

Sriwijaya Air Nomor Penerbangan SJ-182

Boeing 737-500, Registrasi PK-CLC

Laut Jawa, Indonesia, 9 Januari 2021

Pada 9 Januari 2021, pesawat Boeing 737-500, yang dioperasikan oleh Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-182, terbang secara terkontrol pada ketinggian sekitar 10.900 kaki di atas permukaan Laut Jawa, 20 km sebelah utara Bandara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta. Pesawat kemudian menukik tajam menghantam permukaan laut. Semua yang berada di dalam pesawat tewas dalam kejadian tersebut.

Stewarts telah membantu keluarga Indonesia hampir di setiap musibah penerbangan besar di Indonesia selama 15 tahun terakhir. Kami telah mendapatkan kompensasi senilai lebih dari **140 juta dolar AS** bagi para klien (penumpang yang terluka dan keluarga korban) menyusul kecelakaan pesawat di Indonesia, termasuk di antaranya kecelakaan **Adam Air dengan Nomor Penerbangan 574** pada 2007 (Selat Makassar, Indonesia), **Garuda Airlines dengan Nomor Penerbangan GA200** pada 2007 (Yogyakarta, Indonesia), **Adam Air dengan Nomor Penerbangan 292** pada 2008 (Batam, Indonesia), **Sriwijaya Air dengan Nomor Penerbangan 290** pada 2008 (Jambi, Indonesia), **Lion Air dengan Nomor Penerbangan FT-904** pada 2013 (Bali, Indonesia), **AirAsia dengan Nomor Penerbangan QZ8501** pada 2014 (Laut Jawa, Indonesia), dan yang terakhir adalah **Lion Air dengan Nomor Penerbangan JT610** pada 2018 (Laut Jawa, Indonesia).

Pengarahan rahasia yang tidak dikenakan biaya ini semata-mata ditujukan demi kepentingan keluarga Indonesia yang telah kehilangan anggota keluarga tercinta dalam kecelakaan ini dengan memberikan kejelasan berdasarkan informasi yang kami ketahui, tentang apa yang mungkin telah terjadi, bidang-bidang penyelidikan lebih lanjut, dan hak hukum Anda.

Jika Anda menginginkan informasi lebih lanjut atau ingin membicarakan tentang cara kerja kami dalam membantu keluarga Anda, silakan hubungi Sarah Stewart di ssewart@stewartslaw.com atau Peter Neenan di pneenan@stewartslaw.com.

“Stewarts adalah yang terbaik di kelasnya”

“Inilah satu-satunya lembaga yang saya inginkan. Lembaga ini sangat bagus secara teknis, sangat cerdas dan kaya ide dalam menangani kasus-kasus sulit.”

Chambers and Partners 2019

A. Penyelidikan

Penyelidikan keselamatan sudah dimulai dan dipimpin oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia sesuai dengan hukum internasional. Para penyelidik dari Badan Keselamatan Transportasi Nasional (NTSB) AS pun telah diminta untuk turut membantu.

Para penyelidik telah mendapatkan alat perekam data penerbangan dan diperkirakan akan segera mendapatkan alat perekam suara kokpit (kotak hitam). Kedua alat itu akan memberikan informasi paling otoritatif tentang kejadian yang menimpa pesawat dengan Nomor Penerbangan 182 tersebut. Keduanya juga akan menjadi sumber utama laporan resmi.



Selain penyelidikan formal, Stewarts bekerja sama dengan Ken Fairbank, Kapten Boeing 737 dan mantan Penyelidik Kecelakaan Udara Senior di AAIB Inggris untuk membantu keluarga korban memahami penyebab kecelakaan ini.

B. Informasi yang kami ketahui

Setiap terjadi kecelakaan, akan muncul banyak spekulasi di media yang mengiringinya. Kami dan Ken telah menyusun ringkasan otoritatif tentang informasi yang kami ketahui.

