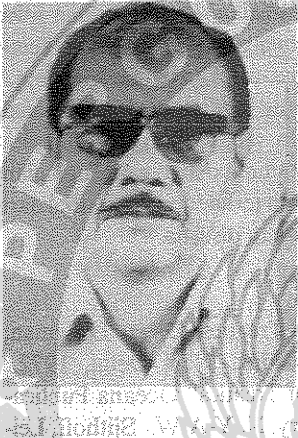


# ASURANSI SATELIT SEBAGAI PROTEKSI UNTUK PEMANFAATAN SATELIT TELEKOMUNIKASI INDONESIA

Oleh : E. Suherman



Melakukan asuransi bagi kegiatan persatelitan adalah tindakan yang sangat strategis, karena faktor risiko sangat besar. Pihak pemilik satelit bisa berbagi risiko tanggungjawab dengan lembaga asuransi bila terjadi suatu kerugian. Risiko pembuat satelit pun dapat dilimitasi bila ia mengasuransikan aktifitasnya. Kiranya, Indonesia juga perlu melakukan asuransi untuk satelit telekomunikasinya dan segera p kegiatan persatelitannya.

## PENDAHULUAN

Suatu bidang kegiatan yang memanfaatkan teknologi maju ada karena kemajuan teknologi dalam beberapa dasawarsa terakhir ini adalah bidang kegiatan diruang angkasa ("space activities"). Kegiatan ini merupakan suatu contoh kemajuan teknologi dengan segala dampaknya, dan sangat menarik untuk dibahas; terutama karena kegiatan itu dapat dirasakan manfaatnya dalam kehidupan sehari-hari di Indonesia dan karena ternyata hukum angkasa masih merupakan suatu "terra incognita" bagi banyak sarjana dari ilmuwan hukum di Indonesia.

Sebagai bahan pembahasan dalam bidang kegiatan ruang angkasa ini saya pilih salah satu aspeknya, yaitu aspek asuransi dalam kaitannya dengan pemanfaatan kegiatan ruang angkasa bagi telekomunikasi di negara kita.

## Kegiatan Ruang Angkasa dan Indonesia

Apakah kegiatan ruang angkasa benar-benar mempunyai relevansi dengan Indonesia? Untuk menunjukkan relevansi kegiatan ruang angkasa bagi Indonesia saya akan coba membahas masalah dalam suatu bidang yang berkaitan dengan kegiatan ruang angkasa, yaitu bidang telekomunikasi, suatu bidang yang vital bagi Indonesia serta masalah asuransi dalam bidang kegiatan ruang angkasa.

Indonesia terdiri dari 13.677 pulau, 6044 di antaranya berpenghuni, yang tersebar sepanjang 5110 kilometer dari ujung Timur ke ujung Barat dan 1880 kilometer dari Utara ke Selatan sepanjang khatulistiwa. Bentuk geografis Indonesia yang unik tersebut menimbulkan kesan seolah-olah negara kita ini khusus diciptakan untuk

perkembangan bidang perhubungan dan telekomunikasi, yang dapat mempersatukan negara kepulauan Nusantara dengan mendekatkan jarak dan mempersingkat waktu untuk hubungan antarpulau.

Sarana yang paling canggih untuk telekomunikasi adalah satelit-satelit telekomunikasi. Hal ini sepenuhnya disadari oleh Pemerintah Indonesia, yang sejak tahun 1975 telah memilih Sistem Satelit Komunikasi Domestik (SKSD) yang pada bulan Juli 1975 oleh Presiden Soeharto diberi nama SKSD PALAPA, yang dengan tepat menggambarkan fungsi SKSD ini sebagai sarana pemersatu, sebagaimana dicita-citakan oleh Patih Gajah Mada dengan sumpahnya "Amukti Palapa" yang berbunyi: "Lamun huwus kalah Nusantara isun amukti Palapa, lamun luwus kalah ring Gurun, ring Seran, Tanjungpura, ring Haru, Pahang, Dompo, Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, samana isun amukti Palapa". Sumpah "Amukti Palapa" ternyata merupakan pula suatu ramalan yang tepat bagi kemampuan satelit komunikasi Palapa, oleh karena Pahang terletak di Semenanjung Malaysia sedangkan Tumasik adalah Singapura sekarang yang memang termasuk dalam jangkauan Palapa, demikian pula Thailand dan Filipina.

