

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Ruang udara adalah teritorial langit yang berada di atas ruang lautan atau ruang daratan suatu negara dan dianggap ruang udara tersebut adalah milik suatu negara yang juga memiliki hak yurisdiksi. Ruang udara merupakan ruang yang signifikan dalam membangun eksistensi sebuah negara. Selain bentuknya yang berbeda dengan teritorial darat maupun laut yang dapat terlihat jelas batasannya. Ruang udara juga merupakan ruang yang dianggap bersifat universal (Matte,1981;949-957). Ruang udara berperan sebagai media untuk komunikasi (satelit), sarana transportasi, dan sistem pertahanan dan keamanan suatu negara, termasuk pengamatan radar penerbangan. Batas teritorial suatu negara terhadap ruang udaranya, sejak zaman dahulu sudah menjadi masalah yang selalu dipersoalkan. Hal ini karena menganut kepada dalil hukum Romawi yang berbunyi "*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*" yang menerjemahkan bahwa barang siapa yang mempunyai sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segalanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah (Abdurrasyid, 1972:49).

Salah satu dari pendapat para ahli, Westlake, dari Inggris, mengemukakan bahwa ruang udara itu tidak lepas, seorang pemilik tanah berhak memiliki apa saja di

atas tanah tersebut, dan sebagai negara berdaulat, negara memiliki kedaulatan mutlak dan eksklusif atas teritorial udara di atasnya dan berhak mengatur segala sesuatu di ruang udara termasuk penerbangan (Martono, 1987:52). Selanjutnya, pendapat tersebut dapat merujuk pada Konvensi Chicago 1944 Pasal 1 tentang Penerbangan Sipil Internasional yang berbunyi “Setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara atas teritorial kedaulatannya”. Hal ini memberikan pemahaman bahwa setiap negara yang menjadi bagian dari konvensi menjamin kedaulatan ruang udaranya secara penuh dan eksklusif. Tidak satupun pesawat udara asing diizinkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa seizin negara yang bersangkutan.

Berdasarkan Undang-Undang RI Pasal 6 Tahun 2008 mengenai Teritorial Negara, dinyatakan bahwa teritorial udara Indonesia mengiringi batas kedaulatan negara di daratan maupun lautan. Sebagai negara yang berdaulat, Indonesia mempunyai ruang udara yang berada di antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudera (Pasifik dan Hindia). Ruang udara merupakan teritorial yang spesifik dan vital bagi keamanan nasionalnya bagi Indonesia. Hal ini juga didukung dengan salah satu pandangan yang bernama *The Air Sovereignty Theory* yang menyatakan bahwa teritorial udara bukan merupakan teritorial yang lepas sehingga negara berdaulat atas ruang udara di negaranya. Pandangan ini menyatakan bahwa negara kolong (*subjacent state*) berdaulat mutlak terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara, negara kolong berdaulat penuh tanpa batas. Dalam pandangan tersebut ada

pembatasan kedaulatan negara atas teritorial udaranya yang ditunjukkan dengan adanya hak lintas damai melalui ruang udara nasional seperti yang berlaku pada hukum laut. Teritorial udara menjadi ruang tertutup bagi negara lain, pesawat udara sipil asing hanya dapat melintas apabila telah diizinkan untuk melakukan lintas udara baik secara universal, berdasarkan perjanjian bilateral, ataupun melalui konvensi multilateral.

Berbicara tentang ruang udara, tidak akan pernah lepas dari dunia penerbangan karena ruang udara merupakan jalur lalu lintas dari penerbangan, sehingga ruang udara dan penerbangan akan terus berkaitan. Merujuk kepada UU RI No. 1 Pasal 1 Tahun 2009, didefinisikan bahwa Penerbangan merupakan kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan teritorial udara, bandar udara, angkutan udara, pesawat udara, keselamatan dan keamanan, navigasi penerbangan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Dengan demikian, ruang udara nasional memiliki sifat tertutup karena ruang udara adalah media gerak yang sangat penting bagi pesawat udara untuk dapat terbang.

