

Kajian Literatur Faktor-Faktor Penyerangan Pengguna Jasa Penerbangan Kepada Petugas *Aviation Security* (Studi Kasus: Bandara di Indonesia)

Naufal Arsenal Purnomo^{1✉}, Fajar Islam², I Gede Adi Putra Pratama³, Jiraporn Chano⁴

¹²³Akademi Penerbang Indonesia Banyuwangi

⁴Maharakham University Thailand

Alamat Email: islamfajar83@gmail.com², alphauniform69@gmail.com³, jiraporn.j@msu.ac.th⁴

✉ Email Korespondensi: naufalars122@gmail.com¹

Paper Received: 29 Agustus 2025; **Revised:** 10 September 2025; **Accepted:** 18 September 2025;
Published: 30 September 2025

Abstrak

Keamanan penerbangan merupakan aspek vital dalam transportasi udara. Dalam satu dekade terakhir (2015–2025), tercatat peningkatan insiden kekerasan terhadap petugas Avsec di berbagai Bandara di Indonesia. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi faktor pemicu penyerangan dan merumuskan strategi pelayanan yang tepat untuk mencegah konflik. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pendekatan literature review. Data dikumpulkan dari kanal berita arus utama yang telah terverifikasi oleh Dewan Pers dan dianalisis menggunakan metode PRISMA (*Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses*). Penelitian ini mengklasifikasikan 29 insiden serangan ke dalam berbagai kategori seperti *boom joke*, penyerangan fisik, pengancaman verbal, dan kerusakan fasilitas Bandara. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor dominan yang melatarbelakangi penyerangan terhadap Avsec adalah rasa *entitlement* dan status sosial pelaku, ketidaksepahaman terhadap SOP Avsec, serta kondisi psikologis penumpang seperti frustrasi akibat keterlambatan penerbangan atau pengaruh alkohol. Penelitian ini menyoroti pentingnya kesesuaian pelayanan Avsec, yang mencakup pelaksanaan *standar operasional prosedur* (SOP), etika pelayanan, dan komunikasi yang efektif dalam menghadapi penumpang. Tanpa adanya kesesuaian ini, interaksi antara petugas dan pengguna jasa berpotensi menjadi konflik yang membahayakan keselamatan dan operasional Bandara. Penelitian ini diakhiri dengan rekomendasi kebijakan *preventif* berupa pelatihan *soft skills* untuk petugas, peningkatan edukasi publik, serta penegakan hukum yang tegas terhadap pelaku penyerangan.

Kata Kunci: *Aviation Security*, Bandara, Pelayanan, Penyerangan

Abstract

Aviation security is a vital aspect of air transportation. Over the past decade (2015–2025),

there has been an increase in incidents of violence against Aviation Security (Avsec) officers at various airports across Indonesia. This study aims to identify the triggering factors behind such assaults and formulate appropriate service strategies to prevent future conflicts. The research employs a descriptive qualitative method with a literature review approach. Data were collected from major news outlets verified by the Indonesian Press Council and analyzed using the PRISMA (Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses) framework. The study categorizes 29 incidents into various types, including bomb jokes, physical assaults, verbal threats, and damage to airport facilities. Analysis reveals that the dominant contributing factors include a sense of entitlement and social status of the perpetrators, misunderstanding of Avsec's standard operating procedures (SOP), and the psychological condition of passengers—such as frustration due to flight delays or the influence of alcohol. This study highlights the importance of service alignment in Avsec operations, which includes adherence to SOPs, ethical conduct, and effective communication with passengers. Without such alignment, interactions between officers and passengers may escalate into conflicts that jeopardize airport safety and operations. The study concludes with preventive policy recommendations, including soft skills training for Avsec officers, enhanced public education, and strict law enforcement against aggressors.

Keywords: Aviation Security, Airport, Service, Attack

PENDAHULUAN

Keamanan penerbangan (Satya Yuda et al., 2024) salah satu komponen vital dari industri penerbangan yang harus di perhatikan dengan baik. Ancaman dan insiden di dunia penerbangan selain dapat mengakibatkan kerugian atau kerusakan material, juga pula dapat berpotensi mengancam keselamatan personil keamanan. Oleh karenanya keselamatan para personel keamanan Bandar Udara wajib menjadi perhatian khusus bagi pengelola Bandar Udara karena para personel keamanan ini merupakan garda terdepan dalam pengamanan di dunia penerbangan (Darwis, 2017). Didalam suatu Bandar Udara perlu adanya personel keamanan yang disebut *Aviation Security*. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9, *Aviation Security* adalah pekerja dengan lisensi yang ditugaskan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang berkaitan dengan keamanan penerbangan. Petugas keamanan pesawat (*Aviation Security*) harus memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) dalam menjalankan tanggung jawab mereka.

Dalam beberapa tahun terakhir, industri penerbangan telah menghadapi sejumlah masalah baru yang berkaitan dengan keamanan, terutama karena meningkatnya risiko terhadap keselamatan penumpang dan petugas keamanan di berbagai Bandar Udara Indonesia. Salah satu jenis ancaman yang dapat mengganggu operasional penerbangan adalah penyerangan *Verbal* maupun fisik oleh penumpang terhadap petugas *Aviation Security* (WARI, 2022). Kejadian-kejadian tersebut menunjukkan bahwa kesiapan pengelola Bandar Udara untuk menghadapi situasi darurat sangat penting.

Tabel 1 contoh insiden penyerangan yang terjadi di Bandar Udara Indonesia

Tahun	Lokasi Kejadian	Kejadian	Sumber 1	Sumber 2
2017	Bandar Udara Sam Ratulangi, Manado	Seorang pejabat melakukan aksi kekerasan dengan menampar petugas	https://www.bbc.com/indonesia-40517624	https://www.liputan6.com/regional/read/3012751/penyebab-istri-pejabat-tampar-

Tahun	Lokasi Kejadian	Kejadian	Sumber 1	Sumber 2
2017	Bandar Udara Soekarno Hatta	<i>Aviation Security</i> perempuan di Bandar Udara		petugas-bandara-manado
		Kasus penamparan terhadap petugas <i>Aviation Security</i> Soekarno Hatta yang dilakukan oleh Dokter Angkatan Laut	https://jabar.tribunnews.com/2017/07/08/kasus-penamparan-pada-petugas-Aviation Security-oleh-dokter-angkatan-laut-di-bandar udara-soetta-berakhir-damai?page=all#goog_rewarded	https://www.boombastis.com/kasus-pemukulan-bandara/115870
		Oknum anggota TNI memukul anggota <i>Aviation Security</i> di Bandar Udara Soeta	https://megapolitan.kompas.com	https://vivasumsel.com/2017/07/31/aksi-penamparan-petugas-asvec-bandara-kembali-terjadi/ https://news.detik.com/berita/d-3125421/ngaku-bawa-bom-wakil-ketua-dprd-sumut-diinterogasi-petugas-di-kualanamu
2017	Bandar Udara Kualanamu	Wakil Ketua DPRD Sumut Ngaku Bawa Bom di Bandara	https://news.republika.co.id/berita/o1dulj282/wakil-ketua-dprd-sumut-ngaku-bawa-bom-di-bandara	
2018	Bandar Udara Supadio	Frantinus Sigiri, penumpang Lion Air rute Pontianak-Jakarta diamankan petugas Avsec Bandara Supadio Pontianak gara-gara bercanda membawa bom.	https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018?page=3	https://kumparan.com/kumparannews/lion-air-laporkan-penumpang-pembuka-pintu-darurat-di-pontianak
		Penumpang Lion Air JT280 rute Cengkareng-Kuala Lumpur mengalami keterlambatan penerbangan atau <i>delayed</i> . Sebab, salah satu penumpangnya, YS (25) mengaku	https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018?page=3	https://www.tempo.co/ekonomi/karena-candaan-bom-lion-air-rute-cengkareng-kuala-lumpur-delay-917866

Tahun	Lokasi Kejadian	Kejadian	Sumber 1	Sumber 2
2018	Bandar Udara Soekarno Hatta	membawa bom ke dalam pesawat. Dirjen Perhubungan Udara Agus Santoso membenarkan dirinya telah menerima laporan terkait terjadinya letusan senjata api di Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta dan melukai seorang staf <i>helpdesk</i> maskapai Garuda Indonesia dan seorang penumpang. calon penumpang pesawat Lion Air JT 120, dari Cengkareng dengan tujuan	https://kilaskementerian.kompas.com/djpu-kemenhub/read/2018/07/23/233543526/dirjen-perhubungan-udara-jelaskan-letusan-senjata-di-bandara-soetta	https://kumparan.com/kumparannews/pengusutan-kasus-pistol-meletus-di-bandara-soetta-sesuai-prosedur-27431110790551434
2018	Bandar Udara Soekarno Hatta	Tanjung Pandang, Belitung akhirnya gagal terbang. Penyebabnya, pernyataan yang dia lontarkan Dua anggota DPRD Banyuwangi, Basuki Rahmad dan Nauval Badri diamankan petugas Bandara Banyuwangi karena bercanda mengenai bom saat hendak naik pesawat Garuda rute Banyuwangi- Jakarta di Bandara Banyuwangi, Jawa Timur, Rabu (23/5). Petugas keamanan Bandara Banyuwangi mengamankan dua penumpang yang mengaku membawa bahan peledak berupa	https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018	https://www.tempo.co/ekonomi/teror-bom-muncul-di-lion-air-tujuan-jakarta-tanjung-pandang-932047
2018	Bandar Udara Banyuwangi		https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018?page=3	https://www.antaraneWS.com/berita/712951/kasus-candaan-bom-banyuwangi-dilimpahkan-ke-penyidik-bandara-juanda

