

# Rancangan teroris di ruang udara

**PANDANGAN**  
**JOHN HARRISON**  
dan **V. ARIANTI**

**P**ENDEDAHAN mengenai percubaan Umar Farouk AbdulMutallab, 23 tahun, yang cuba meletupkan bom di badannya dalam pesawat udara Amerika pada Hari Natal lalu telah mencetuskan langkah berjaja-jaga di seluruh dunia.

Pengangkutan udara telah lama menjadi sasaran gerakan pengganas. Hasil penyelidikan daripada komputer riba Noordin Top yang dirampas menyusul kematiannya, menunjukkan bahawa kumpulannya telah merancang satu serangan serupa 9/11 ke atas penerbangan di Indonesia. Apakah isyarat itu bagi penerbangan awam di rantau ini?

Kumpulan tegas Jemaah Islamiah (JI) yang didalangi Noordin telah melakukan pengeboman hotel JW Marriott dan Ritz Carlton pada 17 Julai yang mengakibatkan banyak jiwa terbunuh.

Serangan itu mendedahkan kelemahan dari segi keselamatan, iaitu penyusupan kakitangan hotel oleh JI. Namun, reaksi cepat polis Indonesia telah dapat menggagalkan satu rancangan mahu membunuh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

Menurut media Indonesia, Noordin cuba menyusup ke dalam sistem penerbangan awam dan melancarkan serangan, termasuk merempuh kapal terbang rampasan ke atas bangunan-bangunan di Jakarta.

## **PENERBANGAN SEBAGAI ALAT KEGANASAN**

Selain maklumat daripada komputer riba Noordin, sebuah lakaran serupa cara 9/11 telah dirampas oleh polis di Banjarmasin (Kalimantan Selatan) ketika penangkapan Abu Zar pada Mei 2009.

Rancangan itu diakui oleh Abu Zar dan Amir Abdillah, keduduaanya ahli rangkaian Noordin.

Walaupun butiran tidak jelas, apa yang diketahui ialah Mohamad Syahrir, seorang pembantu utama Noordin yang dibunuh semasa satu serbuan pada Oktober 2009, telah ditugaskan untuk merekrut juruterbang dan sesiapa yang mempunyai kemahiran dalam penerbangan. Syahrir ialah bekas iuruteknik

syarikat penerbangan nasional, Garuda Indonesia, sehingga 2004.

Para penjahid global telah menunjukkan minat mahu menggunakan penerbangan sebagai alat keganasan seperti rancangan Bojinka pada 1995 untuk meletupkan 12 kapal terbang ketika penerbangan dari Asia ke Amerika sehinggalah rancangan komplot JI Singapura ke atas Lapangan Terbang Changi.

Menyusuri trend itu, memang amat ganjil bagi si pengganas amat terkenal (Noordin) Indonesia itu mengambil jangka masa yang panjang untuk melakukan operasi sedemikian.

Dipercayai kesemua anggota utama rancangan itu telah mati atau dalam tahanan. Namun, hal itu juga mendedahkan betapa genting soal keselamatan penerbangan yang jarang dibincangkan, iaitu penapisan kakitangan.

## **MENGAMBIL PEKERJA: MENGENAI MOHAMAD SYAHRIR**

Kisah Mohamad Syahrir masih lagi sedang dicantumkan. Umumnya, dia merupakan seorang pekerja contoh lagi berkelayakan untuk memastikan keselamatan Boeing 737, sebuah kapal terbang yang kerap digunakan untuk penerbangan jarak dekat dan juga digunakan oleh Presiden Yudhoyono bagi penerbangan domestik.

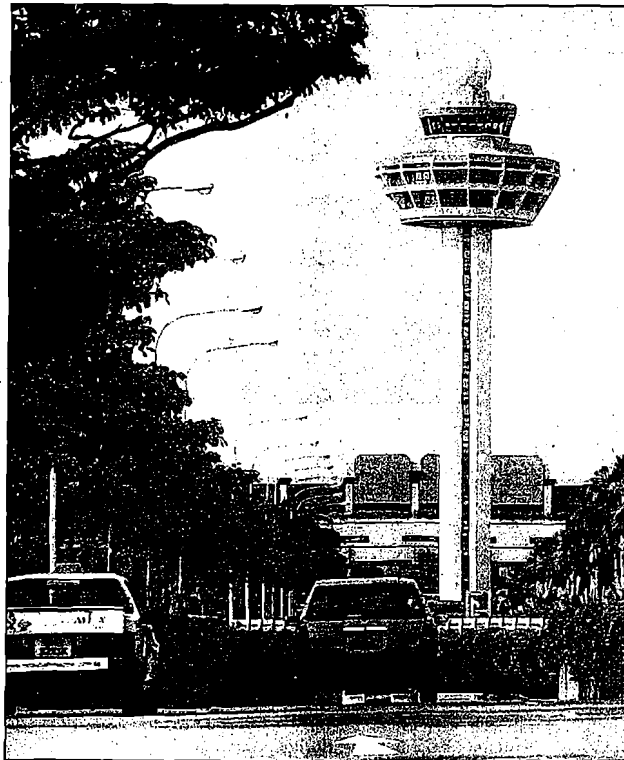
Sebagai seorang kakitangan Garuda, dia telah menjalani kursus latihan selama 18 bulan bersama tentera laut di Surabaya. Tiga bulan latihan asas ketenteraan, termasuk operasi bersejanta.