Zona Identifikasi Penerbangan atau yang disebut *Flight Information Region* (FIR) merupakan ruang udara yang terdapat *Flight Information Services* (FIS) dan *Alerting Services*. FIS dan *Alerting Services* merupakan pelayanan yang diberikan oleh *Air Traffic Services* (ATS) yang berfungsi untuk memberikan layanan terkait lalu lintas diudara (ICAO, 2005:19). Semua teritorial udara di seluruh dunia dibagi menjadi zona identifikasi penerbangan, setiap FIR dikelola oleh otoritas pengendali

yang memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa layanan lalu lintas udara disediakan untuk pesawat udara yang terbang di dalamnya. Dalam segi ukuran, FIR bervariasi. Negara – negara besar mungkin memiliki beberapa FIR sedangkan negara kecil memiliki satu FIR di teritorial udaranya. Teritorial udara di atas lautan biasanya dibagi menjadi dua atau lebih FIR dan didelegasikan kepada otoritas yang berwenang di negara – negara yang berbatasan dengannya. Teritorial udara dalam FIR dibagi menjadi beberapa bagian yang bervariasi dalam fungsi, ukuran, dan klasifikasi. Klasifikasi yang menentukan aturan untuk terbang di atas teritorial udara dan menentukan apakah itu dikontrol atau tidak terkendali. Pesawat yang terbang di teritorial udara yang dikendalikan harus mengikuti instruksi dari *Air Traffic Controllers* (ATC) atau pengendali lalu lintas udara yang bertugas menjaga keselamatan pesawat di bandara dan sekitarnya.

Teritorial udara Indonesia terbagi menjadi dua *Flight Information Region* (FIR), yaitu FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang. Indonesia memiliki luas FIR dengan total 5.193.252 Km<sup>2</sup> dan luas teritorial sebesar 4.110.752 Km<sup>2</sup> dengan jumlah lalu lintas penerbangan 10.000 *movement* per hari (Air Nav Indonesia). Indonesia berbatasan langsung dengan FIR Port Moresby (Papua Nugini), FIR Chennai (India), FIR Singapura, FIR Oakland (Amerika Serikat), FIR Melbourne dan Brisbane (Australia), FIR Colombo (Srilanka), FIR Kuala Lumpur dan Kinabalu (Malaysia), dan FIR Manila (Filipina). Teritorial udara Indonesia yang termasuk dalam FIR Singapura adalah teritorial Kepulauan Riau, Kepulauan Natuna yang disebut sektor A

dan B. Dimana sektor A meliputi 90 nm dari SINJON (01 13'24"N 103 51'24"E) dan hingga 37,000 kaki, dan sektor B meliputi daerah dengan koordinat 05 00'N 108 15'E, 05 00'N 108 00'E, 03 30'N 105 30'E, 01 29'21"N 104 34'41"E. Teritorial Udara Kepulauan Riau dan Natuna sudah diambil alih oleh Singapura sejak tahun 1946. Namun perjanjian tersebut secara legal diratifikasi pada tahun 1995 oleh Presiden Soeharto. Berdasarkan perjanjian tersebut, semua penerbangan yang melintasi FIR Singapura di teritorial udara Kepulauan Riau dikelola oleh Singapura tanpa melibatkan pihak Pemerintah Indonesia.

Keterlibatan Indonesia dengan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) terjadi sejak 1950, namun, pada tahun 1973 terjadi perundingan pertama *Regional Aviation Navigation* (RAN) yang diselenggarakan ICAO kawasan Asia Pasifik, Singapura mengajukan usul untuk tetap mengelola FIR yang ada di teritorial udara Kepulauan Riau dan Natuna. Anjuran tersebut diterima oleh ICAO dan Indonesia mengingat saat itu Singapura dipandang lebih mampu dalam mengelola teritorial udara di wilayah tersebut. Penyerahan pengelolaan FIR kepada Singapura dipandang sebagai kesalahan fatal sebagian Pemerintah Indonesia. Pejabat – pejabat negara kemudian menuntut supaya terjadi pengambilalihan FIR dari Singapura. Tuntutan ini muncul setelah terjadi beberapa insiden dimana pesawat yang ditumpangi oleh pejabat negara harus menunggu lama untuk mendapatkan izin mendarat di Kepulauan Natuna. Lalu, pada perundingan kedua RAN tahun 1983 yang diselenggarakan ICAO di Singapura, Indonesia berusaha meminta pengambilalihan