- (1) Pesawat Boeing 757-500 dengan registrasi PK-CLC telah berusia 26 tahun 8 bulan. Pesawat ini telah dikandangkan sejak Maret 2020 hingga 22 Desember 2020 (penerbangan pertama dengan membawa penumpang) akibat Covid-19. Sejak saat itu, pesawat ini sudah melakukan 119 penerbangan. Pesawat ini telah diperiksa dan dinyatakan laik terbang pada 14 Desember 2020. Beberapa hari menjelang kecelakaan tersebut, kru pesawat telah melaporkan adanya masalah terkait sistem autothrottle.
- (2) Keberangkatan awal pesawat dengan nomor penerbangan 182 tersebut ditunda sekitar satu jam akibat cuaca buruk. Informasi cuaca lokal menunjukkan

rendahnya jarak pandang dengan adanya badai petir di wilayah tersebut. Meski begitu, cuacanya tidak begitu mencolok secara luar biasa.

- (3) Fase awal keberangkatan berjalan seperti biasanya. Keberangkatan pesawat pada pukul 14.36. Sewaktu mengarah ke jalur timur laut, pesawat menambah kecepatan menanjak sebesar 285 knot. Ini menunjukkan bahwa cuaca bukanlah sesuatu yang mengkhawatirkan bagi kru pesawat. Jika khawatir dengan cuaca, mereka mustahil berani menambah kecepatan melebihi 250 knot.
- (4) Sewaktu pesawat mendekati ketinggian 10.000 kaki, laju tanjakan jelas tampak menurun. Pesawat mencapai ketinggian maksimum 10.900 kaki, lalu tetap pada ketinggian itu, dan mulai oleng ke kiri. Oleh karena pesawat berada pada ketinggian yang tetap, kecepatan kemungkinan besar akan sama seperti saat tanjakan. Mempertahankan ketinggian pesawat pada 10.900 kaki bukanlah hal yang wajar.
- (5) Pesawat lantas mulai menurun dengan tingkat laju yang diturunkan secara bertahap pada mulanya, namun mendadak menukik tajam. Sewaktu mulai menurun, kecepatan pesawat kemungkinan besar tetap stabil. Ketika pesawat turun terus, kecepatannya pun akan berkurang. Selama penurunan, belokan kiri terhenti sehingga arah turunnya menjadi lurus ke bawah.
- (6) Puing-puing pesawat tersebar di area yang tidak terlalu luas. Ini menunjukkan adanya benturan yang bertenaga besar dengan air. Kematian tentunya terjadi seketika itu juga. Pesawat mustahil mengalami ledakan atau hancur berkeping-keping di udara.

Ringkasan di atas berdasarkan informasi pelacakan penerbangan di ranah publik. Kami akan memperbarui informasi tersebut dengan rilis data dari KNKT yang sudah divalidasi dengan benar.

C. Beberapa kemungkinan penyebab dan bidang penyelidikan

Kami berpandangan bahwa informasi yang tersedia sampai saat ini menyiratkan hal-hal berikut:

“Stewarts sangat menguasai bidang kecelakaan penerbangan bagi para pengugat”