Namun, tidak dapat dipastikan sama ada dia telah menjalani kursus mengesan bom bersama tentera laut itu. Syahrir meninggalkan Garuda pada 2004. Tidak dapat dipastikan adakah kemasukannya dalam JI berlaku sewaktu dia masih berkhidmat bersama syarikat penerbangan itu.

Tetapi pengetahuan dan keupayaan aksesnya kepada para kakitangan dan bangunan tentu sekali memanfaatkan Noordin, yang seterusnya mengeksplotasikannya.

Percubaan mahu mencegah pengganas dan senjata daripada dibawa masuk ke dalam kapal terbang telah menyebabkan masyarakat antarabangsa membelanjakan banyak wang dan tentulah menyusahkan para penumpang.

Kelemahan yang betara sekali



**TURUT JADI SASARAN:** Lapangan Terbang Changi Singapura juga tidak terlepas daripada komplot Jemaah Islamiyah. - Foto fail

ialah pada kakitangan yang boleh memperdayakan keselamatan - menolong dalam satu serangan atau melakukannya sendiri.

Walaupun seseorang yang mempunyai akses masuk ke dalam kapal terbang harus di tapis untuk senjata dan barang larangan lain, soalan sebenarnya ialah bagaimana mahu mengesan seorang pegawai yang radikal atau bersubahat.

Masih ada soalan-soalan asas yang belum dapat dijawab:

► Bagaimana anda mengimbangi hak keselamatan para penumpang bersama hak pandangan kakitangan walaupun ada seberapa mereka yang cenderung terhadap keganasan?

Di dalam konteks Indonesia, tidak salah bagi seseorang itu menjadi anggota JI (yang belum diharamkan). Jadi, bolehkah anda memecat seseorang yang mengakui dirinya daripada kumpulan JI?

Bagaimana pula dengan sesa-

orang yang bukan anggotanya namun bersetuju dengan pandangan JI walaupun tidak menyokong keganasan?

► Soalan yang lebih besar - apakah pandangan yang konsisten atau tidak konsisten dalam bekerja di tempat yang sensitif dengan keselamatan? Walaupun ada dasar yang jelas, bolehkah ia dilaksanakan? Adakah latar belakang kakitangan di dalam kawasan penerbangan harus diperiksa secara intrusif? Jika begitu, bila dan berapa kerap ia harus dilakukan?

Daripada pihak syarikat penerbangan, pakar keselamatan penerbangan lapangan terbang pihak berkuasa, para penumpang sehingga kesatuan sekerja - kesemuanya bergelut dengan soalan ini yang belum ada sebarang jawapan ketika ini.

Pada dasarnya, industri penerbangan ialah satu sistem global. Gerak tindakannya perlu ditentukan secara antarabangsa, iaitu diwakili oleh Pertubuhan Awam Antarabangsa (ICAO) dan Pertubuhan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA).

## **IMPLIKASI KEPADA PENERBANGAN RANTAU**

Kematian Noordin dan para ahli utama puaknya pada beberapa bulan lalu merupakan satu kemenangan bagi Indonesia.

Kematian dan penangkapan pengganas telah melemahkan JI. Namun, itu juga menimbulkan persoalan sulit iaitu apakah perubahan taktik kumpulan pengganas yang berbahaya itu.

Peralihan tumpuan daripada darat kepada ruang udara menunjukkan akses kepada banyak sumber. Tambahan lagi, ini menandakan bahawa penerbangan Asia Tenggara boleh dihadapi dengan perubahan ancaman keselamatan.

Penerbangan merupakan satu landasan strategik bagi pihak pengganas selama lebih 40 tahun.

Selagi kita tidak mengambil langkah serius untuk mengatasi keselamatan di bahagian yang genting ini, kita boleh menghadapi satu malapetaka pada masa hadapan.

Masyarakat antarabangsa perlu mempelajari kejayaan Indonesia yang dapat mendedahkan rancangan ke atas penerbangan awam.

Dunia perlu mengatasi dengan cekap akan ancaman pengganasan yang kian ketara terhadap penerbangan awam antarabangsa.

**Nota:** John Harrison ialah Penolong Professor di Sekolah Pengajian Antarabangsa S. Rajaratnam (RSIS), Universiti Teknologi Nanyang, dan juga penulis buku berjudul 'International Aviation Terrorism' (Rowledge 2009). V. Arianti ialah Penyelidik Kanan di RSIS.