Tahun	Lokasi Kejadian	Kejadian	Sumber 1	Sumber 2
2018	Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II	bom, saat dilakukan pemeriksaan di <i>check point</i> 2 Bandara Banyuwangi. Penumpang pria berinisial DB mengaku kepada salah satu awak kabin (<i>flight attendant</i>) sebagai seorang teroris dan membawa bom dalam tas ketika dalam proses masuk ke pesawat (<i>boarding</i>). Seorang penumpang dan rombongannya yang berjumlah empat orang terpaksa diturunkan dari pesawat Lion Air karena menyebutkan bom ke salah satu awak kabin ketika dalam proses masuk ke pesawat.	https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018?page=2	https://www.tempo.co/ekonomi/mengaku-teroris-seorang-penumpang-lion-air-ditangkap-923982
2018	Bandar Udara Soekarno Hatta	Seorang penumpang dan rombongannya yang berjumlah empat orang terpaksa diturunkan dari pesawat Lion Air karena menyebutkan bom ke salah satu awak kabin ketika dalam proses masuk ke pesawat. Penumpang Lion Air berinisial ST diamankan di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan (UPG) tujuan Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya, Jawa Timur (SUB). Dia diamankan setelah mengaku membawa bom di tas ketika proses masuk ke pesawat (<i>boarding</i>).	https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018?page=2	https://www.antaraneews.com/berita/709168/bercanda-soal-bom-penumpang-lion-air-diturunkan
2018	Bandar Udara Hasanuddin	Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan (UPG) tujuan Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya, Jawa Timur (SUB). Dia diamankan setelah mengaku membawa bom di tas ketika proses masuk ke pesawat (<i>boarding</i>).	https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018	https://tirto.id/lion-air-di-bandara-hasanuddin-tunda-penerbangan-karena-lelucon-bom-cJXc
2020	Bandar Udara Hang Nadim,	Seorang PNS membawa narkotika	https://www.tempo.co/ekonomi/seorang-pns-	https://www.detik.com/sumut/hukum-

Tahun	Lokasi Kejadian	Kejadian	Sumber 1	Sumber 2
	Batam	di Bandar Udara Hang Nadim	kemenhub-tertangkap-bawa-narkoba-jenis-sabu-di-bandar udara-hang-nadim-589011	dan-kriminal/d-7905619/penyelundupan-3-kg-sabu-digagalkan-di-batam-2-pelaku-ditangkap
2022	Bandar Udara Ngurah Rai, Bali	WNA memukul 2 anggota <i>Aviation Security</i> di Bandar Udara Ngurah Rai yang bermula dari ketinggal pesawat	https://www.tribunnews.com/regional	https://www.viva.co.id/berita/nasional/1444374-wna-ngamuk-pukul-petugas-bandara-ngurah-rai-begini-endingnya
2023	Bandar Udara Ngurah Rai	Bentrok Baku Pukul di Areal Parkir Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, Sopir vs Petugas <i>Aviation Security</i>	https://radarbali.jawapos.com/hukum-kriminal/70865648/bentrok-baku-pukul-di-areal-parkir-bandar-udara-sopir-vs-petugas-Aviation-Security-berujung-saling-lapor	https://www.detik.com/bali/berita/d-7251820/viral-petugas-avsec-bandara-ngurah-rai-ribut-dengan-sopir-taksi-liar
2024	Bandar Udara Soekarno Hatta	terjadi perseteruan antara <i>Aviation Security</i> Soeta dengan penumpang yang di sebabkan penumpang yang tak mau diarahkan	https://www.viva.co.id/berita/nasional/1709168-viral-keributan-Aviation-Security-dengan-penumpang-di-bandar-udara-soetta-ini-penjelasan-ap-ii	https://news.detik.com/berita/d-7312465/viral-penumpang-ngaku-kepalanya-dipukul-avsec-di-soetta-ap-ii-membantah

Dalam rentang waktu satu decade terakhir, berbagai insiden kekerasan terhadap petugas *Aviation Security* tercatat terjadi di sejumlah Bandar Udara besar di Indonesia. Insiden ini melibatkan berbagai pihak, mulai dari pejabat, personel militer, warga negara asing (WNA), hingga penumpang biasa. Rangkaian peristiwa ini menunjukkan pentingnya peningkatan edukasi, komunikasi, dan ketegasan penegakan hukum di lingkungan Bandar Udara untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penerbangan serta menghormati tugas para petugas *Aviation Security* yang berada di garis depan keamanan transportasi udara.

Peristiwa serupa juga pernah penulis alami bertepatan ketika melaksanakan OJT di Bandar Udara Semarang yang melibatkan seorang calon penumpang yang merupakan pensiunan aparat kepolisian dan petugas *Aviation Security* (Islam, 2023). Calon penumpang tersebut merasa tidak puas (Aqil, 2020) dengan tindakan petugas *Aviation Security* yang hendak memeriksa ranselnya yang sebelumnya terdeteksi oleh mesin X-Ray dan terindikasi ada benda yang tidak diperbolehkan untuk dibawa di dalam cabin pesawat. Kekecewaan calon penumpang tersebut memuncak dan ia menganggap perlakuan yang diterimanya kurang menyenangkan dan sempat juga ia beradu *argument* dengan petugas dan petugas menerima ancaman berupa cacian.

Dengan kejadian di atas meningkatnya jumlah penumpang dan aktivitas penerbangan, masalah keamanan penerbangan menjadi semakin penting, terutama terkait dengan serangan terhadap petugas *Aviation Security*. Pengelola bandar udara harus siap menghadapi ancaman potensial. Kesesuaian saat melakukan pelayanan sangatlah perlu diperhatikan oleh setiap personel *Aviation Security*, kesesuaian yang dimaksud di sini mencakup beberapa aspek utama: standar operasional, etika pelayanan, dan komunikasi yang efektif. Pertama, dari sisi prosedural, setiap tindakan pemeriksaan yang dilakukan oleh *Aviation Security* harus sesuai dengan aturan yang berlaku, seperti regulasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Hal ini penting untuk menghindari tindakan yang sewenang-wenang yang bisa membahayakan keselamatan penerbangan. Kedua, dari sisi etika pelayanan, penting bagi setiap petugas *Aviation Security* untuk menjalankan tugasnya dengan sikap yang profesional, sopan, dan tidak diskriminatif. Mengingat bahwa penumpang datang dari berbagai latar belakang sosial, budaya, pendekatan yang baik dan menghargai hak-hak penumpang akan menciptakan rasa aman sekaligus nyaman di lingkungan bandar udara. Ketiga, komunikasi yang efektif menjadi jembatan utama dalam menghindari kesalahpahaman yang sering kali menjadi pemicu konflik antara petugas dan penumpang. Petugas harus mampu menjelaskan alasan di balik setiap tindakan pemeriksaan dengan bahasa yang lugas, ramah, dan tidak mengintimidasi. Karena Penumpang yang diberikan pemahaman dengan cara yang tepat cenderung lebih kooperatif dan menghargai proses keamanan yang dilakukan. Tanpa adanya kesesuaian ini, pelayanan *Aviation Security* bisa saja menimbulkan *resistensi*, kesalahpahaman, hingga insiden verbal atau fisik yang merugikan banyak pihak. Penelitian ini menawarkan kebaruan dengan menyoroti insiden penyerangan terhadap petugas *Aviation Security* dari sudut pandang kesesuaian pelayanan, yang mencakup standar operasional, etika, dan komunikasi efektif sebuah pendekatan yang belum banyak dikaji dalam konteks keamanan penerbangan di Indonesia(Wardana et al., 2025).

METODE

Metodologi penelitian (Garg, 2016; Sugiyono, 2020) menjelaskan mengenai desain penelitian, populasi dan sampel, lokasi dan waktu, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data.

Desain Penelitian

Metode Penelitian (Nana & Elin, 2018) dapat diartikan sebagai mencari kembali dengan mengkaji ulang penelitian dengan melalui tahap pengumpulan informasi yang tujuannya untuk memperbaiki, mengubah, atau mengembangkan penelitian. Dapat disimpulkan bahwa metode penelitian (Wardana et al., 2024) memberikan gambaran rancangan penelitian yang meliputi prosedur dan langkah-langkah yang harus ditempuh, waktu penelitian, sumber data, dan dengan langkah apa data-data tersebut diperoleh yang selanjutnya akan diolah dan dianalisis (ISLAM, D. Rumani, et al., 2024).