### RISIKO-RISIKO

Asuransi pada dasarnya adalah pengalihan risiko dan sehubungan dengan kegiatan ruang angkasa ini Indonesia bahkan telah mengalami risiko-risiko yang terdapat pada kegiatan ruang angkasa yaitu peristiwa anomali pada Palapa B1, yang menyebabkan blackout telekomunikasi wilayah tertentu di Indonesia. Peristiwa lain yang menarik adalah kegagalan peluncuran Palapa B2, yang memanfaatkan teknologi STS ("Space Transport System") yang berintikan pesawat ulang alik ("Space Shuttle"). Akibat akibat kegagalan ini sangat menarik, juga dilihat dari sisi hukum termasuk hukum tentang Asuransi, yang telah memperoleh suatu bidang baru, yaitu "Space Insurance" atau "Sattelite Insurance" yang dalam bahasa Indonesia saya sebut bidang "Asuransi Penerbangan Angkasa" atau "Asuransi Satelit".

Yang menakjubkan bagi saya adalah kemajuan teknologi yang telah memungkinkan satelit Palapa B2 yang beredar pada suatu orbit lebih dari 100 km di atas khatulistiwa diambil dan dikembalikan ke Bumi, suatu hal yang beberapa tahun yang lalu hanya dapat dibayangkan dalam cerita-cerita "science fiction". Yang menarik dalam hal ini adalah bahwa pengambilan ini dibiayai oleh perusahaan-perusahaan asuransi yang mengasuransikan satelit PALAPA B2.

Peristiwa lain yang pernah menggegerkan adalah kemungkinan Indonesia kejatuhan satelit Uni Sovyet yang rusak, sebagaimana halnya Canada, yang kejatuhan satelit bertenaga gerak nuklir. Risiko demikian menimbulkan permasalahan mengenai tanggung jawab dan ganti rugi, dampak pada lingkungan bahkan dipermasalahakan hak suatu negara untuk menghancurkan atau mengembalikan ke ruang angkasa satelit milik negara lain yang mengancam akan jatuh di permukaan bumi. Suatu risiko lain terletak dalam bidang hukum perdata internasional yaitu bila suatu negara lain yang menyewa Palapa kita tidak membayar sewanya. Risiko-risiko tersebut diatas termasuk risiko-risiko yang dapat diproteksi oleh asuransi.

### Asuransi Penerbangan Angkasa

Istilah Asuransi Penerbangan Angkasa mungkin baru sekali ini dipakai, dan

mungkin ada istilah lain yang lebih baik untuk memberi nama pada suatu bidang asuransi yang baru mulai berkembang di dalam beberapa asuransi yang baru mulai berkembang dan dalam beberapa hal menunjukkan persamaan dengan bidang asuransi penerbangan ("Aviation Insurance") yang juga baru berkembang mengikuti perkembangan industri penerbangan).

Sama halnya dengan asuransi penerbangan, nilai-nilai yang diasuransikan meliputi jumlah-jumlah yang besar, kejadian yang menimbulkan kerugian pada umumnya bersifat kalastrofal, yaitu menyebabkan kerusakan atau kehilangan total, risiko tidak begitu mudah diperhitungkan dan karena nilai asuransi yang besar, sangat penting peranan reasuransi.

Pasaran dalam negeri, karena meliputi jumlah-jumlah yang besar, juga sangat terbatas, sehingga tidak dapat ditangani oleh sembarang perusahaan asuransi atau hanya dapat ditangani oleh suatu konsorsium dan sama dengan pada asuransi penerbangan sifatnya adalah internasional, yaitu bahwa risiko harus disebar dan mengikuti "aturan-aturan permainan" dalam industri asuransi internasional.