dari Singapura terkait pengelolaan ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna. Kendati demikian, pada saat itu ditolak karena Indonesia dinilai belum mampu mengelola teritorial udaranya.

Kondisi pada awal penyerahan teritorial udara saat pertemuan – pertemuan RAN yang dilakukan oleh ICAO tidak dapat dikatakan mengancam kedaulatan teritorial Indonesia karena pada saat tersebut belum ada *United Nation Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS). Pada saat itu, teritorial tersebut masih merupakan teritorial internasional dan bukan teritorial kedaulatan Indonesia. Namun, pada perjanjian bilateral tahun 1995 yang disaksikan ICAO, Teritorial Kepulauan Riau dan Natuna sudah termasuk di dalam teritorial kedaulatan Indonesia karena sudah ada perjanjian UNCLOS mengenai teritorial perairan Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia secara sadar telah menyerahkan sebagian teritorial kedaulatannya kepada Singapura. Kondisi ini mengindikasikan besarnya peluang terhadap ancaman kedaulatan Indonesia.

Banyak terjadi kasus pelanggaran teritorial udara Indonesia oleh pihak asing, misalnya, pada tahun 2008, Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional (Kosekhanudnas) mencatat bahwa militer Singapura telah melanggar batas teritorial Indonesia sebanyak 18 kali, pelatihan militer Singapura di ruang udara Indonesia khususnya di ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna tanpa izin Indonesia karena FIR di atas teritorial tersebut berada pada kontrol Singapura. Lalu pada tahun 2018, pesawat asing diketahui memasuki teritorial Kepulauan Riau tanpa izin dari

Indonesia, sehingga dua pesawat tempur TNI AU melakukan pengusiran terhadap pesawat yang diduga berasal dari Brunei. Pada saat tersebut, TNI AU memberi imbauan kepada pihak Singapura untuk berkoordinasi dengan Indonesia. Dengan kejadian tersebut, seharusnya mengingatkan Pemerintah Indonesia soal pentingnya pengambilalihan FIR yang dikuasai Singapura.

Perkara pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan pada teritorial udara Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura merupakan hal yang kompleks. Sebab persoalan ini merugikan Indonesia dari beberapa aspek, meskipun sebenarnya FIR ini hanya menyangkut masalah teknis pelayanan navigasi penerbangan. Kasus mengenai FIR juga merupakan masalah yang dianggap strategis dan elitis sehingga dampaknya tidak dirasakan langsung oleh masyarakat Indonesia. Dalam aspek keamanan, misalnya, manuver – manuver pesawat militer Singapura yang dilaksanakan tanpa konfirmasi dengan pihak militer Indonesia, manuver tersebut berpotensi mendatangkan kegiatan spionase yang membahayakan keamanan Indonesia. Selain itu, dalam perjanjian DCA Indonesia dengan Singapura yang ditandatangani di Bali pada 27 April 2007 oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, salah satu isi perjanjian tersebut adalah bahwa Singapura mempunyai wewenang untuk menggunakan teritorial udara dan laut di Indonesia untuk uji coba terbang pesawat udara, dan penembakan rudal.