Desain penelitian (Islam, Ardian, et al., 2025) merupakan pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif untuk memecahkan masalah atau menguji hipotesis untuk menghasilkan prinsip umum. Pada penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif dan *literature review* (Habsy et al., 2023). Penelitian Kualitatif (Wibowo et al., 2025) adalah suatu metode yang menggunakan sistem pendekatan yang tujuannya agar dapat menjelaskan dan memahami arti dari suatu fenomena yang didalamnya terdapat konteks alamiahnya. Di dalam sistem penelitian kualitatif (Habibi & Artha Glory

Romey Manurung, 2023) peneliti akan mengumpulkan data dengan bentuk teks, gambar, suara atau lainnya yang setelah itu akan dianalisis dengan pendekatan induktif. Sedangkan *literature review* (Irwandani et al., 2024) adalah kumpulan tulisan yang menjelaskan teori dan menyediakan informasi tentang sejarah dan saat ini untuk diorganisir berdasarkan topik dan dokumen yang diperlukan.

Populasi dan Sampel

Penelitian ini tidak ada populasi dan sampel dikarenakan menggunakan metode kualitatif dengan kajian literatur (Niam et al., 2024) sehingga mengantinya dengan objek penelitian. Objek penelitian adalah karakteristik, sifat, atau nilai individu, objek, atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang dipilih oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Oleh karenanya Objek penelitian (ISLAM, Rusdyansyah, et al., 2024; Rochida et al., 2025) sangat penting karena membantu menetapkan fokus dan batasan penelitian sehingga penelitian tidak melebar ke hal-hal yang tidak penting. Objek dari penelitian ini adalah dengan penelusuran sumber berita melalui berbagai data *base* terpercaya menggunakan kata kunci yang sesuai dengan variabel penelitian. Setelah itu, penulis melakukan proses seleksi terhadap artikel (Islam, Mintje, et al., 2023) berdasarkan kriteria relevansi dan kualitas, dengan memperhatikan kesesuaian antara tujuan penelitian terdahulu dan fokus penelitian ini. Artikel yang terpilih kemudian dianalisis secara tematik untuk menemukan pola, hubungan antar konsep, serta kesenjangan penelitian yang dapat dijadikan landasan untuk mengembangkan penelitian lebih lanjut (Islam, Ardian, et al., 2023).

Lokasi penelitian dilaksanakan di kampus Akademi Penerbang Indonesia Banyuwangi dari bulan Januari 2025 sampai dengan Juli 2025.

Teknik Pengumpulan Data

Sistem pengumpulan data pada penelitian (Leksono et al., 2023) ini dengan menggunakan metode studi pustaka. Studi pustaka (Ardiyanto et al., 2025; Islam, Luwihono, et al., 2025) adalah upaya mengumpulkan data dari sumber tertulis seperti dokumen, buku, dan ensiklopedia untuk memenuhi kebutuhan penelitian. Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder yang di peroleh dari kanal berita, buku yang telah tersedia. Data sekunder (Luthfizar et al., 2024) ialah data yang didapat dari media perantara, bentuk dari data sekunder berupa catatan dan laporan yang terdokumentasi atau tersip. Lalu dokumentasi data dan laporan yang telah di kumpulkan disajikan dengan pedoman *Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses* (PRISMA). Metode PRISMA merupakan metode yang bagus digunakan dalam studi literatur review karena menyediakan alur yang terstruktur didalam proses pencarian, pemilihan, dan pelaporan hasil penelitian sehingga hasil yang diperoleh menjadi valid dan lebih akurat. Untuk langkah awalnya agar data dapat dipetakan sesuai kriteria, peneliti akan menyaring keseluruhan populasi agar dapat menemukan populasi dengan tepat yaitu dengan penerapan inklusi dan eksklusi. Kriteria inklusi (La'bi et al., 2024) adalah karakteristik yang harus dipenuhi oleh subyek agar masuk dalam sampel penelitian, juga menjamin bahwa hasil penelitian dapat digeneralisasikan ke populasi sasaran yang tepat. Sedangkan eksklusi (Sulung et al., 2024) adalah proses penghapusan subyek yang telah memenuhi kriteria inklusi dari pembahasan dengan beragam alasan. Untuk kriteria inklusi pada penelitian (Islam, Rochida, et al., 2025) ini adalah fenomena penyerangan fisik dan ancaman verbal yang dialami *Aviation Security* dalam kurun waktu 2015-2025. Untuk lebih jelasnya kriteria dapat dilihat dalam table berikut.

Tabel 1. Kriteria Inklusi dan Eksklusi

No	Kriteria	Inklusi	Eksklusi
1	Tahun kejadian	Tahun 2015 - 2025	Tahun sebelum 2015
2	Jenis kejadian penyerangan di Bandar Udara	Penyerangan fisik dan ancaman verbal	1. Pembajakan 2. Ancaman bom 3. Penyanderaan

Teknik Analisis Data

Analisis data (Islam & Aristo, 2024; Islam & Aulia, 2024) adalah proses sistematis untuk menguraikan, menginterpretasikan, dan mengolah data agar dapat diambil kesimpulan. Ini adalah langkah penting dalam mengubah data mentah menjadi informasi berguna. Analisis data mencakup langkah, seperti pengumpulan data, penyusunan data, pengolahan data, dan pembuatan laporan hasil. Dalam penelitian (Islam, Efendi, et al., 2023) ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan data yang relevan yang di kutip dari berbagai sumber yaitu, jurnal ilmiah, laporan penelitian, dan publikasi akademik. Artikel dipilih berdasarkan kriteria seperti relevansi topik, kredibilitas sumber, dan keterbaruan informasi. Setelah mengidentifikasi data (Islam & Putra, 2023) yang disajikan dalam bentuk tabel barulah data disimpulkan secara detail agar tau informasi apa yang melatarbelakangi dan faktor apa saja yang sering menjadi penyebab penyerangan *Aviation Security* yang ada di Bandar Udara Indonesia.

HASIL

Hasil Penelitian

Untuk proses mencari data dalam laporan, penulis merujuk pada data dan fakta yang diperoleh dari sumber berita terpercaya dan kredibel. Informasi yang digunakan berasal dari media arus utama yang telah terverifikasi, Seperti Kompas, Salah satu media tertua dan paling dihormati di Indonesia, menerapkan Kode Etik Jurnalistik yang meliputi kewajiban “menghasilkan berita yang faktual dan jelas sumbernya” serta “tidak menyuap” (Kompas.com, n.d.). Selanjutnya ada detik.com, yang merupakan portal berita paling banyak dikunjungi di Indonesia (171 juta kunjungan per bulan), menunjukkan kepercayaan audiens yang luas. Lalu Liputan 6, Telah menjadi *signatory* IFCN (*Poynter Institute*) untuk kode etik cek fakta, memisahkan laporan berita dan verifikasi klaim publik secara independen. Dan yang terakhir ada media Viva.co, dan Tribunnews tercatat sebagai Perusahaan Pers terverifikasi oleh Dewan Pers, untuk menjamin validitas dan kredibilitas data yang digunakan, penelitian ini menetapkan sejumlah kriteria yang mendefinisikan apa yang dimaksud dengan database atau sumber informasi yang terpercaya.

Pertama, sumber berita yang digunakan harus berasal dari media massa yang telah terverifikasi oleh Dewan Pers Indonesia. Media seperti Kompas, Detik, Tempo, CNN Indonesia, dan Antara News dipilih karena memiliki rekam jejak yang kuat dalam menyajikan informasi faktual dan mematuhi kode etik jurnalistik. Verifikasi dari Dewan Pers menjadi jaminan bahwa media tersebut memiliki mekanisme editorial yang bertanggung jawab serta proses penyuntingan dan pengecekan fakta yang ketat.

Kedua, berita yang dijadikan rujukan harus menyampaikan informasi berdasarkan fakta resmi dan narasumber yang kredibel, seperti pejabat Otoritas Bandara, perwakilan Kementerian Perhubungan, aparat kepolisian, atau saksi mata yang terlibat langsung. Penggunaan sumber primer ini penting untuk memastikan bahwa informasi yang

disampaikan bukanlah spekulatif atau opini pribadi, melainkan berbasis pada data dan pernyataan yang dapat diverifikasi.

Ketiga, setiap artikel berita harus memiliki identitas yang jelas dan dapat diakses kembali, meliputi nama media, tanggal terbit, judul artikel, serta tautan permanen (URL). Kejelasan identitas ini memungkinkan peneliti maupun pembaca untuk menelusuri ulang sumber tersebut jika diperlukan, serta menjadikannya layak untuk dikutip secara ilmiah.

Keempat, rentang waktu publikasi berita harus berada dalam periode penelitian yang ditetapkan, yaitu tahun 2015 hingga 2025. Hal ini dilakukan agar data yang dikumpulkan tetap relevan dengan konteks sosial dan kebijakan keamanan penerbangan yang berlaku dalam satu dekade terakhir.

Terakhir, semua sumber berita yang digunakan dalam penelitian ini adalah open access atau tersedia secara terbuka bagi publik. Keterbukaan akses ini tidak hanya memudahkan proses pengumpulan data, tetapi juga memastikan bahwa setiap temuan dapat diuji ulang oleh pihak lain, sehingga menjunjung tinggi prinsip transparansi dalam penelitian ilmiah. Dengan menggunakan kriteria tersebut, penelitian ini memastikan bahwa seluruh data yang dianalisis berasal dari sumber yang sah, aktual, dan kredibel, sesuai dengan tujuan studi yang bersifat deskriptif dan kontekstual terhadap peristiwa-peristiwa nyata di lapangan.

