

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam Posisi geografis Indonesia yang strategis sebagai negara kepulauan yang terletak di sepanjang jalur pelayaran internasional utama menempatkan sektor maritimnya sebagai pilar penting dalam menopang pertumbuhan ekonomi nasional. Industri pelayaran tidak hanya memfasilitasi transportasi antarpulau tetapi juga berfungsi sebagai tulang punggung perdagangan, logistik, dan distribusi sumber daya alam. Oleh karena itu, menjamin keamanan dan keselamatan maritim menjadi tanggung jawab penting negara, karena secara langsung memengaruhi stabilitas kegiatan maritim nasional dan internasional. ¹

Transportasi laut merupakan komponen vital dalam sistem transportasi nasional. Transportasi laut harus dikelola secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik dalam kerangka kebijakan transportasi nasional yang komprehensif untuk menjamin penyediaan layanan pelayaran yang efektif dan memenuhi kebutuhan masyarakat. Manajemen transportasi laut yang efektif diharapkan dapat menjamin operasi pelayaran yang aman dan andal, kapasitas yang memadai, aksesibilitas yang tinggi, dan integrasi dengan moda transportasi lainnya. Lebih lanjut, layanan pelayaran harus beroperasi secara tertib, efisien, tepat waktu, dan mudah diakses untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dan memperlancar arus barang dan penumpang di seluruh wilayah kepulauan Indonesia yang luas. ²

Pelayaran menggunakan kapal laut memerlukan struktur organisasi dengan Nakhoda sebagai pemimpin utama, didukung oleh perwira kapal dan kru non-perwira. Nakhoda dan pandu laut memiliki peran penting dalam

¹ Heru Sabto Utomo, Achmad Effendi, Sikop Pauli Simangunsong, "Potensi dan Tantangan Indonesia sebagai Negara Maritim dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia", *Journal Of Knowledge And Collaboration*, Vol. 2, No. 9, september 2025, hal 659-665.

² Ghina Permatasari, "Penyelenggaraan Pengiriman Barang Melalui Laut (Studi Pada Pt Samudera Indonesia Tbk Cabang Bandar Lampung)". (Skripsi Universitas Lampung, Lampung: 2022).

menjaga keselamatan selama perjalanan. Nakhoda memiliki wewenang penuh atas kapal, penumpang, dan muatan barang, serta bertanggung jawab menciptakan kondisi pelayaran yang aman. Penumpang diwajibkan mematuhi perintah nakhoda demi keamanan dan keselamatan selama perjalanan laut. Sebagai pemimpin kapal, nakhoda memegang peran sentral dan bertanggung jawab untuk bertindak dengan kecapakan, kecermatan, dan kebijaksanaan dalam menjalankan tugasnya.³

Dalam ketentuan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) UU No. 17 Tahun 2008 baik kapal motor ukuran Gross Tonnage 35 maupun kapal motor ukuran kurang dari Gross Tonnage 35 serta untuk kapal tradisional kurang dari Gross Tonnage 105, ditegaskan yang pada pokoknya menyebutkan : Nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, dan barang kewajibannya.⁴ Nakhoda sebagai pemimpin kapal memiliki tanggung jawab penuh atas segala tindakan dan keputusan yang diambilnya selama pelayaran, termasuk terhadap kapal, muatan, serta keselamatan seluruh pihak di atas kapal.⁵

Berdasarkan Pasal 342 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) memberikan beban tanggungjawab besar kepada Nakhoda yang menyatakan, “Nakhoda dalam jabatannya apabila mengandung unsur kesengajaan atau kelalaian yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain, maka nakhoda dapat dimintai pertanggungjawaban hukum atas perbuatannya”.⁶

Berdasarkan Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), tanggung jawab nakhoda selama pelayaran adalah menjamin dan menjaga kepentingan para pihak yang berhak atas muatan

³ Putri Warda Raska, Gusti Agung Wisudawan, khairus Febryan Fitrahady, “Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Terhadap Keselamatan Penumpang”, *Jurnal Commerce Law*, Vol 4, No 2, desember 2024, hal 331-341.

