

## **BAB II**

### **Dinamika Perbatasan Amerika Serikat dengan Kanada**

Berdasarkan latar belakang penelitian, bab kedua penelitian ini akan menjelaskan secara lebih rinci mengenai hubungan Amerika Serikat dengan Kanada dalam berbagai aspek. Diawali, dengan penjelasan mengenai sejarah hubungan Negara Amerika Serikat dengan Negara Kanada. Dengan menggunakan pendekatan historis, pembaca dapat lebih memahami latar belakang hubungan secara historis antara kedua negara secara lebih mendalam, yang mana menjadi suatu pedoman penting dalam membahas implikasi peristiwa 9/11 terhadap kebijakan perbatasan Negara Amerika Serikat dan Negara Kanada. Lalu, dilanjutkan dengan uraian mengenai kebijakan perbatasan antara kedua negara sebelum terjadinya peristiwa 9/11, yang mana bertujuan untuk mengetahui signifikansi perubahan kebijakan yang akan dibahas di bab selanjutnya. Selain daripada itu, adapun latar belakang ekonomi antara kedua negara juga akan dideskripsikan lebih dalam di bab ini, dengan tujuan untuk memberikan gambaran pada pembaca mengenai salah satu aspek yang dipertimbangkan dalam kebijakan sekuritisasi perbatasan pasca peristiwa 9/11. Kemudian, bab ini akan ditutup dengan penjelasan singkat mengenai kronologis peristiwa 9/11, serta penjelasan mengenai *Smart Border Declaration* yang menjadi pengantar untuk pembahasan *Smart Border Action Plan* di bab berikutnya.

#### **2.1 Sejarah hubungan Amerika Serikat dengan Kanada**

Dilansir dari website resmi Pemerintahan Kanada melalui ([Government of Canada, 2021](#)) dinyatakan bahwa Kanada dan Amerika Serikat (AS) memiliki hubungan antar negara yang unik. Dimana hubungan Kanada-Amerika Serikat dibangun dan dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu seperti letak geografi yang berdekatan, nilai-nilai budaya yang menyerupai, kepentingan politik bersama, hubungan diplomatik yang intim, dan ikatan ekonomi yang kuat. Kanada dan Amerika Serikat juga memiliki salah satu hubungan perdagangan terbesar di dunia, yang dimana hal ini tercermin dalam volume perdagangan bilateral yang tinggi dengan total nilai perdagangan hingga hampir mencapai \$2 miliar per hari dalam bentuk barang dan jasa. Selain itu, jika melihat dalam aspek migrasi, Setiap harinya terjadi di perbatasan kedua negara terdapat sekitar 400.000 orang yang menyeberang antar kedua belah negara. Hal ini membuktikan bahwa adanya suatu hubungan bilateral yang cukup baik terjalin antara Negara Amerika Serikat dengan Negara Kanada.

Hubungan baik kedua negara juga dapat dibuktikan dengan jumlah kedutaan besar kedua negara di wilayah mereka masing-masing, Kanada memiliki kedutaan besar di Negara Amerika Serikat di beberapa wilayah yaitu seperti di Washington, D.C. dan konsulat jenderal di Atlanta, Boston, Chicago, Dallas, Denver, Detroit, Los Angeles, Miami, Minneapolis, New York, San Francisco, dan Seattle. Adapun, Negara Amerika Serikat memiliki kedutaan besar di Ottawa dan konsulat jenderal di beberapa kota yaitu Vancouver, Toronto, Quebec, Montreal, Halifax, dan Calgary serta konsulat di Winnipeg. Selain mendirikan banyak infrastruktur untuk memperlancar hubungan diplomasi, menciptakan arus barang dan orang secara aman serta efisien saat melintasi perbatasan merupakan agenda yang sangat penting bagi kemakmuran ekonomi kedua negara. Hingga saat ini kedua negara terus meningkatkan keamanan mereka dan mempercepat arus untuk orang, barang, dan jasa. (Canada Government, 2020).