Peristiwa Penyerangan dari 2015 - 2025 Berupa Boom Joke

1. Kasus 29 April 2015 – Bandara Soekarno-Hatta seorang calon penumpang bercanda membawa bom di Bandara Soekarno-Hatta. Insiden ini menandai awal dari *tren boom joke* di tahun 2015, dan langsung memicu reaksi dari petugas keamanan. Kasus ini menjadi sorotan karena terjadi di Bandara Internasional tersibuk di Indonesia;
2. Kasus 1 Mei 2015 – Bandara Minangkabau hanya berselang dua hari, kasus serupa terjadi di Bandara Minangkabau. Pelaku adalah calon penumpang yang tidak menyadari bahwa candaan seperti itu adalah pelanggaran serius yang mengganggu keamanan dan operasi penerbangan;
3. Kasus 4 Mei 2015 – Bandara Kualanamu candaan bom kembali terjadi di Bandara Kualanamu, Sumatera Utara. Tiga kejadian dalam waktu kurang dari satu minggu menunjukkan adanya tren berulang yang belum disadari bahayanya oleh masyarakat;
4. Kasus 7 Mei 2015 – Bandara Soekarno-Hatta kembali menjadi lokasi insiden *boom joke*. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kesadaran masyarakat terhadap larangan bercanda soal bom masih sangat rendah, bahkan di Bandara dengan keamanan ketat sekalipun;
5. Kasus 13 Mei 2015 – Bandara Palembang tren berlanjut ke wilayah Sumatera Selatan. Pelaku lagi-lagi adalah calon penumpang yang melakukan candaan tidak pantas, yang langsung ditindak oleh pihak keamanan Bandara;
6. Kasus 7 September 2015 – Bandara Sam Ratulangi Setelah jeda beberapa bulan, insiden kembali terjadi di Sulawesi Utara. Ini menandakan bahwa peringatan hukum belum memberikan efek jera secara luas;
7. Kasus 30 September 2015 – Bandara Kualanamu mengalami insiden kedua dalam tahun yang sama. Kasus ini mempertegas posisi Kualanamu sebagai Bandara dengan pengulangan pelanggaran serupa;

8. Kasus 11 Oktober 2015 – Bandara Sam Ratulangi kembali jadi lokasi *boom joke*. Ini menjadi pola bahwa wilayah tertentu mengalami pengulangan karena lemahnya edukasi atau pencegahan lokal;
9. Kasus 2 Desember 2015 – Bandara Juanda di Surabaya ini menjadi lokasi berikutnya. Kasus terjadi menjelang musim liburan akhir tahun, ketika pergerakan penumpang sedang tinggi;
10. Kasus 24 Desember 2015 – Bandara Soekarno-Hatta saat puncak libur Natal, terjadi candaan bom kembali di Soekarno-Hatta. Insiden ini sangat mengganggu mengingat lalu lintas penerbangan yang padat saat itu;
11. Kasus 25 Desember 2015 – Bandara Soekarno-Hatta Hanya sehari setelah insiden sebelumnya, candaan bom kembali terjadi di lokasi yang sama. Ini menunjukkan bahwa tidak ada jeda meskipun penanganan telah dilakukan sehari sebelumnya;
12. Kasus 26 Desember 2015 – Bandara El Tari insiden terjadi di Wilayah Timur Indonesia. Ini menunjukkan bahwa *boom joke* bukan hanya masalah bandara besar, tetapi bisa terjadi di mana saja;
13. Kasus 18 Mei 2018 – Bandara Lombok setelah periode relatif tenang pada 2016–2017, kasus kembali muncul. Ini menunjukkan bahwa tren *boom joke* tidak sepenuhnya hilang, hanya tertunda;
14. Kasus 23 Mei 2018 – Bandara Banyuwangi menariknya, pelaku dalam kasus ini adalah seorang anggota DPRD. Hal ini menjadi indikasi bahwa kurangnya kesadaran hukum bahkan terjadi di kalangan pejabat publik;
15. Kasus 30 Juni 2019 – Bandara Adisoemarmo calon penumpang kembali ditangkap karena menyebut membawa bom. Respons cepat dari petugas menunjukkan sistem keamanan sudah cukup tanggap, namun tetap tidak mencegah pelaku melakukan pelanggaran;
16. Kasus 6 Desember 2019 – Bandara Adisucipto insiden terakhir dalam data ini melibatkan penumpang AirAsia di Yogyakarta. Kasus ini menutup rangkaian *boom joke* yang dilaporkan, dan menunjukkan bahwa fenomena ini belum sepenuhnya terkendali.

Dari 16 kasus candaan bom (*boom joke*) yang tercatat antara April 2015 hingga Desember 2019, terlihat adanya pola perilaku yang berulang dan konsisten di berbagai Bandara Indonesia. Penyebab dominan dari seluruh insiden ini adalah rendahnya tingkat kesadaran hukum dan pemahaman masyarakat tentang bahaya serta konsekuensi dari candaan bom di area bandara Undang-Undang Penerbangan (UU 1/2009 jo. Pasal 437) mengancam hukumannya hingga 1 tahun penjara, atau hingga 8 tahun jika menimbulkan kerugian benda, atau 15 tahun jika menyebabkan kematian. Sebagian besar pelaku merupakan calon penumpang sipil yang tidak menyadari bahwa menyampaikan candaan terkait bom adalah pelanggaran serius terhadap hukum penerbangan dan keamanan publik. Bahkan, dalam satu kasus, pelakunya adalah seorang anggota DPRD, yang seharusnya memahami peraturan hukum lebih baik. Ini memperkuat asumsi bahwa ketidaktahuan atau sikap abai terhadap regulasi keamanan bandara tidak mengenal batas status sosial atau pendidikan.

Dari sisi waktu, puncak terjadinya *boom joke* terjadi pada tahun 2015, yaitu tahun pertama insiden dilaporkan, dengan total 12 kasus hanya dalam satu tahun. Kejadian beruntun selama bulan April hingga Desember 2015 mengindikasikan bahwa tidak adanya efek jera maupun strategi edukatif yang efektif di awal kemunculan tren ini.

Bahkan beberapa bandara mengalami pengulangan insiden, seperti Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Kualanamu, dan Bandara Sam Ratulangi, yang masing-masing mencatat lebih dari satu kasus. Hal ini menunjukkan lemahnya sistem pencegahan lokal dan kurangnya komunikasi risiko yang masif dan terstruktur di wilayah tersebut.

Faktor lain yang memperkuat terjadinya kasus adalah momen padat penumpang, seperti musim liburan akhir tahun (Desember). Tiga kasus terjadi dalam tiga hari berturut-turut pada 24–26 Desember 2015, yang memperlihatkan bahwa tingginya tekanan perjalanan dapat memicu perilaku sembrono yang berisiko tinggi. Setelah 2015, kasus memang menurun secara kuantitas, tetapi insiden masih terus terjadi secara sporadis hingga akhir 2019, yang menandakan bahwa fenomena ini belum sepenuhnya terkendali. Periode relatif tenang selama 2016–2017 justru memberikan kesan bahwa penanggulangan berhasil, padahal munculnya kembali insiden pada 2018–2019 membuktikan bahwa tidak ada keberlanjutan upaya preventif yang terintegrasi.

Peristiwa Penyerangan dari 2015 - 2025 Berupa Penyerangan Fasilitas Bandara

1. Kasus 18 Februari 2015 – Bandara Soekarno-Hatta insiden penyerangan fasilitas Bandara terjadi di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, dipicu oleh kekacauan jadwal penerbangan Lion Air. Sejumlah calon penumpang yang merasa frustrasi akibat keterlambatan parah melakukan kerusakan terhadap berbagai fasilitas terminal. Kerugian ditaksir mencapai Rp100 juta. Kasus ini menjadi sorotan nasional karena terjadi di salah satu bandara tersibuk di Asia Tenggara dan memperlihatkan lemahnya manajemen krisis serta komunikasi maskapai terhadap penumpang. Kejadian ini juga membuka mata akan pentingnya penanganan penumpang yang proaktif dalam situasi delay masif untuk mencegah kekacauan dan kerusakan di area Bandara.

