

Penggunaan Drone Sebagai Pesawat Udara Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional

Submission : 24 Februari 2023

Revision : 28 Februari 2023

Publication : 31 Maret 2023

Eggy Pratama Esahstiansyah ¹

¹ Fakultas Hukum Universitas Jambi. E-mail: eggypratama97@gmail.com

Abstract: *This study aims to determine the position of drones as aircraft in international law and national law. This research is a normative juridical law research. With a statutory approach, a historical approach, and a conceptual approach. Based on the research, it is concluded that the position of drones in international law, such as the 1944 Chicago convention in article 8 which explains the definition of drones, in article 3 which explains the difference between civil aircraft and state aircraft. However, the Chicago convention only describes operations, procedures and positions for civil aircraft, not state aircraft. Likewise with national laws such as PM No. 37 of 2020 which mostly only explains the procedures for operating drones, air space areas, types of air space, as well as the position of drones as unmanned aircraft with civil purposes (civil aircraft) and for drones as unmanned aircraft with state objectives (state aircraft) is still a little explanation because in PM No. 37 of 2020 in article 5 only explains that drones owned or used for government purposes are considered state aircraft. However, regarding the specifications, the procedures for operating drones for state purposes have not been explained.*

Keywords: *drone position; international law; national law*

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa kedudukan drone sebagai pesawat udara dalam hukum internasional dan hukum nasional. Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif. Dengan pendekatan perundang-perundangan (*statute approach*), pendekatan sejarah (*historical approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Berdasarkan penelitian, disimpulkan bahwa kedudukan drone dalam hukum internasional, seperti konvensi Chicago 1944 pada pasal 8 yang menjelaskan definisi drone, pada pasal 3 yang menjelaskan perbedaan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dan pesawat udara negara (*state aircraft*). Namun konvensi Chicago hanya menjelaskan pengoperasian, prosedur dan kedudukan untuk pesawat udara sipil (*civil aircraft*) bukan pesawat udara negara (*state aircraft*). Begitu juga dengan hukum nasional seperti PM No. 37 Tahun 2020 yang sebagian besar hanya menjelaskan tentang tata cara prosedur pengoperasian drone, kawasan ruang udara, jenis ruang udara,

serta kedudukan drone sebagai pesawat udara tanpa awak dengan tujuan sipil (*civil aircraft*) dan untuk drone sebagai pesawat udara tanpa awak dengan tujuan negara (*state aircraft*) masih sedikit penjelasannya karena dalam PM No. 37 Tahun 2020 pada pasal 5 hanya menjelaskan drone yang dimiliki atau digunakan untuk tujuan pemerintah di anggap sebagai pesawat udara negara (*state aircraft*). Namun mengenai spesifikasi, prosedur tata cara pengoperasian drone untuk tujuan negara masih belum dijelaskan.

Kata Kunci: hukum internasional; hukum nasional; kedudukan drone

1. Pendahuluan

Perkembangan teknologi saat ini dapat dikatakan cukup cepat. Dapat diperkirakan jumlah operasi pesawat tak berawak akan melampaui operasi pesawat berawak dalam 20 tahun mendatang. Salah satu teknologi tersebut adalah *Drone*. Dapat diketahui bahwa kata drone digunakan dalam laporan tahun 1936 oleh Letnan Komandan Delmer Fahrney dari Angkatan Laut AS yang bertanggung jawab atas proyek pesawat tak berawak yang dikendalikan radio.¹ Pesawat ini dilengkapi dengan kamera, alat sensor, alat komunikasi, dan perangkat-perangkat lainnya.² Namun, pesawat ini tidak dapat mengangkut manusia sebagai operator maupun sebagai penumpang.

Saat ini, *Drone* sudah menjadi kebutuhan utama dalam pengamatan negara karena dapat memberikan informasi yang detail. Pemantauan dengan menggunakan pesawat tanpa awak (*drone*) memerlukan biaya yang lebih sedikit daripada menggunakan pesawat terbang berpenumpang ataupun dengan kapal laut. Pesawat ini juga mempunyai risiko yang lebih kecil bila digunakan dalam lingkungan yang sulit, seperti cuaca ekstrem. Saat ini, selain digunakan untuk militer, *drone* sudah mulai

¹ David Hodgkinson and Rebecca Johnston. *Aviation Law an Drones Unmanned Aircraft and The Future of Aviation*. Abingdon and New York: Routledge, 2018. Hlm. 1.

² Neni Ruhaeni. "Aspek-Aspek Hukum Pengoperasian Drone Berdasarkan Hukum Udara Internasional Dan Konstruksi Hukumnya Dalam Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia". *Jurnal Unisba*, Volume 5, No.1 (2015). Hlm. 95, (<https://proceeding.unisba.ac.id/index.php/sosia1/article/view/316/pdf>)

dikembangkan untuk misi eksplorasi (pencarian) dan evakuasi (penyelamatan). Mekanisme penggunaan *drone* disesuaikan dengan fungsi dan tujuannya.

Terdapat kasus penyalahgunaan *Drone* dalam militer seperti yang sudah terjadi 2 tahun yang lalu. Seperti kasus yang terjadi belum lama ini dimana terjadinya konflik perebutan wilayah Ibukota Libya yang terjadi antara Tentara Nasional Libya (LNA) dan Pemerintah Kesepakatan Nasional (GNA) yang menggunakan *drone* dan tidak tanggung-tanggung lagi wilayah udara Libya jadi medan perang *drone* tempur terbesar di dunia. Ironisnya kedua kubu yang bertikai menggunakan *drone* dari pihak luar seperti Pemerintah Kesepakatan Nasional (GNA) yang menggunakan *drone* Bayraktar buatan Turki dan Tentara Nasional Libya (LNA) yang menggunakan *drone* Wing Loong buatan China.³ Dalam kasus tersebut sudah jelas *drone* yang mereka gunakan melanggar wilayah kedaulatan udara Libya meskipun dalam hal militer, karena *drone* tersebut bukan berkebangsaan Libya dan bahkan *drone* tersebut jika memiliki kebangsaan negara buatannya, maka itu sudah melanggar wilayah kedaulatan udara Libya dikarenakan *drone* tersebut belum mendapat izin resmi dari negara bersangkutan.