Amerika Serikat dan Kanada merupakan negara yang berbagi perbatasan internasional terpanjang di dunia, perbatasan tersebut terbentang sejauh 5.525 mil yang terbagi di beberapa negara bagian seperti yang dapat dilihat di *tabel 2.1*

Rank	State	Length of border with Canada
1	Alaska	2,475 km (1,538 mi)
2	Michigan	1,160 km (721 mi)
3	Maine	983 km (611 mi)
4	Minnesota	880 km (547 mi)
5	Montana	877 km (545 mi)
6	New York	716 km (445 mi)
7	Washington	687 km (427 mi)
8	North Dakota	499 km (310 mi)
9	Ohio	235 km (146 mi)
10	Vermont	145 km (90 mi)
11	New Hampshire	93 km (58 mi)
12	Idaho	72 km (45 mi)
13	Pennsylvania	68 km (42 mi)

**Tabel 2.1 Jarak Perbatasan Kanada dengan beberapa Negara Bagian Amerika Serikat**

Sumber: (Interesting Geography Facts about the US-Canada Border, 2008)

Dengan 120 pintu masuk di jalur darat, hubungan bilateral kedua negara tersebut adalah salah satu hubungan negara yang dapat dianggap terdekat dengan perbatasan terluas seperti yang terlihat pada *Gambar 2.1*.



**Gambar 2.1 Peta Perbatasan Kanada dengan beberapa Negara Bagian Amerika Serikat**

Sumber: (Interesting Geography Facts about the US-Canada Border, 2008)

Kedua negara telah bekerja sama secara erat di berbagai tingkatan, dimulai dari tingkat lokal / provinsi hingga federal di banyak hal seperti dari urusan perbatasan dan keamanan nasional antara kedua negara hingga urusan dalam skala global seperti penanganan krisis *opioid* (Kelas obat yang berasal dari tanaman *opium poppy*) yang dimulai di tahun 1990an, perlindungan lingkungan, hingga perdagangan bebas, (Kalob, 2016).

Mempertahankan hubungan ekonomi Kanada-AS menjadi sebagai salah satu agenda kebijakan luar negeri Kanada yang paling penting, dikarenakan tingkat ekonomi Negara Kanada terhubung erat dengan kesehatan hubungan diplomatis dan tingkat pertumbuhan ekonomi Amerika Serikat. Tetapi mengingat perbedaan besar dalam tingkat ukuran dan kekuatan yang dimiliki oleh kedua negara, hubungan tersebut juga dapat menimbulkan ketegangan. Tindakan AS memiliki potensi untuk berdampak besar bagi Kanada, tetapi tidak sebaliknya dimana tindakan yang diambil oleh negara Kanada hanya akan berdampak kecil terhadap AS (Crane, 2015).

Berlatar belakang kebijakan pemerintahan yang sama-sama liberal (semenjak 1935), ditambah dengan kerjasama ketika masa perang membuat interkoneksi ekonomi antara Kanada

dengan Amerika Serikat yang erat. Beberapa faktor ini telah membawa kedua negara tetangga ini menuju hubungan yang lebih dekat dibanding sebelumnya. Setelah Perang Dunia ke 2 hubungan kedua negara semakin berkembang dan meluas di berbagai aspek, hal ini dikarenakan terdapat dua trend baru yang terbukti mempengaruhi hubungan tersebut secara signifikan. Yang pertama adalah berkembangnya “*continentalism*,” sebuah hubungan yang menentang teori independensi nasional. Yang kedua adalah standart perkembangan ekonomi dan teknologi yang tidak merata terutama setelah 1950 Negara Amerika Serikat yang menjadi negara pemimpin dunia dalam sektor industri dan teknologi mendekati ambang batas dalam hal pemakaian sumber daya alam di negara nya sendiri. Sementara itu Kanada yang berada di dalam satu kawasan dengan Amerika Serikat memiliki banyak sekali sumber daya alam yang tersedia serta belum dikembangkan (Roger D. Hall, 2020).

