Hukum Militer, 2015, hal. 149

⁸ Endang Puji Lestari, *Politik Hukum Navigasi Penerbangan*, Setara Press, Malang, 2018, hal. 37

⁹ *Ibid*, hal. 39

mengharuskan negara untuk menggunakan teknologi keamanan yang efektif, seperti pemindai tubuh, untuk melindungi penerbangan dari ancaman keamanan. Pasal 37 Konvensi Chicago menyatakan bahwa setiap negara harus menghormati hak-hak dan kebebasan individu yang tercantum dalam Konvensi.

Keselamatan penerbangan adalah keadaan terpenuhinya ketentuan keselamatan dalam pemanfaatan pesawat udara, wilayah udara, angkutan udara, bandar udara, navigasi penerbangan dan sarana penunjangnya, serta fasilitas umum lainnya, sesuai dengan Pasal 1 Angka 48 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.¹⁰ Keamanan penerbangan didefinisikan sebagai suatu keadaan yang melindungi penerbangan dari kegiatan yang melanggar hukum melalui keterpaduan pemanfaatan fasilitas, SDM, dan prosedur dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.¹¹

Peran dan fungsi bandara sangat krusial dalam menjalankan operasi penerbangan yang aman dan lancar. Kecelakaan pesawat sering kali terjadi di bandara, oleh karena itu, Konvensi Chicago 1944 memberikan pedoman yang jelas terkait syarat yang harus terpenuhi bagi pihak bandara untuk menjalankan operasinya. Meskipun layanan navigasi penerbangan disediakan, perlu dipahami bahwa pelayanan bandara sebenarnya merupakan tanggung jawab lembaga negara, sejalan dengan ketentuan Pasal 28 Konvensi Chicago 1944, meskipun pada prakteknya pengelolaannya bisa dilakukan oleh badan swasta.¹² Secara hukum, baik negara maupun bandara, meskipun dalam perkembangannya bandara mengalami privatisasi oleh negara, tetap tidak dapat mengelak dari kewajiban hukumnya.

Negara memiliki tanggung jawab hukum internasional dan hukum publik negara terhadap kewajibannya yang telah diatur dalam konvensi internasional. Di sisi lain, bandara secara hukum perdata juga tidak dapat menghindari pertanggungjawaban atas kewajibannya berdasarkan perjanjian yang dibuat secara

¹⁰ Pasal 1 angka 48 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan

¹¹ Pasal 1 angka 49 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan.

¹² Riadhy Adhy dan Nursani Amalia S, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat* Pranadamedia Group, Jakarta, 2019, hal. 103

perdata dengan pengguna jasanya.¹³ Pihak yang bertanggung jawab langsung dalam kegiatan penerbangan, yaitu penyelenggara bandar udara, memiliki kewajiban untuk memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Pengelola bandar udara yang termasuk pihak yang terlibat langsung dalam kegiatan penerbangan bertanggung jawab yang sama dalam mencapai tujuan tersebut pada setiap tahapan proses kegiatan penerbangan. Kewajiban tersebut searah dengan apa yang harus dilaksanakan Indonesia sebagai bagian dari (*International Civil Aviation Organization (ICAO)*) untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur hal tersebut. Keamanan dan keselamatan penerbangan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 ialah keadaan yang memungkinkan penerbangan bisa terlaksana dengan selamat serta aman selaras dengan rencana penerbangan. Keselamatan penerbangan dapat terwujud apabila penerbangan dilaksanakan dengan mematuhi ketentuan operasional dan spesifikasi teknis prasarana, sarana, dan serta pendukung lainnya.¹⁴

Bandara merupakan tempat yang digunakan untuk operasional penerbangan komersial. Tempat ini dapat berupa area di daratan, air, atau permukaan lainnya yang secara sebagian atau total diperuntukkan khusus untuk kegiatan lepas landas, mendarat, dan lalu lintas pesawat, baik di darat maupun di air. Area ini dilengkapi dengan bangunan permanen dan fasilitas lainnya, dan semua informasinya dicatat dalam register bandara. Sebuah bandara terdiri dari berbagai elemen yang saling terhubung dan memiliki hubungan internal yang kompleks dengan dampak yang signifikan dari unsur manusia. Oleh karena itu, bandara dapat dianggap sebagai suatu sistem sosio-teknis yang rumit.¹⁵

¹³ *Ibid*, hal. 104

¹⁴ Sutarwati, S., & Simanjuntak, L. A., "Implementasi Peraturan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Terkait Manajemen Bahaya Hewan Liar Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam," *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 16(1), 154-164, 2023, hal.2-3

¹⁵ Skorupski, J., & Uchroński, P., "A fuzzy system to support the configuration of baggage screening devices at an airport. *Expert Systems with Applications*," 44, 114-125, 2016, hal.2

Tujuan utama dari keamanan bandara adalah untuk melindungi nyawa penumpang. Namun, upaya untuk mencapai tujuan tersebut tidak boleh mengorbankan hak-hak dasar manusia, termasuk hak privasi. Pengaturan yang baik akan memastikan bahwa penggunaan pemindai tubuh dilakukan secara proporsional dan tidak berlebihan. Pengaturan yang transparan dan akuntabel akan meningkatkan kepercayaan publik terhadap keamanan bandara. Penumpang akan merasa lebih aman dan nyaman jika mengetahui bahwa hak-hak mereka terlindungi. Operator bandara harus memastikan bahwa prosedur pemindaian dilakukan sesuai dengan aturan yang berlaku dan memperhatikan hak-hak privasi penumpang.

Pada era modern, perjalanan udara telah menjadi bagian integral dari kehidupan manusia. Fasilitas bandara, sebagai gerbang utama menuju berbagai destinasi, perlu memberikan pelayanan yang nyaman dan aman kepada penumpang. Salah satu upaya untuk meningkatkan keamanan penerbangan adalah dengan menggunakan teknologi pemindai tubuh. Namun, di balik manfaatnya yang signifikan, penggunaan teknologi ini juga memunculkan tantangan serius terkait dengan hak privasi penumpang.

Penggunaan pemindai tubuh di bandara menimbulkan perdebatan mengenai hak privasi penumpang. Di satu sisi, pemindai membantu meningkatkan keamanan penerbangan. Di sisi lain, pemindai dianggap melanggar privasi karena menampilkan gambar telanjang tubuh penumpang. Beberapa instrument Hukum Internasional membahas hak privasi penumpang termasuk Konvensi Chicago 1944 yang membahas mengenai hak negara untuk mengatur penerbangan di wilayahnya, tetapi mewajibkan mereka untuk mempertimbangkan kepentingan negara lain. Selain itu, Deklarasi Montreal 2009 menegaskan bahwa komitmen ICAO (*International Civil Aviation Organization*) untuk menyeimbangkan keamanan dan hak penumpang termasuk dalam hak privasi penumpang pesawat di Bandar Udara.