Drone juga memiliki masalah bukan hanya dibidang militer, karena pada dasarnya *drone* juga digunakan oleh penduduk sipil. *Drone* dalam penggunaan oleh penduduk sipil menimbulkan tantangan khusus terhadap privasi karena kapasitas teknologinya. Banyak *drone* berukuran kecil, mereka dapat melakukan pengawasan terhadap pihak lain tanpa diketahui pihak tersebut. Ini terutama berlaku untuk *drone* baru dan inovatif seukuran serangga. Tidak seperti pesawat konvensional, *drone* dapat melihat ke ruang pribadi dari jarak yang sangat dekat. *Drone* biasa bisa dipasang di infra merah kamera dan mekanisme penginderaan panas yang memberi

³ Bambang Putranto, *Perang Drone Terbesar di Dunia Sudah Benar-benar Terjadi: Drone China vs Turki*, <https://wartakota.tribunnews.com/2020/05/28/perang-drone-terbesar-di-dunia-sudah-benar-benar-terjadi-drone-china-vs-turki?page=all> (Diakses Pada Tanggal 27 November 2020).

mereka kemampuan unik untuk mengakses ruang pribadi.⁴ Tidak seperti pesawat konvensional, *drone* lebih banyak tersedia untuk masyarakat umum dengan akses yang lebih besar, muncul risiko penyalahgunaan yang lebih besar.

Seperti halnya dalam kasus yang terjadi dalam 4 tahun yang lalu pemerintah Tiongkok menciptakan *drone* dengan bentuk unik, yakni menyerupai burung. Menurut informasi yang dilaporkan South China Morning Post, *drone* burung ini sudah digunakan oleh 30 agen militer dan pemerintah Tiongkok selama beberapa tahun terakhir. Kehadiran drone tersebut justru menuai respons negatif karena berisiko bisa mengancam privasi masyarakat. Drone burung bertugas untuk mengawasi gerak-gerik masyarakat di lima provinsi yang ada di Negeri Tirai Bambu tersebut. Dengan cara itu, pemerintah setempat dapat benar-benar memantau pergerakan penduduk yang berada di kota itu. Otoritas juga dapat mengetahui orang lain yang ditemui hingga jadwal perjalanan seminggu penuh dari penduduk. Di Tiongkok sendiri, kamera dengan kecerdasan buatan sudah banyak digunakan dan disebar di beberapa banyak titik keramaian. Tak hanya dapat mengenali wajah, beberapa di antaranya juga dibekali kemampuan mengetahui umur, etnis, dan jenis kelamin.⁵

Dalam perkembangan teknologi, tindakan suatu negara dapat menjadi hukum kebiasaan internasional tanpa adanya kurun waktu tertentu.⁶ Hukum udara adalah hukum yang mengatur tentang udara dimana negara yang memiliki udara merasa berdaulat atas

⁴ Rachel L. Finn & David Wright. Unmanned Aircraft Systems: Surveillance, Ethics and Privacy in Civil Applications. *Computer Law and Security Review*, Volume 28 No. 2 (2012). Hlm. 184, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2012.01.005>

⁵ Jeko I.R. Privasi Terkekang, Masyarakat Tiongkok Kini Diawasi Drone Burung, <https://www.liputan6.com/tekno/read/3569694/privasi-terkekang-masyarakat-tiongkok-kini-diawasi-drone-burung> (Di Akses Pada Tanggal 1 April 2021).

⁶ K. Martono dan Ahmad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)* Edisi Revisi. Depok: Rajagrafindo Persada, 2019. Hlm. 5.

udara itu.⁷ Apabila dikaitkan dengan kemajuan teknologi dan kemampuan *drone* saat ini, konvensi hukum udara (multilateral) seharusnya mempunyai pengaturan yang lebih, seperti aturan tentang bagaimana status keabsahan (legalitas) pengoperasian *drone*, jenis *drone* (penggunaan oleh sipil dan militer), *nationality and registration mark* (pendaftaran dan kebangsaan), *airworthiness* (kelayakan udara), *operation* (pengoperasian pesawat), *aerodrome* (lapangan terbang), *air navigation* (navigasi udara), *licencing* (izin pilot). Sehingga dengan kata lain *drone* memerlukan aturan yang lebih dalam pengoperasiannya secara hukum internasional.

Sampai detik ini belum ada instrumen hukum internasional yang mengatur secara khusus mengenai operasi *drone*. *Convention on International Civil Aviation*, 7 December 1944 atau lebih dikenal Konvensi Chicago 1944, sebagai salah satu instrumen hukum udara internasional hanya mengatur pemanfaatan ruang udara oleh pesawat udara berawak, dengan klasifikasi pesawat udara sipil (*civil aircraft*) atau pesawat udara negara (*state aircraft*), dalam konvensi Chicago 1944 Pasal 3 yang berisi:

“(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft. (b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft. (c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof. (d) The contracting States undertake¹ when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft”

Terjemahan penulis dalam Pasal 3 konvensi Chicago 1944, Konvensi ini hanya berlaku untuk pesawat sipil, dan tidak berlaku untuk pesawat negara. Pesawat udara yang digunakan dalam dinas militer, bea cukai dan kepolisian dianggap pesawat udara negara.

⁷ Azwar Ananda. *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*. Padang: Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial IKIP Padang, 1997. Hlm. 18.

Tidak ada pesawat udara negara anggota konvensi yang terbang di atas wilayah negara lain atau mendarat di atasnya tanpa izin melalui persetujuan khusus atau sebaliknya. Negara-negara anggota konvensi ketika mengeluarkan peraturan untuk pesawat udara negara mereka, mereka harus memperhatikan keselamatan navigasi pesawat sipil. Merujuk kepada Instrumen hukum di atas tersebut, maka apakah *drone* dapat dikategorikan sebagai pesawat udara yang operasionalnya diatur oleh instrumen hukum udara internasional. Apabila *drone* dapat dikualifikasikan sebagai pesawat udara, apakah merupakan *civil aircraft* atau *state aircraft*?. Bagaimana kedudukan *drone* sebagai pesawat udara dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional?.

2. Metode

Metode penulisan artikel ini menggunakan metode hukum yuridis normatif, yaitu metode dengan pendekatan perundangan-perundangan (*statute approach*), pendekatan sejarah (*historical approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang relevan dengan artikel ini.