⁴ Indonesia (a), Undang Undang Tentang Pelayaran, UU No. 17 Tahun 2008, pasal 137.

⁵ Capt Pantjdjarmika Rahmadarta, “Kewajiban Perwira Navigasi Kapal Dalam Membantu Nakhoda Kapal Saat Berlayar Untuk Menjamin Terciptanya Keselamatan Transportasi Laut”, *Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi*, Vol 5, No 1, 2025, Hal 42-77.

⁶ Indonesia (b), Undang Undang Tentang Tanggung Jawab Nakhoda, UU Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Pasal 343 Ayat (1).

kapal.⁷ Dalam ketentuan tersebut ditegaskan bahwa pengangkut memiliki kewajiban untuk berusaha sebaik-baiknya agar barang-barang yang diangkut tetap dalam keadaan utuh, terpelihara, dan tidak mengalami kerusakan sejak saat diterima dari pihak pengirim hingga saat diserahkan kepada pihak penerima. Dengan demikian, tanggung jawab nakhoda tidak hanya sebatas pada navigasi dan keselamatan kapal, tetapi juga mencakup perlindungan terhadap muatan sebagai bentuk pemenuhan kewajiban hukum dalam perjanjian pengangkutan laut.⁸

Kecelakaan laut biasanya terjadi karena beberapa sebab, diantaranya adalah kondisi cuaca, kondisi kapal, muatan kapal, dan tidak lain adalah karena kesalahan ataupun kelalaian awak kapal sendiri serta masih terdapat beberapa penyebab lainnya.⁹ Berdasarkan data dari Dewan Maritim Indonesia (DMI) dan International Maritime Organization (IMO) di Indonesia pada 1990-2001 penyebab *human error* sangat dominan dalam menyumbangkan terjadinya kecelakaan kapal di lautan Indonesia. Dari hasil penelitian tersebut, diperoleh kesimpulan bahwa terdapat lima pihak baik langsung maupun tidak langsung yang memberi kontribusi terjadinya kecelakaan laut dengan korban mencapai 2.684 jiwa. Kelima pihak itu adalah anak buah kapal (ABK) dan Nakhoda 80,9%, pemilik kapal (*shipowner*) 8,7%, syahbandar 1,8%, biro klasifikasi 3,1% dan pandu 5,5%.¹⁰ Presentase terbesar penyebab kecelakaan kapal disebabkan oleh Nakhodaa, sehingga menjadi perhatian yang lebih untuk melihat tinjauan hukum terhadap tanggung jawab Nakhodaa sebagai pemimpin tertinggi dalam dunia pelayaran.

Salah satu contoh kasus kecelakaan kapal KM Tilongkabila yang menyebabkan kapal menubruk tebing Tanjung Butusori di Selat Buton.

⁷ Indonesia, *Loc.cit*,

⁸ Selpi Putri Rezeki, Marnia Rani , & Irwandi Syahputra, “Pelaksanaan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Atas Kerusakan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Antar Wilayah Kabupaten Natuna Di Pelabuhan Rakyat Midai”, *Jurnal Studi Ilmu Sosial dan Politik*, Vol 3, No 2, Agustus 2023, hal 81-87.

⁹ Indira Rizky & Marthatina Laone, “Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kematian (Analisis Putusan Nomor : 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt)”, (Skripsi Universitas UIN Syarif Hidayatullah. Jakarta : 2024).

¹⁰ Ade Hari Siswanto, “Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan”, *Lex Jurnalica*, Vol 15, No 3, Desember 2018, hal 239-249.

