



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi referensi dan juga menjadi acuan peneliti dalam melakukan penelitian ini sehingga dapat mengembangkan temuan-temuan terdahulu yang ada dalam penelitian terdahulu. Terdapat beberapa kesamaan dalam permasalahan penelitian ini dengan penelitian terdahulu, berikut beberapa penelitian terdahulu yang terkait dengan penelitian peneliti. Penelitian yang membahas mengenai pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistik adalah penelitian yang dibuat oleh Karen McIntyre dalam bentuk jurnal penelitian. Ia membahas mengenai regulasi yang ada saat ini mengenai penggunaan pesawat tanpa awak, bagaimana pesawat tanpa awak digunakan pada saat ini dan masa depan oleh jurnalis, dan mengenai persoalan privasi dalam menggunakan pesawat tanpa awak. Judul penelitian ini adalah “*How Current Law Might Apply to Drone Journalist*” yang dibuat pada tahun 2015.

Penelitian kedua yang peneliti jadikan sebagai penelitian terdahulu untuk referensi dan bahan bacaan serta acuan penelitian adalah penelitian yang dibuat oleh Kathleen Bartzen Culver dari *University of Wisconsin-Madison* dengan judul penelitian “*From Battlefield to Newsroom: Ethical Implication of Drone Technology in*

Journalism” yang dibuat pada tahun 2014. Penelitian ini berfokus pada bagaimana etika awal yang dikembangkan dalam pengembangan pesawat tanpa awak untuk penggunaan jurnalistik. Penelitian ketiga adalah penelitian yang dilakukan oleh Andreas Ntalakas, Charalampos Dimoulas, George Kalliris, dan Andreas Veglis dengan judul penelitian “*Drone Journalism: Generating Immersive Experiences*” pada tahun 2016. Penelitian ini meneliti bagaimana kegunaan teknologi pesawat tanpa awak sebagai alat jurnalistik digunakan pada saat ini dan masa mendatang dan menghasilkan pengalaman imersif.

Penelitian selanjutnya yang peneliti jadikan sebagai acuan adalah penelitian yang dilakukan Andreas Cruz Silva dari Pontifical Catholic University of Ecuador. Judul penelitian yang ia buat adalah “*Legal and Ethical State of Drone Journalism in Andean Community Countries*” yang dibuat pada tahun 2016. Penelitian ini menjelaskan mengenai perbandingan kendala hukum mengenai penggunaan pesawat tanpa awak di negara komunitas Andes (Kolombia, Peru, Ecuador, Bolivia). Kemudian ada penelitian dari Alexandra Suzzane Gibb dari University of British Columbia dengan judul penelitian “*Droning The Story*” yang dibuat pada tahun 2013. Penelitian ini hanya membahas dasar dari penggunaan pesawat tanpa awak untuk jurnalistik, bagaimana teknologi ini berkembang, dan masalah etika yang harus diperhitungkan. Ada pula penelitian yang dilakukan Epp Lauk, Turo Uskali, Heikki Kuutti, dan Helena Hirvinen dari University of Jyväskylä dengan judul “*Drone Journalism: The Newest Global Test of Press Freedom*” yang dibuat pada tahun 2016.

Penelitian ini meneliti bagaimana regulasi mengenai penggunaan pesawat tanpa awak justru menimbulkan pertanyaan mengenai kebebasan pers suatu negara. Dari enam penelitian yang peneliti gunakan untuk menjadi acuan dan bahan bacaan dan yang sudah peneliti jabarkan tersebut, peneliti memilih dua penelitian yang peneliti jadikan sebagai penelitian terdahulu, penelitian tersebut adalah penelitian dari Andreas Ntalakas, Charalampos Dimoulas, George Kalliris, & Andreas Veglis berjudul *Drone Journalism: Generating Immersive Experiences* dan penelitian yang dilakukan oleh Jorge Cruz Silva dengan judul penelitian *Legal and Ethical State of Drone Journalism in Andean Community Countries*.

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Jorge Cruz Silva (2016)	Andreas Ntalakas, Charalampos Dimoulas, George Kalliris, & Andreas Veglis (2016)
Judul Penelitian	<i>Legal and Ethical State of Drone Journalism in Andean Community Countries</i>	<i>Drone Journalism: Generating Immersive Experiences</i>

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

<p>Permasalahan Penelitian</p>	<p>Hendak menganalisis dan membandingkan kendala hukum mengenai penggunaan pesawat tanpa awak untuk kegiatan jurnalistik di negara komunitas Andes (Kolombia, Peru, Ecuador, Bolivia).</p>	<p>Hendak memahami jurnalistik Drone yang berlangsung saat ini / yang akan datang, pertimbangan praktis mengenai keahlian teknis dan pengetahuan dalam mengoperasikan peralatan baru, serta masalah etika dan peraturan yang berlaku di negara yang akan memengaruhi keberlangsungan jurnalisisme drone ini.</p>
<p>Tujuan Penelitian</p>	<p>Memahami penggunaan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistik yang terjadi saat ini di wilayah geografis tertentu (negara komunitas Andes) untuk menggambarkan bagaimana penggunaan pesawat tanpa awak ini telah menghasilkan peraturan khusus di negara-negara tersebut.</p>	<p>Untuk memahami penggunaan teknologi pesawat tanpa awak sebagai alat jurnalistik yang digunakan saat ini serta bagaimana upaya penggunaan drone yang akan berlangsung di masa mendatang, dan bagaimana pengalaman imersif akan memengaruhi drone di masa mendatang.</p>
<p>Pendekatan Penelitian</p>	<p>kualitatif</p>	<p>kualitatif</p>
<p>Teori dan Konsep</p>	<p>Masyarakat informasi dan <i>drone</i>, jurnalisisme <i>drone</i>, batasan hukum, batasan etika</p>	<p>Aspek oprasional, teknologi, dan ekonomi, pertimbangan etika dan regulasi, definisi dasar drone, jurnalisisme drone, dan perpektif jurnalistik</p>

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>Kolombia dan Peru memiliki minat yang besar dalam pengembangan pesawat tanpa awak oleh karena itu, negara ini akan menguraikan kerangka hukum yang mendalam berdasarkan pengalaman dan FAA menjadi sumber utama. Kemudian Ekuador hanya mencakup aspek-aspek praktis, namun tidak mendefinisikan tentang pendaftaran atau sertifikasi, hal ini bisa menjadi masalah karena kurangnya elemen hukum. Sedangkan Bolivia memiliki kesempatan untuk menganalisis ketiga badan hukum ini dan kemudian menghasilkan peraturan yang lebih rumit dan lengkap.</p>	<p>Pengelolaan lingkungan yang lebih baik, bagaimana jurnalis dan media melakukan pendekatan, memberitahu keuntungan dari penggunaan drone, integrasi dengan teknologi yang muncul, dan kualitas pelatihan akan sangat berpengaruh pada masa depan jurnalisme drone. Dalam hal integrasi dengan teknologi yang muncul, perkembangan teknologi lain yang bisa digabungkan dengan <i>drone</i> seperti, <i>Augmented reality</i>, produksi 3D, panorama, <i>time-lapse</i>, dan seleksi <i>multi-view</i> akan menciptakan pengalaman imersif kepada penonton dan tentunya membantu jurnalis yang menggunakan alat ini di masa mendatang.</p>
--------------------------------	---	---