3. Pembahasan

3.1. Kedudukan Drone Sebagai Pesawat Udara Dalam Hukum Internasional

Skala penggunaan *drone* tumbuh setiap tahun. Pada tahun 2016 *drone* penumpang pertama di dunia, yang dikembangkan oleh perusahaan Cina Ehang, disetujui untuk pengujian di Nevada di Amerika Serikat.⁸ Pada bulan September 2017 Aire, konon *drone* terbang mandiri pertama di dunia, diluncurkan untuk pengembangan di Kickstarter (platform pendanaan umum terbesar di dunia). Dalam konvensi Paris 1919 pasal 1 yang berisi: “*The high contracting parties recognise that every power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.*”

⁸ Jeko I. R. *Impian Naik Taksi Terbang di Dubai Segera Jadi Kenyataan* <https://www.liputan6.com/tekno/read/2858945/impian-naik-taksi-terbang-di-dubai-segera-jadi-kenyataan> (Di Akses Pada Tanggal 7 April 2022).

Pasal 1 merupakan pasal utama yang berkenaan dengan *kedaulatan* negara yang menjelaskan, pihak-pihak yang mengadakan kontrak tinggi mengakui bahwa setiap penguasa memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Pasal ini sebenarnya telah terbentuk berdasarkan hukum kebiasaan internasional yang terjadi sejak Inggris melakukan tindakan sepihak dalam *The Aerial Navigation of 1911* berisikan bahwa Inggris mempunyai kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya (*complete and exclusive sovereignty*). Berdasarkan hal tersebut Inggris mempunyai hak secara mutlak mengawasi semua bentuk penerbangan pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer.⁹

Tindakan sepihak oleh Inggris bukan ditolak, justru sebaliknya diikuti oleh Perancis, Jerman, Austria-Hongaria, Rusia dan Belanda sejak *The Aerial Navigation Act of 1911* sampai berakhirnya perang Dunia Pertama (1914-1918) tersebut telah menciptakan hukum kebiasaan internasional yang pada intinya setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas daratan maupun perairan (*complete and exclusive sovereignty*).¹⁰

Dalam konvensi Paris 1919 pasal 3 yang berisi:

“Each contracting state is entitled for military reasons or interest of public safety to prohibit the aircraft of other contracting state, under penalties provided by its legislation and subject to no distinction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting states from flying over certain areas of its territory”

Pasal 3 merupakan pasal yang berkenaan dengan zona larang terbang yang menjelaskan setiap negara berhak untuk menetapkan zona larangan terbang atas pertimbangan kepentingan pertahanan dan keamanan nasional dengan ancaman hukuman bilamana

⁹ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Op.Cit.*, Hlm. 28.

¹⁰ *Ibid.*, Hlm. 29.

terdapat pelanggaran. Ketentuan ini sesuai dengan usul yang disampaikan oleh delegasi Perancis pada saat konferensi Paris 1910.¹¹ Pada saat konferensi Paris 1910 Perancis mengusulkan negara kolong berhak melarang setiap penerbangan pesawat udara militer melalui ruang udara di atas wilayahnya (*right of the subjacent State to deny passage of foreign military and police aircraft through such airspace*), namun demikian zona larangan terbang tersebut tidak boleh diskriminasi antara pesawat udara sipil nasional dengan atau pesawat udara sipil asing satu dengan yang lainnya.

Menurut konvensi Paris 1919, pesawat udara harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan (*nationality and registration marks*). Dalam konvensi Paris 1919 pasal 5 yang berisi: *"No contracting state shall, except by a special or temporary authorization, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting state."* Berdasarkan isi pasal 5 tersebut menjelaskan bahwa, tidak ada pesawat udara (kecuali atas izin khusus atau sementara) yang terbang di atas wilayah negara anggota yang tidak terdaftar di negara anggota konvensi Paris 1919.¹² Dalam konvensi Paris 1919 pasal 6 yang berisi: *"Aircraft possess the nationality of the state on the register of which they are entered, in accordance with this provision of section I (c) of annex A."*

Pada pasal 6 tersebut berkenaan dengan mengatur pendaftaran pesawat udara. Menurut isi pasal tersebut, pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan.¹³ Misalnya, pesawat udara didaftarkan di Indonesia, memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan di Indonesia. Dalam konvensi Paris 1919 pasal 7 yang berisi:

"No aircraft shall be entered on the register of one the contracting state unless its belong wholly to nationals of such state. No incorporated company can be registered as the owner an aircraft unless its possess the nationality of the state in which

¹¹ *Ibid.*, Hlm. 30.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*, Hlm. 31.

the aircraft is registered, unless the President or chairman of the company and at least two-third of the directors possess such nationality, and unless the company fulfill all other conditions which may be prescribed by the laws of the said state."

Menurut pasal 7 konvensi Paris 1919, pesawat udara dapat didaftarkan bilamana pesawat udara tersebut, seluruh maupun sebagian dimiliki oleh warga negara maupun badan hukum dari tempat pesawat udara didaftarkan. Apabila pesawat udara dimiliki oleh badan hukum dari negara tempat pesawat didaftarkan, Presiden atau ketua badan hukum dan paling tidak dua pertiga dari direksi harus warga negara dari negara tempat pesawat udara didaftarkan, kecuali badan hukum tersebut memenuhi persyaratan yang ditetapkan berdasarkan hukum nasional masing-masing negara.¹⁴

Dalam konvensi Paris 1919 pasal 8 yang berisi: *"Aircraft cannot be validly registered in more than one state."* Terjemahan penulis dalam dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa sistem pendaftaran yang digunakan adalah sistem pendaftaran tunggal (*single registration system*). Sistem pendaftaran tunggal (*single registration system*) bertujuan untuk menghindari terjadinya kewarganegaraan yang ganda (*double nationality*), sebab setiap pesawat udara yang didaftarkan akan memperoleh kewarganegaraan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan, karena itu pesawat udara yang telah mempunyai pendaftaran yang akan dipindahkan ke negara lain, harus dihapuskan terlebih dahulu pendaftarannya. Penghapusan pendaftaran pesawat udara tersebut dibuktikan dengan *export certificate* dari negara tempat pesawat udara didaftarkan.¹⁵

Dalam konvensi Paris 1919 juga menjelaskan klasifikasi pesawat udara yang di atur dalam pasal 30, 31, dan 32. Pasal 30 menetapkan bahwa:

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*, Hlm. 31-32.