Peristiwa tragedi 9/11 telah menunjukkan bahwa pesawat sipil dapat dimanfaatkan sebagai senjata mematikan oleh kelompok teroris. Sebagai respons

untuk mencegah terjadinya kejadian serupa, pengelola bandara di berbagai belahan dunia kemudian melakukan reformasi terhadap sistem keamanan bandara. Mengikuti perkembangan teknologi dan meningkatnya ancaman terorisme, beberapa pihak memandang penggunaan Pemindai Tubuh sebagai salah satu solusi yang efektif. Alat tersebut dapat dengan cepat mengidentifikasi seluruh benda yang melekat pada tubuh penumpang hanya dalam beberapa detik. Bekerja dengan mengambil gambar tubuh manusia, hasil pemindaian disimpan dalam format data digital. Pada tahap ini, perdebatan mengenai privasi dimulai, yaitu sejauh mana pengelola bandara dapat menjamin bahwa data tersebut hanya diproses untuk keperluan keamanan dan tidak jatuh ke tangan yang tidak tepat.

Pengalaman dari negara-negara lain dapat memperkuat pandangan bahwa penggunaan Pemindai Tubuh memiliki dampak positif dan negatif sekaligus. Sejak diperkenalkan pertama kali di Korea Selatan pada tahun 2010, Komnas HAM di negara tersebut sangat kritis terhadap potensi pelanggaran privasi. Akibatnya, alat tersebut awalnya hanya digunakan secara terbatas, khususnya untuk penumpang dengan catatan kriminal tertentu. Di Jepang, yang juga memperkenalkannya pada tahun yang sama, penggunaan Pemindai Tubuh juga menghadapi masalah privasi. Hasil pemindaian menunjukkan gambar tubuh dengan detail yang terlihat jelas. Merespons temuan tersebut, kebijakan terkait penggunaan Pemindai Tubuh kemudian dikaji ulang. Situasi lebih memprihatinkan muncul di Nigeria pada tahun 2010, di mana petugas keamanan bandara yang berada di bawah *Federal Airports Authority of Nigeria* (FAAN) tertangkap sedang menyalahgunakan Pemindai Tubuh untuk menyusupi privasi penumpang. Sayangnya, kontribusi dari Amerika Serikat yang seharusnya bertujuan untuk mengatasi ancaman teroris justru disalahgunakan. Hak untuk menjaga privasi adalah salah satu HAM yang diakui dan diatur dalam Deklarasi Universal HAM PBB tahun 1948.¹⁶

¹⁶ <https://nasional.kompas.com/read/2018/04/05/08243491/menyoal-perlindungan-data-pribadi-dan-privasi-penumpang-di-bandara?page=all> diakses 14 Januari 2024

Privasi memiliki makna yang lebih luas daripada hanya sebatas informasi pribadi dalam konteks pemetaan profil. Informasi pribadi, meskipun diidentifikasi dalam berbagai kategori, merupakan alat yang efektif untuk mengenali individu. Oleh karena itu, penyalahgunaan informasi pribadi akan berpengaruh besar terhadap privasi dari seseorang. Privasi dan perlindungan dari data pribadi saling terkait erat; bisa dibayangkan sebagai tingkat kejernihan pada sebuah kaca, di mana privasi berkaitan dengan ketidakjelasan sementara perlindungan data pribadi membicarakan tentang keterbukaan.

Prinsip-prinsip privasi diatur dalam Pasal 12 Deklarasi Universal HAM, di mana penghormatan terhadap privasi menjadi indikator kemajuan suatu masyarakat, baik terhadap warga negara maupun non-negara, melalui kerangka hukum. Uni Eropa menegaskan pentingnya privasi sebagai nilai fundamental yang diakui dalam yurisdiksinya, dengan Pasal 8 Konvensi Eropa terkait HAM menjadi pijakan penting. Untuk memastikan kejelasan hukum dan mencegah penyalahgunaan yang mengancam privasi, pasal-pasal yang rinci dan tegas ditegakkan untuk menghindari ambiguitas.

Hak atas privasi termasuk satu dari HAM yang dijamin oleh UUD 1945. Setiap orang berhak atas kebebasan berorganisasi, berkumpul, berbicara, dan mengeluarkan pendapat baik secara lisan maupun tertulis, serta melalui media massa dan seni menurut Pasal 28D ayat 1 UUD 1945. Hak untuk mengeluarkan pendapat ini mencakup hak untuk menjaga privasi.

UUD 1945 menyatakan jika setiap orang berhak atas rasa aman dan perlindungan dari bahaya ketakutan, serta berhak atas perlindungan diri pribadi, kehormatan, keluarga, martabat, dan harta benda yang dikuasainya. Pasal 28 huruf G ayat (1) UUD 1945 menyebutkan:

“Setiap orang berhak atas pembelaan diri, martabat, kehormatan, keluarga, dan harta benda yang menjadi tanggung jawabnya. Mereka juga berhak atas rasa

aman dan pembelaan terhadap ancaman rasa takut untuk melaksanakan hak asasi manusia yang fundamental.”.¹⁷

Ancaman terhadap hak-hak dasar individu, seperti perlindungan data pribadi, privasi, demokrasi dan prinsip nondiskriminasi nilai-nilai yang sangat dijunjung tinggi di Eropa muncul akibat proses digitalisasi dan kemajuan teknologi. Dengan kedok "pertahanan dan keamanan nasional," negara-negara sering kali ingin mempunyai lebih banyak akses dan kendali atas data pribadi. Bahaya nyata bagi privasi bagi masyarakat Uni Eropa dan non- Uni Eropa ialah pemrosesan data pribadi oleh beberapa otoritas Jerman, misalnya, sesuai dengan fungsi dan maksudnya.¹⁸

Semenjak terjadinya tragedi 9/11, keamanan penerbangan menjadi perhatian utama di seluruh dunia. Salah satu upaya untuk meningkatkan keamanan adalah dengan menggunakan teknologi pemindai tubuh di bandara. Teknologi ini memungkinkan petugas keamanan untuk mendeteksi benda-benda yang disembunyikan di bawah pakaian penumpang, sehingga dapat mencegah tindakan terorisme dan kejahatan lainnya. Namun, penggunaan pemindai tubuh juga memunculkan pertanyaan mengenai hak privasi penumpang. Konvensi Chicago 1944 yakni landasan hukum internasional dalam mengatur penerbangan sipil. Konvensi ini menekankan pentingnya kerjasama internasional dalam menciptakan sistem penerbangan yang aman, teratur, dan efisien. Pasal-pasal dalam konvensi berikut menyediakan kewajiban bagi setiap negara anggota untuk memastikan keselamatan penerbangan di wilayahnya.

