

BAB III

FAKTA HUKUM TENTANG PERISTIWA DAN KERUGIAN SEBAGAI DASAR HAK MENUNTUT ATAS KECELAKAAN PESAWAT

A. Kronologis Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182

Pesawat Sriwijaya Air SJ-182 jatuh di dekat Pulau Laki, Kepulauan Seribu, pada 9 Januari 2021. Pesawat rute Jakarta-Pontianak itu dinyatakan hilang kontak sejak pukul 14.40 WIB. Pesawat jenis Boeing 737-500 itu dipastikan jatuh ke laut setelah empat menit lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta Tangerang, Banten. Total jumlah penumpang yang berada di pesawat tersebut 62 orang, dengan rincian 56 penumpang dan 6 awak pesawat aktif. Sementara 56 penumpang terdiri dari 46 dewasa, 7 anak-anak, dan 3 balita.

Dalam laporan awal investigasi kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182 oleh KNKT, kronologis kecelakaan diuraikan sebagaimana berikut⁴⁴:

- Pada tanggal 9 Januari 2021, pesawat Boeing 737-500 dengan nomor penerbangan SJY182 registrasi PK-CLC melakukan penerbangan penumpang berjadwal dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta. (WIII), Jakarta, dengan tujuan bandara Internasional Supadio (WIOO), Pontianak.

⁴⁴ KNKT, “1st INTERIM STATEMENT KNKT.21.01.01.04 Aircraft Accident Investigation Report PT Sriwijaya Air Boeing 737-500; PK-CLC Kepulauan Seribu District, DKI Jakarta Republic of Indonesia 9 January 2021”, http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_aviation/baru/2021/PK-CLC%201st%20Interim%20Statement.pdf, diakses pada 19 Juli 2022

- Penerbangan berangkat dari *Runway 25R* pukul 07:36 UTC (14:36 LT) dan melewati *Standard Instrument Departure (SID) ABASA 2D* ke *Flight Level (FL) 290* (ketinggian 29.000 kaki). Setelah lepas landas, autopilot bergerak di ketinggian sekitar 2.000 kaki. Pilot kemudian meminta perubahan arah ke 075 ° untuk memungkinkan mereka menyimpang dari kondisi cuaca. *Air Traffic Control (ATC)* merespons dengan izin untuk menuju 075 ° dan penerbangan mulai berbelok ke kanan. ATC kemudian menginstruksikan penerbangan untuk berhenti mendaki di ketinggian 11.000 kaki karena lalu lintas keberangkatan yang bertentangan dari *Runway 25L*.
- Ketika pesawat naik melalui ketinggian sekitar 8.150 kaki, tuas dorong mesin kiri mulai berkurang, sedangkan tuas dorong mesin kanan tetap. Sekitar 10.600 kaki, arah pesawat mulai berbelok ke kiri. Sekitar 10.900 kaki, pesawat mencapai sudut tepi kiri lebih dari 45° dan autopilot terlepas. Pada saat yang sama, peringatan “*bank angle*” *Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)* diaktifkan, dan pesawat mulai turun.
- Pukul 14:40:37 LT, target radar pesawat menghilang dari layar radar ATC.
- Sekitar 14:55 LT, penyedia Layanan Lalu Lintas Udara (ATS) melaporkan kejadian tersebut ke Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP), dan menyatakan fase ketidakpastian

(INCERFA) SJY182 pada 15:42 LT. Fase marabahaya SJY182 (DETRESFA) selanjutnya dideklarasikan pada 16:43 LT.