“The following shall be deemed state aircraft:

- a) Military aircraft*
- b) Aircraft exclusively employed in state service, such as post, customs, police,*

Every other aircraft shall be deemed to be private aircraft. All state aircraft other than military, customs and police aircraft shall be treated as private aircraft and as such shall be subject to all the provisions of the present convention.”

Menurut pasal 30 konvensi Paris 1919, pesawat udara terdiri atas tiga jenis, masing-masing pesawat udara militer, pesawat udara yang sepenuhnya digunakan dinas pemerintahan, seperti bea cukai, polisi dan pesawat udara lainnya. Semua pesawat udara selain pesawat udara militer, dinas pemerintahan, bea cukai dan polisi termasuk pesawat udara sipil (*private aircraft*)¹⁶, namun demikian dalam konvensi Paris 1919 tidak diatur pengertian pesawat udara. Apabila boleh menggunakan pengertian pesawat udara dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, yang dimaksud dengan pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.

Semua pesawat udara selain pesawat udara militer, bea cukai, dan pesawat udara polisi harus diperlakukan sebagai pesawat udara sipil (*private aircraft*) dan pesawat udara-pesawat udara tersebut berlaku ketentuan konvensi Paris 1919, sedangkan pesawat udara militer, bea cukai, dan polisi tidak berlaku ketentuan konvensi Paris 1919. Dalam konvensi Paris 1919 pasal 31 yang berisi: *“Every aircraft commanded by a person in military service detailed for the purpose shall be deemed to be a military aircraft.”* Dalam pasal tersebut menjelaskan setiap pesawat udara yang dikemudikan oleh anggota militer atau dengan tujuan militer harus dianggap sebagai pesawat udara militer untuk kepentingan tersebut.¹⁷

¹⁶ *Ibid.*, Hlm. 37.

¹⁷ *Ibid.*, Hlm. 38.

Dalam konvensi Paris 1919 pasal 32 yang berisi:

“No military aircraft of a contracting state shall fly over the territory of another contracting state nor land thereon without special authorization. In case of such authorisation the military aircraft shall enjoy, in principle, in the absence of special stipulation, the privileges which are customarily accorded to foreign ships of war”.

Dalam pasal 9 tersebut menjelaskan tidak ada pesawat udara militer negara anggota yang boleh terbang di atas wilayah negara anggota lainnya atau mendarat di atasnya tanpa izin khusus. Dalam hal pesawat udara militer negara anggota memperoleh persetujuan terbang di wilayah negara anggota konvensi Paris 1919, pada prinsipnya menikmati hak istimewa yang diakui oleh hukum kebiasaan internasional sebagaimana berlaku pada kapal perang.¹⁸ Kedaulatan udara juga di bahas dalam konvensi Chicago 1944 pasal 1 yang berisi: *“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”* Terjemahan penulis dalam pasal tersebut menjelaskan negara-negara anggota konvensi mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya.

Dalam konvensi Chicago 1944 pasal 3 yang berisi:

“(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft. (b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft. (c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof. (d) The contracting States undertake¹ when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.”

¹⁸ Ibid.

Terjemahan penulis dalam pasal 3 konvensi Chicago 1944, Konvensi ini hanya berlaku untuk pesawat sipil, dan tidak berlaku untuk pesawat negara. Pesawat udara yang digunakan dalam dinas militer, bea cukai dan kepolisian dianggap pesawat udara negara. Tidak ada pesawat udara negara anggota konvensi yang terbang di atas wilayah negara lain atau mendarat di atasnya tanpa izin melalui persetujuan khusus atau sebaliknya. Negara-negara anggota konvensi ketika mengeluarkan peraturan untuk pesawat udara negara mereka, mereka harus memperhatikan keselamatan navigasi pesawat sipil. Berdasarkan penjelasan isi pasal tersebut dapat diadopsikan sebagai sumber hukum untuk kedudukan *drone* baik dalam penggunaan sipil ataupun militer nantinya.

Pada awalnya *drone* dibahas dalam Konvensi Chicago 1944 pasal 8 yang berisi:

"No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft."

Terjemahan penulis dalam isi pasal 8 tersebut mengatur tentang pesawat udara tanpa pilot dapat terbang diatas negara bagian yang menandatangani konvensi dengan syarat izin khusus yang diberlakukan disetiap negara. Setiap negara yang menandatangani konvensi tersebut berjanji untuk menjamin bahwa penerbangan pesawat udara tersebut tanpa pilot di daerah-daerah yang terbuka untuk pesawat udara sipil harus dikendalikan sedemikian rupa untuk menghindari bahaya terhadap pesawat udara sipil. Bahwa UAV (atau *drone*) termasuk dalam definisi pesawat tanpa pilot ditegaskan pada Konferensi Navigasi Udara Kesebelas yang diadakan di Montreal pada akhir 2003.¹⁹ Sebagai jenis pesawat

¹⁹ David Hodgkinson and Rebecca Johnston, *Op.Cit.*, hlm. 17.

tanpa pilot, *drone* juga harus mengikuti *Rules of The Air* (Peraturan Udara) dalam konvensi Chicago 1944 pasal 12 yang berisi:

“Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.”

Terjemahan penulis dalam pasal 12 konvensi Chicago 1944, Setiap negara anggota konvensi berjanji untuk mengambil tindakan-tindakan yang menjamin bahwa setiap pesawat udara yang terbang di atas atau latihan militer di dalam wilayahnya dan bahwa setiap pesawat udara yang memiliki tanda kebangsaannya, di mana pun pesawat itu berada, harus mematuhi peraturan-peraturan dan perundang-undangan yang berkaitan dengan penerbangan dan latihan militer pesawat udara yang berlaku di sana. Setiap negara anggota konvensi berjanji untuk menjaga peraturannya sendiri semaksimal mungkin, dengan yang ditetapkan dari waktu ke waktu berdasarkan konvensi ini. Setiap negara anggota konvensi berjanji untuk menjamin penuntutan semua pihak yang melanggar peraturan yang berlaku.

Dengan kata lain, aturan udara berlaku untuk semua pesawat, berawak atau tak berawak. Lebih jauh lagi, konvensi ini mewajibkan negara-negara anggotanya untuk mempertahankan peraturan nasional yang seragam dengan standar *ICAO (International Civil Aviation Organization)*, semaksimal mungkin, dan menuntut semua pihak yang melanggarnya. Hal ini adalah dasar untuk kebiasaan internasional yang sama pentingnya agar pengoperasian pesawat

tak berawak dan pesawat berawak dapat dilakukan dengan aman.²⁰ Pilot yang berwenang bertanggung jawab atas pengoperasian pesawat udara sesuai dengan aturan udara.