Oleh karena itu ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan yang membatasi ruang gerak bidang asuransi itu tidak dapat diterapkan. Demikian juga kecenderungan untuk menetapkan bahwa obyek asuransi di Indonesia harus juga di Indonesia, untuk kedua bidang asuransi itu sulit direalisasikan.

Misalnya ada kemungkinan bahwa Keppres no. 65 tahun 1969 yang mengharuskan bahwa 75% premi asuransi harus ditahan di Indonesia tidak dapat diperlakukan untuk asuransi penerbangan angkasa. Tanpa bermaksud untuk meremehkan kekuatan asuransi di Indonesia, suatu pertanyaan yang realistis adalah, apakah obyek asuransi yang bernilai 75 milyar rupiah atau lebih ditambah dengan limit tunggal untuk tanggung jawab ("combined single limit") sampai 500 milyar rupiah dapat diasuransikan di Indonesia tanpa atau hanya dengan 25% reasuransi keluar.

Dengan peristiwa kegagalan satelit Palapa B2, maka masalah asuransi dalam bidang kegiatan angkasa menjadi suatu masalah yang hangat, terutama pada munculnya aspek-aspek yang sedikit banyak komersial dan peranan NASA sebagai "pengusaha suatu sistem transportasi angkasa" (Space Transport System).

Asuransi penerbangan angkasa adalah bidang asuransi baru, dengan permasalahan-permasalahan yang baru, sebagaimana tersirat dari judul suatu tulisan yang berbunyi "Insurance Industry sees soaring potential in Outer Space Market but Woes are great". (Wall Street Journal, 10 Agustus 1978).

### Prinsip-Prinsip

Dalam asuransi penerbangan, dan asuransi pada umumnya terdapat prinsip-prinsip yang telah diakui, baik dalam industri asuransi nasional maupun dalam industri asuransi internasional. Yaitu: kepentingan yang dapat diasuransikan ("insurable interest"), kepercayaan atau itikad baik ("utmost good faith"), "urberrima fidei" subrogasi ("subrogation"), penggantian dan kontribusi ("indemnity", "contribution"). Prinsip-prinsip tersebut juga berlaku bagi asuransi penerbangan angkasa dan dijabarkan dalam polis, meskipun mungkin dengan perkataan atau istilah lain.

Kepentingan tertanggung harus jelas, misalnya dalam hal peluncuran satelit komunikasi ke orbitnya, kepentingannya, adalah bahwa satelit komunikasi itu dapat

berfungsi dengan sempurna sesuai dengan rencana dan maksud pemilik satelit-kepentingan ini dijabarkan di bawah judul misalnya "Insurance Coverage", "physical loss or damage, dan launch failure" yang tersirat di dalamnya adalah bahwa satelit harus utuh dan berfungsi. Tanpa kepentingan yang dapat diasuransikan, asuransi benar-benar bersifat judi atau suatu penipuan atau suatu fiksi.

Prinsip kepercayaan atau itikad baik dalam suatu polis dijabarkan sebagai berikut: "Polis akan batal kalau tertanggung menyembunyikan atau memutarbalikkan suatu fakta atau keadaan mengenai asuransi ini atau suatu penipuan atau percobaan penipuan atau sumpah palsu yang berhubungan dengan hal-hal yang menyangkut asuransi ini atau subyeknya, baik sebelum atau sesudah peristiwa kehilangan".

Perumusan ini dapat ditambah pula dengan klausula mengenai fakta-fakta yaitu, "andaikata fakta-fakta tersebut diberitahukan oleh tertanggung dalam asuransi ditutup, akan mengakibatkan bahwa penanggung tidak akan bersedia menutup asuransi ini". Oleh karena itu prinsip ini dalam bahasa Inggris juga disebut sebagai suatu "duty of disclosure" atau "an obligation to give information".