Bertentangan dari pendapat kebanyakan orang mengenai FIR dan kedaulatan Indonesia, menurut beberapa ahli, FIR tidak berkaitan dengan kedaulatan negara,

melainkan lebih tentang efisiensi dalam mengelola lalu lintas udara komersial dimana setiap perubahan di teritorial udara yang dikendalikan oleh Singapura akan memengaruhi operasional Bandara Changi (Alan Tan:2019). Disamping itu, teritorial udara Singapura sudah sangat padat. Jika ada penyempitan (pengambilalihan teritorial udara oleh Indonesia) memungkinkan adanya masalah karena menyebabkan efek corong. Bahkan dapat menyebabkan penundaan hingga peningkatan risiko tabrakan di udara (Jack Patel:2019). Hal ini menjelaskan bahwa FIR Singapura sendiri akan tetap eksis di teritorial udara Indonesia.

Kurangnya usaha yang diberikan Pemerintah Indonesia dalam menanggapi kasus FIR inilah yang mendasari ancaman di teritorial udara Indonesia. Dalam aspek ekonomi misalnya, dampak dari penguasaan FIR tersebut sangat merugikan negara melalui Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang diduga mencapai triliunan rupiah (Juwono Kolbioen:2018). FIR tersebut juga memungut biaya *Route Air Navigation Services (RANS)* atas nama Indonesia. Kesulitan dalam menyelesaikan kasus ini adalah kenyamanan Pemerintah Indonesia dengan kondisi saat ini. Walaupun cukup banyak kerugian yang dialami oleh Indonesia, kenyataannya, belum ada upaya lebih dari Pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan persoalan ini. Pemerintah masih kurang dalam memaksimalkan sumber daya yang dimilikinya dan belum mampu memprediksikan pentingnya teritorial udara Indonesia di masa depan. Kendati demikian, pada tahun 2015 Presiden Joko Widodo mengeluarkan *statement* dengan tegas akan mengambil alih teritorial udara Indonesia dari Singapura. Hal ini



dibuktikan dengan pernyataan presiden kepada Wakil Perdana Menteri yang merangkap Menteri Koordinator Bidang Keamanan Nasional Republik Singapura Teo Chee Hean bahwa Indonesia akan mengambil alih kontrol atas ruang udara atau FIR di Kepulauan Riau –antara lain mencakup Natuna, Tanjung pinang, dan Batam yang selama ini dikuasai Singapura (CNN, 25 November 2015). Berdasarkan uraian di atas, Penulisan ini bermaksud untuk melihat lebih cermat tentang kebijakan FIR di teritorial udara Indonesia dan tekanan – tekanan yang menyebabkan Pemerintah Indonesia khususnya pada era Presiden Joko Widodo gencar mengambil alih FIR di teritorial udara Kepulauan Riau dan Natuna.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah yang akan dijawab oleh penulis adalah: **“Mengapa Presiden Joko Widodo ingin mengambil alih kebijakan FIR (*Flight Information Region*) di atas teritorial udara Kepulauan Riau dan Natuna?”**

## **1.3 Tujuan Penulisan**

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui faktor – faktor Presiden Joko Widodo yang ingin mengambil alih Kebijakan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

## **1.4 Manfaat Penulisan**

Penulisan ini diharapkan mampu memberikan *feedback* bagi siapapun yang berkepentingan dan yang ingin mengkaji lebih jauh mengenai materi yang diteliti oleh penulis. Adapun manfaat yang ingin dituangkan dalam penulisan ini adalah:

### **1.4.1 Manfaat akademis**

Penulisan ini bermanfaat untuk mengembangkan kajian studi Hubungan Internasional dalam bidang Proses Pengambilan Keputusan Kebijakan Luar Negeri (*Foreign Policy Decision Making Process*) melalui materi FIR.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

1. Penulisan ini bermanfaat untuk menjadi bahan bacaan dan rujukan para pengambil keputusan di Pemerintahan Indonesia terkait Kebijakan FIR Singapura.
2. Penulisan ini bermanfaat untuk masyarakat agar mampu mengevaluasi kebijakan pemerintah Indonesia dalam sengketa FIR Singapura.
3. Penulisan ini diharapkan dapat menjadi bahan acuan informasi dan kajian bagi mahasiswa lain dalam mencari atau meneliti tentang hal yang sama untuk pengembangan studi Hubungan Internasional.