Sebagai jenis pesawat udara tanpa pilot, *drone* juga harus memiliki kebangsaan pesawat agar dapat melintasi perbatasan wilayah antar negara. Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam konvensi Chicago 1944 pasal 17 sampai dengan pasal 21. Dalam pasal 17 yang berisi: *"Aircraft have the nationality of the State in which they are registered."* Terjemahan penulis dalam pasal 17 tersebut menjelaskan pesawat udara memiliki kewarganegaraan negara tempat mereka terdaftar. Penting bagi *drone* untuk mematuhi kebangsaan pesawat udara sehingga *drone* dapat diidentifikasi dalam kasus di mana jika *drone* berada di dekat pesawat lain, dicegat, atau mendarat di area pendaratan selain lokasi pendaratan yang ditentukan.²¹

Namun *drone* sama seperti pesawat udara pada umumnya yang dimana tidak dapat melakukan pendaftaran ganda terhadap kebangsaan negara tersebut. Seperti yang dijelaskan dalam konvensi Chicago 1944 pasal 18 yang berisi: *"An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another."* Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa sistem pendaftaran yang digunakan adalah sistem pendaftaran tunggal (*single registration system*). Sistem pendaftaran tunggal (*single registration system*) bertujuan untuk menghindari terjadinya kewarganegaraan yang ganda (*double nationality*), sebab setiap pesawat udara yang didaftarkan akan memperoleh kewarganegaraan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan, karena itu pesawat udara yang telah mempunyai pendaftaran yang akan dipindahkan ke negara lain, harus dihapuskan terlebih dahulu pendaftarannya. Penghapusan

²⁰ International Civil Aviation Organisation. *"Circular 328 AN/190: Unmanned Aircraft Systems (UAS)"*. (Paper presented at the Seminar on Unmanned Aircraft Systems (UAS), Lima, Peru, 18 April 2012 to 20 April 2012), Hlm. 12.

²¹ *Ibid.*, Hlm. 29.

pendaftaran pesawat udara tersebut dibuktikan dengan *export certificate* dari negara tempat pesawat udara didaftarkan.²²

Menurut konvensi Chicago 1944 pendaftaran kebangsaan pesawat udara maupun peralihannya diatur berdasarkan hukum nasional masing-masing negara. Sesuai dengan isi pasal 19 konvensi Chicago 1944: *"The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations."* Terjemahan penulis dalam pasal 19 tersebut menjelaskan pendaftaran kebangsaan pesawat udara atau pengalihan kebangsaan pesawat udara di setiap negara anggota konvensi harus dilakukan sesuai dengan hukum dan peraturan nasional masing-masing negara.

Di samping itu juga pelaporan pendaftaran kebangsaan terhadap *drone* juga perlu dilakukan karena pada dasarnya *drone* mayoritas digunakan melintasi wilayah udara negara lain baik dalam hal keperluan sipil maupun militer. Dalam hukum internasional pelaporan pendaftaran kebangsaan pesawat udara diatur dalam konvensi Chicago pasal 21 *report of registration* yang berisi:

"Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States."

Terjemahan penulis dalam pasal 21 tersebut menjelaskan setiap negara anggota konvensi berjanji untuk memberikan kepada

²² K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Op.Cit.*, Hlm. 31-32.

negara anggota lainnya atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, atas permintaan, informasi mengenai pendaftaran dan kepemilikan dari setiap pesawat udara yang terdaftar di negara masing-masing. Selain itu, setiap negara anggota konvensi harus memberikan laporan-laporan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, di bawah peraturan-peraturan yang ditentukan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, dengan memberikan data terkait yang dapat disediakan mengenai kepemilikan dan pengendalian pesawat udara yang terdaftar di negara masing-masing. Data yang diperoleh dengan demikian oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional akan disediakan oleh Organisasi tersebut atas permintaan negara-negara anggota lainnya. Dalam pengendalian *drone* yang dioperasikan oleh pilot juga diatur dalam konvensi Chicago pasal 32 *annex a* yang berisi:

“The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.”

Terjemahan penulis dalam pasal 32 tersebut menjelaskan pilot pesawat udara dan anggota operasi lainnya dari pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi dengan sertifikat kompetensi dan lisensi yang dikeluarkan atau diberikan secara sah oleh negara tempat pesawat itu didaftarkan. Dalam pengoperasian *drone* oleh pilot, tentu saja pilot tersebut harus memiliki (*Recognition of certificates and licenses*) sertifikat kelaikan udara dan lisensi yang diatur dalam konvensi Chicago 1944 pasal 33 yang berisi:

“Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.”

Terjemahan penulis dalam pasal 33 tersebut menjelaskan Sertifikat kelaikan udara dan sertifikat kompetensi dan lisensi yang diterbitkan atau diberikan sah oleh negara di mana pesawat itu terdaftar, harus diakui sebagai sah oleh negara lainnya, asalkan persyaratan di mana sertifikat atau lisensi tersebut diterbitkan atau diberikan sah sama dengan atau di atas standar minimum yang dapat ditetapkan dari waktu ke waktu sesuai dengan konvensi ini. *Drone* juga dapat di atur oleh *International Civil Aviation Organization* yang nantinya dalam penulisan akan di singkat *ICAO*. *ICAO* yang diamanatkan untuk mengatur hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan, keteraturan, dan efisiensi navigasi udara yang tertera dalam konvensi Chicago 1944 pasal 37 yang berisi:

“To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with: (a) Communications systems and air navigation aids, including ground making, (b) Characteristics of airports and landing areas, (c) Rules of the air and air traffic control practices, (d) Licensing of operating and mechanical personnel, (e) Airworthiness of aircraft, (f) Registration and identification of aircraft, (g) Collection and exchange of meteorological information, (h) Log books, (i) Aeronautical maps and charts, (j) Customs and immigration procedures, (k) Aircraft in distress and investigation of accidents, and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Terjemahan penulis dalam pasal 37 tersebut menjelaskan, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional akan mengadopsi dan mengamandemen dari waktu ke waktu, sebagaimana diperlukan, standar-standar internasional dan praktik-praktik yang direkomendasikan dan prosedur-prosedur yang berhubungan dengan sistem komunikasi dan alat bantu navigasi udara, termasuk pembuatan area pendaratan, karakteristik bandara dan area pendaratan, aturan praktik pengendalian lalu lintas udara dan udara, perizinan operasi personil dan mekanik, kelaikan pesawat udara, pendaftaran dan identifikasi pesawat, pengumpulan dan

pertukaran informasi meteorologi, buku harian pesawat udara, peta dan grafik penerbangan, prosedur bea cukai dan imigrasi, pesawat dalam kesulitan dan investigasi kecelakaan, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan keselamatan, keteraturan, dan efisiensi navigasi udara.