Laporan awal yang diterbitkan KNKT tersebut juga mengungkapkan hasil penyelidikan awal dengan partisipasi Dewan Keselamatan Transportasi Nasional (NTSB) Amerika Serikat sebagai *State of Design and the State of Manufacture*, dan *Transport Safety Investigation Bureau (TSIB)* Singapura dan *Air Accidents Investigation Branch (AAIB)* Inggris sebagai Negara yang memberikan bantuan. Berikut ringkasan laporan hasil penyelidikan awal yang dilakukan oleh KNKT:⁴⁵

1.1. Pemulihan Unit Memori Bertahan Kecelakaan CVR

- Pada 30 Maret 2021, Unit Memori Bertahan (CSMU) Perekam Suara Kokpit (CVR) telah ditemukan oleh tim pencari. CSMU CVR diangkut ke fasilitas perekam KNKT untuk mengunduh data.
- Data CVR berhasil diunduh oleh penyelidik KNKT dan berisi empat saluran terpisah dengan dua jam data audio yang direkam di setiap saluran. CVR menangkap audio yang direkam dari persiapan penerbangan hingga akhir penerbangan kecelakaan.
- Konfigurasi saluran audio adalah sebagai berikut:
 - Saluran 1 merekam sistem pengumuman penumpang,
 - Saluran 2 merekam audio stasiun SIC,
 - Saluran 3 merekam audio stasiun PIC,
 - Saluran 4 merekam mikrofon area kokpit.

⁴⁵ *Ibid.*

- Unduhan CVR mengungkapkan bahwa:
 - Saluran 1 yang direkam sama dengan Saluran 2.
 - Saluran 2 merekam semua komunikasi suara SIC selama penerbangan dan komunikasi antara menara dengan pesawat lain.
 - Saluran 3 merekam komunikasi suara PIC dengan teknisi darat. Selama penerbangan, suara PIC tidak direkam. Suara PIC direkam di Channel 2 dari mikrofon headset SIC saat suara PIC cukup keras.
 - Saluran 4 merekam nada yang menonjol dengan frekuensi sekitar 400 Hz. Nada ini mengganggu semua sinyal audio lainnya dan data audio yang direkam menjadi tidak dapat dimengerti.
- Data dari CVR dengan part number 2100-1020-00 dan serial number 000286507 diunduh pada tahun 2019 dan 2020 untuk perpanjangan *Certificate of Airworthiness* (C of A). Pengunduhan CVR dilakukan di Garuda Maintenance Facility pada tahun 2019, audio yang diunduh dari Saluran 4 merekam kebisingan dengan frekuensi 400 Hz. Pada tahun 2020, pengunduhan dilakukan di fasilitas Sriwijaya Air. Hasil dari kedua rekaman tersebut dinyatakan normal.

1.2. Uji Sistem Peringatan Kedekatan Darat yang Ditingkatkan

- Pada 16 Januari 2021, *Enhanced Ground Proximity Warning System* (EGPWS) yang dipasang di pesawat yang mengalami kecelakaan ditemukan. Unit tersebut dikirim ke fasilitas *Honeywell Aerospace* di Redmond, Washington, AS untuk diperiksa.

- Pada tanggal 8 April 2021, ujian dilaksanakan. Pemeriksaan mengungkapkan bahwa unit tersebut rusak parah dengan bagian sasis dan rakitan kartu sirkuit hilang, berubah bentuk, dan tergores. Baki pemasangan masih terpasang di sekitar unit dan tidak dapat dilepas dengan tangan. Paku keling yang menahan baki pemasangan dilepas dan sebagian baki dipotong oleh toko mesin Honeywell, yang memungkinkan unit EGPWS dilepas dari baki.
- EGPWS *Circuit Card Assemblies* (CCA) dilepas dari sasis dan diperiksa. Pada versi EGPWS ini, data riwayat penerbangan disimpan dalam chip memori pada pengontrol A2 CCA. Karena komponen hilang dari A2 CCA, termasuk chip memori, tidak ada pemeriksaan lebih lanjut yang dilakukan pada unit tersebut.