Peristiwa Penyerangan dari 2015 - 2025 Berupa Penyerangan Saat Pemeriksaan

1. Kasus 9 Oktober 2016 – Bandara Soekarno-Hatta Seorang oknum TNI AD berpangkat Jenderal bintang dua terlibat dalam insiden kekerasan terhadap petugas Avsec saat proses pemeriksaan keamanan di Bandara Soekarno-Hatta. Aksi pemukulan ini menjadi sorotan publik karena melibatkan aparat tinggi militer dan memperlihatkan adanya gesekan antara prosedur keamanan sipil dan sikap arogansi oknum aparat. Insiden ini memunculkan kembali urgensi pelatihan komunikasi serta peningkatan perlindungan hukum terhadap petugas keamanan Bandara;
2. Kasus 5 Juli 2017 – Bandara Sam Ratulangi seorang istri perwira tinggi Polri melakukan penamparan terhadap petugas Avsec saat pemeriksaan di Bandara Sam Ratulangi, Manado. Tindakan ini memicu kecaman publik dan bahkan pernyataan langsung dari Menteri Perhubungan yang menyesalkan aksi kekerasan tersebut. Kasus ini menunjukkan bahwa tindakan agresif terhadap petugas bandara tidak hanya dilakukan oleh pelaku sipil biasa, melainkan juga dari kalangan keluarga pejabat tinggi negara, yang seharusnya menjadi teladan dalam menaati aturan;
3. Kasus 7 Juli 2017 – Bandara Soekarno-Hatta hanya dua hari setelah insiden di Manado, kekerasan serupa kembali terjadi di Bandara Soekarno-Hatta. Seorang purnawirawan TNI melakukan pemukulan terhadap petugas Avsec. Meski pelaku bukan anggota aktif, insiden ini memperkuat pola bahwa ketidakpatuhan terhadap prosedur keamanan bandara seringkali dilakukan oleh pihak-pihak yang merasa memiliki otoritas atau status sosial tertentu;

4. Kasus 30 Juli 2017 – Bandara Soekarno-Hatta masih di bulan yang sama, seorang oknum TNI lainnya kembali melakukan pemukulan terhadap petugas Avsec di Bandara Soekarno-Hatta. Meski kasus ini akhirnya diselesaikan secara damai, keberulangiannya dalam kurun waktu singkat menunjukkan adanya ketegangan sistemik antara penegakan protokol keamanan dan persepsi hak istimewa oleh sebagian pihak berseragam;
5. Kasus 2 Oktober 2017 – Bandara Soekarno-Hatta seorang calon penumpang sipil melakukan kekerasan fisik terhadap petugas Avsec, dengan dalih merasa diperlakukan tidak adil. Pria ini meracau dan menyerang petugas saat diminta mengikuti prosedur pemeriksaan. Kasus ini menjadi penting karena memperlihatkan bahwa ancaman terhadap petugas tidak hanya datang dari aparat, tetapi juga masyarakat umum yang tidak stabil secara emosional atau tidak memahami pentingnya standar keamanan Bandara;
6. Kasus 25 Januari 2022 – Bandara Ngurah Rai dua warga negara asing (WNA) melakukan pemukulan terhadap dua anggota Avsec di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali. Insiden terjadi karena para pelaku kesal setelah ketinggalan pesawat. Kasus ini memperlihatkan bahwa ketidakpatuhan dan kekerasan terhadap petugas juga bisa dilakukan oleh penumpang asing, yang mungkin tidak memahami atau mengabaikan otoritas keamanan lokal. Respons cepat kepolisian menunjukkan adanya peningkatan kapasitas penanganan insiden oleh pihak Bandara;
7. Kasus 11 Juli 2023 – Bandara Sultan Hasanuddin seorang penjemput jemaah haji melakukan penendangan terhadap petugas Bandara saat proses penertiban massa di area kedatangan. Kejadian ini terekam video dan menjadi viral. Insiden memperlihatkan betapa rentannya petugas Avsec saat harus mengendalikan kerumunan besar, terutama di masa puncak seperti kepulangan ibadah haji. Hal ini menekankan perlunya prosedur yang lebih kuat dan koordinasi antara otoritas keamanan, otoritas bandara, serta masyarakat lokal.

Dari rangkaian tujuh kasus kekerasan terhadap petugas *Aviation Security* (Avsec) yang terjadi di berbagai bandara Indonesia antara tahun 2016 hingga 2023, tampak jelas bahwa penyebab dominan dari insiden-insiden tersebut adalah sikap arogansi dan resistensi terhadap otoritas keamanan Bandara, terutama saat proses pemeriksaan. Sebagian besar pelaku berasal dari kalangan berstatus sosial tinggi, seperti oknum TNI, purnawirawan, keluarga aparat kepolisian, bahkan warga negara asing. Banyak dari mereka menunjukkan sikap superioritas dan ketidakpatuhan terhadap prosedur standar keamanan yang berlaku di Bandara. Hal ini menunjukkan adanya krisis kepatuhan terhadap otoritas sipil di lingkungan bandara, di mana sebagian pelaku merasa memiliki hak istimewa untuk mengabaikan aturan. Di sisi lain, terdapat pula pelaku dari masyarakat umum yang bertindak agresif karena emosi tidak terkendali, kekecewaan, atau ketidaktahuan terhadap pentingnya prosedur keamanan. Dalam kasus tertentu, seperti insiden di Ngurah Rai dan Sultan Hasanuddin, frustrasi akibat kondisi eksternal seperti tertinggal pesawat atau padatnya kerumunan juga turut menjadi pemicu utama.

Peristiwa Penyerangan dari 2015 - 2025 Berupa Pengancaman Verbal

1. Kasus 20 Februari 2024 – Bandara Ngurah Rai hanya berselang beberapa bulan dari insiden sebelumnya, kasus serupa kembali terjadi di Bandara Ngurah Rai. Seorang sopir taksi ilegal tertangkap membawa parang dan melakukan pengancaman kepada petugas Avsec saat terjadi perselisihan. Pelaku langsung

diamankan oleh aparat keamanan. Kejadian ini memperlihatkan bahwa tindakan premanisme oleh pihak luar masih menjadi ancaman serius terhadap keamanan bandara, dan menunjukkan lemahnya kontrol terhadap akses publik ke area kritis Bandara;

2. Kasus 26 April 2024 – Bandara Soekarno-Hatta insiden cekcok terjadi antara petugas Avsec dan seorang calon penumpang di Bandara Soekarno-Hatta. Masalah muncul saat penumpang keberatan atas larangan membawa *prohibited item* dalam barang bawaannya. Video kejadian ini viral di media sosial dan menimbulkan berbagai opini publik. Peristiwa ini menegaskan bahwa minimnya pemahaman penumpang mengenai barang terlarang serta resistensi terhadap prosedur standar keamanan masih menjadi tantangan besar bagi petugas Avsec;
3. Kasus 6 Oktober 2017 – Bandara El Tari seorang calon penumpang dalam keadaan mabuk membuat keributan di Bandara El Tari, Kupang. Ia mengeluarkan kata-kata kasar dan mengganggu ketertiban di area keberangkatan. Petugas keamanan segera menangkap dan mengamankan pelaku sebelum situasi memburuk. Insiden ini menyoroti pentingnya pengawasan terhadap kondisi psikologis dan kesadaran penumpang saat memasuki area keamanan bandara, serta penegakan larangan terhadap perilaku tidak tertib.

Tiga kasus keributan yang terjadi di Bandara Ngurah Rai, Soekarno-Hatta, dan El Tari antara tahun 2017 hingga 2024 menunjukkan bahwa interaksi antara petugas Avsec dan pengguna jasa bandara masih rentan terhadap konflik terbuka. Baik dari pihak penumpang maupun pelaku eksternal seperti sopir taksi ilegal, konflik sering berujung pada cekcok, intimidasi verbal, bahkan pengancaman dengan senjata tajam. Kasus di Bandara Ngurah Rai (Maret dan Februari 2024) menjadi sorotan karena melibatkan sopir taksi liar yang tidak hanya melanggar aturan operasional bandara, tetapi juga menunjukkan sikap agresif dan membahayakan keselamatan petugas serta penumpang. Sedangkan insiden di Soekarno-Hatta (April 2024) memperlihatkan penolakan terhadap prosedur keamanan oleh calon penumpang, dan kasus di El Tari (2017) menyoroti perilaku tidak terkontrol akibat pengaruh alkohol. Dari keseluruhan insiden faktor dominan penyebabnya adalah kurangnya pemahaman dan kepatuhan terhadap aturan bandara, baik oleh penumpang maupun pelaku eksternal seperti sopir taksi liar. Hal ini membuat mereka mudah tersulut ketika ditegur atau diperiksa.

PEMBAHASAN

1. Jenis Penyerangan

Dari hasil penelitian data ditemukan 27 jenis insiden penyerangan, dikutip dari (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 137 Tahun 2015, n.d.) yaitu Ancaman (*threat*) Upaya atau rencana yang menimbulkan rasa takut bagi penumpang, kru, atau personel bandar udara, Pembajakan (*Hijacking*) Penguasaan pesawat terbang baik di darat maupun di udara secara tidak sah untuk tujuan politik, terorisme, atau penculikan., Ancaman bom (*bomb threat*) Penerimaan atau penemuan ancaman bom, bahan peledak, atau IED (*Improvised Explosive Device*) di terminal atau pesawat, Penyerangan fisik (*Physical Attack*) Tindakan kekerasan langsung terhadap petugas *Aviation Security*, seperti pemukulan, penendangan, atau penggunaan senjata tajam, Penyanderaan (*hostage taking*) Menahan paksa orang di dalam pesawat atau area terminal untuk memperoleh tuntutan tertentu. Data yang diambil dari rentang tahun 2015-2025 terdiri dari

16 kasus *boom joke*, 1 kasus penyerangan fasilitas Bandara, 7 kasus penyerangan fisik, dan 3 kasus penyerangan verbal disertai pengancaman.