Dari kedua penelitian terdahulu yang peneliti pilih, terdapat beberapa aspek yang dapat dijadikan acuan dan berguna bagi peneliti dalam melakukan penelitian ini. Permasalahan dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah bagaimana jurnalis mengkonstruksi penggunaan pesawat tanpa awak dalam jurnalistik, serta pandangan mereka terhadap adanya alat tersebut. selain itu, penelitian ini melihat bagaimana jurnalis menerapkan etika jurnalistik, serta faktor *safety* dan privasinya, dan pandangan mereka terhadap regulasi pemerintah yang berlaku. Oleh karena itu rumusan masalah dari penelitian ini adalah seperti apa institusi media menggunakan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistiknya. Penelitian yang dilakukan oleh Jorge Cruz Silva yang

berjudul *Legal and Ethical State of Drone Journalism in Andean Community Countries* memiliki sedikit perbedaan. Penelitian ini meneliti berfokus pada peraturan penerbangan pesawat tanpa awak oleh yang dikeluarkan oleh pemerintah di negara namun tidak membahas penggunaannya oleh media di sana. Dari penelitian terdahulu ini, peneliti mendapatkan gambaran bagaimana penggunaan pesawat tanpa awak yang terjadi di negara lain, serta upaya yang dilakukan agar pesawat tanpa awak dapat digunakan untuk kebutuhan jurnalistik di sana, hal ini berhubungan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti yang juga melihat aspek regulasi negara mengenai penggunaan pesawat tanpa awak. Begitu juga penelitian yang dilakukan Andreas Ntalakas, Charalampos Dimoulas, George Kalliris, & Andreas Veglis dengan judul *Drone Journalism: Generating Immersive Experiences*. Penelitian ini melihat bagaimana pesawat tanpa awak akan digunakan dimasa mendatang, serta upaya yang perlu dilakukan agar penggunaan alat ini tetap berlangsung kedepannya. Pembahasan seperti etika, regulasi, dan keuntungan lain dari penggunaan pesawat tanpa awak yang dibahas dalam penelitian ini pun juga dibahas dalam penelitian yang dilakukan peneliti. Dari penelitian terdahulu ini, peneliti mendapatkan bahwa teknologi dari pesawat tanpa awak yang digunakan untuk kebutuhan bercerita dalam jurnalistik akan efektif dan menghasilkan pengalaman imersif bagi penonton atau audiens.

U
M
N
U
N
I
V
E
R
S
I
T
A
S
M
U
L
T
I
M
E
D
I
A
N
U
S
A
N
T
A
R
A

2.2. Teori Atau Konsep yang Digunakan

Dalam teori dan konsep ini, peneliti akan membahas seperti apa jurnalisme *drone* yang saat ini ada. Kemudian juga akan membahas bagaimana etika jurnalistik diterapkan dalam penggunaan pesawat tanpa awak dan juga regulasi yang mengaturnya. Pesawat tanpa awak untuk kepentingan jurnalistik sebetulnya telah memberikan banyak kemudahan bagi jurnalis dalam liputan, namun tiap jurnalis yang menggunakan alat ini juga perlu mengetahui faktor-faktor apa saja yang perlu diperhatikan karena dapat memengaruhi penggunaan pesawat tanpa awak ini.

Dalam pembahasan pada teori dan konsep penelitian ini, faktor-faktor yang perlu diperhatikan oleh para jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak adalah faktor regulasi, etis, privasi, dan keselamatan. Maka dari itu, jurnalis perlu memahami hal tersebut sebelum menggunakan pesawat tanpa awak. Selain memahami hal tersebut, sebelum menggunakan alat ini, jurnalis perlu mengasah kemampuan mereka dalam mengendalikannya, karena hal ini juga berpengaruh pada faktor privasi dan keselamatan orang sekitar.

2.2.1. Jurnalisme Drone

Kemunculan pesawat tanpa awak dan perkembangan teknologi telah menjadi salah satu bentuk perkembangan jurnalistik dan telah memberikan pengaruh yang menguntungkan. Shakya (2017, para. 2) perkembangan teknologi yang muncul telah memengaruhi jurnalisme, pesawat tanpa awak

muncul untuk membantu pengambilan gambar, foto, atau video. Selain itu, penggunaannya juga tidak perlu mengeluarkan banyak biaya. Sidoti (2017 p. 92) berpendapat bahwa manfaat potensial dalam menggunakan pesawat tanpa awak dalam melakukan liputan adalah mudah dan tidak mahal. Dengan teknologinya yang dapat memudahkan jurnalis dalam beberapa keadaan liputan, pesawat tanpa awak menjadi alat yang menguntungkan. Terdapat juga beberapa alasan mengapa pesawat tanpa awak menjadi alat yang sangat menguntungkan di ranah jurnalistik. Alasan tersebut dikemukakan oleh Gibb (2013, p. 35) alasan pertama, mudah sekali untuk menggunakan dan mengakses pesawat tanpa awak, bahkan oleh media yang kekurangan finansial. Kedua, memberikan perspektif yang berbeda karena dapat pengambilan gambar atau foto dari tempat yang sulit untuk dijangkau. Kemudian, pesawat tanpa awak dapat digunakan dalam laporan infestigatif, dan yang terakhir adalah dengan adanya pesawat tanpa awak keselamatan jurnalis lebih terjamin.

Kegunaan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistik merupakan inovasi teknologi yang potensial dan memberikan ide baru dalam melakukan peliputan. Menurut Gynnild (2014, p. 336) pesawat tanpa awak adalah inovasi teknologi di dunia jurnalistik yang akan memberikan ide dan praktik liputan baru yang memiliki potensial dalam penggunaannya. Dengan adanya inovasi teknologi dari pesawat tanpa awak, beberapa jenis liputan yang sulit dilakukan akan menjadi mudah untuk dilakukan. Culver & Duncan (2017, p. 7)

memberikan contoh liputan yang dapat dilakukan dari penggunaan pesawat tanpa awak yang juga akan memudahkan jurnalis dalam mengambil foto atau video, contohnya seperti dalam melakukan peliputan dampak dari kebocoran gas, memberikan siaran langsung, kemudian juga bisa untuk pemetaan, seperti mendokumentasikan area bencana, dan mengolah data untuk peliputan kualitas udara.

Karena penggunaannya tidak bisa ditempatkan dalam setiap liputan dan terlebih lagi alat ini dapat membahayakan sekitar, maka dari itu jurnalis harus tahu kapan waktu yang tepat untuk menggunakannya. *Professional Society of Drone Journalists* (n. d., para. 11) mengatakan bahwa dalam menggunakan pesawat tanpa awak, liputan yang dilakukan harus memiliki kepentingan jurnalistik yang cukup untuk mengambil resiko dari alat yang berpotensi membahayakan ini, jangan menggunakan pesawat tanpa awak jika liputan yang dilakukan masih bisa dilakukan menggunakan alat yang lebih aman. Perlu banyak pertimbangan sebelum menggunakan pesawat tanpa awak, seperti seberapa penting alat ini dalam suatu liputan yang akan dilakukan. Walaupun alat ini membawa keuntungan, namun masih ada takaran dalam menggunakannya.

Walaupun perkembangan teknologi pesawat tanpa awak untuk kegiatan jurnalistik masih dibidang baru, teknologi pesawat tanpa awak telah menawarkan cara yang berbeda dalam pengisahan suatu berita. Sidoti (2017, p.

85) mengatakan bahwa pesawat tanpa awak telah menghasilkan cara baru dalam pengisahan visual. Kemudian, cara baru ini dapat menghasilkan cerita dengan gambar yang tidak membosankan dalam pengisahan suatu peristiwa. Seperti yang dikatakan oleh Carroll (2015, p. 8) bahwa jurnalisisme adalah mendongeng, dongeng yang bagus harus dapat menarik perhatian penonton agar mereka tidak bosan dan tidak memindahkan saluran ke siaran lain, dongeng yang bagus adalah dongeng yang membekas pada penonton. Oleh karena itu, penggunaan pesawat tanpa awak juga akan membuat penonton tidak melihat potongan gambar yang tidak membosankan. Khalayak menginginkan kisah yang diceritakan dengan cara pengambilan gambar yang beragam. Gynnild (2014, p. 338) mengatakan bahwa penonton mengharapkan cara pandang yang berbeda-beda dalam menceritakan kisah, dan pesawat tanpa awak dapat memberikan harapan tersebut.

Pesawat tanpa awak mulai diterapkan untuk keperluan jurnalistik sejak 2011 lalu, menurut Tremayne dan Clark (2014, p. 237) pada tahun 2011 terdapat tiga media yang mulai menggunakan pesawat tanpa awak untuk melakukan liputan, yaitu *The Daily*, *CNN*, dan *60 Minutes* versi Australia.