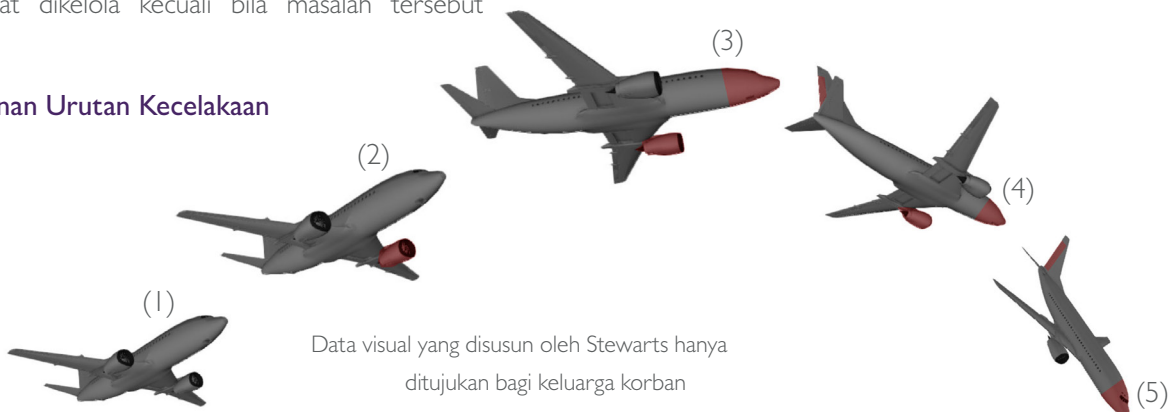
Legal 500 2018

- (a) Analisis kami terhadap bukti menunjukkan bahwa pada mulanya terdapat perbedaan pada daya dorong (tenaga) antara mesin saat pesawat melewati ketinggian 10.000 kaki. Hal ini menyebabkan pesawat berhenti naik dan berbelok ke kiri. Ini berarti adanya kehilangan daya dorong pada mesin kiri (kemungkinan kegagalan autothrottle atau mesin) atau adanya peningkatan daya dorong pada mesin kanan (kemungkinan masalah autothrottle). Hal ini mungkin disebabkan oleh cacat pada sistem atau kegagalan pemeliharaan.
- (b) Ada kemungkinan bahwa belokan awal ke kiri tersebut terkait dengan perbedaan daya dorong antara mesin. Mengingat masalah ini telah dilaporkan beberapa hari sebelum kecelakaan tersebut, masalah autothrottle tampak menjadi penjelasan yang paling mungkin untuk perbedaan daya dorong. Masalah autothrottle semestinya tidak menjadi masalah yang signifikan bagi kru pesawat, dan respons yang semestinya segera dilakukan adalah menonaktifkan autothrottle tersebut.
- (c) Mesin-mesin yang menghasilkan daya dorong berbeda masih dapat dikelola kecuali bila masalah tersebut

ditangani secara salah oleh kru pesawat (atau timbul masalah lain terpisah). Sebuah kasus yang sudah kami representasikan, **AirAsia dengan Nomor Penerbangan QZ8501** pada 2014 (Laut Jawa, Indonesia), menunjukkan contoh kesalahan kru dalam menangani kegagalan mesin yang sebenarnya dapat diatasi, sehingga pada akhirnya mengakibatkan hilang kendali.

- (d) Penting untuk diperhatikan bahwa pesawat semestinya dapat dikontrol dengan kondisi hanya satu mesin yang menghasilkan daya dorong. Namun, data menunjukkan bahwa pada saat titik awal penurunan terdapat pengurangan tenaga yang signifikan secara keseluruhan, kemungkinannya dengan kondisi kedua mesin masuk ke posisi idle. Ini mungkin tindakan yang dilakukan kru pesawat, yang mungkin merupakan respons terhadap kehilangan kendali yang disebabkan oleh kesalahan dalam menangani daya dorong yang tidak merata tersebut.
- (e) Berdasarkan informasi terkini, tampaknya kecelakaan pesawat mustahil disengaja oleh kru atau pihak ketiga (misalnya, bom).

Kemungkinan Urutan Kecelakaan



- (1) Lepas landas dan tanjakan normal;
- (2) Saat pesawat melewati ketinggian 10.000 kaki, mungkin timbul masalah terkait autothrottle;
- (3) Pesawat mempertahankan ketinggiannya sebagai respons terhadap masalah tersebut. Perbedaan tenaga antara mesin menyebabkan pesawat berbelok ke kiri;
- (4) Kru pesawat mungkin salah dalam menangani perbedaan tenaga antara mesin dan kehilangan kendali atas pesawat. Mereka awalnya mungkin merespons hal tersebut dengan mengurangi tenaga pada kedua mesin dan mengoreksi ketinggian;
- (5) Kru pesawat menambahkan tenaga pada minimal satu mesin tetapi tidak dapat mengambil alih kendali kembali selama penurunan.

Peter Neenan: “Sebagai salah satu pengacara penerbangan terbaik di Eropa, dia merupakan pakar hukum penerbangan yang fokus pada detail dengan pengetahuan teknis yang mumpuni.

Tidak ada yang lebih memahami seluk-beluk Konvensi Montreal daripada Peter.”