## **1.5 Metode Penulisan**

Dalam memecahkan persoalan pada suatu penulisan, dibutuhkan ketelitian dalam menyelidiki, teratur dan dilakukan terus – menerus, sedangkan supaya mengetahui langkah penulisan harus dilakukan dengan menggunakan metode

penulisan. Metode penulisan merupakan teknik mencari, mengumpulkan atau mencatat data, lalu memperoleh data berupa primer atau sekunder yang dipakai untuk keperluan menyusun suatu karya ilmiah yang kemudian menganalisis faktor – faktor yang berhubungan dengan pokok permasalahan sehingga terdapat suatu kebenaran yang akan diperoleh. Menurut Sugiyono (2010:2), Metode Penulisan pada dasarnya adalah cara ilmiah untuk memperoleh data dengan maksud dan kegunaan tertentu. Berdasarkan definisi tersebut, maka penulisan yang tepat untuk menjawab rumusan masalah penulis adalah eksplanatif dengan jenis penulisan kualitatif, yang mana akan dipaparkan lebih lengkap pada sub bab berikutnya.

### **1.5.1 Jenis dan Tipe Penelitian**

Berdasarkan pertanyaan yang penulis rumuskan pada bagian terdahulu, maka penelitian dalam penulisan ini menggunakan tipe penulisan eksplanatif dengan jenis penulisan kualitatif. Adapun penulisan eksplanatori menurut Sugiyono (2010:15) adalah penulisan yang menerangkan hubungan kausal antara variable satu dengan yang lain sehingga memengaruhi hipotesis. Jenis penulisan kualitatif menurut Strauss dan Corbin (2013:14) merupakan penulisan yang mengakibatkan penemuan – penemuan tidak dapat dicapai dengan menggunakan prosedur statistik atau cara lain dari kuantitatif (pengukuran). Pada penulisan ini terdapat tiga variabel yang dihubungkan dan penulisan ini berguna untuk meramalkan, menerangkan, dan mengontrol suatu gejala. Oleh karena itu, penulisan ini akan menjelaskan mengenai terjadinya hubungan timbal balik antara variabel yang diteliti dan sejauh mana

hubungan tersebut saling memengaruhi. Jenis dan tipe penelitian yang penulis gunakan bertujuan untuk memberikan pemaparan analisis dengan menjelaskan hubungan sebab akibat faktor – faktor Presiden Joko Widodo dalam upaya mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

### **1.5.2 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data**

Telaah Pustaka (*library research*) adalah teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penulisan penelitian ini. Penulisan penelitian ini menggunakan sumber data sekunder. Telaah pustaka dilakukan dengan menggabungkan data dari literatur yang berkaitan dengan objek penulisan dan kemudian menganalisisnya. Sumber literatur utamanya berasal dari artikel, arsip serta dokumen, buku, jurnal, surat kabar, majalah, makalah, dan situs internet atau laporan yang berkaitan langsung dengan objek penulisan. Sumber data penulisan meliputi (i) Data Sekunder, merupakan data yang didapat dengan tidak langsung dalam penulisan atau dari pihak lain yang terkait dengan objek penelitian. Data sekunder dapat diperoleh dari studi pustaka berupa dokumen, referensi, buku yang berguna untuk melengkapi data primer (Sugiyono, 2010). Penulis akan mendapatkan data secara sekunder dengan melakukan teknik dokumentasi seperti menelaah dokumen – dokumen resmi, laporan – laporan resmi dari website resmi terkait persoalan FIR Indonesia – Singapura.

Tabel 1.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data	Teknik Pengumpulan Data		Aspek data
Sekunder	Dokumentasi	(a) Penelaahan dan pencatatan isi buku dan jurnal tentang kebijakan FIR, implementasi FIR, dampak FIR, <i>realignment</i> FIR, upaya ambil alih FIR. (b) Pencatatan isi <i>website</i> resmi dan sah di internet tentang dampak dari kebijakan FIR.	(a) Data laporan tahunan atau <i>quarter report</i> terkait dampak ekonomi dan militer dari kebijakan FIR. (b) Data terkait hubungan Indonesia dan Singapura (c) Data terkait analisis kebijakan FIR (d) Data terkait progress rencana ambil alih FIR; persiapan Indonesia dalam ambil alih FIR. (e) Data terkait Perjanjian FIR.