Maksud prinsip ini antara lain adalah agar penanggung dapat mengevaluasi dan mengkalkulasi risiko yang harus dipikul oleh penanggung.

Prinsip subrogasi menjamin bahwa yang menanggung risiko adalah pihak yang benar-benar memimbulkan kerugian dan dijabarkan sebagai berikut:

"Dalam hal pembayaran berdasarkan polis, ini penanggung akan mempunyai hak subrogasi mengenai semua hak menuntut yang dimiliki tertanggung terhadap orang atau badan yang telah menyebabkan terjadinya kerugian dan tertanggung akan menyerahkan bukti-bukti dan dokumen-dokumen dan melakukan tindakan-tindakan lain untuk mengamankan hak-hak tersebut."

Namun demikian tertanggung dapat melepaskan haknya untuk menuntut pihak lain asal dinyatakan tertulis dan dibuat sebelum terjadinya kerugian.

Prinsip penggantian dan kontribusi adalah bahwa penanggung hanya wajib mengganti kerugian yang benar-benar diderita (karena asuransi tidak boleh bertujuan untuk mencari keuntungan) dan bahwa penggantian yang harus dibayarkan oleh penanggung harus seimbang.

### Arti Risiko

Sebelum membahas masalah risiko pada penerbangan angkasa, perlu penulis kemukakan bahwa dalam literatur asuransi istilah risiko biasa dipakai dalam tiga arti yang berlainan. Yang pertama untuk menunjukkan suatu ketidakpastian mengenai terjadinya sesuatu yang akan menimbulkan akibat-akibat yang merugikan; kedua, istilah itu dipergunakan untuk menunjukkan obyek yang diasuransikan itu sendiri dan ketiga, untuk menunjukkan bahaya yang dapat menimbulkan kerugian.

Dalam hubungan dengan asuransi, risiko, dalam arti apapun dipakainya, selalu mempunyai arti yang negatif.

Risiko yang dihadapi seorang tertanggung adalah kemungkinan menderita kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan (Pasal 246 KUHD) atau menghadapi suatu bahaya yang menyebabkan ia menderita kerugian (Pasal 247).

Pada penerbangan angkasa, sama halnya dengan penerbangan, ada beberapa pihak yang terlibat dalam masing-masing mempunyai risiko karena keterlibatannya

itu.

Sehubungan dengan ini yang paling menarik untuk dijadikan bahan pembahasan adalah pengorbitan sebuah satelit geostasioner dengan pesawat ulang-alik ("space shuttle orbiter") sebagaimana halnya dengan satelit Palapa B2. Pada kegiatan ini paling lengkap aspek asuransi pada kegiatan penerbangan ruang angkasa, oleh karena terdapat risiko pembuat satelit, risiko pengusaha "sistem transportasi angkasa" ("space transport system") atau pesawat peluncuran ("launch vehicle") dan risiko pemilik satelit sendiri. Pihak-pihak itulah yang terpenting yang terlibat dalam peluncuran satelit GSO.

Pembuat satelit, dalam hal ini Hughes Communication International, mempunyai risiko bahwa ia dipertanggungjawabkan untuk kerugian yang ditimbulkan karena kesalahan pembuatan; termasuk dalam kategori ini adalah pembuat komponen-komponen, misalnya roket pendorong, dalam hal ini McDonnell-Douglas, yang juga mempunyai risiko tanggungjawab sebagai pembuat. Untuk risiko demikian seorang pembuat biasanya menutup asuransi yang disebut "manufacturer's liability insurance".

Dewasa ini baru ada satu badan yang dapat kita anggap sebagai ekuivalen pengangkut, yaitu NASA yang bertindak sebagai pengusaha sistem transportasi udara, yang selama mengangkut satelit dalam pesawat ulang-alik bertanggung jawab untuk kerugian yang mungkin ditimbulkan pada satelit.