Dalam industri penerbangan, pemindai tubuh, juga dikenal sebagai *body scanner* merupakan salah satu teknologi yang cukup kontroversial. Alat ini dimaksudkan untuk meningkatkan keamanan bandara dengan mendeteksi objek tersembunyi yang mungkin mengancam. Sebaliknya, penggunaan pemindai tubuh juga menimbulkan kontroversi tentang pelanggaran privasi. Kasus yang paling

¹⁷ Sekaring Ayumeida Kusnadi dan Andi Usmina Wijaya, “*Perlindungan Hukum Data Pribadi Sebagai Hak Privasi*,” Jurnal Al Wasath, Vol. 27 No. 2, 2019, hal. 4.

¹⁸ Ridha Aditya Nugraha, “*Perlindungan Data Pribadi dan Privasi Penumpang Maskapai Penerbangan Era Big Data*,” Jurnal Mimbar Hukum, Vol 30 No. 2, 2018, hal. 264

sering muncul adalah terkait dengan pelanggaran privasi penumpang. Gambar yang dihasilkan oleh pemindai tubuh seringkali sangat detail, sehingga menimbulkan kekhawatiran akan penyalahgunaan data pribadi. Ada kekhawatiran mengenai efek radiasi dari pemindai tubuh terhadap kesehatan penumpang, meskipun banyak studi yang menunjukkan bahwa tingkat radiasi yang dihasilkan sangat rendah dan tidak berbahaya. Beberapa penumpang merasa tidak nyaman dan terintimidasi saat harus melewati pemindai tubuh. Hal ini dapat menimbulkan stres dan kecemasan, terutama bagi orang-orang atau anak-anak dengan fobia tertentu.

Pemindai tubuh bertujuan sebagai alat untuk memindai penumpang dari segala tindakan kejahatan di Bandar Udara, seperti tindakan penyeludupan narkoba, membawa senjata tajam atau tindakan lainnya yang berpotensi membahayakan penumpang pesawat. Percepatan pengenalan pemindai tubuh di beberapa bandara diseluruh dunia disebabkan oleh teroris Umar Farouk Abdulmutallab yang menaiki *Northwest Airlines* penerbangan 253 dari Amsterdam ke Detroit pada 25 Desember 2009, dia mengeluarkan bahan peledak di pesawatnya dari celana dalamnya karena ia tau bukan kemungkinan besar akan “ditepuk” ketika melewati detector logam. Akibat penyerangan tersebut, pada tahun 2010 TSA mengumumkan bahwa prosedur “*Pat-Down*” penumpang udara harus lebih teliti. Serangan serupa pada bulan Desember 2001 ketika Richard Reld “pengebom Sepatu” berusaha meledakkan bahan peledak yang dia sembunyikan di sepatunya. Upaya ini mengakibatkan banyak Bandara internasional mengharuskan Sepatu wajib dilepas dan dipindai.¹⁹ Selain itu, Paus Benedict XVI Paus pernah memprotes penggunaan pemindai tubuh di bandara karena dianggap melanggar martabat manusia dan Uni Eropa sempat mempertimbangkan penggunaan massal pemindai tubuh di bandara, namun rencana tersebut mendapat banyak penolakan dari masyarakat.

¹⁹ Wood, S., & Raj, R., “*The impact of security scanners at airports and ethnic minority travellers’ experience*,” *Security Journal*, 34, 278-298, 2021, hal.8

Alat pemindai tubuh juga dapat mencari objek yang mungkin menjadi ancaman dan tidak mengamati fisik tubuh.²⁰ Pemindai tubuh sinar-X menggunakan radiasi pengion, bentuk energi yang terbukti dapat merusak DNA dan menyebabkan kanker. Meskipun tingkat radiasinya rendah dan setara dengan yang diterima selama beberapa menit penerbangan, beberapa penelitian menunjukkan bahwa jumlah besar pemindaian yang dilakukan setiap tahun dapat berkontribusi pada sejumlah kecil kasus kanker. Penggunaan pemindai tubuh telah menjadi kontroversial, terutama di Amerika Serikat sejak pertama kali diperkenalkan di penjara pada akhir 1990-an dan kemudian di bandara setelah peristiwa 9/11. Kontroversi tersebut sebagian besar berkaitan dengan masalah privasi karena mesin tersebut dapat menghasilkan gambar grafis. Meskipun demikian, produsen telah menginstal filter privasi untuk mengatasi keprihatinan tersebut.²¹

Antara keamanan dan privasi merupakan perdebatan utama adalah bagaimana menyeimbangkan antara kebutuhan akan keamanan penerbangan dengan hak privasi penumpang. Beberapa pihak mengusulkan penggunaan teknologi alternatif yang lebih aman dan kurang invasif, seperti detektor logam yang lebih canggih atau analisis perilaku penumpang. Banyak negara telah mengeluarkan regulasi terkait penggunaan pemindai tubuh, namun standar dan ketentuannya masih beragam. Data yang dihasilkan oleh teknologi pemindaian tubuh harus diawasi secara ketat untuk menjaga hak privasi penumpang. Negara perlu melaksanakan tindakan perlindungan data yang memadai dan memastikan bahwa informasi tersebut tidak disalahgunakan. Dengan mempertimbangkan sifat internasional penerbangan, kerjasama antarnegara menjadi suatu kebutuhan untuk mengembangkan standar dan praktik terbaik yang menghormati hak privasi penumpang. Masing-masing negara dapat mengembangkan undang-undang dan regulasi nasional yang mengatur penggunaan teknologi pemindaian tubuh, termasuk persyaratan terkait transparansi, perlindungan data, dan mekanisme penyelesaian sengketa.