Kasus candaan bom menunjukkan tingginya ketidaksadaran masyarakat terhadap konsekuensi hukum dan keamanan dari menyampaikan lelucon terkait bahan peledak di lingkungan bandara. Dari 16 insiden yang tercatat, sebagian besar pelaku adalah penumpang sipil yang tidak memahami bahwa menyatakan membawa bom, meski bercanda, adalah tindak pidana sesuai UU Penerbangan. Insiden paling banyak terjadi pada tahun 2015, yakni sebanyak 12 kasus, yang menunjukkan minimnya strategi edukatif pada awal kemunculannya. Bandara seperti Soekarno-Hatta, Kualanamu, dan Sam Ratulangi mengalami kejadian berulang, memperlihatkan lemahnya sistem peringatan lokal dan tidak adanya efek jera dari penindakan. Faktor pendorong lainnya adalah momen musim liburan, di mana tekanan, antrean panjang, dan stres perjalanan dapat memperbesar potensi perilaku sembrono. Meskipun kasus menurun pasca-2015, insiden sporadis hingga 2019 membuktikan bahwa belum ada sistem mitigasi risiko yang berkelanjutan. Kasus oleh anggota DPRD menunjukkan bahwa ketidaktahuan hukum tidak hanya terjadi pada masyarakat awam, melainkan juga pejabat negara.

Kasus penyerangan fasilitas bandara hanya tercatat satu kali secara signifikan, yakni pada 18 Februari 2015 di Bandara Soekarno-Hatta, yang melibatkan sekelompok penumpang maskapai Lion Air yang marah akibat delay ekstrem dan kurangnya informasi dari pihak maskapai. Kerusakan yang terjadi menyebabkan kerugian besar dan menjadi cerminan dari lemahnya manajemen penumpang dalam kondisi krisis, serta buruknya komunikasi antara maskapai dan pengguna jasa. Peristiwa ini juga menunjukkan pentingnya kehadiran petugas keamanan dan petugas layanan pelanggan untuk menjaga ketertiban dan memberikan kejelasan informasi secara cepat.

Sebanyak 7 kasus penyerangan terhadap petugas Avsec terjadi antara tahun 2016 hingga 2023, menunjukkan bahwa titik pemeriksaan keamanan (*security checkpoint*) merupakan area rawan konflik. Mayoritas pelaku berasal dari kalangan berpangkat tinggi, seperti oknum TNI, istri pejabat, hingga warga asing. Pola umumnya adalah pelaku menolak menjalani prosedur keamanan standar, dan mengekspresikannya melalui tindak kekerasan. Ada kecenderungan pelaku merasa memiliki hak istimewa, sehingga menolak tunduk pada otoritas sipil. Kasus ini menunjukkan krisis kepatuhan terhadap aturan sipil bandara oleh pihak-pihak yang memiliki status sosial tinggi. Namun, juga ditemukan pelaku dari masyarakat umum yang bertindak karena emosi atau ketidakpahaman.

Sebanyak 3 kasus terjadi antara 2017 hingga 2024, melibatkan cecok verbal, ancaman, hingga pengacungan senjata tajam oleh pelaku eksternal maupun penumpang. Bandara Ngurah Rai menjadi lokasi dengan dua kasus beruntun yang melibatkan sopir taksi ilegal, menunjukkan lemahnya kontrol terhadap akses publik ke area Bandara. Sementara di Soekarno-Hatta dan El Tari, konflik muncul akibat ketidakpatuhan penumpang terhadap aturan barang bawaan atau kondisi mabuk. Intimidasi terhadap petugas Avsec berpotensi menjadi ancaman serius terhadap psikologis kerja dan ketertiban umum bandara. Pola umum dari kasus-kasus ini menunjukkan kurangnya edukasi publik dan lemahnya penegakan terhadap pihak eksternal ilegal, serta ketidaksiapan petugas dalam menghadapi pengguna jasa yang agresif atau tidak stabil.

2. Faktor Yang Mempengaruhi Terjadinya Serangan

Berdasarkan 27 kasus penyerangan terdapat 11 kasus yang masuk dalam inklusi, Berdasarkan hasil analisis terhadap 11 kasus penyerangan yang terjadi dalam kurun

waktu 2015 hingga 2025, ditemukan bahwa serangan terhadap petugas Aviation Security tidak terjadi secara acak, melainkan dipicu oleh sejumlah faktor yang cukup konsisten dan berulang. Faktor-faktor ini sebagian besar berkaitan dengan aspek pelayanan dan interaksi langsung antara petugas dan pengguna jasa penerbangan.

Faktor pertama yang paling dominan adalah rasa entitlement dan status sosial dari penumpang. Banyak pelaku penyerangan berasal dari kalangan tertentu seperti pejabat, anggota militer, atau orang yang memiliki jabatan tinggi di masyarakat. Mereka cenderung merasa berhak mendapatkan perlakuan khusus dan menunjukkan sikap menolak saat diperlakukan sama seperti penumpang lainnya dalam proses pemeriksaan keamanan. Ketika prosedur dilakukan sesuai standar dan tidak memihak, sebagian dari mereka merespons dengan perlawanan verbal, bahkan fisik. Hal ini menunjukkan adanya ego atau kebanggaan sosial yang tinggi, yang kemudian berubah menjadi emosi negatif saat ekspektasi mereka tidak terpenuhi.

Faktor kedua adalah ketidaksepaahaman terhadap prosedur keamanan dan barang-barang terlarang yang tidak boleh dibawa ke dalam kabin pesawat. Banyak penumpang tidak mengetahui detail aturan atau merasa aturan tersebut terlalu berlebihan, sehingga ketika diminta untuk mematuhi SOP pemeriksaan, mereka merasa tersinggung atau dirugikan. Ketidaktahuan ini berpotensi menimbulkan konflik, apalagi jika petugas tidak mampu menjelaskan alasannya secara komunikatif dan menenangkan. Faktor berikutnya adalah frustrasi akibat gangguan jadwal penerbangan. *Delay* atau keterlambatan keberangkatan sering kali menyebabkan ketegangan emosional pada penumpang. Dalam kondisi emosi yang sudah tidak stabil, interaksi kecil dengan petugas bisa menjadi pemicu konflik besar. Ada kasus di mana penumpang yang sudah tertekan oleh waktu dan informasi yang tidak jelas justru melampiaskan kemarahannya kepada petugas keamanan yang sebenarnya hanya menjalankan tugas sesuai prosedur.

Selain itu, pengaruh alkohol atau kondisi mental yang tidak stabil juga menjadi pemicu dalam beberapa kasus. Penumpang yang dalam keadaan mabuk atau kehilangan kontrol diri menunjukkan kecenderungan lebih tinggi untuk bertindak agresif saat menghadapi prosedur pemeriksaan, bahkan terhadap teguran kecil sekalipun.

Terakhir, kualitas interaksi dan cara penyampaian dari petugas Aviation Security juga berperan penting. Pendekatan yang kaku, ekspresi otoriter, atau penggunaan bahasa yang dianggap kurang sopan bisa memperburuk situasi, terutama jika disampaikan kepada penumpang yang sedang dalam kondisi emosional. Dalam beberapa kasus, konflik justru terjadi karena kesalahpahaman yang sebenarnya dapat dicegah melalui komunikasi yang lebih ramah dan persuasif. Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor penyebab serangan terhadap petugas Aviation Security berkisar pada kombinasi antara karakteristik penumpang, situasi operasional di bandara, dan kualitas pelayanan dari petugas itu sendiri. Untuk itu, diperlukan strategi pelayanan yang tidak hanya fokus pada prosedur teknis, tetapi juga memperhatikan pendekatan humanis, edukatif, dan komunikatif dalam menjalankan tugas-tugas keamanan di lingkungan bandara.

KESIMPULAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil peninjauan 11 data kejadian penyerangan terhadap petugas aviation security, dapat diketahui bahwa kejadian insiden penyerangan mempunyai

berbagai macam faktor. Diantaranya, pada urutan pertama yang menjadi faktor dominan adalah rasa *entitlement* dan status sosial, yang kedua yaitu ketidaksepahaman penumpang terhadap barang larangan dan SOP *screening* yang menimbulkan konfrontasi fisik, yang ketiga merupakan kelalaian dari calon penumpang itu sendiri yang menjadi pemicunya yaitu keterlambatan penumpang tersebut atas jadwal yang sudah ditentukan dan ada juga penumpang yang dalam pengaruh minuman beralkohol.

Rasa *entitlement* dan kebanggaan atas status sosial, kerap terjadi pada kalangan khususnya yang berasal dari pejabat, aparat militer, atau tokoh masyarakat. Mereka kerap menunjukkan penolakan terhadap prosedur standar yang berlaku karena merasa berhak atas perlakuan khusus. Ketika ekspektasi tersebut tidak terpenuhi, reaksi yang muncul sering kali berupa perlawanan verbal bahkan fisik, yang mengganggu stabilitas keamanan bandara. Untuk mengatasi hal ini, diperlukan langkah-langkah strategis seperti peningkatan edukasi dan sosialisasi tentang pentingnya prosedur keamanan yang berlaku universal tanpa pengecualian, termasuk kepada kelompok masyarakat berstatus tinggi. Selain itu, penerapan kebijakan *zero tolerance* terhadap segala bentuk kekerasan terhadap petugas harus ditegakkan secara konsisten. Dukungan kelembagaan kepada Avsec juga perlu diperkuat melalui pelatihan menghadapi konflik dan pelibatan unsur penegak hukum di area rawan. Lebih lanjut, kolaborasi lintas institusi, khususnya dengan instansi asal pelaku, menjadi penting agar dapat dilakukan pembinaan internal dan penanaman nilai-nilai disiplin serta tanggung jawab hukum bagi seluruh lapisan masyarakat tanpa memandang jabatan.