Media-media di Indonesia, saat ini pun sudah mulai menggunakan pesawat tanpa awak dalam melakukan liputan. Papilaya (2015, p. 68) mengatakan, sejumlah saluran tv, surat kabar, dan majalah di Indonesia sudah mulai menggunakan pesawat tanpa awak dalam liputan yang mereka lakukan agar

dapat memberikan gambar yang lebih faktual tentang suatu keadaan, ia memberi contoh Kompas TV dan Metro TV. Kemudian Rambey (2014, p. 36) mengatakan bahwa peran pesawat tanpa awak menjadi mengemuka ketika *kompas.com* meliput konser di Gelora Bung Karno pada tahun 2014. Karya jurnalistik yang dihasilkan oleh pesawat tanpa awak juga sudah diakui, misalnya saja dalam kegunaannya untuk foto jurnalistik. Dalam artikel “Fotografer Kompas.com Raih Penghargaan Adinegoro Lewat Karya Foto Drone” (2015, para. 1) tertulis bahwa foto Konser Salam Dua Jari yang diambil oleh Roderick Adrian Mozes, jurnalis foto *Kompas.com* berhasil memenangkan Anugerah Jurnalistik Adinegoro 2014 kategori foto jurnalistik.

Sebelum menggunakan pesawat tanpa awak, seorang jurnalis diharuskan untuk mahir dalam menerbangkannya agar menjamin keselamatan. Gynnild (2014, p. 341) mengatakan bahwa kemudahan mencari informasi mengenai penggunaan pesawat tanpa awak untuk jurnalistik memudahkan jurnalis untuk saling berlatih dan bertukar pengalaman dalam menggunakannya. Para operator pesawat tanpa awak, baik itu jurnalis mau pun penghobi perlu mempertimbangkan keselamatan sendiri dan juga orang lain dengan selalu melakukan pengecekan terhadap pesawat tanpa awak yang akan digunakan. Seperti yang dikatakan oleh Papilaya (2015, p. 38) bahwa agar terbang dengan aman dan bertanggung jawab, maka harus dipastikan pesawat tanpa awak yang digunakan harus siap untuk terbang. Pernyataan-pernyataan tersebut telah

menyatakan bahwa pelatihan dan persiapan sebelum menggunakan pesawat tanpa awak merupakan hal yang penting dan harus diperhatikan.

Pelatihan dibutuhkan bagi jurnalis karena ia melakukan dua hal sekaligus, yaitu merekam dan menendalikan pesawat tanpa awak, seperti yang dikatakan oleh Postema (2015, p. 37) bahwa tantangan dalam mengendalikan pesawat tanpa awak adalah operatornya harus mengendalikan sembari merekam. Dalam merekam tentunya unsur seperti komposisi harus dipertimbangkan agar menghasilkan gambar yang bagus. Pengendalian pesawat tanpa awak sembari merekam suatu kejadian adalah unsur penting dalam penggunaan pesawat tanpa awak sebagai alat jurnalistik. Silva (2014, p. 30) berpendapat bahwa menerbangkan pesawat dengan aman dan merekam kisah melalui perspektif mata burung menjadi dua tujuan penggunaan pesawat tanpa awak, kedua tujuan tersebut menuntut kemampuan teknis, pengontrolan, estetika dan mematuhi hukum dan peraturan yang berlaku. Tentunya untuk memenuhi tuntutan kemampuan tersebut, seorang jurnalis yang menerbangkan pesawat tanpa awak memerlukan kemahiran dalam menerbangkan pesawat tanpa awak yang membutuhkan latihan rutin sebelum menerbangkannya.

Dari pernyataan tersebut juga, kita mengetahui bahwa hukum dan peraturan yang berlaku perlu diketahui para jurnalis yang menerbangkan pesawat tanpa awak. Hal-hal seperti etika, privasi, keselamatan dan hukum yang mengatur wilayah udara di mana ia menerbangkannya perlu dipahami.

Corcoran (2014, p. 41) mengatakan bahwa etika, privasi, dan keselamatan yang diatur oleh hukum menjadi perhatian penting dalam pengadopsian teknologi ini. Oleh karena itu, dalam pelatihan menggunakan pesawat tanpa awak, selain pengetahuan teknis dan pengontrolan, jurnalis juga perlu menguasai pengetahuan mereka mengenai regulasi etika, privasi, dan keselamatan yang berlaku. Dari persoalan tersebut kita mengetahui bahwa selain kegunaan pesawat tanpa awak dapat memberikan keuntungan bagi jurnalis dalam melakukan beberapa liputan, namun keuntungan ini justru diikuti oleh permasalahan yang dapat ditimbulkan dari penggunaannya.

2.2.2. Etika Jurnalistik

Persoalaan etika dalam profesi jurnalistik merupakan hal yang penting, etika akan menggambarkan seperti apa moral seorang jurnalis. Menurut Keeble (2009, p. 1) peliputan yang etis adalah hal yang krusial bagi setiap pekerja media, hal ini akan mendorong jurnalis dalam menguji moral dasar mereka. Etika dalam jurnalistik telah menjadi batasan jurnalis dalam melakukan liputan, maka jurnalis harus selalu memertimbangkan masalah etika setiap melakukan peliputan. Sudibyo (2014, p. 11) mengatakan bahwa kode etik jurnalistik menjadi titik tolak dalam kerja jurnalistik, kode etik ini selalu berlaku di mana pun dan dalam setiap bidang liputan. Oleh karena itu, penggunaan pesawat tanpa awak untuk peliputan pun juga harus memikirkan kode etik jurnalistik

yang sudah berlaku, apa lagi saat ini penggunaan pesawat tanpa awak sangat sensitif mengenai persoalan etika dan masalah privasi. Maka dari itu, jurnalis yang tidak boleh melalaikan kode etik jurnalistik. Namun, saat ini masih banyak jurnalis yang belum menguasai kode etik jurnalistik, seperti yang dikatakan oleh Sudibyo (2014, p. 12) bahwa wartawan saat ini masih belum terlalu menguasai kode etik jurnalistik, bahkan sampai penanggung jawab redaksinya. Hal ini menjadi hal yang harus diperhatikan, karena dapat berpengaruh pada mediana itu sendiri.

Dewan Pers sudah menetapkan apa-apa saja yang menjadi titik tolak tersebut dalam Surat Keputusan Dewan Pers Nomor 03/SK-DP/III/2006 tentang kode etik jurnalistik. Terdapat 11 pasal yang harus dipahami oleh setiap jurnalis. Dari pasal-pasal yang telah ditetapkan oleh Dewan Pers (2006, para. 3) pasal pertama mengharuskan jurnalis yang independen, tidak beritikad buruk, dan menyajikan berita yang akurat seta berimbang. Dalam pasal ini, saat melakukan liputan dan menuliskan beritanya setiap jurnali harus memberitakan suatu kejadian sesuai fakta dan tidak boleh berpihak kepada seseorang atau suatu institusi lain termasuk pemilik media yang dapat menimbulkan kerugian pihak lainnya. Kedua, setiap jurnalis Indonesia harus melaksanakan tugasnya secara profesional. Yang dimaksud profesional adalah ketika melakukan peliputan jurnalis tidak boleh melanggar privasi, memberikan identitas, tidak menyuap, menyajikan berita yang faktual, tidak melakukan plagiat, dan

menghormati pengalaman traumatik narasumber. Ketiga, setiap jurnalis harus selalu melakukan uji informasi, menuliskan berita yang berimbang terkait masing-masing pihak, tidak menuliskan opini pribadi yang dapat menyerang pihak lain, dan menerapkan asas praduga tak bersalah.

Selanjutnya Dewan Pers (2006, para. 3) menyebutkan pasal keempat yang mengharuskan jurnalis Indonesia tidak boleh menuliskan berita yang berisikan kebohongan, fitnah, sadis, dan cabul. Pasal ini mengarahkan jurnalis agar tidak merugikan pihak yang diliput dan juga masyarakat yang membaca atau melihat pemberitaan tersebut. Kemudian, pasal kelima menyebutkan jurnalis agar tidak menyebutkan identitas korban kejahatan asusila dan pelaku kejahatan yang dilakukan oleh anak dibawah umur 16 tahun dan belum menikah. Pasal selanjutnya mengatakan bahwa jurnalis tidak boleh menyalahgunakan profesinya dan tidak menerima suap dalam bentuk apa pun. Menyalahgunakan profesi adalah ketika jurnalis mengambil keuntungan dari informasi yang didapatkan sebelum informasi tersebut disebar luaskan dan jika jurnalis menerima suap, maka akan memengaruhi independensi. Pasal kedelapan mengharuskan jurnalis untuk tidak menyiarkan berita atas dasar prasangka dan diskriminasi terhadap perbedaan suku, ras, jenis kelamin, agama, jenis kelamin, bahasa, serta tidak merendahkan orang lain berdasarkan strata ekonominya, sakit, dan cacat.