Legal 500 2020

Analisis kami saat ini akan diperbarui bersamaan dengan rilis informasi lebih lanjut dari KNKT

D. Tindakan selanjutnya

Pengacara penerbangan yang baik untuk merepresentasikan Anda adalah yang bertugas membebaskan Anda dari sejumlah tekanan dan kekhawatiran yang harus Anda hadapi selama beberapa bulan dan tahun ke depan. Kami menjalankan tugas tersebut dengan membantu Anda memahami mekanisme terjadinya kecelakaan, siapa penyebabnya, dan mengupayakan ganti rugi bagi Anda untuk melindungi Anda secara finansial dan masa depan keluarga Anda.

Nasihat terbaik yang dapat kami berikan kepada Anda saat ini adalah jangan terburu-buru melakukan tindakan apa pun: jangan terburu-buru menunjuk pengacara, dan jangan menerima ganti rugi dari siapa pun, terlepas dari apa pun yang mereka katakan. Luangkan waktu untuk memastikan memilih pengacara penerbangan yang cocok buat Anda, dan mereka jujur kepada Anda dalam menjelaskan hak dan peluang Anda serta memiliki pengalaman penerbangan untuk mengurus keperluan Anda. Ini merupakan bidang hukum spesialis dan oleh karena itu Anda harus mendapatkan pengacara spesialis.

Kecelakaan ini melibatkan pesawat Boeing, tetapi perlu dipahami bahwa kasus ini tidak akan seperti kecelakaan Boeing 737 Max yang mungkin pernah Anda baca beritanya. Menurut kami, informasi saat ini menunjukkan kemungkinan adanya masalah mesin dan barang kali masalah sistem kontrol, tetapi kami belum mengetahui alasan mengapa itu sampai terjadi.

Masalah tersebut mungkin terkait dengan kegagalan Boeing, tetapi juga bisa berkaitan dengan masalah pemeliharaan. Kami tidak tahu sejauh mana pilot menyebabkan atau ikut andil dalam kecelakaan tersebut.

Pesawat ini mendapatkan reasuransi di London, yang menjadi lokasi kantor Stewarts, dan nanti di London pulalah klaim Anda akan diputuskan. Kami mengetahui bahwa perusahaan asuransi telah menetapkan cadangan premi di bawah 10 juta dolar bagi klaim penumpang, yang menunjukkan adanya pandangan awal bahwa kecelakaan ini disebabkan oleh pilot atau kegagalan pemeliharaan.

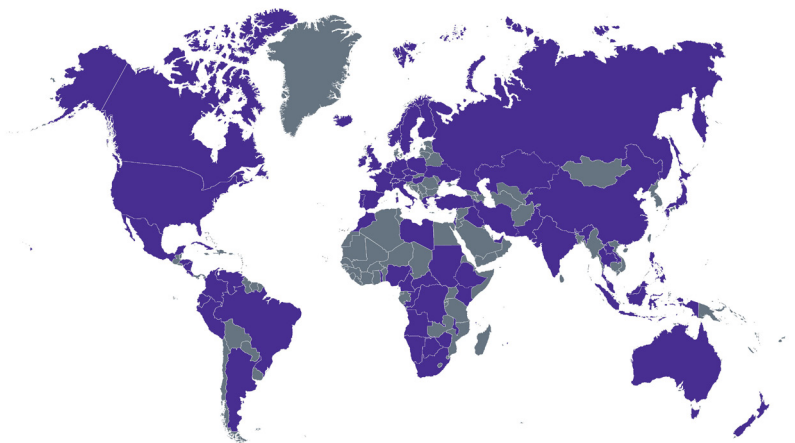
Selama 15 tahun, kami telah mendapatkan ganti rugi senilai 140 juta dolar AS bagi klien kami dalam kecelakaan pesawat di Indonesia dengan memahami risiko-risiko yang terdapat di dalam kasus klien, menempuh jalan hukum di AS dan negara-negara lain yang memiliki fakta-fakta pendukung serta menyelesaikan kasus dengan nilai yang mencerminkan risiko kasus secara adil. Kami tidak akan mempertaruhkan masa depan Anda.

Jika Anda ingin lebih memahami cara kami menarik kesimpulan tentang kemungkinan penyebab kecelakaan, atau Anda ingin membicarakan tentang cara kami membantu Anda, silakan hubungi Sarah Stewart di alamat email ssewart@stewartslaw.com atau Peter Neenan di pneenan@stewartslaw.com.