Selain faktor status sosial, penyebab lain yang turut mendorong terjadinya konflik antara penumpang dan petugas Avsec adalah ketidaksepahaman terhadap prosedur keamanan serta ketidaktahuan mengenai barang-barang yang dilarang dibawa ke dalam kabin pesawat. Banyak penumpang yang belum memahami secara menyeluruh aturan yang berlaku, atau menganggap aturan tersebut berlebihan dan tidak relevan. Ketika mereka diminta mematuhi prosedur standar, sebagian merasa tersinggung, tidak nyaman, atau bahkan dirugikan. Kondisi ini dapat memicu konfrontasi, terlebih apabila petugas tidak mampu memberikan penjelasan yang komunikatif dan menenangkan. Untuk meminimalkan potensi konflik akibat ketidaktahuan, dibutuhkan upaya edukasi yang lebih masif melalui media informasi di bandara, pengumuman berulang, serta pemanfaatan teknologi digital untuk menyampaikan aturan dengan cara yang mudah dipahami oleh semua kalangan. Selain itu, kemampuan komunikasi petugas Avsec juga perlu ditingkatkan melalui pelatihan khusus dalam pelayanan publik dan manajemen konflik, sehingga mereka tidak hanya menjalankan tugas teknis, tetapi juga mampu menjelaskan alasan prosedur secara persuasif dan profesional. Pendekatan ini penting untuk menciptakan pengalaman penumpang yang lebih baik sekaligus menjaga ketertiban dan keamanan dalam lingkungan Bandar Udara.

Faktor lain yang turut memicu terjadinya insiden konflik di Bandara adalah frustrasi penumpang akibat gangguan jadwal penerbangan, khususnya keterlambatan atau *delay*. Situasi ini kerap menimbulkan ketegangan emosional, apalagi jika penumpang tidak mendapatkan kepastian informasi atau merasa terdesak oleh waktu. Dalam kondisi mental yang tidak stabil, interaksi kecil sekalipun termasuk pemeriksaan standar oleh petugas keamanan dapat dianggap sebagai gangguan tambahan dan memicu reaksi berlebihan. Tak jarang, kemarahan yang seharusnya ditujukan kepada pihak maskapai justru dilampiaskan kepada petugas Avsec yang hanya menjalankan tugas sesuai

prosedur. Untuk mengantisipasi risiko semacam ini, perlu adanya sinergi antara pengelola Bandara, maskapai, dan petugas keamanan dalam hal manajemen informasi dan pelayanan. Informasi terkait keterlambatan sebaiknya disampaikan secara cepat, jelas, dan transparan kepada penumpang agar tidak menimbulkan spekulasi dan kepanikan. Selain itu, petugas keamanan perlu dibekali kemampuan dalam merespons penumpang yang sedang berada dalam tekanan, termasuk pelatihan *empathy-based communication* dan pengelolaan konflik berbasis situasi. Upaya ini bertujuan untuk mengurangi ketegangan di lapangan, menjaga stabilitas operasional Bandara, serta menciptakan lingkungan yang lebih kondusif bagi seluruh pihak.

Selain aspek status sosial, ketidaktahuan prosedur, dan frustrasi akibat keterlambatan penerbangan, faktor lain yang kerap menjadi pemicu konflik antara penumpang dan petugas *Aviation Security* (Avsec) adalah pengaruh alkohol atau kondisi mental yang tidak stabil. Penumpang dalam keadaan mabuk atau kehilangan kontrol diri cenderung menunjukkan perilaku agresif, bahkan terhadap teguran ringan sekalipun. Situasi ini menjadi semakin kompleks apabila tidak ditangani dengan pendekatan yang tepat. Di sisi lain, kualitas interaksi dari petugas Avsec juga memainkan peran penting dalam menjaga suasana kondusif. Pendekatan yang terlalu kaku, nada suara yang otoriter, atau penggunaan bahasa yang kurang empatik dapat memperburuk suasana, terutama ketika berhadapan dengan penumpang yang sedang emosional. Dalam sejumlah kasus, insiden kekerasan justru dipicu oleh kesalahpahaman sederhana yang seharusnya bisa dicegah melalui komunikasi yang lebih ramah dan persuasif. Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa penyebab serangan terhadap petugas Avsec merupakan hasil dari kombinasi antara karakteristik penumpang, kondisi operasional di bandara, dan kualitas pelayanan yang diberikan oleh petugas itu sendiri. Oleh karena itu, strategi penguatan keamanan tidak cukup hanya mengandalkan kepatuhan terhadap prosedur teknis, tetapi juga harus melibatkan pendekatan yang lebih humanis, edukatif, dan komunikatif. Diperlukan pelatihan khusus bagi petugas Avsec dalam hal *soft skills*, seperti pengendalian emosi, komunikasi efektif, dan pendekatan berbasis empati. Selain itu, pengawasan terhadap penumpang yang menunjukkan gejala pengaruh alkohol atau gangguan psikologis harus dilakukan secara lebih proaktif dan terkoordinasi, misalnya melalui sistem pelaporan cepat dari maskapai atau ground handling. Melalui pendekatan holistik ini, diharapkan tercipta suasana keamanan bandara yang tidak hanya tegas dan profesional, tetapi juga berorientasi pada pelayanan yang manusiawi.

SARAN

Saran Untuk Direktorat Keamanan Penerbangan

1. Pembuatan Simulasi *Virtual Reality* (VR) Nasional untuk Pelatihan Avsec: Direktorat dapat mengembangkan media pelatihan berbasis *Virtual Reality* yang berisi simulasi skenario konflik di Bandara (misal: penumpang marah, mabuk, atau menolak pemeriksaan). Dengan pelatihan VR ini, personel Avsec dapat berlatih secara imersif dan terukur dalam menghadapi situasi darurat tanpa risiko nyata. Ini menjadi bentuk pelatihan berbasis teknologi modern yang relevan dengan perkembangan zaman;
2. Implementasi Edukasi Digital Mandatori bagi Penumpang: Direktorat dapat mengeluarkan kebijakan wajib bagi seluruh maskapai dan bandara untuk mengintegrasikan edukasi keamanan penerbangan dalam tiket elektronik. Edukasi ini berupa video pendek (1–2 menit) yang menjelaskan peran Avsec, pentingnya

pemeriksaan, serta konsekuensi hukum dari perilaku agresif. Langkah ini merupakan inovasi edukatif yang bersifat preventif dan belum banyak diterapkan di Indonesia.

Saran Untuk Operator Bandar Udara

1. Pemulihan internal difokuskan pada pemberian dukungan psikologis dan moral kepada petugas yang mengalami insiden, seperti melalui kegiatan debriefing dan layanan konseling. Selain itu, dilakukan evaluasi terhadap SOP yang berlaku, serta pelaksanaan simulasi ulang untuk meningkatkan kesiapsiagaan dan respon petugas dalam menghadapi situasi serupa;
2. Peningkatan kapasitas personel dilakukan dengan memberikan pelatihan keterampilan komunikasi dan manajemen konflik. Pelatihan ini penting agar petugas mampu menghadapi penumpang dengan sikap agresif atau arogan tanpa menimbulkan eskalasi. Di samping itu, perlu juga ditekankan kembali tentang batas kewenangan petugas serta tata cara penanganan situasi darurat;
3. Sosialisasi kepada masyarakat luas menjadi langkah strategis yang harus dilakukan secara berkelanjutan. Edukasi mengenai barang larangan, pentingnya ketepatan waktu, serta prosedur pemeriksaan keamanan harus disampaikan secara efektif melalui berbagai media, baik digital maupun fisik di area terminal bandara. Tidak kalah penting adalah penyuluhan kepada kelompok penumpang VIP, frequent flyer, dan korporat, agar dapat menjadi contoh dalam menjunjung etika berpergian. Dalam hal penegakan hukum, perlu ditegaskan bahwa setiap tindakan kekerasan atau penyerangan terhadap petugas merupakan pelanggaran yang akan diproses sesuai peraturan perundang-undangan. Penumpang yang terbukti melakukan tindakan agresif dapat dikenai sanksi berupa denda, proses pidana, hingga pencantuman dalam daftar *blacklist* maskapai atau Otoritas Bandara.