ICAO merilis *Circular 328-AN/190* pada tahun 2011, menguraikan pandangannya untuk mengintegrasikan *drone* ke dalam rezim peraturan internasional. *Circular 328-AN/190* sendiri memiliki pandangan terhadap *drone*. Konsep operasional manajemen lalu lintas udara global menyatakan kendaraan udara tak berawak adalah pesawat tanpa pilot, dalam pengertian pasal 8 konvensi penerbangan sipil internasional, yang diterbangkan tanpa pilot dan memegang komando di atas kapal, baik dari jarak jauh dan dikendalikan sepenuhnya dari tempat lain (darat, ruang angkasa) atau terprogram dan sepenuhnya otonom. Pemahaman tentang UAV (*drone*) ini didukung oleh Sesi ke-35 Majelis ICAO.²³

Semua *drone*, baik yang dikemudikan dari jarak jauh, sepenuhnya otonom atau kombinasinya, tunduk pada ketentuan pasal 8. Hanya pesawat yang dipiloti dari jarak jauh (*Remotely-Piloted Aircraft*), namun, akan dapat berintegrasi ke dalam sistem penerbangan sipil internasional di masa mendatang. Fungsi dan tanggung jawab pilot jarak jauh sangat penting untuk pengoperasian pesawat yang aman dan dapat diprediksi saat berinteraksi dengan pesawat sipil lainnya dan sistem manajemen lalu lintas udara. Pengoperasian pesawat yang sepenuhnya otonom tidak dipertimbangkan dalam upaya ini, demikian pula balon bebas tanpa awak atau jenis pesawat lainnya yang tidak dapat dikelola secara real-time selama penerbangan. Dalam arti luas, pengenalan *drone* tidak mengubah perbedaan yang ada antara pesawat model dan pesawat terbang. Pesawat model, umumnya diakui dimaksudkan untuk tujuan rekreasi saja, berada di luar ketentuan konvensi Chicago, secara eksklusif tunduk pada peraturan nasional yang relevan, jika ada.²⁴

²³ International Civil Aviation Organisation, *Op.Cit.*, Hlm. 3.

²⁴ *Ibid.*

Namun, beberapa konvensi lainnya, seperti *Convention on Offences and Certain Other Acts committed on Board Aircraft*, 14 September 1963 atau lebih dikenal konvensi Tokyo 1963 mungkin masih belum relevan dalam hal regulasi *drone* karena konvensi tersebut ditujukan untuk tindak pidana terhadap perilaku orang-orang kriminal di dalam pesawat udara dan, saat ini, sebagian besar *drone* tidak berawak. Hal ini dapat dibuktikan pada bab 4 tentang perampasan kekuasaan pesawat secara melanggar atau melawan hukum, pada pasal 11 konvensi Tokyo 1963 yang berisi:

“When person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, contracting state shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.”

Terjemahan penulis dalam isi pasal 11 tersebut, menjelaskan ketika orang di dalam pesawat secara melawan hukum telah melakukan kekerasan atau ancaman tindakan gangguan, perampasan, atau pelaksanaan kendali yang salah atas pesawat udara yang sedang terbang dan ketika tindakan tersebut akan dilakukan, negara anggota konvensi harus mengambil semua tindakan yang tepat untuk memulihkan kendali pesawat kepada komandannya (pilot) yang sah untuk mempertahankan kendalinya atas pesawat udara.

Demikian pula, *Convention For The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, 16 December 1970 atau lebih dikenal konvensi Den Haag 1970 yang menargetkan tindakan yang terkait dengan pembajakan oleh orang-orang di dalam pesawat. Oleh karena itu, konvensi ini tidak dapat mengatur *drone* karena saat ini sebagian besar *drone* tidak membawa orang ke dalam pesawat. Hal ini dapat dibuktikan pada pasal 1 konvensi Den Haag 1970 yang berisi:

“Any person who on board an aircraft in flight: (a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercise control of, that aircraft, or attempt to perform any such act, or (b) is an accomplice of a person who performs or attempt

to perform any such act commits an offence (hereinafter referred to as "the offence")."

Menurut isi pasal 1 konvensi Den Haag 1970 menjelaskan setiap orang yang ada di dalam pesawat udara dalam penerbangan secara melawan hukum, dengan paksaan atau ancamannya, atau dengan segala bentuk intimidasi, perampasan, atau pengendalian pesawat tersebut, atau upaya untuk melakukan tindakan tersebut, dan bantuan dari orang yang mencoba melakukan tindakan pelanggaran tersebut tetap dianggap sebagai pelanggaran.

Convention For The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Civil Aviation, 23 September 1971 atau yang dikenal Konvensi Montreal 1971, dalam hal ini tidak berlaku untuk *drone* karena ditujukan untuk tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara. Hal ini dapat dibuktikan pada pasal 1 konvensi Montreal 1971 yang berisi:

"Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally: (a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft, or (b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight, or (c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight, or (d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight, or (e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight."

Menurut isi pasal 1 konvensi Montreal 1971 menjelaskan orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan bila tindakan melawan hukum tersebut dapat

membahayakan keselamatan pesawat udara atau menghancurkan pesawat udara dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut tidak dapat dioperasikan atau dapat mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang atau menempatkan atau menyuruh penempatan apapun peralatan atau benda cair lainnya di dalam pesawat udara dalam pelayanan yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan atau menghancurkan dan meusak atau mengganggu pengoperasian fasilitas navigasi penerbangan, bila perbuatan itu seperti membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan atau menyampaikan informasi yang diketahui palsu, sehingga dapat membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan.²⁵

3.2. Kedudukan Drone Sebagai Pesawat Udara Dalam Hukum Nasional

Pengesahan Peraturan Menteri Perhubungan ini merupakan *pelaksanaan* dari amanat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Perintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan mendapatkan bagian yang paling besar dengan tujuan untuk lebih memudahkan pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang diatur oleh undang-undang tentang penerbangan.²⁶

Di Indonesia juga terdapat hukum yang mengatur mengenai pesawat udara tanpa awak (*drone*), salah satunya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2020 Tentang Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak Di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia. (yang selanjutnya akan penulis singkat menjadi PM No. 37 Tahun 2020), yang merupakan revisi dari

²⁵ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Op.Cit.*, Hlm. 192-193.

