

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Menurut pembahasan sebagaimana yang telah disebut, dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. *Drone* merupakan evolusi dari pesawat udara. Sebagai pesawat udara, status hukum *drone* yang menggunakan sistem kendali jarak jauh dipertanyakan. Namun, pada prinsipnya *drone* sama saja dengan pesawat udara, balon udara, glider, pesawat terbang dan helikopter yaitu sama-sama dapat terbang dengan memanfaatkan hukum aerodinamika. Perbedaannya hanya ada pada sistem kendali *drone* yang menggunakan sistem kendali jarak jauh. Sehingga Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) melalui Circular 328 AN/190 secara tegas mengakui status hukum *drone* sebagai pesawat udara.
2. Di tingkat internasional, Konvensi Chicago 1944 sebagai dasar aturan penerbangan sipil internasional, mengatur *drone* secara normatif karena status *drone* yang terikat sebagai salah satu pesawat udara (*aircraft*). Namun, *drone* sejatinya membutuhkan pengaturan hukum tersendiri seperti halnya upaya pembentukan aturan yang sedang berjalan di tingkat hukum nasional hingga internasional sebagaimana yang diprogramkan oleh ICAO. Sedangkan di tingkat nasional, Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang merupakan

payung hukum penerbangan nasional sama sekali tidak menyinggung tentang *drone*. *Drone* diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2015 tentang Pengendalian Pesawat Udara Tanpa Awak Di Wilayah Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia. Akan tetapi, peraturan tersebut masih belum cukup mawadahi kebutuhan *drone* akan hukum seperti belum dimuat aturan mengenai dokumen-dokumen *drone* (layaknya pesawat udara berawak), dan belum ada kejelasan pertanggungjawaban atas kecelakaan *drone*. Selain itu, pada kondisi hukum sekarang *drone* tidak hanya terikat pada Peraturan Menteri saja, pengoperasian *drone* dan batasannya juga diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi dan Undang-Undang RI Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.

B. Saran

Berdasarkan keseluruhan pembahasan dan kesimpulan yang telah didapat, penulis menyarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Oleh karena pembahasan hukum udara internasional terkait *drone* yang sedang berjalan berdasar kepada hukum udara nasional. Sepatutnya Indonesia menyediakan aturan *drone* yang jelas sesuai dengan kebutuhan hukum demi menghasilkan kepastian hukum dan unifikasi aturan *drone*;

2. Pembahasan secara nasional harus melibatkan lembaga, organisasi, industri, penyedia layanan dan pemangku kepentingan lainnya yang memberikan peran agar tujuan hukum dapat benar-benar tercapai, seperti asosiasi profesi atau badan independen yang menyelenggarakan sertifikasi hingga linsensi pilot *drone*.