1.3. Tes Komputer Autothrottle yang dipasang sebelumnya yang dilepas sebelum kecelakaan

- Komputer autothrottle dikirim ke fasilitas Ontic di *United Kingdom* (UK).
- Pada 16 Februari 2021, AAIB Inggris mengatur untuk melakukan uji komputer autothrottle di fasilitas *Oakenhurst Aircraft Services Ltd.*. Peserta tes tersebut adalah KNKT, Boeing, NTSB, *Federal Aviation Administration* (FAA), dan AAIB.
- Tujuan dari tes tersebut adalah sebagai berikut:
 - Untuk mengunduh data log kesalahan untuk membantu penyelidikan dalam memahami kondisi pesawat sebelum kecelakaan,

- Untuk mengidentifikasi setiap kesalahan dari unit yang dapat membantu penyelidikan di memahami program perawatan dan pemecahan masalah operator pesawat,
 - Untuk mendemonstrasikan efek dari kabel sinyal yang terpisah dari posisi flap sinkron.
- Hasil tes akan dimasukkan dalam laporan akhir.

1.4. Uji Servo Autothrottle yang dipasang sebelumnya yang telah dihapus sebelum kecelakaan

- Pengujian dilakukan pada tanggal 9 Desember 2021 di fasilitas Ontic Cheltenham dimana fasilitas pengujian operasional dibangun khusus untuk pengujian tersebut. Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mengidentifikasi kesalahan pada unit dan membantu memahami program pemeliharaan dan pemecahan masalah operator.
- Hasil tes akan dimasukkan dalam laporan akhir.

1.5. Tes Komputer Kontrol Penerbangan yang dipasang sebelumnya yang dilepas sebelum kecelakaan

- *Flight Control Computer* (FCC) dengan nomor bagian 4051600-914 diproduksi oleh *Honeywell International Inc.*
- FCC dengan nomor seri 94103655 (sebelumnya dipasang di pesawat untuk autopilot A) dikeluarkan dari pesawat pada 18 Maret 2020 menyusul laporan masalah autopilot yang tidak beroperasi. Nomor suku cadang FCC dengan nomor seri 96083964 (sebelumnya dipasang di pesawat sebagai

autopilot B) telah dihapus dari pesawat pada 18 Maret 2020 menyusul laporan masalah autopilot yang tidak dapat digunakan.

- Kedua FCC diangkut ke fasilitas Honeywell di Amerika Serikat pada Februari 2021 untuk pemeriksaan. Pemeriksaan FCC berlangsung di Fasilitas Honeywell Deer Valley di Phoenix, Arizona, pada 30 Maret dan 14 Juni 2021.
- Pemeriksaan termasuk mengunduh kesalahan yang disimpan untuk menentukan kesalahan apa pun yang terkait dengan sinyal posisi spoiler pesawat ke komputer autothrottle.
- Hasil pemeriksaan akan dimasukkan dalam laporan akhir.

1.6. Pemeriksaan Sudut Spoiler

- Investigasi mengembangkan tes di pesawat untuk menghubungkan posisi permukaan spoiler penerbangan dengan sinyal posisi spoiler penerbangan yang diterima oleh komputer autothrottle. Tes menggunakan pesawat Boeing 737-400 dari operator di Inggris.
- Data tambahan juga dikumpulkan untuk mengkarakterisasi hubungan antara posisi roda kontrol, posisi permukaan aileron, dan posisi permukaan spoiler selama pengujian. Pemasangan sensor posisi spoiler penerbangan juga dipertimbangkan dalam uji.
- Pada tanggal 15 Agustus 2021 pengujian disaksikan oleh KNKT, AAIB (UK), NTSB, FAA, Boeing, *General Electric* (GE) dan Otic.
- Hasil tes akan dimasukkan dalam laporan akhir.