²⁶ Sri Gita, M.G. Nainggolan & D.N. Karamoy. "Pengoperasian Pesawat Tanpa Awak (Drone) Di Ruang Udara Indonesia Di Tinjau Dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2020". *Lex Administratum*, Volume 9 No. 6 (2021). Hlm. 87, <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/administratum/article/view/34401>.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Pengoperasian Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak Di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia, dan juga Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak Di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia. Peraturan Menteri ini bertujuan untuk memberikan pedoman dalam standar dan prosedur pada pengoperasian pesawat udara tanpa awak (*drone*) dalam rangka mewujudkan keselamatan penerbangan nasional di Indonesia.²⁷

Dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2020 menjelaskan definisi *drone*, yaitu sebuah mesin terbang yang berfungsi dengan kendali jarak jauh oleh penerbang (*pilot*) atau mampu mengendalikan dirinya sendiri dengan menggunakan hukum aerodinamika. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2020 operator pesawat udara tanpa awak disebut operator (*remote pilot operator*) adalah pihak yang mencakup instansi pemerintah, Badan Usaha Milik Negara, swasta maupun perorangan yang bertanggung jawab sebagai individu ataupun mewakili instansi dalam menjalankan tugas/usaha/kegiatannya memanfaatkan teknologi pesawat udara tanpa awak.

Dalam sistem pengoperasiannya *drone* memiliki kaidah pengoperasiannya, yaitu *Visual Line of Sight (VLOS)* dan *Beyond Visual Line of Sight (BVLOS)*. *Visual Line of Sight (VLOS)* adalah kaidah pengoperasian pesawat udara tanpa awak dimana *remote pilot* atau *observer* dapat mempertahankan kontak visual dengan pesawat udara tanpa awak secara langsung tanpa menggunakan alat bantu. Dengan kata lain *Visual Line of Sight (VLOS)* berarti bahwa seseorang yang mengoperasikan pesawat tanpa awak (*drone*) memiliki pandangan yang tidak terhalang dari pesawat tanpa awak tersebut. Operator harus menggunakan penglihatan alaminya sendiri (termasuk penglihatan yang dikoreksi dengan kacamata standar atau lensa kontak) untuk mengamati pesawat

²⁷ *Ibid.*, Hlm. 88.

tanpa awak (*drone*). Orang selain operator tidak boleh digunakan sebagai pengganti operator untuk mempertahankan garis pandang visual ke pesawat tanpa awak (*drone*), kecuali jika diizinkan oleh undang-undang.²⁸

Sedangkan, *Beyond Visual Line of Sight (BVLOS)* adalah kaidah pengoperasian pesawat udara tanpa awak dimana *remote pilot* atau *observer* tidak dapat mempertahankan kontak visual dengan pesawat udara tanpa awak secara langsung dengan memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan.²⁹ Dengan kata lain, *Beyond Visual Line of Sight (BVLOS)* berarti bahwa seseorang yang mengoperasikan pesawat tanpa awak (*drone*) tidak dapat mempertahankan kontak visual langsung tanpa bantuan dengan pesawat yang dikemudikan dari jarak jauh untuk mengatur penerbangannya dan untuk memenuhi tanggung jawab pemisahan dan penghindaran tabrakan secara visual.³⁰

Dalam pengoperasian *drone* memiliki 2 jenis ruang udara, yaitu ruang udara yang dikendalikan (*Controlled Airspace*) dan ruang udara yang tidak dikendalikan (*Uncontrolled Airspace*). *Controlled Airspace* adalah jenis ruang udara yang diberikan pelayanan lalu lintas penerbangan berupa pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan (*air traffic control service*), pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*). Sedangkan, *Uncontrolled Airspace* adalah jenis ruang udara yang diberikan pelayanan lalu lintas penerbangan berupa pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*), pelayanan kesiagaan (*alerting service*) dan pelayanan saran lalu lintas penerbangan (*air traffic advisory service*). Pengoperasian pesawat udara tanpa awak pada ruang udara yang dilayani berupa, *Controlled Airspace*, harus memiliki persetujuan Direktur Jenderal.

²⁸ Law Insider. *Visual Line of Sight definition*. <https://www.lawinsider.com/dictionary/visual-line-of-sight> (Di Akses Pada Tanggal 4 Juni 2022).

²⁹ Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2020.

³⁰ Law Insider. *Beyond visual line-of-sight definition*. <https://www.lawinsider.com/dictionary/beyond-visual-line-of-sight> (Di Akses Pada Tanggal 4 Juni 2022, Pukul 01.30 WIB).

Sedangkan, *Uncontrolled Airspace*, dengan ketentuan pengoperasian pada ketinggian mulai dari permukaan tanah sampai dengan ketinggian 400 *feet* (120 m) tanpa persetujuan Direktur Jenderal dan pengoperasian pada ketinggian di atas 400 *feet* (120 m) harus memiliki persetujuan Direktur Jenderal.

Dalam pengoperasian *drone* juga memiliki 2 jenis kawasan udara, yaitu kawasan udara terbatas (*restricted area*) dan kawasan udara terlarang (*prohibited area*). Kawasan udara terbatas (*restricted area*) adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan atau perairan dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan negara dan pada waktu tidak digunakan (tidak aktif), kawasan ini dapat dipergunakan untuk penerbangan sipil. Sedangkan, kawasan udara terlarang (*prohibited area*) adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan atau perairan, dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara. Dalam pengoperasian *drone* juga memiliki kawasan keselamatan operasi penerbangan, yaitu wilayah daratan dan atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.