### 1.5.3 Teknik Validasi Data

Pengecekan terhadap keabsahan data pada dasarnya dipakai untuk menyanggah balik yang dituduhkan kepada penulisan kualitatif yang mengatakan tidak ilmiah, merupakan unsur yang tidak dapat dipisahkan dari tubuh pengetahuan penulisan kualitatif (Moleong, 2007:320). Keabsahan data dilakukan untuk membuktikan penulisan yang dilakukan benar-benar merupakan penulisan ilmiah sekaligus untuk menguji data yang diperoleh. Uji keabsahan data dalam penulisan kualitatif meliputi uji *dependability*, *transferability*, *confirmability*, dan *credibility*, (Sugiyono, 2007:270). Dalam melakukan penulisan kualitatif, diperlukan uji validasi data supaya dapat dipertanggung jawabkan.

Terdapat triangulasi sumber, triangulasi teknik pengumpulan data, dan waktu (Sugiyono, 2007:273). Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan triangulasi sumber untuk memeriksa kredibilitas data yang dilakukan dengan mengecek data yang didapat melalui beberapa sumber. Menurut Sugiyono (2007:274), Data yang didapat akan dianalisis sampai menjelaskan suatu kesimpulan yang selanjutnya dimintakan kesepakatan (*member check*) dengan tiga sumber data.

#### **1.5.4 Teknik Analisis Data**

Mengenai penulisan kualitatif, analisis data dilakukan sebelum penulis merumuskan isi pembahasan. Selama penulis mengadakan penulisan sampai dengan pelaporan hasil penulisan. Analisis data dimulai ketika penulis menetapkan fokus penulisan sampai dengan pembuatan laporan penulisan selesai. Dengan demikian, teknik analisis data dilakukan sejak merencanakan penulisan sampai penulisan selesai. Analisis data merupakan rangkaian menyusun dan mencari secara sistematis data yang diperoleh dari catatan dan bahan lain, sehingga dapat dimengerti lalu dapat diinformasikan untuk orang lain. Menurut Sugiyono (2007:224), Analisis data dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkannya ke unit – unit, melakukan sintesa, menyusun ke suatu pola, memilah yang penting dan membuat kesimpulan yang dapat dijelaskan kepada orang lain.

#### **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah pemahaman, Penulisan ini akan dibagi ke dalam empat bab, yang terdiri dari:

**BAB I           PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat penulisan, metode penulisan dan sistematika penulisan yang menjelaskan tentang Kebijakan *Flight Information Region* dalam teritorial udara Indonesia.

**BAB II           KAJIAN PUSTAKA**

Bab ini berisi tinjauan pustaka, kerangka teoritik, kerangka konseptual, kerangka pemikiran, dan argumen utama yang menjelaskan tentang *foreign policy decision making process* ke dalam fenomena kebijakan FIR oleh Presiden Joko Widodo.

**BAB III         PEMBAHASAN**

Bab ini penulis mendeskripsikan dan menjelaskan mengenai gambaran umum tentang FIR yang mencakup pengertian FIR dan sejarah perkembangannya, Zona FIR di Kepulauan Riau dan Natuna, pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan atas Kepulauan Riau dan Kepulauan Natuna kepada Singapura, ketentuan hukum yang mengikat FIR, dasar hukum pengambilalihan FIR dari Singapura, latar belakang pengambil alihan FIR oleh Presiden Joko Widodo, serta implementasi dan dampak dari kebijakan FIR bagi Indonesia.

## **BAB IV      PENUTUP**

Bab ini berisi tentang kesimpulan yang diambil dari keseluruhan penulisan ini dan juga saran dari penulis atas permasalahan yang telah dibahas dalam pembahasan.