1.7. Simulasi Pesawat

- Penyelidikan melakukan simulasi kecelakaan berdasarkan data FDR dan CVR di simulator pelatihan penerbangan.
- Tujuan dari simulasi tersebut adalah:
 - Memahami aktivasi monitor split dorong jelajah,
 - Informasi yang tersedia untuk awak pesawat terkait dengan sistem pesawat tidak berfungsi,
 - Aktivitas pilot dan beban kerja selama penerbangan,
- Pemulihan dari kondisi pesawat yang tidak stabil.
- Percobaan simulasi pertama dilakukan di *Las Vegas Flight Academy* di Henderson, Nevada, AS pada 27 Oktober 2021. Sesi simulasi dihadiri oleh KNKT, NTSB, FAA, dan Boeing. Ditemukan bahwa simulator tidak bereaksi sama dengan penerbangan kecelakaan, selama acara dorong asimetris. Simulasi mengungkapkan bahwa konsol tuas dorong tidak dipantau secara ketat oleh pilot.
- Investigasi mengulangi sesi simulasi di *NAM Training Center* Jakarta pada 7 Desember 2021. Sesi simulasi dihadiri oleh KNKT dan Sriwijaya Air. Sesi simulasi kedua memiliki tujuan dan skenario yang sama dengan sesi pertama di Nevada. Simulasi berhasil menciptakan kembali kecelakaan penerbangan.
- Namun, beberapa tujuan tidak dapat dicapai karena perbedaan konfigurasi antara simulator dan pesawat kecelakaan.
- Rincian hasil simulasi akan dimasukkan dalam laporan akhir.

1.8. Tindakan Keselamatan yang diambil oleh Pihak yang Terlibat

1.8.1. Produsen Pesawat

- Pada 15 Februari 2021, produsen pesawat mengeluarkan *Flight Operation Technical Bulletin* (FOTB) 737-12-2 Rev.1 tentang *Airplane Upset Prevention and Recovery*.
- Pada tanggal 30 Maret 2021, produsen pesawat mengeluarkan *Boeing Multi Operator Message* (MOM) nomor MOM-MOM-21-0145-01B9(R2) mengenai Potensi Kegagalan Sistem Indikasi *Laten Flap* dan Dampaknya pada Sistem *Autothrottle*. Menyusul penerbitan MOM ini, *Federal Aviation Administration* (FAA) mengeluarkan *Airworthiness Directive AD-2021-08-14*.

1.8.2. Operator Pesawat

- Menerbitkan Pemberitahuan Mutu kepada personel pemeliharaan pada tanggal 1 Februari 2021 untuk mengingatkan:
 - sebuah penanganan masalah berulang agar dilakukan sesuai dengan prosedur perusahaan sebagaimana tercantum dalam *Company Maintenance Manual* (CMM) dan *Aircraft Maintenance Procedure Manual* (AMPM),
 - pemecahan masalah yang akan dilakukan sesuai dengan *Aircraft Maintenance Manual* (AMM), *Fault Isolation Manual* (FIM) dan *Illustrated Part Catalog* (IPC) saat ini,

- pengisian *Aircraft Maintenance Log* (AML) dengan benar sesuai dengan AMPM,
- bagian perampokan dilakukan sesuai dengan AMPM.
- Mengkaji *Upset Recovery Training* (URT) yang ada dan menginisiasi pelaksanaan program *Upset Prevention Recovery Training* (UPRT) pada 11 Februari 2021. UPRT mulai dilakukan untuk semua pilot pada 18 November 2021 bekerjasama dengan konsultan dari Belanda. Program UPRT melibatkan Ditjen Perhubungan Udara.
- Menyebarkan Buletin Teknis Operasi Penerbangan Boeing (FOTB) terkait dengan UPRT pada 22 Februari 2021.
- Menerbitkan Pemberitahuan kepada Pilot pada 21 Mei 2021 untuk mengingatkan pilot tentang penanganan dan pemantauan sistem otomasi.
- Mengkaji program pelatihan Crew Resources Management (CRM) untuk memasukkan event operasional yang diambil dari sistem pelaporan Sriwijaya Air.
- Direktorat Mutu Keselamatan dan Keamanan melakukan audit khusus kepada Direktorat Operasi dan Pemeliharaan untuk mengidentifikasi kekurangan keselamatan.
- Merevisi acara Analisis Data Penerbangan (FDA) untuk memasukkan asimetri dorong dan Kehilangan Kontrol dalam peristiwa penerbangan.