Pengoperasian pesawat udara tanpa awak pada wilayah ruang udara yang berada di daerah sekitar bandar udara yang belum mempunyai kawasan keselamatan operasi penerbangan, harus disusun dan ditetapkan batasan titik koordinat yang berfungsi sama seperti kawasan keselamatan operasi penerbangan. Pengoperasian pesawat udara tanpa awak yang digunakan untuk pengangkutan bahan berbahaya harus memenuhi standar dan prosedur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai barang berbahaya. Pesawat udara tanpa awak yang dimiliki oleh pemerintah dan dipergunakan untuk kepentingan pemerintah diberlakukan sebagai pesawat udara negara. Dalam hal ini sama seperti definisi pesawat udara negara yang dijelaskan dalam konvensi Chicago 1944 pasal 3 tentang *civil and state aircraft*.

Berdasarkan semua penjelasan mengenai kedudukan *drone* sebagai pesawat udara dalam hukum internasional dan hukum nasional,

dapat disimpulkan bahwa *drone* bisa masuk ke dalam dua jenis pesawat udara yang berbeda, itu semua tergantung tujuan dari pengoperasian *drone* tersebut. Jika *drone* tersebut dioperasikan untuk tujuan kepentingan sipil (*Civil Aircraft*) maka pengoperasiannya harus menganut pada konvensi Chicago 1944 dan atau ketentuan yang di buat oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*). Sedangkan, jika *drone* tersebut dioperasikan untuk tujuan kepentingan militer atau negara (*State Aircraft*) maka pengoperasiannya harus menganut pada secara eksklusif harus tunduk pada peraturan nasional yang relevan, jika ada.

4. Kesimpulan

Dalam hukum internasional, *drone* dibahas dalam Konvensi Chicago 1944 pasal 8 yang mengatur tentang pesawat udara tanpa pilot dapat terbang diatas dengan syarat izin khusus yang diberlakukan disetiap negara. Namun, berdasarkan sumber hukum internasional yang dijabarkan dalam bab pembahasan. Kedudukan *drone* sebagai pesawat udara hanya dapat diklasifikasikan sebagai *Civil Aircraft*, mengingat hampir seluruh konvensi mengenai hukum udara hanya membahas pesawat udara sebagai penerbangan sipil bukan untuk tujuan atau kepentingan militer.

Dalam hukum nasional, definisi *drone* juga diatur dalam pasal 1 PM No. 37 Tahun 2020, yaitu sebuah mesin terbang yang berfungsi dengan kendali jarak jauh oleh penerbang (pilot) atau mampu mengendalikan dirinya sendiri dengan menggunakan hukum aerodinamika. Namun, dalam pasal 5 PM No. 37 Tahun 2020 memiliki definisi pesawat udara tanpa awak negara, yaitu pesawat udara tanpa awak yang dimiliki oleh pemerintah dan dipergunakan untuk kepentingan pemerintah diberlakukan sebagai pesawat udara negara. Meskipun dalam peraturan tersebut tidak ada penjelasan yang detail mengenai spesifikasi dan pengoperasian pesawat udara tanpa awak khusus tujuan militer. Kedudukan *drone* sebagai pesawat udara tanpa awak hanya dapat diklasifikasikan sebagai *Civil Aircraft*, mengingat hampir seluruh isi PM No. 37 Tahun 2020 hanya membahas definisi pesawat udara tanpa awak,

jenis ruang udara, kawasan udara, serta tata cara dan prosedur pengoperasian pesawat udara tanpa awak sebagai kebutuhan sipil bukan untuk tujuan atau kepentingan militer.

Referensi

Ananda, Azwar. *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*. Padang: Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial IKIP Padang, 1997.

Gita Sri, Nainggolan M.G. & Karamoy D.N. "Pengoperasian Pesawat Tanpa Awak (Drone) Di Ruang Udara Indonesia Di Tinjau Dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2020". *Lex Administratum*, Volume 9 No. 6 (2021).
<https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/administratum/article/view/34401>

Hodgkinson David and Johnston Rebecca. *Aviation Law an Drones Unmanned Aircraft and The Future of Aviation*. Abingdon and New York: Routledge, 2018.

I. R. Jeko. *Impian Naik Taksi Terbang di Dubai Segera Jadi Kenyataan*
<https://www.liputan6.com/tekno/read/2858945/impian-naik-taksi-terbang-di-dubai-segera-jadi-kenyataan> (Di Akses Pada Tanggal 7 April 2022).

I.R Jeko. *Privasi Terkekang, Masyarakat Tiongkok Kini Diawasi Drone Burung*,
<https://www.liputan6.com/tekno/read/3569694/privasi-terkekang-masyarakat-tiongkok-kini-diawasi-drone-burung>
(Di Akses Pada Tanggal 1 April 2021).

Insider Law. *Visual Line of Sight definition*.
<https://www.lawinsider.com/dictionary/visual-line-of-sight>
(Di Akses Pada Tanggal 4 Juni 2022).

Insider Law. *Beyond visual line-of-sight definition*.
<https://www.lawinsider.com/dictionary/beyond-visual-line-of-sight> (Di Akses Pada Tanggal 4 Juni 2022,).

- International Civil Aviation Organisation. “Circular 328 AN/190: Unmanned Aircraft Systems (UAS)”. (Paper presented at the Seminar on Unmanned Aircraft Systems (UAS), Lima, Peru, 18 April 2012 to 20 April 2012).
- L. Finn Rachel & Wright David. “Unmanned Aircraft Systems: Surveillance, Ethics and Privacy in Civil Applications”. *Computer Law and Security Review, Volume 28 No. 2* (2012). DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2012.01.005>.
- Martono K dan Sudiro Ahmad. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law) Edisi Revisi*. Depok: Rajagrafindo Persada, 2019.
- Putranto Bambang, *Perang Drone Terbesar di Dunia Sudah Benar-benar Terjadi: Drone China vs Turki*, <https://wartakota.tribunnews.com/2020/05/28/perang-drone-terbesar-di-dunia-sudah-benar-benar-terjadi-drone-china-vs-turki?page=all> (Diakses Pada Tanggal 27 November 2020).
- Ruhaeni Neni. “Aspek-Aspek Hukum Pengoperasian Drone Berdasarkan Hukum Udara Internasional Dan Konstruksi Hukumnya Dalam Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia”. *Jurnal Unisba, Volume 5 No.1* (2015). (<https://proceeding.unisba.ac.id/index.php/sosial/article/view/316/pdf>)