Dewan Pers (2006, para. 3) melanjutkan pasal berikutnya, yaitu pasal kesembilan yang mengatakan bahwa seorang jurnalis harus menghormati hak narasumber mengenai kehidupan pribadinya dan tidak membeberitakan yang tidak terkait dengan kepentingan publik. Kemudian pasal kesepuluh, pasal ini menyebutkan bahwa jurnalis atau pihak media harus segera melakukan koreksi terhadap pemberitaann yang terdapat kekeliruannya. Pasal terakhir atau pasal kesebelas berisikan bahwa jurnalis memberikan hak jawab dan hak koreksi, jika ada kekeliruan informasi atau fakta dalam sebuah pemberitaan serta tanggapan berupa fakta yang dapat merugikan nama baik seseorang.

Dari kesebelas pasal kode etik yang sudah dijabarkan, masih ada pedoman etika lain, namun pedoman etika ini khusus dalam penggunaan pesawat tanpa awak yang diusung oleh Tompkins (2017, para 8) mereka menyebutkan hal pertama yang harus diperhatikan adalah keselamatan, dalam hal ini operator pesawat tanpa awak harus memerhatikan keselamatan bagi orang sekitar, hewan, dan properti, operator pesawat tanpa awak juga perlu memiliki asuransi yang memadai untuk kerusakan properti atau cedera yang diakibatkan olehnya. Kedua adalah ruang redaksi tidak boleh menganjurkan orang lain untuk terbang secara ilegal, maksudnya adalah ruang redaksi harus mencegah jurnalisnya untuk terbang secara ilegal yang dapat melanggar hukum yang sudah ada, dan tidak menyiarkan apa yang sudah terekam oleh pesawat tanpa awak yang ilegal. Ketiga adalah operator pesawat tanpa awak

tidak boleh menerbangkan dan merekam apa yang ada didalam property orang lain, saat berada di daratan pun kita tidak boleh merekam hal tersebut. Kemudian, menghargai privasi, dalam menerbangkan pesawat tanpa awak jurnalis harus tau apa tujuannya dan apakah penggunaan pesawat tanpa awak akan membantu untuk melengkapi cerita.

Pedoman etika dari Tompkins (2017, para 8) selanjutnya adalah menghormati integritas momen fotografi, yang dimaksudkan adalah karena pesawat tanpa awak dapat mengganggu acara, terutama ketika terbang rendah untuk mengambil gambar, maka pesawat tanpa awak dilarang untuk mengubah dan memengaruhi acara tersebut. Dalam hal ini jurnalis yang tidak menggunakan pesawat tanpa awak akan kehilangan momen fotografi yang diinginkan. Pedoman selanjutnya adalah tidak boleh “meningkatkan” sesuatu yang tidak perlu, misalnya adalah tidak boleh menambahkan suara natural pada rekaman pesawat tanpa awak kecuali suara tersebut memang ada dalam rekaman dan dilarang untuk menambah kecepatan atau melambatkan hasil rekaman yang akan berakibat merubah konteks pemberitaan. Berikutnya, ruang redaksi harus mengetahui bahwa pilot yang diperintahkan telah membuat keputusan apakan penerbangan dapat diselesaikan dengan aman. Dalam hal ini ruang redaksi tidak boleh menyuruh poperator pesawat tanpa awak untuk terbang dengan cara yang membahayakan dan melanggar hukum.

Berikutnya, Tompkins (2017, para 8) menyebutkan pedoman kedelapan bahwa operator pesawat tanpa awak tidak boleh melakukan hal lain saat menerbangkan pesawat tanpa awak, keselamatan dalam menerbangkan pesawat tanpa awak harus diutamakan. Pedoman kesembilan adalah operator pesawat tanpa awak wajib untuk mengasah kemampuan dan pengetahuan terbang mereka, hal ini dilakukan jika sewaktu-waktu peraturan yang ada berubah dan diperbaharui mengenai batas wilayah. Pedoman kesepuluh adalah pesawat tanpa awak harus selalu dipastikan dalam keadaan baik dan siap untuk diterbangkan, jurnalis yang menjadi operator pesawat tanpa awak harus selalu memastikan hal ini. Kemudian pedoman yang terakhir adalah melatih operator pesawat tanpa awak lainnya, hal ini dilakukan untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan yang membuat publik menjadi ragu pada penggunaan pesawat tanpa awak.

Selain mengenai kode etik jurnalistik di Indonesia dan etika jurnalistik dalam menerbangkan pesawat tanpa awak, dalam persoalan etika menerbangkan pesawat tanpa awak untuk keperluan jurnalistik terdapat beberapa hal yang dapat diperhatikan serta dapat menjadi pendukung dari kode etik yang sudah dibahas sebelumnya. Culver (2014, p. 58-59) menyebutkan empat pertimbangan dalam etika menerbangkan pesawat tanpa awak, hal yang paling pertama harus dipertimbangkan adalah keselamatan. Yang menjadi perhatian adalah keselamatan orang-orang yang dilewati oleh pesawat tanpa

awak dan keselamatan penerbangan. Postema (2015, p. 24) mengatakan bahwa di beberapa negara menerbangkan pesawat tanpa awak di atas orang banyak seperti acara festival dan acara olahraga tidak diperbolehkan karena alasan keselamatan. Di Indonesia persoalan keselamatan ini sudah dibahas di Peraturan Menteri 180 Tahun 2015 dan juga *Civil Aviation Safety Regulation*.

Hal kedua dari Culver (2014, p. 58-59) adalah akurasi dan konteks, teknologi pesawat tanpa awak ini telah memberikan jangkauan informasi yang lebih luas. Penguannya juga dapat menggambarkan data dengan akurasi yang tepat. Akan tetapi, pemberitaan juga memerlukan konteks, sedangkan penggunaan pesawat tanpa awak bisa saja menghilangkan konteks kritis, ia memberikan contoh gambar yang diambil dari ketinggian untuk menangkap kerumunan demonstran yang memprotes undang-undang baru tidak memberikan konteks tentang apa yang menjadi penilaian dari kubu lawan atau kubu yang mendukung undang-undang tersebut. Pesawat tanpa awak hanya mengambil gambar secara menyeluruh dan tidak bisa mengambil gambar secara detail sehingga sulit untuk memunculkan konteks dari sebuah pemberitaan. Selanjutnya adalah mengenai privasi. Masalah privasi ini dapat dikatakan menjadi persoalan terbesar dari hukum dan etika penggunaan pesawat tanpa awak. Kemudian, yang terakhir adalah konflik kepentingan. Ciri khas dari kode etik jurnalistik adalah komitmen seorang jurnalis untuk selalu menjadi independen dan menghindari konflik kepentingan. Dalam hal ini,

institusi media dan jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak tidak boleh memberikan hasil rekaman yang dihasilkan untuk kepentingan pengawasan yang dilakukan oleh pihak berwenang.

Etika merupakan hal mengenai benar atau salah dalam suatu penggunaan, hal ini dikhususkan pada penggunaan pesawat tanpa awak oleh jurnalis. Pertimbangan etika harus diperhitungkan secara matang sebelum melakukan liputan menggunakan alat tersebut. Menurut Peterson dan Wilkins dalam Jarvis (2014, p. 1) persoalan etika hanyalah sebatas benar atau salah ketimbang konflik antara pilihan yang harus dibuat. Maka dari itu, pesawat tanpa awak digunakan dalam liputan yang sesuai atau memang harus menggunakan pesawat tanpa awak. Sebelum menggunakannya pun seorang jurnalis harus memahami bagaimana dampak yang akan diberikan jika menggunakan alat tersebut, Silva (2014, p. 47) mengatakan bahwa untuk mempelajari keterkaitan etika dalam penggunaan pesawat tanpa awak oleh jurnalis, kita harus mengetahui dampak dari jurnalisme itu sendiri, hal ini bertujuan untuk memberikan jawaban kapan, dimana, dan mengapa jurnalis menggunakan pesawat tanpa awak untuk liputan. Kemudian *Professional Society of Drone Journalists* (n. d., para. 4) mengatakan bahwa penggunaan pesawat tanpa awak untuk mengambil foto dari udara akan menjadi alat yang ampuh di tangan jurnalis, namun kegunaannya menimbulkan penyalahgunaan dalam hal privasi dan keamanan. Sehingga adanya kode etik dan juga

tanggapan mengenai etika dalam menggunakan pesawat tanpa awak oleh para ahli dapat membantu jurnalis untuk mengetahui batasan etika ketika sedang menggunakan alat tersebut.