- Menerbitkan Security Notice untuk mengingatkan personel keamanan penerbangan terkait prosedur identifikasi penumpang dan meningkatkan keamanan di konter check in dan proses boarding.
- Perubahan CMM dan AMPM terkait dengan cacat berulang yang meliputi definisi, pengelolaan, pengendalian dan pencatatan, serta pemberian tugas khusus.
- Melakukan pertemuan mingguan khusus untuk membahas masalah signifikan, DMI, cacat berulang, ketersediaan suku cadang, tenaga kerja dan masalah operasional.
- Meningkatkan pelatihan insinyur termasuk Enhanced Zonal Analysis Procedure (EZAP) dan Electrical Wiring Interconnection System (EWIS), dan Prinsip Pemecahan Masalah selama pelatihan berulang insinyur pada tahun 2022.
- Mengubah program pemeliharaan yang disetujui untuk memasukkan uji kesetiaan selama uji Perekam Suara Kokpit (CVR) tahunan sesuai dengan Dokumen ICAO 10104.
- Menerapkan perangkat lunak pemeliharaan untuk manajemen pemeliharaan yang mencakup peningkatan program pengendalian keandalan dan pengendalian cacat berulang.
- Melakukan Bite Test Autothrottle System yang mengacu pada Aircraft Maintenance Manual
- (AMM) pada semua pesawat Boeing 737 dan tidak ditemukan kesalahan apapun.

- Menerbitkan Engineering Order (EO) untuk melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap perkabelan mekanis Autothrottle ke semua pesawat Boeing 737 yang akan dilakukan dalam waktu 250 jam setelah penerbitan EO dan akan diulang selama Pemeriksaan C.
- Mengevaluasi beban kerja personel pemeliharaan berdasarkan jumlah penerbangan di setiap stasiun dan merelokasi personel pemeliharaan untuk memastikan beban kerja yang tepat, pembatasan tugas, dan persyaratan istirahat.

1.8.3. Organisasi Pemeliharaan Pesawat Udara

- Pada November 2021, Garuda Maintenance Facility mengubah daftar periksa pada pembacaan Cockpit Voice Recorder. Daftar periksa meliputi syarat pemeriksaan mutu bentuk gelombang maupun durasi audio di tiap saluran.

1.9. Tanggapan terhadap Rekomendasi Keselamatan KNKT

- Pada 10 Februari 2021, KNKT mengeluarkan dua rekomendasi keselamatan yang ditujukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Perhubungan Udara) Indonesia sebagai berikut:

04.R-2021-01.01

- Lampiran 6 ICAO (Bagian I – Angkutan Udara Komersial Internasional – Aeroplanes) mengharuskan operator pesawat untuk membangun dan memelihara gangguan program pelatihan pencegahan dan pemulihan

(UPRT). ICAO Doc 9868 (Prosedur untuk Layanan Navigasi Udara – Pelatihan) memberikan prosedur dalam penyampaian pelatihan pencegahan dan pemulihan gangguan untuk pilot pesawat.

- ICAO Doc 10011 (Manual on Airplane Upset Prevention and Recovery Training) juga memberikan panduan kepada otoritas penerbangan sipil, operator pesawat dan organisasi pelatihan yang disetujui (ATO) untuk menerapkan praktik terbaik ke dalam UPRT. ICAO Doc 10011 menjelaskan bahwa UPRT harus fokus pada bidang-bidang yang meningkatkan kesadaran akan potensi ancaman dari peristiwa, kondisi atau situasi; penghindaran yang efektif pada indikasi awal; dan pemulihan yang efektif dan tepat waktu.
- ICAO juga memberikan Bantuan Pelatihan Pencegahan & Pemulihan Pesawat Terbang (AUPRTA), sebagai upaya untuk meningkatkan efektivitas UPRT.
- CASR Bagian 121 mengharuskan operator pesawat untuk memiliki awal dan berulang untuk "Pelatihan Penerbangan Pesawat" yang mencakup pelatihan pemulihan gangguan yang mungkin dicapai dalam simulator jenis pesawat atau pesawat, seperti yang dijelaskan dalam Lampiran C.
- Pada tahun 2018, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menerbitkan surat edaran keselamatan yang mewajibkan operator pesawat untuk melakukan pelatihan pencegahan dan pemulihan gangguan. Persyaratan untuk pelatihan pencegahan gangguan belum dimasukkan dalam CASR Bagian 121.