Dalam pelayarannya sekitar pukul 22.25 WITA, KM Tilonglabila dengan haluan 035⁰ *full away* kecepatan 10 -11 knots mengalami *adrift* ke kiri mendekat ke daerah perkampungan dengan lebar alur sekitar 7 *cable*, telah dilakukan penurunan putaran mesin menjadi maju pelan sekali dan menghidupkan *Bown Thruster*, dan sekitar pukul 22.41 WITA saat kapal seharusnya sudah berubah haluan ke 007⁰, namun kapal masih pada haluan 035⁰ dengan posisi sudah melintang di depan Tanjung Batusori, alarm GPS berbunyi, haluan kapal terus mengarah ke kanan mendekati tebing, walaupun kemudi sudah cikir kiri, namun kemudian tetap pada posisi tengah-tengah dan tidak ada perubahan, sehingga sekitar pukul 22.48 WITA kapal menubruk tebing Tanjung Batusori. Kecelakaan tersebut menyebabkan mesin induk mati, kapal bergetar, bergerak mundur, dan haluan bergerak ke kanan searah jarum jam, lalu setelah mesin induk dihidupkan kembali, kapal diarahkan kembali ke Pelabuhan Murhum Baubau dengan kondisi kemudi yang bisa terkendali (normal) sampai sandar dengan selamat di dermaga Pelabuhan Murhum Baubau pada tanggal 28 Juli 2025 pukul 00.37 WITA.

Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka luka, dan tidak terjadi pencemaran lingkungan, namun terdapat kerugian berupa kerusakan pada KM Tilongkabila yang mengalami deformasi pada *plat bulbous bow* sepanjang 2 meter dan menyebabkan kebocoran pada tangki air tawar *Fore Peak Tank* (FPT), kemudian atas putusan Nakhodaa KM Tilongkabila kembali ke pelabuhan asal dan selanjutnya para penumpang serta muatan dievakuasi ke kapal lain. Pentingnya seorang Nakhodaa untuk mematuhi prosedur keselamatan dan memahami tanggung jawab sebagai pemimpin dalam pelayaran, untuk mencegah kecelakaan kapal karena kelalaian pemimpin kapal.

Dalam penjelasan UU No. 17 Tahun 2008 Pelayaran ditegaskan bahwa seorang Nakhoda memperhatikan dan memastikan standar keamanan dan keselamatan kapal. Adanya berbagai kasus kecelakaan kapal semestinya menjadi peringatan dan tuntutan bagi pihak-pihak yang terlibat

dalam pengoperasian kapal untuk dapat menjalankan peraturan terkait syarat-syarat kelaiklautan kapal.¹¹

Mahkamah Pelayaran telah mengadakan Penelitian dan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam Penerapan Standar Profesi Kepelautan serta menjatuhkan Sanksi Administratif kepada Tersangkut yang terbukti bersalah atau lalai.

Adapun penjelasan pembahasan dalam presfektif hukum islam, dalam Islam menegaskan setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah dilakukannya masing-masing.

1. Tanggung Jawab kepada Allah SWT:

QS. Al-Mudassir: 38 berbunyi:

كُلُّ نَفْسٍ بِمَا كَسَبَتْ رَهِينَةٌ

Artinya: "Setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah dikerjakannya."¹²

Dalam QS. Al-Isra: 36

وَلَا تَقْفُ مَا لَيْسَ لَكَ بِهِ عِلْمٌ إِنَّ السَّمْعَ وَالْبَصَرَ وَالْفُؤَادَ كُلُّ أُولَٰئِكَ كَانَ عَنْهُ مَسْئُولٌ

Artinya : "Dan janganlah kamu mengikuti sesuatu yang tidak kamu ketahui. Karena pendengaran, penglihatan dan hati nurani, semua itu akan diminta pertanggungjawabannya."¹³

2. Tanggung Jawab dalam Pekerjaan:

HR. Bukhari dan Muslim, Rasulullah Shallallahu Alaihi Wasallam

Bersabda:

¹¹ Indonesia, *Loc.cit.*, hal 2

¹² Surat Al-Mudassir Ayat 38: Arab, Latin, Terjemah dan Tafsir Lengkap," *Quran NU Online*, diakses 19 Oktober 2025.

¹³ Surat Al Isra Ayat 36: Arab, Latin, Terjemah dan Tafsir Lengkap," *Quran NU Online*, diakses 19 Oktober 2025.