2.2.3. Privasi

Sebelum memasuki bagaimana privasi dibahas dalam persoalan etis pada penggunaan pesawat tanpa awak, privasi sendiri memiliki artian hak moral atau hak hukum dari seseorang, seperti yang dikatakan Clarke dalam Balanger (2011, p. 1018) bahwa privasi merupakan hak moral atau hak hukum, dan juga seperti yang dikatakan Balanger (2011, p. 1018) bahwa banyak peneliti yang mengartikan privasi sebagai kemampuan seseorang dalam mengendalikan informasi tentang diri sendiri atau orang lain. Dalam hal ini, jurnalis ketika mengambil atau mencari informasi menggunakan pesawat tanpa awak juga perlu mengingat bahwa ada hak individu atas privasi. Pavlik (2001, p. 79) mengatakan salah satu isu-isu penting dari jurnalisme adalah hak publik untuk mendapatkan informasi, namun di sana juga terdapat hak individu atas privasi, dan hal ini kemudian menjadi penyeimbang saat jurnalis melakukan liputan.

Dari kode etik jurnalistik hingga hal yang harus diperhatikan dalam etika penggunaan pesawat tanpa awak, persoalan privasi selalu muncul. Hal ini menunjukkan bahwa isu privasi menjadi bagian dari kode etik yang penting

dalam penggunaan pesawat tanpa awak. Silva (2014, p. 49) mengatakan bahwa privasi adalah kendala etis yang telah mendapat perhatian dan didiskusikan secara mendalam pada penelitian yang secara spesifik membahas mengenai hal ini. Penggunaan pesawat tanpa awak oleh jurnalis untuk melakukan liputan haruslah berdasarkan apa yang akan diliput, apakah memerlukan pesawat tanpa awak atau tidak. Seperti yang sudah dijelaskan Tompkins (2017, para 18) mengenai kode etik bagian privasi, bahwa penggunaan pesawat tanpa awak didasari dari apa tujuan jurnalistiknya dan apakah pesawat tanpa awak membantu dalam menceritakan kisah yang lebih lengkap. Oleh karena itu, keperluan menggunakan pesawat tanpa awak dapat dipertimbangkan dalam hal privasi, bagaimana jurnalis tidak perlu melanggar hukum privasi ketika saat melakukan liputan yang juga ditujukan untuk memberikan informasi kepada publik.

Persoalan mengenai privasi ini telah menjadi tantangan bagi kebebasan berekspresi seorang jurnalis. Singh (2014, para. 5) mengatakan bahwa dari sudut pandangan jurnalisme, penggunaan pesawat tanpa awak adalah tantangan karena dianggap menyerang privasi orang lain atas nama kebebasan berekspresi. Penggunaannya akan menjadi berbahaya jika ada pemaksaan dalam penggunaannya oleh jurnalis yang terlalu bersikeras atau memaksakan untuk mendapatkan gambar yang diinginkan dan gambar yang berbeda dari yang lain, maka bisa saja berakibat pada pelanggaran privasi. Tremayne dan Clark (2014,

p. 241) mengatakan bahwa jurnalis memang memiliki kemampuan untuk mengumpulkan data, namun harus dilakukan dengan bertanggung jawab, namun jika jurnalis dalam penggunaan pesawat tanpa awak memaksakan diri untuk menjadi yang pertama untuk mendapatkan, maka akan muncul godaan untuk menggunakan pesawat tanpa awak dengan tidak benar. Walaupun teknologi pesawat tanpa awak telah membantu beberapa proses liputan, tetap saja kode etik yang sudah berlaku tidak boleh dilanggar. Setiap jurnalis pun tidak bisa menjadikan perkembangan teknologi ini sebagai pengecualian terhadap kode etik yang sudah diatur. Seperti yang dikatakan oleh Holton et al. (2014, p. 12) bahwa keuntungan potensial dari pesawat tanpa awak tidak bisa menjadikannya sebagai alasan untuk melanggar norma dan etika praktik jurnalistik dimana privasi menjadi perhatian dan jurnalis harus menyadari bahwa ini telah memunculkan tantangan privasi baru.

Kegunaan pesawat tanpa awak sebagai alat jurnalistik dapat disandingkan dengan penggunaan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan pengawasan yang dilakukan otoritas. McIntyre (2015, p. 165) mengatakan bahwa penggunaan pesawat tanpa awak oleh pihak atau petugas berwenang sama saja dengan penggunaan pesawat tanpa awak yang dilakukan oleh jurnalis yang berkemungkinan dapat membahayakan kepentingan privasi individu. Dalam hal ini misalnya polisi yang melakukan penyusuran menggunakan pesawat tanpa awak untuk mencari korban kecelakaan atau bencana. Oleh karena

itu, persoalan privasi ini juga perlu diperhatikan apa-apa saja yang harus dilakukan agar dapat menghindari terjadinya pelanggaran privasi.

Roche et al. (2014, p. 47-48) menyebutkan tiga pertimbangan privasi utama dalam menggunakan pesawat tanpa awak untuk pengawasan, yang pertama adalah masalah utama dari penggunaan pesawat tanpa awak untuk pengawasan, apakah informasi yang dikumpulkan memang berhubungan dengan informasi yang dicari, atau justru tidak ada hubungannya dengan informasi yang dicari. Dari pertimbangan pertama ini, untuk penggunaan untuk jurnalistik, seorang jurnalis harus mengambil gambar sesuai dengan tujuan awal ia memakai alat tersebut. Kedua adalah lokasi atau tempat penggunaan pesawat tanpa awak. Terdapat beberapa tempat yang tidak boleh dilewati oleh pesawat tanpa awak, dan ini bisa saja bergantung dari penerimaan masyarakat. Terkait hal ini, jurnalis harus mengetahui lokasi-lokasi yang memang tidak boleh menerbangkan pesawat tanpa awak, baik itu lokasi yang diatur dalam hukum, mau pun lokasi yang tidak diatur, namun pihak dari lokasi tersebut memang tidak mengizinkan untuk menerbangkan pesawat tanpa awak. Kemudian yang terakhir adalah mempertimbangkan kemampuan dari pesawat tanpa awak itu sendiri, yaitu kemampuan untuk merekam, namun sebagian besar individu tidak akan menyadari bahwa kegiatan mereka sedang direkam, hal ini akan meningkatkan pertimbangan hukum. Maka dari itu, hukum yang saat

ini ada perlu menjelaskan secara spesifik terkait penggunaan pesawat tanpa awak, baik untuk penghobi maupun keperluan komersil seperti jurnalistik.

Permasalahan privasi mengenai penggunaan pesawat tanpa awak sebenarnya bukan lah hal yang baru, kemunculan kamera juga menimbulkan kekhawatiran pada masa lalu. Osterreicher dalam Gibb (2013, p. 40) mengatakan bahwa permasalahan pesawat tanpa awak ini bukan persoalan baru, kekhawatiran yang sama juga terjadi pada tahun 1800an ketika kamera genggam dikembangkan, sekarang ini orang-orang sudah terbiasa ketika ada yang mengambil gambar mereka, apa lagi sudah banyak orang sudah menggunakan ponsel yang terdapat kamera didalamnya. Permasalahan privasi dalam penggunaan pesawat tanpa awak ini dapat segera diselesaikan. Seperti yang dikatakan oleh Sidoti (2017, p. 72) bahwa jurnalis dapat menggunakan teknologi ini sebagai alat jurnalistik untuk memberikan informasi secara menarik sembari menegakan hak privasi individu, oleh karena itu jurnalis perlu mengerti hukum yang berlaku. Dari pernyataan diatas, dapat dikatakan bahwa saat ini jurnalis memiliki kesempatan yang besar agar bisa lebih leluasa dalam menggunakan pesawat tanpa awak untuk peliputan, namun juga terorganisir oleh hukum yang berlaku.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

2.2.4. Safety

Faktor penting lainnya yang dibutuhkan saat menggunakan pesawat tanpa awak adalah keselamatan. Setiap jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak harus memikirkan bahwa dengan ia menggunakannya, maka ia harus bertanggung jawab dengan apa yang mungkin saja terjadi. *Professional Society of Drone Journalists* (n. d, para. 3) mengatakan bahwa jurnalis harus menyadari potensi bahaya dari penggunaan pesawat tanpa awak dan diupayakan agar jurnalis yang menggunakannya mengambil langkah untuk dapat mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Keselamatan menjadi isu etis yang penting dalam menerbangkan pesawat tanpa awak selain privasi, yang keduanya berurusan dengan kehidupan orang lain. Holton et al. (2014, p. 11) memberikan pernyataan bahwa keselamatan adalah salah satu masalah utama dalam penggunaan alat ini, dan seorang jurnalis mempunyai kewajiban etis untuk mengendalikannya dengan tidak membahayakan orang lain. Dalam menggunakan pesawat tanpa awak kita pun juga bertanggung jawab atas kehidupan orang lain, yang bisa saja terkena dampak negatif dari penggunaannya.