Klaim penerbangan internasional dilakukan oleh Sarah Stewart (Partner), Peter Neenan (Partner), Rebecca Smith (Senior Associate), dan Kieran Mercer (Associate).

Pengalaman internasional

Stewarts telah mewakili penumpang dan keluarga mereka serta membantu mengurus kecelakaan yang terjadi di lebih dari 50 negara di seluruh dunia. Negara-negara berwarna ungu dalam peta ini menunjukkan persebaran pekerjaan kami:



Sarah Stewart: "Dia luar biasa, sangat cerdas – benar-benar profesional, tenang, dan sangat memahami duduk permasalahan."

Chambers & Partners 2020

Profil



Sarah Stewart

Partner

+44 (0)20 7822 8012

sstewart@stewartslaw.com



Peter Neenan

Partner

+44 (0)20 7822 8136

pneenan@stewartslaw.com

Dia dinilai memiliki kemampuan “jauh di atas rata-rata” oleh Legal 500 dan mendapat sanjungan atas “ketelitian dan komitmen penuh pada klien”. Sarah adalah “kekuatan yang tak terbendung – kekuatan yang dominan saat ini di bidang kecelakaan udara.”

Sarah merupakan salah satu Partner di Departemen Aviasi di Stewarts dan sudah berkarier di departemen tersebut sejak awal pembentukannya pada 2006. Dia sudah berpengalaman lebih dari 20 tahun dalam merepresentasikan para penggugat untuk urusan klaim cedera pribadi dan kecelakaan fatal yang kompleks. Sarah memiliki reputasi yang baik dalam hal klaim domestik dan internasional yang muncul akibat kecelakaan pesawat udara.

Memiliki kemampuan berbahasa Prancis dan pengalaman yang luas dalam mengupayakan tindakan perseorangan dan kelompok ke Pengadilan atau penyelesaian sengketa, Sarah telah mewakili banyak keluarga korban dalam musibah penerbangan besar, kecelakaan helikopter dan pesawat ringan yang fatal di Inggris, Eropa, dan seluruh dunia. Sarah sering memandu keluarga mengikuti jalannya penyelidikan kecelakaan resmi dan proses Penyidikan Koroner.

Peter dikenal luas karena aktivitasnya menangani kasus-kasus yang sangat menarik perhatian luas (high profile) di departemennya. Dia mengantongi dua gelar berkualifikasi sebagai pengacara Inggris dan jaksa Illinois yang dinilai sebagai “pengacara luar biasa” dan “pakar hukum penerbangan” dengan “kemampuan mengesankan dalam menjelaskan hukum penerbangan yang kompleks melalui bahasa yang mudah dimengerti”.

Peter adalah Partner di Departemen Penerbangan di Stewarts, dengan spesialisasi dalam bidang penerbangan yang bersifat multiyurisdiksi dan kompleks secara teknis. Dia sudah berkarier di departemen tersebut sejak dirintis pada 2006.

Sebelum berkarier di bidang hukum, Peter mengenyam pendidikan Fisika Teoretis hingga jenjang Master. Kini dia menerapkan pengetahuan spesialis tersebut pada penyelidikan penerbangan independen di departemen, dengan minat khusus pada bidang avionik dan stabilitas penerbangan.

Peter juga menyandang gelar Master kedua; LLM bidang Hukum Udara & Luar Angkasa Tingkat Lanjut dari Institute of Air & Space Law, Belanda. Peter telah menjadi dosen tamu di Institut tersebut selama sembilan tahun terakhir; yang mengampu mata kuliah Litigasi Aviasi Penggugat.

Untuk informasi lebih lanjut tentang tim Aviasi, baca: <https://www.stewartslaw.com/expertise/aviation/>



STEWARTS

THE LITIGATION SPECIALISTS

London
5 New Street Square London EC4A 3BF
T +44 (0)20 7822 8000

Leeds
9 Bond Court Leeds LS1 2JZ
T +44 (0)113 222 0022

stewartslaw.com