²⁰ <https://www.rd.com/article/what-do-airport-body-scanners-see/> diakses 14 Januari 2024

²¹ <https://www.scientificamerican-com.translate.goog/article/europe-bans-x-ray-body-scanners/? x tr sl=en& x tr tl=id& x tr hl=id& x tr pt=tc> diakses 15 Januari 2024

Dalam beberapa dekade terakhir, industri penerbangan mengalami pertumbuhan pesat. Seiring dengan itu, ancaman terhadap keamanan penerbangan juga semakin kompleks. Untuk menjamin keselamatan seluruh penumpang dan kru, berbagai langkah keamanan ketat diterapkan di bandara, salah satunya adalah penggunaan pemindai tubuh (*body scanner*). Pemindai tubuh menawarkan tingkat deteksi yang jauh lebih tinggi dibandingkan detektor logam konvensional. Perangkat ini mampu mendeteksi berbagai jenis benda, termasuk benda-benda yang tidak mengandung logam, yang dapat menjadi ancaman potensial bagi penerbangan. Namun, penggunaan teknologi ini juga memunculkan sejumlah pertanyaan dan kekhawatiran, terutama terkait dengan hak privasi penumpang. Di satu sisi, penggunaan pemindai tubuh sangat penting untuk menjaga keamanan penerbangan. Di sisi lain, teknologi ini juga menginvasi privasi individu. Penumpang dipaksa untuk melepas pakaian luar dan melewati pemindaian tubuh yang menghasilkan gambar tiga dimensi dari tubuh mereka. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana negara dapat membatasi hak privasi individu demi kepentingan umum.

Regulasi mengenai penggunaan pemindai tubuh di bandara masih belum komprehensif. Ketiadaan aturan yang jelas mengenai prosedur penggunaan, penyimpanan data hasil pemindaian, dan perlindungan privasi penumpang seringkali menimbulkan ketidakpastian dan kerentanan terhadap penyalahgunaan. Penggunaan pemindai tubuh di bandara menghadirkan dilema antara keamanan dan privasi. Di satu sisi, pemindai tubuh dianggap sebagai alat yang efektif untuk mencegah tindak kejahatan di sektor penerbangan. Di sisi lain, penggunaan teknologi ini dapat dianggap sebagai intrusi terhadap privasi individu karena mengungkap detail tubuh seseorang yang seharusnya bersifat pribadi.

Penulis tertarik untuk meneliti kewenangan pengaturan privasi penumpang terkait teknologi pemindai tubuh oleh karena itu peneliti menyusun karya ilmiah dalam bentuk proposal skripsi dengan judul **“PENGATURAN PEMINDAI TUBUH DI BANDAR UDARA BERKAITAN DENGAN HAK PRIVASI**

PENUMPANG BERDASARKAN *CHICAGO CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (1944)*”

B. Rumusan Masalah

Menurut latarbelakang yang sudah diperjelas sebelumnya, rumusan permasalahan hukum yang diangkat:

1. Bagaimana pengaturan penggunaan pemindai tubuh menurut *Chicago Convention On International Civil Aviation 1944*?
2. Bagaimana penggunaan teknologi pemindaian tubuh terhadap hak privasi penumpang?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana *Chicago Convention 1944* mengatur mengenai penggunaan pemindai tubuh.
2. Untuk mengetahui bagaimana penggunaan teknologi pemindai tubuh terhadap hak privasi penumpang

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan bisa membagikan kontribusi bagi pengembangan hukum internasional terutama bagi hukum udara internasional mengingat masih banyak permasalahan di hukum udara internasional yang harus diperbaiki dan dipecahkan terkhususnya mengenai keseimbangan antara keselamatan dan hak privasi terhadap pemindaian tubuh berdasarkan hukum udara internasional.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, temuan penelitian diharapkan mampu memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan mengenai pengaturan pemindai tubuh di Bandar Udara yang berkaitan dengan hak privasi penumpang berdasarkan konvensi Chicago 1944.

E. Kerangka Konseptual

Makna judul harus dipahami agar pembaca tidak salah menafsirkannya. Penulis menjelaskan beberapa gagasan yang berkaitan dengan penulis untuk mengidentifikasi istilah-istilah dalam judul, yaitu sebagai berikut:

1. Pengaturan

KBBI mengartikan peraturan sebagai sistem norma, pedoman, dan ketentuan yang dimaksudkan untuk mengatur. Utrecht mengartikan peraturan sebagai larangan atau aturan yang diterapkan oleh orang-orang yang termasuk bagian dari masyarakat dan mengendalikan ketertiban.²²

2. Pemindai Tubuh

Pemindai tubuh atau *body scanner* merupakan teknologi canggih yang kini menjadi bagian tak terpisahkan dari prosedur keamanan di bandara-bandara dunia. Alat ini dirancang untuk mendeteksi benda-benda tersembunyi yang bisa berbahaya bagi penerbangan, seperti senjata, bahan peledak, atau benda-benda tajam. Proses pemindaian tubuh relatif cepat dan tidak menyakitkan. Penumpang hanya perlu berdiri di dalam mesin pemindai dan mengikuti petunjuk petugas. Mesin kemudian akan menghasilkan gambar 3D dari tubuh penumpang yang akan dianalisis oleh petugas keamanan. Pemindaian seluruh tubuh awalnya bertujuan untuk memindai penumpang yang dicurigai menyelundupkan narkoba dengan menembus pakaian dan tubuh. Ini memungkinkan deteksi benda logam dan non-logam yang mungkin telah ditelan atau dimasukkan ke dalam rongga tubuh.

Proses ini sering digunakan dalam deteksi penyelundup narkoba yang telah menyembunyikan narkoba dengan menelan kondom berisi kokain. Bentuk pengawasan penumpang ini sedikit hubungannya dengan keamanan bandara atau maskapai penerbangan, tetapi menunjukkan bagaimana perluasan fungsi dapat meluas ke bandara dan memungkinkan staf keamanan untuk melakukan peran penegakan hukum multi-fungsi.²³ Pemindai tubuh di bandara adalah teknologi penyaringan yang digunakan untuk menemukan potensi

²² E. Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Ichtiar, Jakarta, 1966, hlm. 180

²³ Wood, S., & Raj, R., "The impact of security scanners at airports and ethnic minority travellers' experience," *Security Journal*, 34, 2021, hal.1-3

ancaman yang disembunyikan di tubuh atau pakaian seseorang, seperti bahan peledak, senjata tajam, dan objek logam atau non-logam lainnya. Sebelum melewati proses pemindaian, penumpang diminta untuk melepas semua barang pribadi seperti dompet, perangkat elektronik, ikat pinggang, dan jam tangan. Pemindai tubuh adalah hal penting dalam menjaga keamanan penerbangan. Meskipun ada beberapa kekhawatiran, manfaat yang ditawarkan oleh teknologi ini jauh lebih besar.