Permasalahan etika satu ini dapat mempengaruhi kepercayaan khalayak terhadap penggunaan pesawat tanpa awak, baik digunakan oleh jurnalis maupun untuk kepentingan sipil lainnya, seperti pengawasan. Finn dan Donovan (2016, p. 51) mengatakan bahwa persoalan keselamatan dalam

menggunakan pesawat tanpa awak telah berpengaruh pada masalah kepercayaan karena dianggap membawa bahaya, terutama jika diterbangkan rendah. Oleh karena itu, jurnalis pun juga harus memikirkan ketinggian terbang mereka agar tidak membuat khawatir orang di sekitar. Jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak sebaiknya memikirkan bagaimana mereka bisa tetap menggunakan alat tersebut, maka dari itu mengapa keselamatan harus menjadi hal utama yang dipertimbangkan jurnalis saat menerbangkannya. Applin (2016, p. 83) menyarankan kepada orang yang menerbangkan pesawat tanpa awak untuk memikirkan soal keamanan, jika mereka memikirkan masalah kemanan ini, maka mereka juga memikirkan masa depan mereka agar terus bisa menggunakannya. Karena, bisa saja jurnalis yang membuat kesalahan mengenai keselamatan tidak mendapat kepercayaan untuk menerbangkan pesawat tanpa awak lagi.

Agar keselamatan khalayak terjamin, maka sebelum menerbangkan pesawat tanpa awak, operator pesawat tanpa awak perlu memeriksa kembali apakah pesawat mereka sudah siap untuk diterbangkan atau belum. Applin (2016, p. 79) kembali mengatakan bahwa akan terjadi kecelakaan yang disebabkan pesawat tanpa awak jika terjadi kerusakan pada saat menerbangkannya. Maka, penting untuk selalu memeriksa kembali pesawat tanpa awak sebelum diterbangkan. Seperti yang sudah disebutkan sebelumnya dalam kode etik jurnalistik khusus menerbangkan pesawat tanpa awak oleh

Tompkins (2017, para 8) bahwa keselamatan adalah hal pertama yang harus diperhatikan dalam menggunakan teknologi ini.

Masalah keselamatan ini juga bersinggungan dengan keselamatan penerbangan pesawat terbang. Menurut Towne dalam Postema (2014, p. 26) pesawat tanpa awak berpotensi memberi kerusakan pada pesawat terbang jika bertabrakan. Bahkan, sudah terdapat beberapa kasus mengenai hal ini, pesawat tanpa awak yang mengganggu keselamatan penerbangan. Septania (2018, para. 2) menuliskan bahwa telah terjadi kecelakaan helikopter jenis *Robinson 22* yang dikendalikan oleh instruktur dan murid penerbangan dikarenakan menghindari dari pesawat tanpa awak yang sedang terbang, kejadian ini terjadi di South Carolina, AS. Di Indonesia kekhawatiran pesawat tanpa awak yang bisa mengakibatkan kecelakaan juga sudah menjadi hal yang difokuskan. Hal serupa juga hampir terjadi di Indonesia, Putranto (2017, para 2) menuliskan bahwa pilot pesawat *AirAsia* melihat pesawat tanpa awak yang terbang disekitar landasan pacu ketika ia ingin mendarat. Kejadian tersebut terjadi di Bandara Internasional Ahmad Yani, Semarang. Maka dari itu, Indonesia memiliki aturan khusus, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2016 yang mengatur penerbangan pesawat tanpa awak.

Satu lagi faktor pesawat tanpa awak yang dapat merugikan orang sekitar, yaitu ketahanan baterai yang digunakan oleh pesawat tanpa awak.

Pesawat tanpa awak tidak bisa digunakan terus menerus dalam jangka waktu yang lama di udara. Lauk et al. (2016, p. 6) memberikan penjelasan bahwa baterai pesawat tanpa awak tidak bisa bertahan dengan lama, alasan tersebut yang membuat banyak negara yang melarang pesawat tanpa awak digunakan untuk meliput sesuatu yang melibatkan banyak orang dibawahnya. Ini juga menjadi salah satu faktor mengapa jurnalis harus selalu melakukan pemeriksaan terhadap pesawat tanpa awak sebelum menerbangkannya. Maka dari itu, dalam menggunakan pesawat tanpa awak, setiap jurnalis yang menggunakannya perlu mempertimbangkan faktor-faktor keselamatan.

2.2.5. Regulasi Pemerintah

Dalam menggunakan pesawat tanpa awak atau *drone*, kita tidak bisa seenaknya dalam menerbangkan alat ini, terdapat regulasi yang mengatur di dalamnya. Di Indonesia, regulasi ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 yang disusun oleh Menteri Perhubungan. Regulasi dikeluarkan untuk mengurangi dampak yang akan ditimbulkan oleh pesawat tanpa awak, contohnya seperti kecelakaan udara. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan (2015, h. 1) dijelaskan bahwa peraturan ini mengatur mengenai batasan penerbangan pesawat tanpa awak, izin, dan syarat penerbangan pesawat tanpa awak di wilayah udara yang dilayani Indonesia.

Tidak bisa sembarangan orang untuk menerbangkan pesawat tanpa awak, untuk menerbangkannya dibutuhkan sertifikat. Hal tersebut di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 163 Tahun 2015 tentang Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 107 tentang sistem pesawat udara tanpa awak. Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 107 (2015, p. 4) menyebutkan bahwa tidak ada orang yang boleh menerbangkan pesawat tanpa awak kecuali mereka telah memiliki sertifikat, telah mendaftarkan pesawat tanpa awak mereka kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Pesawat yang akan diterbangkan perlu menampilkan nomor pendaftarannya, dan Operator perlu mematuhi petunjuk kelayakan terbang yang ada. Selain itu, terdapat wilayah-wilayah udara yang tidak boleh dilewati oleh pesawat tanpa awak. Peraturan Menteri Perhubungan (2015, h. 2) disebutkan bahwa wilayah yang tidak boleh dilewati seperti, kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, dan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) suatu bandara. Pada Peraturan Menteri Perhubungan (2015, h. 3) Pesawat tanpa awak juga tidak boleh diterbangkan lebih dari 150 m dari tanah.

Tentunya dalam menerbangkan pesawat tanpa awak ini perlu menggunakan izin. Izin tersebut juga di atur dalam regulasi ini. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan (2015, h. 7) dikatakan bahwa untuk kepentingan pemotretan, perfilman, dan survei diperlukan izin dari institusi atau pihak yang berweang sebelum menerbangkan pesawat tanpa awak. Selain

itu, Peraturan Menteri Perhubungan (2015, h. 5) dalam menggunakan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan khusus seperti pemotretan, perfilman, pemetaan, dan survei yang membutuhkan ketinggian lebih dari ketinggian yang sudah ditetapkan dan di wilayah yang sudah dibatasi, diperlukan izin untuk menggunakan alat tersebut. Kemudian izin akan diberikan tentunya kepada operator pesawat tanpa awak yang sudah memiliki sertifikat dan izin tersebut dilakukan 14 hari sebelum digunakan.