- Investigasi tidak dapat menemukan panduan dari Ditjen Perhubungan Udara kepada operator pesawat dan/ atau organisasi pelatihan yang disetujui (ATO) untuk memungkinkan dan mendukung pelaksanaan pelatihan pencegahan dan pemulihan gangguan yang efektif.
- Oleh karena itu, KNKT merekomendasikan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mencantumkan syarat UPRT dalam CASR dan mengembangkan pedoman demi memaksimalkan efektivitas UPRT.
- Menyikapi rekomendasi keselamatan tersebut, Ditjen Perhubungan Udara mempercepat program UPRT dengan menugaskan satuan tugas khusus untuk melaksanakan UPRT pada 25 Juni 2021.
- Satgas UPRT tersebut meliputi partisipasi Ditjen Inspektor, Ditjen Test Pilot, instruktur penerbangan operator pesawat udara, dan instruktur UPRT operator pesawat udara. Satgas UPRT mempunyai tugas sebagai berikut:
- Mengkaji dan mengembangkan pedoman pelaksanaan UPRT di Indonesia,
- Mengkaji dan mengembangkan regulasi terkait UPRT di Indonesia,
- Melaksanakan program UPRT di Indonesia,
- Mengembangkan bimbingan teknis dan mempercepat pelaksanaan UPRT di Indonesia,
- Mengatur kesepakatan dengan ahli UPRT yang diakui secara internasional.
- Gugus tugas UPRT telah menyelesaikan beberapa tindakan sebagai berikut:
- Pada tanggal 17 Juni 2021, selesai draft Surat Edaran UPRT,
- Pada Juni 2021, selesai draft amandemen CASR Part 121 termasuk ketentuan terkait UPRT,

- Pada tanggal 8 September 2021, selesai review Rencana Pelaksanaan UPRT diusulkan oleh seorang ahli UPRT internasional,
- Tanggal 21 Oktober 2021, selesai review pakar UPRT internasional usul.

04.R-2021-01.02

- Lampiran 11 sub-bab ICAO 5.2 menggambarkan keadaan darurat yang memerlukan pemberitahuan ke pusat koordinasi penyelamatan, standar ini diadopsi dalam CASR Bagian 170 sub-bagian 5.2. Namun, adopsi penentuan keadaan darurat tidak termasuk konjungsi alternatif (atau), yang tidak sesuai dengan Standar 5.2 yang dijelaskan dalam ICAO Annex 11. Tidak adanya konjungsi dapat membingungkan penentuan keadaan darurat darurat dan dapat menunda aktivasi kegiatan pencarian dan penyelamatan.
- Oleh karena itu, KNKT merekomendasikan Ditjen Perhubungan Udara untuk meninjau syarat notifikasi pusat koordinasi penyelamatan di CASR Part 170 guna memperjelas bila syarat itu berdasar pada standar dalam ICAO Annex 11.
- Menanggapi rekomendasi keselamatan ini, Ditjen Perhubungan Udara telah meninjau dan memulai proses amandemen CASR Part 170 mengacu pada ICAO Annex 11 subchapter 5.2.

B. Daftar Manifest Penumpang Pesawat Sriwijaya Air SJ-182

Penumpang pesawat Sriwijaya Air SJ-182 berjumlah 62 orang dengan rincian 6 kru aktif, dan 6 ekstra kru, dan 50 penumpang yang meliputi 40

penumpang dewasa, 7 anak-anak, dan 3 bayi. Berikut daftar manifest penumpang pesawat Sriwijaya Air SJ-182⁴⁶:

NO.	NAMA PENUMPANG	KETERANGAN
1	CAPT. AFWAN ROSMANILA ZAMZANI	CAPTAIN
2	DIEGO MAMA HIT	CO-PILOT
3	DHIKA	FLIGHT ATTENDANT
4	OKKY BISMA	FLIGHT ATTENDANT
5	MIA TRESETYANI	FLIGHT ATTENDANT
6	GITA LESTARI	FLIGHT ATTENDANT
7	SUYANTO	PENUMPANG
8	RIYANTO	PENUMPANG
9	ANGGA FERNANDA AFRION	PENUMPANG
10	RION YOGATAMA	PENUMPANG
11	ARIFIN ILYAS	PENUMPANG
12	SUGIONO EFFENDY	PENUMPANG
13	YOHANES	PENUMPANG
14	PIPIT PIYONO	PENUMPANG
15	PANCA WIDIA NURSANTI	PENUMPANG
16	BEBEN SOPIAN	PENUMPANG

⁴⁶ Tagar.id, "Daftar Manifest Sriwijaya Air SJY 182, Tiga Diantaranya Bayi", <https://www.tagar.id/daftar-manifest-sriwijaya-air-sjy-182-tiga-diantaranya-bayi>, diakses pada tanggal 19 juli 2022

17	RAZANAH	PENUMPANG
18	SARAH BEATRICE ALOMAU	PENUMPANG
19	FELIKS WENGGO	PENUMPANG
20	YOHANES SUHERDI	PENUMPANG
21	RICKO	PENUMPANG
22	ARNETA FAUZIA FAO	PENUMPANG
23	NUNTIUS ZAI (BAYI)	PENUMPANG
24	ZURISYA ZUAR ZAI	PENUMPANG
25	UMBU KRISTIN ZAI	PENUMPANG
26	KOLISUN	PENUMPANG
27	SUPIANTO	PENUMPANG
28	DANIYA (BAYI)	PENUMPANG
29	RUSNI	PENUMPANG
30	RIZKI WAHYUDI	PENUMPANG
31	ARKANA NADHIF WAHYUDI (BAYI)	PENUMPANG
32	ROSSI WAHYUNI	PENUMPANG
33	INDAH HALIMAH PUTRI	PENUMPANG
34	NABILA ANJANI	PENUMPANG
35	MAKRUFATUL YETI SRIANINGSIH	PENUMPANG
36	MULYADI	PENUMPANG
37	KHASANAH	PENUMPANG

38	ANDI SYIFA KAMILA	PENUMPANG
39	RAHMANIA EKANANDA	PENUMPANG
40	DINDA AMELIA	PENUMPANG
41	FAZILA AMMARA	PENUMPANG
42	FATHIMA ASHALINA	PENUMPANG
43	ASY HABUL YAMIN	PENUMPANG
44	FAISAL RAHMAN	PENUMPANG
45	LUSKANDAR	PENUMPANG
46	NELLY	PENUMPANG
47	RATIH WINDANIA	PENUMPANG
48	YUMNA FANISYATUZHARA	PENUMPANG
49	RAHMAWATI	PENUMPANG
50	TONI ISMAIL	PENUMPANG
51	ATHAR RIZKI RIAWAN	PENUMPANG
52	IHSAN ADHLAN HAKIM	PENUMPANG
53	PUTRI WAHYUNI	PENUMPANG
54	MUHAMMAD NUR KHOLIFATUL AMIN	PENUMPANG
55	AGUS MINARNI	PENUMPANG
56	SHINTA	PENUMPANG
57	CAPT. DIDK GUNARDI	CAPTAIN (EKSTRA)
58	FADLY SATRIANTO	CO-PILOT (EKSTRA)

59	YUNNI DWI SAPUTRI	FLIGHT ATTENDANT (EKSTRA)
60	ISTI YUDHA PRASTIKA	FLIGHT ATTENDANT (EKSTRA)
61	GRISLEND GLORIA NATALIES	FLIGHT ATTENDANT (EKSTRA)
62	OKE DHURROTUL	FLIGHT ATTENDANT (EKSTRA)

C. Daftar Nama Pembayaran Ganti Kerugian Kecelakaan Pesawat Sriwijaya

Air SJ-182

Dalam laporan yang diberikan oleh pihak Sriwijaya Air kepada Direktorat Angkutan Udara Kementerian Perhubungan, per tanggal 18 Juli 2022 total jumlah korban yang telah mendapat ganti kerugian adalah 35 orang dari 62 orang penumpang pesawat Sriwijaya Air Sj-182. Dengan rincian sebagai berikut⁴⁷:

NO.	NAMA	JUMLAH GANTI KERUGIAN	TANGGAL PEMBAYARAN
1	YOHANES SUHERDI	Rp. 1. 500.000.000	19 JANUARI 2021
2	OKKY BISMA	Rp. 1. 500.000.000	20 JANUARI 2021
3	ASY HABUL YAMIN	Rp. 1. 500.000.000	23 JANUARI 2021
4	FAISAL RAHMAN	Rp. 1. 500.000.000	23 JANUARI 2021

⁴⁷ Copy of Daftar Pembayaran Asuransi Pax Crew SJ 182 update 3, <https://docs.google.com/document/d/1Ox0c3yhiVSzHJ00vbGiVFhQNBBrBGRTHhr-IKNvgORbU/edit>, diakses pada tanggal 19 juli 2022

5	ARIFIN ILYAS	Rp. 1.500.000.000	27 JANUARI 2021
6	BEBEN SOPIAN	Rp. 1.500.000.000	27 JANUARI 2021
7	YUNI DWI SAPUTRI	Rp. 1.500.000.000	28 JANUARI 2021
8	PIPIT PIYONO	Rp. 1.500.000.000	28 JANUARI 2021
9	RION YOGATAMA	Rp. 1.500.000.000	29 JANUARI 2021
10	ISTI YUDHA PRASTIKA	Rp. 1.500.000.000	29 JANUARI 2021
11	FADLY SATRIANTO	Rp. 1.500.000.000	31 JANUARI 2021
12	DIEGO MAMA HIT	Rp. 1.500.000.000	03 FEBRUARI 2021
13	GRISLEND GLORIA	Rp. 1.500.000.000	03 FEBRUARI 2021
14	YOHANES	Rp. 1.500.000.000	05 FEBRUARI 2021
15	SUGIONO EFFENDI	Rp. 1.500.000.000	05 FEBRUARI 2021
16	PUTRI WAHYUNI	Rp. 1.500.000.000	08 FEBRUARI 2021
17	IHSAN ADHLAN HAKIM	Rp. 1.500.000.000	08 FEBRUARI 2021
18	DINDA AMELIA	Rp. 1.500.000.000	08 FEBRUARI 2021
19	AGUS MINARNI	Rp. 1.500.000.000	09 FEBRUARI 2021
20	M. NURKHOLIFATUL	Rp. 1.500.000.000	09 FEBRUARI 2021
21	RAHMANIA EKANANDA	Rp. 1.500.000.000	10 FEBRUARI 2021
22	FAZILA AMMARA MAJEEDA	Rp. 1.500.000.000	10 FEBRUARI 2021

23	FATHIMA ASHALINA MAHREN	Rp. 1. 500.000.000	10 FEBRUARI 2021
24	ARNETA FAUZIA	Rp. 1. 500.000.000	18 FEBRUARI 2021
25	UMBU KRISTIN ZAI	Rp. 1. 500.000.000	18 FEBRUARI 2021
26	ZURISYA ZUAR ZAI	Rp. 1. 500.000.000	18 FEBRUARI 2021
27	FAO NUNTIUS ZAI	Rp. 1. 500.000.000	18 FEBRUARI 2021
28	RIYANTO	Rp. 1. 500.000.000	24 FEBRUARI 2021
29	OKE DHURROTUL JANNAH	Rp. 1. 500.000.000	01 MARET 2021
30	GITA LESTARI DEWI	Rp. 1. 500.000.000	06 MARET 2021
31	SUYANTO	Rp. 1. 500.000.000	09 MARET 2021
32	RAZANAH	Rp. 1. 500.000.000	10 MARET 2021
33	AFWAN ROSMANILA ZAMZANI	Rp. 1. 500.000.000	16 MARET 2021
34	ANGGA FERNANDA AFRION	Rp. 1. 500.000.000	26 APRIL 2021
35	YUMNA FANISYATUHZZAHRA	Rp. 1. 500.000.000	30 APRIL 2021