3. Hak Privasi

Setiap individu secara hakiki dianugerahi hak atas privasi. Hak untuk menikmati hidup dan hak agar perasaan dan gagasan seseorang dihormati termasuk dalam pengertian perlindungan privasi, yang termasuk komponen pengakuan atas hak atas privasi. Untuk melindungi hak privasi ini, penting bagi hukum untuk memberikan kepastian. Hak privasi bukan hanya sebuah HAM yang fundamental, tetapi juga menjadi dasar bagi berbagai HAM lainnya. Konsep privasi awalnya dikembangkan oleh Warren dan Brandeis dalam tulisan mereka yang judulnya "*The Right to Privacy*," yang menyoroti kesadaran masyarakat akan hak untuk tidak diganggu, yang semakin muncul seiring dengan kemajuan dan perkembangan teknologi.²⁴

Hak privasi termasuk HAM yang fundamental, yang menjamin setiap individu memiliki ruang pribadi yang bebas kaitannya dari pihak lain. Dalam konteks penerbangan, hak privasi penumpang mencakup hak untuk tidak dicabut kehidupannya pribadi tanpa persetujuan, termasuk hak untuk tidak diekspose secara fisik atau visual tanpa alasan yang sah.

4. *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*

Chicago Convention on International Civil Aviation 1944 (*Chicago Convention 1944*) merupakan sebuah konvensi yang berisi peraturan mengenai kegiatan penerbangan sipil. Konvensi tersebut merupakan titik penting dalam pengaturan penerbangan sipil global. Salah satu fokus utamanya adalah meningkatkan keselamatan penerbangan dan mendorong

²⁴ Aruan, J. A., "Pertanggungjawaban Hukum Pengelola Sistem Elektronik Kesehatan Di Indonesia Sebagai Penyelenggara Elektronik Sehubungan Dengan Perlindungan Data," Dharmasiswa jurnal Program Magister Hukum FHUI, 1(4), 20, 2022, hal. 2-3

kemajuan penerbangan sipil di tingkat internasional. Konvensi ini menetapkan kerangka hukum yang umumnya mengatur berbagai aspek penerbangan sipil, seperti standar keselamatan, navigasi udara, dan pengelolaan bandara. Beberapa prinsip penerbangan sipil internasional bertujuan untuk memajukan penerbangan sipil yang efisien, teratur, dan aman, serta memberikan peluang yang adil bagi semua negara anggota untuk mengoperasikan layanan penerbangan internasional. Tujuannya juga meliputi pencegahan persaingan usaha yang tidak sehat di dalam industri penerbangan.²⁵

F. Orisinalitas Penelitian

No.	Nama/Judul/Tahun Skripsi	Persamaan	Perbedaan	Orisinalitas Penelitian
1.	Tommaso Chiericati Salvioni: <i>How can Body Scanners be applied in shopping malls passing the test of article 8 of the ECHR, based on lessons learned from their deployment in airport security?</i> Tesis Tilburg University 2020	Persamaan pada Tesis adalah membahas mengenai aturan pemindai tubuh	Pada Tesis membahas mengenai implementasi pemindai tubuh terhadap hak privasi di Mall. Sedangkan penulis berfokus pada pemindai tubuh di Bandar Udara terkait hak privasi penumpang. Selain itu, aturannya merujuk pada pasal 8 EHCR (<i>European Court of Human Rights</i>)	Meneliti mengenai pemindai tubuh berdasarkan pasal 8 ECHR dan bagaimana implementasi pemindai tubuh diterapkan di Mall yang telah lulus uji serta pembelajaran dari penerapannya dari bidang keamanan Bandar Udara.
2.	Nadhifa Tri Fanny: <i>Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Perlindungan Data</i>	Persamaan pada Tesis ini adalah membahas mengenai privasi terhadap penumpang pesawat sipil.	Perbedaannya adalah pada Tesis ini fokus pembahasan mengenai bagaimana tanggung jawab	Menganalisis mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan sipil dalam mengatur

²⁵ H.K Martono dan Amad Sudiro, *Op. Cit.*, hal. 57

	<i>Pribadi Penumpang.</i> Tesis Universitas Islam Indonesia 2022		maskapai penerbangan terhadap data pribadi penumpang.	perlindungan data pribadi penumpang.
3.	Elsa Halida Saputri: <i>Perlindungan Data Pribadi Penumpang Pesawat Udara</i> Skripsi Universitas Sebelas Maret 2020	Persamaan pada skripsi ini adalah membahas mengenai perlindungan data pribadi terkait hak privasi penumpang pesawat sipil.	Perbedaan pada skripsi ini adalah mengenai angkutan dan perjanjian angkutan udara, pelanggaran informasi pribadi yang diperiksa dari sudut pandang perjanjian penumpang maskapai penerbangan, pertanggung jawaban maskapai terhadap data pribadi penumpang dan penelitian ini merupakan studi kasus pada maskapai penerbangan Malindo Air. Penulis membahas mengenai hak privasi penumpang di Bandara Udara terkait pemindai tubuh berdasarkan <i>Chicago Convention 1944.</i>	Menganalisis mengenai perlindungan data pribadi penumpang pesawat udara.
4.	Frendi Syafriadi:	Persamaan pada skripsi ini	Perbedaan pada skripsi ini dengan	Meneliti mengenai aturan

	<i>Pengaturan Pengamanan Barang Berbahaya (Dangerous Goods) di Bandar Udara Menurut Hukum Internasional dan Implementasinya di Indonesia.</i> Skripsi Universitas Andalas 2019	adalah pembahasa mengenai keamanan penerbangan di Bandar Udara	skripsi penulis yaitu penulis membahas mengenai keamanan di Bandar udara secara spesifik membahas mengenai pemindai tubuh di Bandar Udara sedangkan pada penelitian ini sebelumnya membahas mengenai aturan tentang keamanan terhadap barang berbahaya di Bandar Udara dan implementasinya.	terhadap barang berbahaya di Bandar Udara Menurut Hukum Internasional dan bagaimana implementasinya di Indonesia.
5.	Meylisa Veky: <i>Tinjauan Yuridis Mengenai Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Sipil Internasional dalam Konvensi Chicago 1944</i> Skripsi Universitas Riau 2019	Menganalisa Konvensi Chicago 1944 tentang keselamatan dan keamanan penerbangan sipil.	Mengkaji tentang pemindai tubuh di Bandar Udara terkait hak privasi penumpang pesawat sipil sedangkan pada penelitian sebelumnya berfokus pada keselamatan dan keamanan penerbangan sipil yang terkait dengan Konvensi Chicago 1944.	Menganalisis mengenai pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil internasional dalam Konvensi Chicago 1944 yang ditinjau secara yuridis.
6.	Samuel B. Nababan: <i>Tinjauan Hukum Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sipil Terhadap Kerugian</i>	Sama-sama membahas mengenai pengaturan aspek operasional penerbangan	Perbedaannya penelitian sebelumnya adalah mengkaji mengenai aspek ekonomi dan berkaitan dengan	Meneliti mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan sipil terhadap kerugian yang