Namun, pada tahun 2016 lalu ada beberapa perubahan, yang di tetapkan dalam Peraturan Menteri Penerbangan No. PM 47 tahun 2016. Rahayu (2016, para. 1) menuliskan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memperketat regulasi dalam menerbangkan pesawat tanpa awak, yang dimaksudkan adalah Peraturan Menteri Penerbangan No. PM 47 tahun 2016. Dalam Peraturan Menteri Penerbangan No. PM 47 tahun 2016 (2016, p. 6) pesawat tanpa awak yang beroperasi diwilayah udara yang dilarang dan melewati batas ketinggian, tanpa izin, menyalah gunakan izin, dan ada perubahan prioritas jadwal yang sesuai dengan jadwal penerbangan pesawat tanpa awak maka akan ditindak tegas oleh pihak berwenang. Peraturan Menteri Penerbangan No. PM 47 tahun 2016 (2016, p. 7) melanjutkan jika ada yang melanggar hal tersebut maka akan diberikan sanksi berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, dan denda administratif. Langkah tersebut akan dilakukan oleh TNI atau pihak Kemenhub, seperti yang disebutkan Novie

dalam Rahayu (2016, para. 1) TNI atau pihak Kemenhub diberikan kewenangan untuk menembak jatuh pesawat tanpa awak yang telah melanggar regulasi tersebut menggunakan *drone-jamming*. Maka dari itu, penggunaan pesawat tanpa awak di langit Indonesia semakin tidak bisa dilakukan sembarangan.

Saat ini, ketika teknologi telah membantu mempermudah kehidupan manusia, namun masih ada regulasi yang mengatur perkembangan tersebut, dalam hal ini adalah penggunaan pesawat tanpa awak yang telah memberikan banyak manfaat dalam banyak bidang, salah satunya jurnalistik. Ustidivanissa, Njatrijani, dan Pramono (2017, p. 3) berpendapat bahwa kemajuan teknologi pesawat tanpa awak tidak dapat diimbangi dengan kemajuan hukum yang ada. Dari regulasi yang ada, tidak tertera peraturan khusus penggunaan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistik. Oleh karena itu jurnalis perlu berhati-hati menggunakan pesawat tanpa awaknya dan juga mendiskusikan masalah tersebut. Sidoti (2017, p. 84) mengatakan bahwa dengan mengevaluasi regulasi yang akan berdampak pada penggunaan pesawat tanpa awak untuk jurnalis, telah memberikan dasar yang kuat untuk mendiskusikan bagaimana teknologi ini dapat secara legal digunakan untuk kepentingan jurnalistik.

Regulasi mengenai penggunaan pesawat tanpa awak sebagai alat jurnalistik ini harus dikembangkan karena kemudahannya yang telah membantu di dunia jurnalistik, oleh karena itu negara perlu juga

mengembangkan regulasi yang ada karena perkembangan teknologi pesawat tanpa awak terus berjalan. Menurut Holton et al. (2014, p. 10) ketika regulasi yang ada terus direkonstruksi dan diperbaharui, begitu pula dengan teknologi pesawat tanpa awak yang juga terus berkembang, agar aksesibilitas penggunaan teknologi tersebut oleh jurnalis meningkat. Penggunaan pesawat tanpa awak memang harus selalu diperhatikan oleh institusi media dan jurnalisnya yang memakai pesawat tanpa awak, terutama dalam hal regulasi penggunaannya yang sudah ditetapkan oleh otoritas negara. Salvo (2013, para. 9) mengatakan bahwa institusi media perlu memerhatikan regulasi yang telah mengatur wilayah udara, karena bagaimana pun juga pesawat tanpa awak tetaplah “pesawat.” Walaupun regulasi yang ada tetap harus diperhatikan, namun sayangnya regulasi yang sudah ditetapkan di Indonesia masih dirasa menyulitkan bagi jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak. Sebelum Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 keluar, regulasi yang ditetapkan adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2015.

Masalah perizinan misalnya, hal tersebut dapat menghambat kerja jurnalis. Menurut Hidayat (2015, para. 7) akan memakan banyak waktu jika tiap ada peristiwa yang membutuhkan pesawat tanpa awak, jurnalis harus mengurus izin. Kemudian, regulasi ini pun sudah pernah didiskusikan oleh Dewan Pers dan juga para jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak.

Dalam diskusi tersebut, Amri (2015, para. 15) pihak dewan pers meminta masalah-masalah yang dihadapi oleh jurnalis yang menggunakan pesawat tanpa awak. Diskusi seperti ini merupakan langkah yang baik untuk penggunaan pesawat tanpa awak bagi jurnalis di Indonesia. Oleh karena itu, sebisa mungkin jurnalis ikut andil dalam membahas peraturan penggunaan alat ini, agar jurnalis memiliki akses yang mudah untuk menggunakannya. Menurut Sidoti (2017, p. 72) jurnalis perlu terlibat dalam diskusi dan perbincangan mengenai regulasi yang mengatur mengenai teknologi ini, jika tidak maka mereka hanya akan terus memiliki pilihan terbatas dalam menggunakannya untuk liputan.

2.2.6. Konstruksi Realitas Sosial

Penulis menggunakan teori konstruksi realitas sosial sebagai pisau analisis untuk melihat bagaimana para jurnalis Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas TV memandang jurnalisme *drone* serta penerapan dalam penggunaan pesawat tanpa awak. Berger & Luckmann dalam Manuaba (2008, p. 221) mengatakan bahwa teori konstruksi sosial adalah teori sosiologi kontemporer yang mengacu pada sosiologi pengetahuan, dijelaskan dalam teori ini bahwa kenyataan dibangun secara sosial dan kenyataan dan pengetahuan merupakan kata kunci untuk memahami teori ini. Selain itu, menurut Ngangi (2011, p. 1) konstruksi sosial merupakan pernyataan dari

keyakinan dan juga sebuah pandangan bahwa kesadaran dan cara behubungan dengan orang lain merupakan hasil dari kebudayaan dan masyarakat.

Konstruksi realitas sosial ini merupakan teori yang dikemukakan oleh Peter L. Berger dan Thomas Luckmann. Menurut Berger & Luckmann dalam Sobur (2015, p. 91) menggambarkan proses sosial melalui tindakan dan interaksi, dalam hal ini individu secara terus menerus menciptakan suatu realitas yang dimiliki dan dialami secara subjektif. Realitas ini bisa saja tidak sama dengan realitas yang dialami oleh orang lain. Teori ini merupakan teori yang behubungan dengan paradig konstruktivis. Seperti yang dikatakan oleh Luzar (2015, para. 1) bahwa teori konstruksi realitas sosial berakar dari paradig konstruktivis yang melihat bahwa realitas sosial merupakan konstruksi sosial yang dibangun oleh individu. Dalam menggambarkan paradig konstruktivis dalam teori konstruksi sosial, Yuningsih (2006, p. 61) realitas sosial adalah hasil dari konstruksi sosial yang diciptakan oleh individu, individu ini menjadi penentu dalam dunia sosial yang dikonstruksi berdasarkan kemauan dirinya. Untuk mencapai konstruksi realitas, terdapat skema atau proses dialektis mengenai teori ini.

Terdapat tiga proses tahapan dalam konstruksi sosial yang dikemukakan oleh Berger & Luckmann dalam Manuaba (2008, p. 224-227):

1. Eksternalisasi: produk ativitas manusia terlahir dari eksternalisasi yang dilakukan. Eksternalisasi merupakan suatu pengungkapan diri

manusia secara terus menerus ke dalam dunia, baik dalam kegiatan fisik atau pun mental. Keberadaan manusia harus terus mengungkapkan mengenai dirinya dalam aktifitas. Aktifitas yang dilakukan manusia pada dasarnya merupakan kegiatan kolektif, kolektivitas ini lah yang akan melakukan pembangunan dunia yang merupakan realitas sosial.

2. Objektivasi: merupakan hasil dari proses eksternalisasi. Dunia yang telah diproduksi manusia memperoleh sifat realitas objektif. Semua kegiatan yang terjadi pada tahap eksternalisasi mengalami proses pembiasaan atau habituasasi dan kemudian mengalami proses pelembagaan atau institusionalisasi. Pelembagaan ini terjadi dari proses pembiasaan aktivitas manusia. Pelembagaan juga terjadi jika ada tipifikasi yang timbal balik dari kegiatan yang terbiasakan. Aktivitas manusia yang telah terlembagakan artinya telah ditempatkan di bawah kendali sosial. Jika tipifikasi ini telah terobjektivasi dari kolektivitas pelaku, maka hal tersebut akan menjadi peranan. Peranan ini diobjektivasi lewat bahasa.