NASA adalah suatu lembaga resmi Amerika Serikat sehingga ada kemungkinan bahwa hak subrogasi dikurangi atau bahkan ditiadakan. Akan tetapi apakah ketentuan demikian dapat dipertahankan di muka pengadilan kalau Pemerintah Amerika Serikat c.q. NASA digugat, kecil kemungkinan.

Dalam kegagalan Wester dan Palapa B2 NASA telah menyatakan dirinya tidak bertanggungjawab. Tergantung pada perkembangan di kemudian hari terutama dalam bidang penerbangan dan angkutan angkasa komersial, apakah akan diadakan suatu konvensi mengenai tanggungjawab pengangkut angkasa, semacam Konvensi Warsawa 1929 untuk tanggungjawab pengangkut udara.

Risiko pemilik pesawat angkasa atau satelit, misalnya satelit Palapa B2, adalah tiga hal dan diproteksi oleh asuransi, yaitu hilangnya satelit atau kerusakan ("physical loss or damage"), biaya-biaya yang dikeluarkan oleh pemilik satelit sebagai akibat kegagalan peluncuran atau dihentikannya peluncuran, untuk dapat melakukan peluncuran baru dan akhirnya kegagalan peluncuran sendiri.

Kegagalan peluncuran ("launch failure") ialah pada yang dialami oleh Palapa B2, karena berarti tujuan akhir peluncuran tidak tercapai yaitu bahwa setelah dilepas dari pesawat Challenger, satelit tidak memenuhi kondisi-kondisi operasi.

Misalnya :

- a. Tidak berada dalam suatu bidang orbit bulat yang sinkron dengan bumi (suatu "circular geosynchronous orbit plane") yang mempunyai sudut inklinasi terhadap bidang khatulistiwa kurang dari kurang lebih 0,1 derajat.
- b. Tidak berada dalam suatu kedudukan pada longituda yang dikehendaki pemilik.
- c. Tidak berfungsinya subsistem-subsistem satelit, seperti antena dan pembangkit sumber tenaga matahari.

- d. Tidak dapat dilaksanakan pengontrolan jarak jauh dengan sempurna.
- e. Tidak bekerjanya sebagian besar transponder.

Risiko kegagalan peluncuran pada jenis Palapa dan Wester bertambah besar karena kedua satelit ini dimaksudkan untuk ditempatkan dalam orbit geostasioner, yaitu suatu orbit yang terletak lebih 36.000 kilometer di atas khatulistiwa, jadi jauh lebih tinggi dari titik di mana satelit tersebut dilepas dari pesawat Challenger.

Orbit ini terletak dalam bidang perpanjangan khatulistiwa, berbentuk bulat dan mempunyai sifat bahwa satelit yang ditempatkan di dalamnya berputar sinkron dengan kecepatan perputaran bumi (suatu "geosynchronous orbit") dan karenanya dilihat dari suatu titik bumi, satelit tersebut tetap berada dalam posisi yang sama ("geostasioner"). Sifat orbit GSO ini sangat menguntungkan bagi satelit telekomunikasi misalnya, karena antena di bumi tidak perlu terus menerus mengikuti satelit, seperti halnya pada satelit dalam orbit biasa yang jauh lebih rendah.

Risiko lain yang dihadapi oleh pemilik adalah risiko "tanggungjawab" untuk kerugian-kerugian yang mungkin ditimbulkan oleh satelitnya pada pihak-pihak lain, selama proses peluncuran maupun setelah satelit mengorbit di ruang angkasa, sebagaimana diatur dalam Konvensi tentang Tanggung Jawab untuk kerugian yang ditimbulkan oleh Benda Angkasa tahun 1972.

Jumlah ganti rugi untuk segala jenis tanggungjawab untuk kerugian yang diasuransikan, lazimnya disebut suatu "combined single limit" sebagaimana juga dalam asuransi penerbangan, cukup tinggi, mengignat kemungkinan kerusakan yang ditimbulkan oleh satelit cukup besar.

CSL untuk Palapa B2 adalah US\$ 500,000,000,-, meskipun premi untuk asuransi tanggung jawab relatif sangat rendah.