DAFTAR PUSTAKA

- Aqil, A. D. C. (2020). Studi Kepustakaan Mengenai Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pasien Rawat Jalan Di Rumah Sakit. *Jurnal Ilmiah Pamenang*, 2(2), 1–6. <https://doi.org/10.53599/jip.v2i2.58>
- Ardiyanto, F. T., Cahyo, D. H., & Islam, F. (2025). Pengaruh Kelebihan Berat Badan Terhadap Mobilitas Taruna Di Dalam Cockpit Cessna 172 SP Pada Praktik Terbang. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 5(1), 458–467.
- Darwis, N. (2017). Aspek Hukum Pengguna Jasa Transportasi Udara Komersil. *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, 7(2), 1–16. <https://doi.org/10.35968/jh.v7i2.130>
- Garg, R. (2016). Methodology for research I. *Indian Journal of Anaesthesia*, 60(9), 640–645. <https://doi.org/10.4103/0019-5049.190619>
- Habibi, R., & Artha Glory Romey Manurung. (2023). JOURNAL OF APPLIED COMPUTER SCIENCE AND TECHNOLOGY (JACOST) Systematic Literature Review: Metode Penilaian Kinerja Karyawan Menggunakan Human Performance Technology. *Journal of Applied Computer Science and Technology (JACOST)*, 4(2), 100–107.
- Habsy, B. A., Mufidha, N., Shelomita, C., Rahayu, I., & Muckorobin, M. I. (2023). Filsafat Dasar dalam Konseling Psikoanalisis : Studi Literatur. *Indonesian Journal of Educational Counseling*, 7(2), 189–199. <https://doi.org/10.30653/001.202372.266>
- Irwandani, I., Solviana, M. D., & Novitasari, A. (2024). Peran Teknologi Dalam Manajemen

- Inventarisasi Laboratorium Di SMP dan SMA: Systematic Literature Review Dengan Metode Prisma. *Oryza (Jurnal Pendidikan Biologi)*, 13(2), 275–285. <https://doi.org/10.33627/oz.v13i2.2768>
- Islam, F. (2023). ANALISIS FENOMENOLOGI KINERJA PETUGAS PENGAMANAN BERSTANDAR NASIONAL DAN INTERNASIONAL DI BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI. *Jurnal Ekonomi Efektif*, 5(3), 382–394. <https://academic.oup.com/femspd/article/doi/10.1093/femspd/fty017/4919729>
- Islam, F., Ardian, D., D. Rumani, D., Setiawan, A., & Rusdyansyah, A. (2023). Pengaruh Travel Dan Airline Apps Terhadap Preferensi Sudut Pandang Psikologi Dan Perilaku Konsumen. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 3(2), 253–263. <https://doi.org/10.52074/skyhawk.v3i2.134>
- Islam, F., Ardian, D., Wardana, M. A., & Larasati, K. (2025). *Pengaruh Metode Rolling Tempat Duduk terhadap Hasil Belajar Mahasiswa D3 Operasi Pesawat Udara*. 8, 10236–10242.
- Islam, F., & Aristo, M. R. (2024). The Influence of Physical Training on The Flight Performance of Cadets. *Applied Quantitative Analysis*, 4(1), 29–41. <https://doi.org/10.31098/quant.2068>
- Islam, F., & Aulia, W. A. R. (2024). Analysis of Runway Incursion Incident Using Report for the Years 2012-2022. *People and Behavior Analysis*, 2(1), 61–74. <https://doi.org/10.31098/pba.v2i1.2061>
- ISLAM, F., D. Rumani, D., Amadeus Nathanael, A., & Hari Cahyo, D. (2024). Analisis Komponen Angin Terhadap Pengaturan Daya CESSNA 172 SP di Runway 08 Berdasarkan Preferensi Flight Instructor Akademi Penerbang Indonesia Banyuwangi. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 4(2), 354–365. <https://doi.org/10.52074/skyhawk.v4i2.239>
- Islam, F., Efendi, E., Prayitno, H., Luhung Prasojo, G., & Handhika Putra, R. (2023). Pengaruh Keterlibatan Orangtua Terhadap Motivasi Dan Hasil Belajar Taruna Program Studi Operasi Pesawat Udara. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 3(2), 276–285. <https://doi.org/10.52074/skyhawk.v3i2.138>
- Islam, F., Luwihono, A., & As, H. (2025). ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF MOTIVATION , PERCEPTION OF RELEVANCE , AND LECTURER SUPPORT ON SCIENTIFIC RESEARCH INTERESTS OF AVIATION CADETS USING HIERARCHICAL LINEAR MODELING. 5, 944–952.
- Islam, F., Mintje, Q. A. P., Prasojo, G. L., & Efendi. (2023). The Role Of Counselors In Enhancing The Psychosocial Adjustment Of Cadets During Flight Training Process. *Sinergi International Journal of Psychology*, 1(2), 57–65. <https://doi.org/10.61194/psychology.v1i2.85>
- Islam, F., & Putra, R. H. (2023). Implementasi Metode Pembelajaran Snowball-Throwing Program Studi Operasi Pesawat Udara. *JlIP - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 6(7), 5440–5447. <https://doi.org/10.54371/jljp.v6i7.2552>
- Islam, F., Rochida, N. A., Wardana, M. A., Rumani, D. D., Luwihono, A., & Iswahyudi, P. (2025). CHECK-IN SYSTEM (CUCS) IN MANAGING HUMAN RESOURCE NEEDS AT CHECK-IN COUNTERS AT LOMBOK INTERNATIONAL. 5, 953–959.
- ISLAM, F., Rusdyansyah, A., Hari Cahyo, D. H., & Ferdian, K. (2024). Hubungan Kecemasan Terhadap Kepercayaan Diri Dalam Menghadapi Dunia Kerja Pada

- Taruna Semester Akhir API Banyuwangi. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 4(2), 386–396. <https://doi.org/10.52074/skyhawk.v4i2.259>
- La'bi, A. A. T., Cahyo, D. H., Islam, F., & Ardian, D. (2024). Analisis Kesiapan Psikologis Taruna Dalam Pelaksanaan First Flight Pada Taruna Diploma Penerbang API Banyuwangi. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 4(1), 341–353.
- Leksono, A., Ariantji, Q., Rumani, D. D., & Setiawan, A. (2023). *Pengaruh Tingkat Kelelahan dan Kesabaran Pengguna Jasa Penerbangan Terhadap Baggage Claim Queues di Bandara*. 3(1), 212–223.
- Luthfizar, A., Adiltsa, L., Setiawan, A., & Cahyo, D. H. (2024). Pengaruh Pola Asuh Latihan Fisik Terhadap Berat Badan Ideal Taruna Akademi Penerbang Indonesia Banyuwangi. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 4(1), 331–340.
- Nana, D., & Elin, H. (2018). Memilih Metode Penelitian Yang Tepat: Bagi Penelitian Bidang Ilmu Manajemen. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 5(1), 288. <https://jurnal.unigal.ac.id/index.php/ekonomologi/article/view/1359>
- Niam, M. F., Rumahlewang, E., Umiyati, H., Dewi, N. P. S., Atiningsih, S., Haryati, T., Magfiroh, I. S., Anggraini, R. I., Mamengko, R. P., Fathin, S., Mola, M. S. R., Syaifudin, A. A., Wajdi, & Farid. (2024). Metode Penelitian Kualitatif. In *WIDINA MEDIA UTAMA*. <https://adisampublisher.org/index.php/edu/article/view/744/784>
- Rochida, N. A., Luwihono, A., Wardana, M. A., & Prasetyo, K. T. (2025). *CONSEQUENCES OF DISCIPLINE , INTENSITY , AND RECOGNITION OF ABSENCE ON THE PERFORMANCE OF NON CLERK EMPLOYEES (CASE STUDY OF PAMDAL , DRIVER , TAMAN AND OB) INDONESIAN AVIATION ACADEMY BANYUWANGI*. 5, 985–992.
- Satya Yuda, A., Tabina Cahyarani Sunaryo, A., & Pamuraharjo, H. (2024). Analisis Pengaruh SOP, Peralatan Keamanan, dan Pelatihan Petugas AVSEC Terhadap Keamanan Penerbangan. *Journal of Social Science and Humanities Research*, 3(1), 147–151. <https://doi.org/10.56854/jssshr.v3i1.364>
- Sugiyono. (2020). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*.
- Sulung, S. D., Islam, F., Lestari, U., Wibowo, N., & Sheila, Y. (2024). Pengaruh Stres Terhadap Taruna Penerbang Sayap Tetap Dalam Menghadapi Fase Pre-Solo Flight Di API. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 4(2), 366–385.
- Wardana, M. A., Ardian, D., & Islam, F. (2024). *Eco-Friendly Packaging: Marketing Sustainability from Product to Delivery*. 2(02), 90–100.
- Wardana, M. A., Rumani, D. D., Luwihono, A., & Islam, F. (2025). *MARKETING STRATEGY ONLINE PLANE TICKET PURCHASE DECISIONS THROUGH THE TRAVELOKA*. 5(2012), 979–984.
- WARI, A. S. (2022). *Gambaran Stres Kerja Pada Pekerja Di Unit Aviation SecurityPt. Angkasa Pura I Bandara Internasional Yogyakarta*.
- Wibowo, U. L. N., Rochida, N. A., Luwihono, A., & Wardana, M. A. (2025). *ANALYSIS OF SATISFACTION WITH DISCIPLINE OF DIPLOMA III AIRCRAFT OPERATIONS STUDENTS , BATCH IV ALPHA , INDONESIAN AVIATION ACADEMY , BANYUWANGI*. 5, 993–1003.