Yang Timbul Berdasarkan Konvensi Chicago Tahun 1944	sipil berdasarkan konvensi Chicago 1944.	pemeriksaan Konvensi Chicago 1944 mengenai kerugian yang diakibatkan dalam penerbangan sipil, tanggung jawab macam apa yang dimiliki oleh maskapai penerbangan sipil.	timbul yang ditinjau dari Chicago 1944
Skripsi Universitas Sumatera Utara 2013			

G. Landasan Teoritis

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan mengenai isu hukum, kerangka teoritis yang akan dipergunakan sebagai kerangka analisis pada penulisan skripsi berikut yakni:

1. Teori Kehendak Negara (*Voluntaris*).

Dalam hukum internasional adalah sebuah pandangan yang menyatakan bahwa kekuatan mengikat hukum internasional bersumber dari kehendak bebas negara itu sendiri. Dengan kata lain, suatu negara patuh pada hukum internasional karena negara berikut secara sadar dan sukarela menyetujui untuk terikat oleh aturan-aturan tersebut. Asas-asas dalam teori kehendak negara adalah pertama, Setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas wilayahnya dan urusan internalnya. Kedua, Negara bebas untuk menentukan hubungannya dengan negara lain dan untuk membuat perjanjian internasional. Ketiga, didasarkan pada hukum internasional, semua bangsa, kaya atau miskin, besar atau kecil, berkedudukan sama.

Teori kehendak negara, juga dikenal sebagai "*Will of State*" dalam bahasa Inggris, merujuk pada gagasan bahwa negara memiliki kehendak atau volisi yang berbeda dari kehendak individu atau kelompok di masyarakat. Teori ini sering dikaitkan dengan gagasan bahwa negara adalah entitas yang memiliki

tujuan, kepentingan, atau moralitas yang unik, yang mungkin berbeda atau bahkan bertentangan dengan kepentingan individu atau kelompok tertentu.

Triepel mengemukakan bahwa teori kehendak negara yaitu negara-negara tunduk pada hukum internasional karena kehendak kolektif mereka untuk melakukannya. Kehendak bersama ini disebut perjanjian. Teori berikut berupaya menjelaskan mengapa hukum adat mengikat bahkan dalam situasi ketika bangsa-bangsa menyatakan keinginan mereka untuk terikat secara diam-diam (*implied*). Ini dilakukan dengan melepaskan kehendak individu negara dan berdasarkan kemauan bersama. Teori ini berasal dari positivisme dan teori kedaulatan, dan tujuannya adalah untuk mengembalikan hukum internasional ke kehendak negara. Menurut teori ini, hukum internasional didefinisikan sebagai perjanjian yang dibuat oleh negara-negara.

Teori *Voluntaris* ini melihat bahwa hukum internasional itu ialah perjanjian antar negara-negara. Berdasarkan mazhab Wiena telah dijelaskan bahwa hukum internasional itu kekuatannya mengikat dan termasuk kehendak bersama. Namun, yang mengikat hukum internasional adalah norma hukum. Teori ini mengatakan bahwa kaidah yang lebih tinggi menentukan kekuatan hukum internasional.

Kaidah dasar, yang bahkan merupakan aturan-aturan yang lebih tinggi, ditentukan oleh aturan-aturan yang lebih tinggi berikut. Dengan kata lain, hipotesis awal (*ursprungshypothese*), yang tidak bisa dipertanggungjawabkan dari perspektif hukum, ialah puncak piramida dan dasar bagi sifat mengikat dari kaidah dasar (*grundnorm*).

Mochtar Kusumaadmadja mengatakan bahwa masalah kekuatan kaidah dasar adalah masalah di luar hukum (*metayuridis*) yang tidak bisa dijelaskan. Karena itu, Pertanyaan tentang apa yang menjadi dasar hukum internasional kembali pada prinsip-prinsip moral dan keadilan yang mendasari keberadaan manusia di luar sistem hukum.²⁶ Kesimpulannya dari teori ini adalah salah

²⁶ Mochtar Kusumaadmadja dan R. Etty Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Alumni, Bandung, 2003, hal. 52

satu teori klasik dalam hukum internasional yang memberikan pandangan penting tentang asal-usul dan kekuatan mengikat hukum internasional.

2. Teori Kepastian Hukum.

Kepastian adalah hal-hal yang pasti, ketentuan, atau Keputusan. Sebagai pedoman bertindak, hukum pada dasarnya harus pasti dan adil; lebih jauh lagi, hukum harus adil karena pedoman bertindak harus mendukung perintah yang dianggap bisa diterima. Hukum hanya bisa memenuhi tujuannya jika diterapkan secara adil dan pasti. Pertanyaan tentang kepastian hukum tidak dapat dijawab melalui sosiologi, tetapi melalui normatif.²⁷ Teori ini salah satu landasan penting dalam penelitian hukum. Konsep ini tidak hanya sebatas pada pemahaman normatif tentang hukum, namun juga menjadi lensa analisis untuk mengkaji berbagai fenomena hukum. Dengan menggunakan teori kepastian hukum, peneliti dapat mengidentifikasi masalah-masalah hukum yang berkaitan dengan ketidakpastian hukum.

Ketika suatu aturan dibuat dan dilaksanakan dengan cara yang rasional dan mudah dipahami, kepastian hukum normatif tercapai. Kepastian hukum bersifat logis dan lugas dalam arti tidak memberikan ruang bagi ambiguitas atau penafsiran yang berbeda. Kepastian hukum juga bersifat transparan karena beroperasi sebagai suatu sistem norma yang terintegrasi dengan norma-norma lain untuk mencegah konflik atau kerusakan norma. Pelaksanaan hukum yang tidak ambigu, konsisten, seragam, dan berdampak yang tidak terpengaruh oleh kondisi subjektif disebut kepastian hukum.