“Ketahuilah Setiap kalian adalah pemimpin, dan setiap kalian akan dimintai pertanggungjawabannya atas yang di pimpin, penguasa yang memimpin rakyat banyak dia akan dimintai pertanggungjawaban atas yang dipimpinnya, setiap kepala keluarga adalah pemimpin anggota keluarganya dan dia dimintai pertanggungjawaban atas yang dipimpinnya, istri pemimpin terhadap keluarga rumah suaminya dan juga anak-anaknya. Dia akan dimintai pertanggungjawabannya terhadap mereka, dan budak seseorang juga pemimpin terhadap harta tuannya dan akan dimintai pertanggungjawaban terhadapnya, ketahuilah, setiap kalian adalah bertanggung jawab atas yang dipimpinnya.”¹⁴

Hadis ini memberikan dorongan kepada umat Islam untuk melaksanakan setiap tanggung jawab dengan penuh amanah, kejujuran, dan profesionalisme. Pesan moral yang terkandung di dalamnya menekankan pentingnya integritas dalam menjalankan setiap peran dan pekerjaan. Dengan demikian, setiap individu yang memegang amanah, baik dalam bidang pemerintahan, kepemimpinan, maupun profesi tertentu seperti nakhoda atau pekerja maritim, wajib menunaikan tugasnya secara bertanggung jawab dan adil agar tidak menimbulkan kerugian bagi pihak lain.

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis sampaikan diatas, penulis bermaksud menganalisis pada Putusan Mahkamah Pelayaran dalam penulisan skripsi yang berjudul **“TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB NAKHODA BERDASARKAN STANDAR KEPELAUTAN TERHADAP TUBRUKAN KAPAL (STUDI KASUS PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN NO HK.212/1/9/MP/2025)”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab Nakhoda pada kasus tubrukan kapal dalam Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025 ?
2. Bagaimana pertimbangan hakim pada kasus tubrukan kapal dalam Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025?
3. Bagaimana pandangan hukum Islam tentang Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nakhoda pada kasus tubrukan kapal (Studi Kasus: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025?

¹⁴ Kemenag.go.id “Teladan Tanggung Jawab Umar bin Khattab kepada Rakyatnya”, diakses 18 Oktober 2025.

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis tanggung jawab Nakhoda pada kasus tubrukan kapal dalam Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025.
2. Untuk menganalisis pertimbangan hakim pada kasus tubrukan kapal dalam Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025.
3. Untuk menganalisis pandangan Islam tentang Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nakhoda pada kasus tubrukan kapal (Studi Kasus: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025).

D. Manfaat Penelitian

Manfaat Penelitian yang dapat diperoleh adalah:

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan menambah pengetahuan peneliti, kalangan akademisi dan masyarakat bidang hukum mengenai kajian hukum pelayaran, khususnya terkait peran dan tanggung jawab nakhoda, pemilik kapal, serta otoritas pelayaran saat terjadinya kecelakaan kapal.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan serta menjadi tambahan referensi bagi masyarakat dan penegak hukum. Selain itu, penelitian ini juga dapat menjadi bahan evaluasi bagi otoritas pelayaran dan perusahaan kapal dalam upaya meningkatkan sistem keselamatan serta manajemen risiko di laut, khususnya dalam menyelesaikan permasalahan yang berkaitan dengan terjadinya kecelakaan kapal.

E. Kerangka Konseptual

1. Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya apabila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya. Sementara tanggung jawab dalam kamus hukum merupakan suatu

keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.¹⁵

2. Nahkoda kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹⁶
3. Pelayaran ialah satu kesatuan mekanis yang mencakup transportasi pada perairan, kepelabuhanan, keamanan, dan pemeliharaan lingkungan maritim.¹⁷
4. Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.¹⁸
5. Tubrukan Kapal adalah terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya.¹⁹

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan dipergunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang mungkin mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.²⁰ Penelitian hukum normatif yang digunakan adalah yang merujuk pada sumber bahan hukum, yakni penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam perangkat hukum.

2. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian, melainkan melalui sumber tertulis seperti peraturan perundang-undang, buku, jurnal ilmiah, laporan resmi, dan lembaga

¹⁵ KBBI VI Daring. “Tanggung Jawab”, diakses 18 Oktober 2025.