3. Internalisasi: Masyarakat pun juga dianggap sebagai kenyataan subjektif yang dilakukan melalui tahapan internalisasi. Internalisasi adalah pemahaman langsung individu dari peristiwa objektif sebagai pengungkapan makna. Internalisasi ini merupakan proses peresapan kembali realitas dan kemudian mentransformasikannya

kembali dari struktur dunia objektif menjadi struktur kesadaran subjektif. Pada tahap internalisasi ini, individu mengidentifikasi diri dengan berbagai lembaga atau organisasi sosial.

Dalam penelitian ini jurnalis Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas TV yang menggunakan pesawat tanpa awak perlu menceritakan pengalamannya mengenai penggunaan pesawat tanpa awak yang mereka gunakan untuk membuat reportase atau berita. Pengalaman mengenai penggunaan pesawat tanpa awak ini akan menghasilkan konstruksi realitas, memberikan fakta-fakta mengenai penggunaannya. Sobur (2015, p. 88) mengatakan bahwa segala upaya untuk menceritakan sebuah peristiwa, keadaan, benda, dan lainnya merupakan usaha mengkonstruksikan realitas.

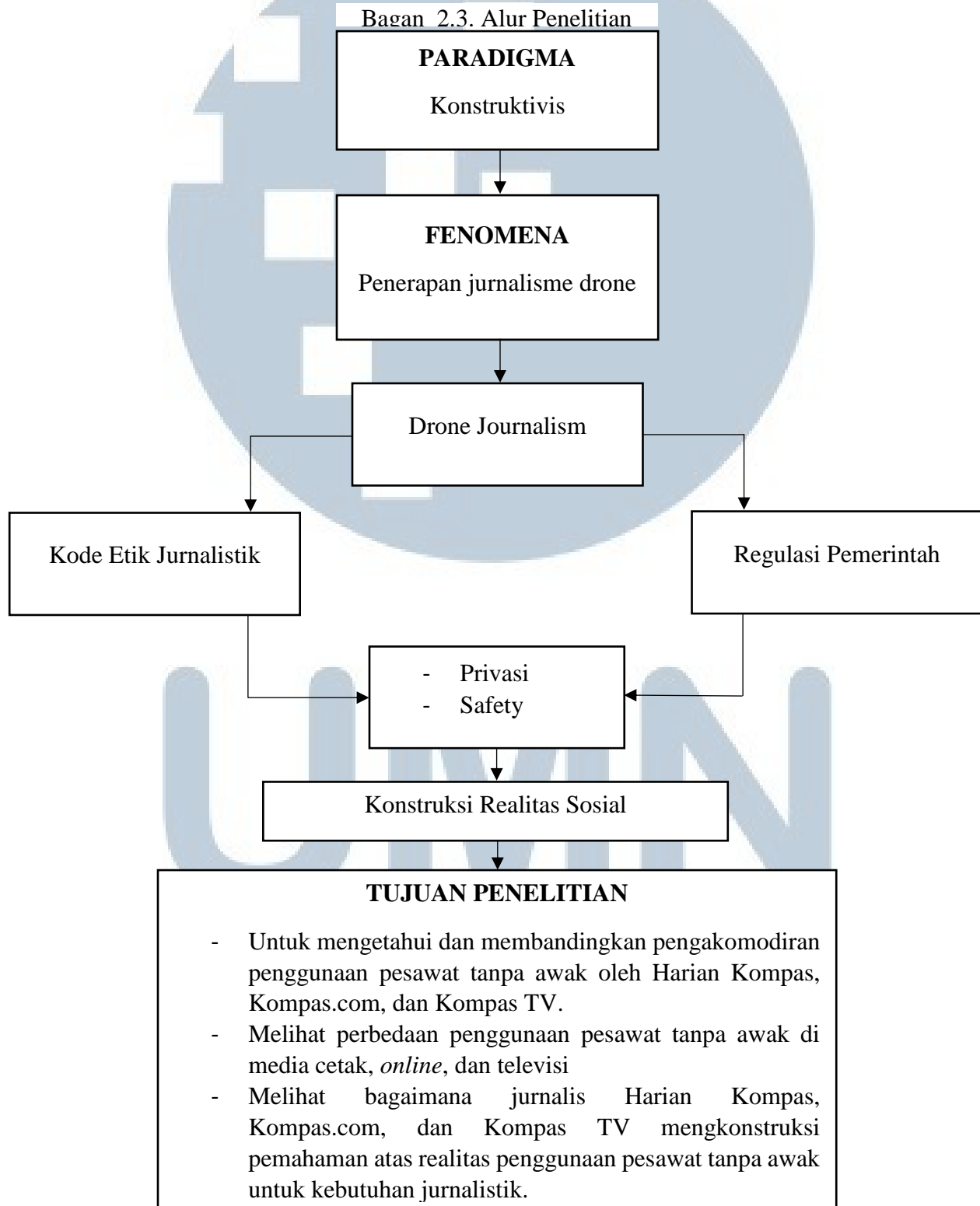
Dalam persoalan yang peneliti teliti mengenai jurnalisisme *drone*, tahap eksternalisasi terjadi ketika jurnalis memaknai sebuah realitas, membuat sudut pandang atas sesuatu dan melakukan kegiatan. Dari hal ini, jurnalis memiliki persepsi atas kegunaan pesawat tanpa awak yang dilakukan untuk kegiatan jurnalistik dan menemukan pemaknaan tersebut ketika melakukan praktik menerbangkan pesawat tanpa awak. Kemudian dalam tahap objektifitas yang merupakan hasil dari pemaknaan secara fisik maupun mental, peneliti perlu menganalisis pemahaman mereka terhadap penggunaan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistik yang disesuaikan dengan lembaga tempat jurnalis itu bernaung. Dalam hal ini adalah Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas

TV. Kemudian, dalam tahap internalisasi di mana pada tahap merupakan perasapan kembali dari kedua tahap sebelumnya, yaitu persepsi jurnalis mengenai penggunaan pesawat tanpa awak beserta praktiknya dengan pemahaman realitas objektif mengenai alat tersebut. Pada tahap ini jurnalis meresap kembali realitas mengenai kegunaan pesawat tanpa awak dan merubah pemikiran objektif mereka menjadi pemikiran subjektif mengenai kegunaan alat ini.

Konstruksi realitas sosial memiliki kedekatan dengan media, karena media itu sendiri telah mengkonstruksikan realitas. Seperti yang dikatakan oleh Sobur (2015, p. 88) pekerjaan media telah mengkonstruksikan realitas, dan ini telah menjadi hakikatnya, isi media tersebut merupakan hasil dari para pekerja media mengkonstruksikan bermacam realitas yang mereka pilih. Hasil liputan yang dibuat oleh jurnalis merupakan hasil susunan realitas-realitas. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Tuchman dalam Sobur (2015, p. 88) bahwa pemberitaan yang ada di media terbentuk dari penyusunan realitas-realitas hingga terbentuklah sebuah cerita.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

2.3. ALUR PENELITIAN



Kerangka penelitian ini didasari dari paradigma konstruktivis untuk melihat berbagai pandangan dari Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas TV mengenai penerapan jurnalisme drone. Untuk melihat fenomena ini, peneliti mempunyai konsep jurnalisme drone, etika jurnalistik, regulasi pemerintah, *safety*, dan privasi yang bersangkutan dengan etika jurnalistik dan juga regulasi pemerintah yang berlaku di suatu negara, selain itu terdapat teori konstruksi realitas sosial untuk melihat bagaimana jurnalis di Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas TV membangun realitas dari penggunaan pesawat tanpa awak . Konsep-konsep ini merujuk pada tujuan dari penelitian ini, yaitu untuk mengetahui dan membandingkan pengakomodiran penggunaan pesawat tanpa awak oleh Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas TV. Selain itu, penelitian ini memiliki tujuan untuk melihat perbedaan penggunaan pesawat tanpa awak di media cetak, online, dan juga televisi. Kemudian peneliti juga ingin melihat bagaimana jurnalis Harian Kompas, Kompas.com, dan Kompas TV mengkonstruksi pemahaman atas realitas penggunaan pesawat tanpa awak untuk kebutuhan jurnalistik.

U M N
U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A