Hukum yang sebenarnya bukan hanya sekadar ajaran moral; hukum juga dicirikan oleh keadilan dan kepastian. Hukum bukan hanya hukum yang tidak jelas dan tidak adil. Utrecht mendefinisikan kepastian hukum sebagai hukum yang memiliki dua tujuan: pertama, norma umum memberi tahu individu tentang apa yang boleh dan tidak boleh mereka lakukan; kedua, hukum memberi orang perlindungan hukum dari pemerintah dengan memberi tahu

²⁷Domikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta. 2010, hal. 59

mereka tentang tuduhan dan tindakan yang bisa diambil negara terhadap mereka.²⁸

Aliran pemikiran positivistis pada bidang hukum, yang lebih menyukai pandangan hukum sebagai sesuatu yang otonom dan independen, termasuk asal mula ajaran Yuridis-Dogmatik. Menurut para pendukung aliran pemikiran ini, tujuan hukum ialah untuk memastikan terpenuhinya kepastian hukum, yang dicapai melalui fakta bahwa hukum hanya menetapkan aturan-aturan hukum.²⁹

Meyakini bahwa hukum itu adil berarti memiliki kepastian hukum. Norma-norma yang mendukung keadilan harus benar-benar berfungsi sebagai norma yang dipatuhi. Menurut Gustav Radbruch, unsur-unsur hukum yang tidak bisa dihilangkan ialah keadilan hukum dan kepastian hukum. Ia berpendapat bahwa keamanan dan ketertiban negara bergantung pada pemeliharaan stabilitas dan keadilan hukum. Terakhir, undang-undang harus dipatuhi setiap saat. Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai ideal, seperti kebahagiaan dan keadilan.³⁰

Kepastian hukum merupakan pilar penting pada suatu negara hukum. Dengan adanya kepastian hukum, masyarakat dapat hidup dengan aman, tenteram, dan sejahtera. Oleh karena itu, upaya untuk mewujudkan kepastian hukum harus terus dilakukan secara berkelanjutan. Dengan menggunakan teori kepastian hukum, peneliti dapat mengidentifikasi masalah-masalah hukum yang berkaitan dengan ketidakpastian hukum

3. Teori Keselamatan Penerbangan.

Berdasarkan pasal 1 angka 48 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah dijelaskan bahwa:

“keselamatan penerbangan ialah keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan Bandar Udara, wilayah udara, angkutan

²⁸ Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hal. 23

²⁹ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum: Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis*, Gunung Agung, Jakarta, 2002, hal. 82-83

³⁰ Ibid, hal. 95

udara, pesawat udara, navigasi penerbangan, maupun fasilitas penunjang lainnya.”³¹

Teori keselamatan penerbangan amat penting untuk penerbangan yang aman dan andal. Banyak teori dan model telah dikembangkan dan diperbarui untuk menemukan, mencegah, dan menghindari bahaya dalam operasi penerbangan. Jika teori-teori ini diterapkan dengan benar dan dikombinasikan dengan budaya keselamatan yang kuat, keselamatan seluruh pengguna jasa penerbangan dapat meningkat secara signifikan.

H. Metode Penelitian

1. Metode Penelitian

Yuridis normative dipergunakan sebagai metode dari penelitian Proses penentuan asas-asas dan doktrin hukum guna mengatasi permasalahan hukum yang dihadapi itulah yang dimaksud dengan yurisprudensi normatif.³²

2. Tipe Pendekatan

1) Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Metode penelitian hukum yang dikenal sebagai pendekatan konseptual berkonsentrasi pada analisis solusi masalah dengan mempertimbangkan nilai-nilai yang ditemukan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dan gagasan hukum yang mendasarinya. Pendekatan ini umumnya digunakan untuk memahami apakah norma-norma dalam perundang-undangan selaras dengan prinsip-prinsip dasar hukum yang menjadi latar belakangnya. Pendekatan ini mengambil dasar dari doktrin-doktrin dan pandangan-pandangan yang berkembang didalam ilmu hukum.

Peneliti dapat menemukan gagasan yang membantu menciptakan pengetahuan tentang konsep hukum dan prinsip hukum yang relevan dengan keadaan yang ada dengan mengkaji berbagai sudut pandang dan doktrin. Peneliti menggunakan pemahaman tentang berbagai filosofi dan

³¹ Pasal 1 Angka 48 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³² Peter Mahmud Marzuki, *penelitian Hukum*, Kencana Preneda media grup, Jakarta, 2005, hal.35

sudut pandang sebagai dasar untuk mengembangkan argumen hukum guna mengatasi masalah.

Strategi ini penting karena dapat membantu dalam mengembangkan argumen hukum ketika dihadapkan dengan masalah hukum dengan memahami doktrin atau sudut pandang yang muncul dalam bidang ilmu hukum. Dengan menawarkan pemahaman terkait konsep hukum, hukum, dan prinsip hukum yang relevan dengan situasi terkini, sudut pandang atau doktrin berikut akan membantu dalam penjelasan konsep. Landasan untuk mengembangkan argumen hukum guna menyelesaikan kesulitan terkini yakni pemahaman mengenai berbagai sudut pandang dan doktrin-doktrin tersebut.³³

Pendekatan konseptual seringkali bersifat normatif, yaitu berusaha untuk mengidentifikasi norma-norma hukum yang berlaku dan mengukur apakah suatu tindakan atau peristiwa hukum sesuai dengan norma-norma tersebut. Pendekatan konseptual seringkali bersifat normatif, yaitu berusaha untuk mengidentifikasi norma-norma hukum yang berlaku dan mengukur apakah suatu tindakan atau peristiwa hukum sesuai dengan norma-norma tersebut. Pendekatan ini melibatkan analisis yang mendalam terhadap makna, implikasi, dan hubungan antara berbagai konsep hukum.

Ketika peraturan hukum tidak ada atau tidak berlaku pada permasalahan yang dihadapi, peneliti beralih ke metode konseptual daripada hanya mengandalkan penerapan hukum.³⁴ Pendekatan hukum yang disebut sebagai pendekatan undang-undang atau pendekatan *statuta approach* juga dikenal sebagai pendekatan yuridis oleh sebagian ilmuwan hukum, melibatkan penelitian terhadap berbagai produk hukum.³⁵

Pendekatan konseptual termasuk satu dari pendekatan yang terpenting didalam ilmu hukum. Metode konseptual memusatkan kajian pada gagasan hukum, termasuk fungsi hukum, sumber hukum, lembaga hukum,

³³ Irwansyah, *Penelitian Hukum*, Mirra Buana Media, Yogyakarta, 2021, hal.147-148

³⁴ *Ibid*, hal. 177

³⁵ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, hal. 92

dan sebagainya. Dengan memahami konsep hukum secara menyeluruh, kita dapat meningkatkan pemahaman kita terhadap hukum dan menerapkannya dalam situasi praktis.