¹⁶ Indonesia, *Loc.cit.*, hal 2.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, cet. 3, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986), hal. 3.

dokumen yang relevan.²¹ Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

a. Bahan Hukum Primer

1. Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
3. Peraturan Pemerintah No.9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
4. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
5. Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder, yakni bahan-bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer yang terdiri dari hasil penelitian yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti diantaranya buku-buku hukum, artikel hukum, laporan penelitian, jurnal-jurnal, tesis maupun disertasi dan dokumen yang berasal dari internet.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang menyediakan panduan atau keterangan terkait bahan hukum primer dan sekunder. Contohnya meliputi kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif, dan sejenisnya.²²

3. Teknik Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini dikumpulkan melalui studi dokumen atau bahan Pustaka. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini berfokus pada studi dokumen dengan sumber data utama berupa studi pustaka (*library research*). Peneliti memusatkan perhatian pada berbagai literatur yang memuat informasi terkait

²¹ Taufik Firmanto, Sufuarina, Frans Reumi, Indah Nur Shanty Saleh, *Metode Penelitian Hukum: Panduan Komprehensif Penulisan Ilmiah Bidang Hukum* (Jakarta: Sonpedia Publishing, 2024)

²² *Ibid.*

pertanggungjawaban hukum terhadap kapal laut barang yang tidak laik laut namun tetap mengangkut penumpang, serta pengawasan yang dilakukan oleh pihak Syahbandar. Dalam teknik ini, peneliti merujuk pada berbagai sumber seperti buku, skripsi, jurnal ilmiah, tesis, artikel daring, putusan hakim, peraturan perundang-undangan, dan literatur lain yang relevan guna mendukung dan memperkuat hasil penelitian.

4. Teknik Analisa Data

Penelitian ini menggunakan analisis data deskriptif kualitatif, yaitu teknik menganalisa data dengan cara menggambarkan atau mengilustrasikan data yang diperoleh dan dijabarkan menggunakan kalimat-kalimat. Selanjutnya dari analisis yang telah dilakukan diambil suatu kesimpulan.²³

G. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaman hasil penelitian, penulisan ini akan dibagi dalam beberapa bab yang diantaranya terdiri dari sub bab. Judul dari penelitian ini yaitu tentang “Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung Jawab Nakhoda Berdasarkan Standar Kepelautan Terhadap Tubrukan Kapal (Studi Kasus Putusan Mahkamah Pelayaran No Hk.212/1/9/Mp/2025)”. Di pembahasan nantinya akan dibagi menjadi 5 (lima) bab, sebagaimana akan diuraikan tentang permasalahan dalam penulisan ini.

1. BAB I, Pendahuluan

Bab ini merupakan pendahuluan dan gambaran umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, diantaranya latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan ini.

Konseptual, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

²³ Bambang Waluyo, Penelitian Hukum dalam Praktek, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002) hal.

2. BAB II, Tinjauan Pustaka

Bab ini membahas tentang gambaran umum terkait mengenai konsep angkutan laut dengan memperhatikan teori tanggung jawab hukum kapal laut barang dan teori kausalitas. Berisi tentang uraian tinjauan pustaka, yaitu menjelaskan tentang kerangka konseptual dan teori-teori yang berasal dari para ahli hukum yang berkaitan dengan pembahasan tema penelitian skripsi dan selanjutnya dijelaskan dan disebutkan terkait tinjauan (*review*) kajian terdahulu.

3. BAB III, Pembahasan Ilmu

Bab ini merupakan hasil penelitian mengenai Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/9/MP/2025. Selain itu bab ini juga akan berisi tentang inti dari penelitian, tinjauan pustaka, serta teori dan konsep-konsep yang terkait.

4. BAB IV, Pembahasan Agama Islam

Merupakan uraian tentang pandangan Islam terhadap tanggung jawab pemimpin kapal dalam hal terjadinya kecelakaan kapal berdasarkan dalil yang terdapat dalam Al-Qur'an dan Hadist.

5. BAB V, Penutup

Bab ini memuat bagian Kesimpulan dan saran. Dalam bagian Kesimpulan, penulis menyimpulkan permasalahan sekaligus menyajikan jawaban berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan. Selanjutnya, penulis juga menyampaikan saran terkait topik yang telah dibahas.