#### Jangka Waktu

Jangka waktu proteksi asuransi, untuk risiko terhadap satelit sendiri dimulai pada saat penyerahan satelit dari pabrik pada pemilik/pembeli tergantung pada saat mana ditentukan pembeli mulai bertanggung jawab sendiri atas satelitnya.

Yang paling menguntungkan bagi pembeli dan yang masih dapat diterima oleh pembuat, adalah bahwa saat tanggungjawab untuk satelit dimulai pada saat satelit terpasang pada pesawat peluncuran, karena pemilik/pembeli tidak usah mengangkut sendiri satelit dari pabrik ke instalasi peluncuran, dan terhindar dari risiko-risiko selama pengangkutan di darat. Setelah terpasang baru risiko penerbangan angkasa dalam arti sebenarnya dimulai.

Saat berakhirnya proteksi tergantung pada pemilik, Asuransi dapat ditutup untuk tiga bulan, enam bulan, satu tahun, sampai pemilik yakin bahwa satelit dapat berfungsi sebagaimana dikehendakinya.

Risiko-risiko yang dihadapi kemudian, terutama kerusakan yang ditimbulkan oleh pihak lain, dapat dituntut ganti rugi dari pihak yang menyebabkan kerusakan berdasarkan Konvensi Tanggung Jawab ("Liability Convention") tahun 1972.

Jangka waktu untuk asuransi tanggung jawab pada dasarnya harus berjalan selama satelit masih berada di ruang angkasa, baik berfungsi maupun tidak.

Tergantung pada pemilik, apakah ia hanya akan mengasuransikan selama dua atau tiga tahun permulaan, dan kemudian menanggung sendiri sbagian atau seluruh



tanggungjawabnya.

### Premi

Tinggi rendahnya premi asuransi tergantung pada hasil evaluasi dan kalkulasi risiko bagi asuradir, dan mengingat data yang tersedia untuk evaluasi risiko tidak atau belum banyak, maka ada kemungkinan hasilnya kurang tepat. Yang ideal tentunya adalah bahwa diketahui semua peluncuran yang dilakukan selama ini, boleh Amerika Serikat, Uni Soviet maupun negara-negara lain, dan jumlah kegagalan dan sebab-sebabnya. Dengan data lengkap demikian, maka dapat diperhitungkan "probabilitas" suatu kegagalan. Pada saat ini kalkulasi risiko masih sangat spekulatif.

Khusus untuk peluncuran satelit dengan mempergunakan sistem transportasi angkasa, angka pasti diketahui baik jumlah peluncuran maupun kegagalan, akan tetapi jumlahnya masih terlalu sedikit untuk dapat memperhitungkan risikorisikonya dengan mempergunakan "the law of averages" atau teori probabilitas.

Untuk pesawat udara, premi asuransi "aviation hull insurance" dan asuransi tanggung jawab, adalah kurang lebih 2% dari nilai pesawat udara biasa sampai kurang lebih 6% dari nilai helikopter. (Angka-angka dari salah satu perusahaan penerbangan di Indonesia, yang mempunyai kedua jenis pesawat itu).

Angka-angka itu didukung oleh data mengenai jumlah kecelakaan yang dialami, dan sudah pasti bahwa risiko yang dihadapi helikopter jauh lebih besar dari pesawat udara biasa. Tinggi premi relatif stabil.

Faktor-faktor yang menentukan dalam asuransi penerbangan angkasa tentunya berlainan, karena risiko-risiko lebih banyak dijumpai pada peluncuran dan penempatan satelit dalam orbit yang tepat.

Setelah satelit berada dalam orbit, risiko menimbulkan kerugian agaknya sangat kecil, karena dibandingkan dengan jumlah peluncuran, jumlah peristiwa yang menimbulkan kerugian di permukaan bumi atau pada pihak lain sangat kecil, sehingga preminya sangat rendah, misalnya untuk Palapa B2 US\$ 75.000 per satelit untuk suatu "combined single limit" sebesar US\$ 500.000.000 selama tiga tahun.