Konsep-konsep berikut dapat ditemukan dalam tiga tingkatan atau ranah yang selaras dengan tingkat ilmu hukum itu sendiri, yakni: ranah ilmu hukum dogmatik dengan konsep hukum yang bersifat yuridis dan teknis, ranah filsafat hukum dengan konsep dasar tentang hukum dan ranah teori hukum dengan konsep hukum yang bersifat umum.³⁶

2) Pendekatan Perundang-Undangan (*Statue Approach*)

Bila memakai Pendekatan Perundang-undangan, semua undang-undang dan peraturan yang berlaku akan diteliti terkait dengan masalah hukum yang sedang dibahas. Dengan memakai metode berikut, koherensi dan kesesuaian suatu undang-undang dengan konstitusi, dengan undang-undang lain, atau dengan peraturan perundang-undangan yang relevan akan diperiksa.³⁷ Pendekatan perundang-undangan sering kali disebut sebagai pendekatan yuridis normatif. Pendekatan ini pada dasarnya melibatkan analisis terhadap setiap undang-undang dan peraturan yang relevan dengan permasalahan hukum yang dibahas.

Pendekatan berikut menekankan bahwa hukum, dalam bentuk peraturan perundang-undangan, menjadi titik tolak utama dalam penelitian. Biasanya, pendekatan perundang-undangan dipergunakan guna mengkaji peraturan perundang-undangan yang masih memiliki kekurangan dalam penormaanannya atau mendorong praktik-praktik penyimpangan, baik secara teknis maupun dalam implementasinya di lapangan. Pendekatan berikut mencakup analisis menyeluruh terhadap seluruh peraturan perundang-undangan yang terkait dengan isu hukum yang sedang dibahas.³⁸

Pendekatan perundang-undangan menjadi dasar bagi penegakan hukum dan penyelesaian sengketa. Dengan memahami peraturan, kita

³⁶ Bahder Johan Nasution, *Op.Cit*, hal.92

³⁷ *Ibid*, hal. 133

³⁸ Irwansyah, *Op.Cit.*, hal 133-134

dapat mengidentifikasi masalah hukum secara lebih jelas. Secara sistematis pendekatan ini dapat memberikan kerangka analisis yang jelas dan terstruktur berdasarkan sumber hukum yang kuat yang mencakup berbagai aspek hukum. Pendekatan perundang-undangan merupakan metode yang sangat penting dalam penelitian hukum. Hasil penelitian dengan menggunakan pendekatan berikut bisa membagikan kontribusi yang signifikan didalam pengembangan hukum dan kebijakan publik.

3) Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Pendekatan kasus melibatkan meninjau kasus-kasus yang terkait dengan masalah hukum yang dibahas. Pendekatan kasus adalah jenis penelitian hukum *normatif* di mana peneliti mencoba membangun argumen hukum dari sudut pandang kasus nyata di dunia nyata.

Pendekatan bermaksud untuk menemukan nilai kebenaran dan cara terbaik untuk menyelesaikan masalah hukum sesuai dengan prinsip-prinsip.³⁹ Penelitian yang berfokus pada analisis terhadap kasus-kasus hukum yang konkret untuk memahami, menerapkan, dan mengembangkan hukum. Dengan kata lain, peneliti akan menggali lebih dalam suatu masalah hukum dengan cara mempelajari kasus-kasus yang relevan, baik yang telah diputus oleh pengadilan maupun yang masih berlangsung.

3. Sumber Bahan Hukum

Dalam mengkaji penelitian, fokusnya lebih tertuju pada tinjauan literatur untuk pengumpulan referensi hukum yang terkait dengan objek penelitian. Materi hukum yang dikumpulkan diantaranya:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah materi hukum yang mengandung kekuatan otoritatif, yang berarti memiliki wewenang atau keabsahan yang diakui. Perundang-undangan, dokumen atau risalah resmi yang dipergunakan selama proses legislatif, dan putusan pengadilan termasuk sumber hukum utama.⁴⁰

³⁹ Irwansyah, *Op.Cit.* hal. 138

⁴⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.* hal. 181

- 1) *Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention 1944).*
- 2) *The Universal Declaration of Human Rights 1948*
- 3) *European Court of Human Rights 1950*
- 4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- 5) *Annex 17 Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.*

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah segala jenis penerbitan tentang hukum yang tidak bersifat resmi. Ini mencakup kamus hukum, buku teks, jurnal hukum maupun analisis atau komentar mengenai keputusan pengadilan.⁴¹ Sebagai contohnya, terutama buku-buku hukum, termasuk tesis, skripsi, dan disertasi hukum, serta beberapa macam jurnal hukum. Disamping itu, juga termasuk beberapa kamus hukum dan analisis keputusan pengadilan. Kegunaan bahan hukum sekunder adalah memberikan panduan atau arahan kepada peneliti tentang arah yang dapat diambil dalam penelitian.

42

c. Bahan Hukum Tersier

KBBI dan Kamus Hukum adalah sumber hukum tersier yang dimanfaatkan.⁴³

d. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum yaitu dokumen hukum utama dan sekunder tersedia, sehingga bahan hukum yang dipakai pada penelitian bersifat kualitatif. Hasil pemeriksaan bahan hukum disusun menjadi deskripsi kualitatif yang menyoroti masalah-masalah yang terdapat pada dokumen hukum yang didapatkan. Metodologi berikut berguna untuk mengerjakan analisis:

- 1) Menginterpretasikan semua peraturan perundang-undangan yang ada kaitannya dengan subjek penelitian ini.

⁴¹ *Ibid*, hal. 181

⁴² *Ibid*, hal. 195

⁴³ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998, hal. 117.

- 2) Mengevaluasi undang-undang yang ada kaitannya dengan subjek penelitian ini.
- 3) Evaluasi dokumen hukum yang terkait dengan masalah yang akan dikaji pada penelitian.

I. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ialah uraian tentang keterkaitan bab demi bab, yakni:

BAB I PENDAHULUAN:

Mendesripsikan konteks historis yang menjadi dasar topik penulis agar berguna sebagai topik kajian. Rumusan masalah, landasan teori, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, metodologi penelitian, dan penulisan kerangka metodologi semuanya tercakup dalam kajian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA:

Menguraikan terkait tinjauan pustaka yang berisikan tinjauan pustaka tentang bagaimana aturan mengenai pemindaian tubuh di Bandar Udara yang berkaitan dengan hak privasi penumpang berdasarkan *Chicago Convention 1944*

BAB III PEMBAHASAN:

Bab berikut memuat uraian dan rumusan masalah yang dikemukakan pada bab sebelumnya, serta pembahasan an hasil penelitian yang ditemukan dari kajian yang dikerjakan.

BAB IV PENUTUP:

Menguraikan saran dan simpulan. Gagasan utama dari diskusi tertulis dirangkum dalam simpulan, bersama dengan solusi untuk masalah yang diangkat dalam proposal skripsi berikut dan kritik serta saran yang dibutuhkan .