Untuk premi asuransi kerusakan, kehilangan atau kegagalan peluncuran, suatu premi dari 5% sampai 10% dari nilai satelit untuk jangka waktu 6 bulan adalah wajar, akan tetapi dengan kegagalan Westar dan Palapa B2 serta kegagalan-kegagalan peluncuran lainnya yang terjadi berturut-turut dalam waktu yang relatif singkat, premi tersebut telah naik menjadi lebih dari 20%.

### Kesimpulan

Dari apa yang dikemukakan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa asuransi merupakan mitra yang tidak dapat diabaikan terutama dalam kegiatan berisiko tinggi dan memanfaatkan satelit yang bernilai tinggi dan merupakan kegiatan yang vital bagi kehidupan negara dan bangsa Indonesia seperti kegiatan telekomunikasi melalui satelit.

### KEPUSTAKAAN TERPILIH

1. Csabafi, Imre Anthony, "The Concept of State Jurisdiction in Internasional Space Law", 1971

2. Gorbriel, Andrey, "The Legal Status of Geostationary Orbit.; Some Remarks", Journal of Space Law, Vol. 6 No. 2, 1976
3. Goedhuis, D., "The changing Legal Regime of Air and Outer Space," International and Comparative Law Quarterly, No. 27, 1978.
4. McDougall, Lasswell and Vlasic, "Law and Public Order in Space", 1963
5. Rankin, Clyde E III, "Utilization of the Geostationary Orbit: a need for orbital allocation ?" Columbia Journal of Transnational Law, 13, 1974
6. E. Suherman, "Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara", 1984, Alumni, Bandung
7. E. Suherman, "GSO dan kedaulatan", Kompas, 7 Mei 1983.
8. E. Suherman, "Prinsip-prinsip dalam Space Treaty tahun 1967", Kompas, 4 September 1983
9. E. Suherman, "Hukum Udara dan Hukum Angkasa", Kompas.
10. E. Suherman, "Masalah Tanggung Jawab dalam Hukum Angkasa", Kompas.

\*\*\*



Masih  
Tersedia

HIMPUNAN PERATURAN  
PERUNDANG-UNDANGAN

PAKET KEBIJAKSANAAN

24 DESEMBER 1987 (LENGKAP)

Prof. Mr. Dr. S. Prajudi Atmosudirdjo

HIMPUNAN PERATURAN  
PERUNDANG-UNDANGAN

PAKET KEBIJAKSANAAN

24 DESEMBER

HIMPUNAN PERATURAN  
PERUNDANG-UNDANGAN

PAKET KEBIJAKSANAAN

24 DESEMBER 1987

Cetak Offset, 440 hal, Edisi Luks Rp13.500,- ● Edisi Biasa HVS Rp11.000,-

TERSEDIA DI TOKO BUKU ATAU PADA PENERBIT GHALIA INDONESIA



PENERBIT - PERCEKAIAN - TOKO-BUKU

**GHALIA INDONESIA**

Jl. Pramuka Raya 4 Tel. 8581814 - 8580842  
Jakarta Timur

Kantor Pusat

JAKARTA

Cabang-cabang:

SURABAYA

BIANDUNG

YOGYAKARTA

SEMARANG

PALEMBANG

UJUNG PANDANG

: Jl. Pramuka Raya 4, Tel. 8581814 - 8580842

: Jl. Biston 73, Tel. 40458

: Sumbarsari Indah No. 12-7, Tel. 611494.

: Jl. Soekarno - Hatta

: Jl. Tegalsrejo Tr. III No. 306 Tel. 88236

: Jl. Miat. Baru I No. 16, Tel. 23845

: Jl. Dr. Cipto 35, Tel. 28718

: Jl. Rehabilitasi Cacat No. 24, Tel. 6903

Blok I Lantai IV No. 27, 28, 29, Telp. 357382  
Pusat Perdagangan Senen Jakarta