Dalam aritkel berjudul *Canada* (Morton, 2020) kepentingan Amerika Serikat saat itu adalah untuk memastikan bahwa akses terhadap sumber daya alam di dalam Negara Kanada selalu tersedia selagi Negara Kanada masih dalam proses tahap awal mengembangkan sumber daya alamnya tersebut, Negara Amerika Serikat memastikan akses tersebut dengan membuat kebijakan bersama dalam mengelola sumber daya alam tersebut. Namun kebijakan Amerika Serikat ini membuat negara Kanada menjadi negara dengan pendapatan rendah dikarenakan hanya menjadi negara produsen komoditas bahan baku utama saja tanpa memiliki kemampuan untuk memproses bahan baku tersebut. Tapi di lain pihak negara Kanada masih membutuhkan kerjasama ini untuk menjamin perkembangan ekonomi di dalam negeri meskipun merugikan, ditambah para pemilik sumber daya alam lokal di dalam negeri Kanada membutuhkan keuntungan atas penjualan bahan baku mentah ini untuk memastikan terjadinya perkembangan ekonomi sehingga bisa menimbulkan rasa aman dalam segi ekonomi bagi masyarakat. Terdorong oleh faktor-faktor ini para pemilik sumber daya alam tetap mau menjual sumber daya alam baku bagi investor terutama dari negara Amerika Serikat. Kondisi inilah yang membuat hubungan negara Kanada dan Amerika Serikat menjadi pelik dan kompleks, namun hubungan Kanada dengan Amerika Serikat tetap berlanjut yang berakar pada posisi geografi dan kepentingan bersama. Namun, hubungan baik yang sudah berjalan lama antara kedua negara diuji oleh kejadian serangan teroris 11 September 2001.

Kejadian ini sangat berdampak besar dengan salah satu perubahan yang sangat terlihat adalah pengetatan keamanan di sepanjang perbatasan AS-Kanada. Dengan tantangan terbesar

berikutnya datang dalam bentuk penolakan oleh Negara Kanada untuk mendukung Amerika Serikat perang di Irak, yang memunculkan ketegangan antara kedua Negara (Fiorino, 2020).

Dalam sub-bab selanjutnya penulis akan mencoba membahas mengenai perbatasan antara kedua negara untuk mencoba menjelaskan signifikansi perubahan yang terjadi pada kebijakan perbatasan antara kedua negara setelah kejadian 9/11.

## **2.2 Perbatasan US – Canada sebelum 9/11**

Kampanye Negara Amerika Serikat pasca serangan 9-11 untuk mengamankan perbatasannya dalam beberapa hal dapat menyerupai kebijakan perbatasan yang dibuat pada tahun 1990-an dimana terdapat beberapa kebijakan yang bersinggungan dengan kebijakan anti-imigran di sepanjang garis perbatasan AS-Meksiko. Kampanye penegakan hukum di perbatasan seperti "*Operation Gatekeeper*" di selatan San Diego dan "*Operation Hold-the-Line*" di El Paso membantu mendorong perkembangan *Immigration and Naturalization Service* (INS) secara cepat. Sejak awal 1990-an, anggaran INS telah meningkat lebih dari tiga kali lipat, menjadikannya agensi federal yang tumbuh paling cepat. Pada saat ini lebih banyak agen INS yang diberi wewenang untuk membawa senjata dibanding agen federasi lainnya (Andreas, *Border Games: Policing the U.S.-Mexico Divide*, 2000).

Kanada dan Amerika memiliki hubungan yang erat dikarenakan beberapa faktor dan salah satunya adalah geografi, dimana Kanada sebagai negara terbesar kedua di dunia memiliki populasi yang besar di wilayah sepanjang 150 Km dari perbatasan selatan negara tersebut dari Amerika Serikat. Secara bersamaan, setiap pusat ekonomi dan komersial negara Kanada terletak berdekatan dengan negara Amerika Serikat serta pasarnya yang luas. (Forest, 2006)

Keamanan perbatasan menjadi prioritas utama dalam agenda kebijakan publik di Eropa dan Amerika Utara sejak 11 September 2001, serangan di World Trade Center di New York City dan serangan di markas besar militer AS di Washington, DC membuat Pemerintah Amerika Serikat dihadapkan pada permasalahan mengenai bagaimana cara untuk membuat perbatasan yang aman, sebuah tujuan kebijakan yang berbenturan dengan fokus era saat ini dimana perdagangan bebas dan globalisasi semakin meluas, dan terdapat persaingan ketat dalam arus keluar masuk orang dan barang di dalam negeri. Kebijakan keamanan perbatasan harus didukung dengan penurunan personel keamanan untuk mengidentifikasi dan menyaring individu berbahaya serta mencegah keluar masuknya obat-obatan ilegal dari jutaan pelancong dan berton-ton barang yang

keluar masuk dalam negeri setiap hari, terutama di wilayah perkotaan yang berada di sepanjang perbatasan antar negara (Andreas, 2003).

Kebijakan perbatasan AS sebelum serangan 9-11, lebih terfokus pada pencegahan obat-obatan terlarang dan pencegahan masuknya imigrasi ilegal saja dan belum terlalu bersinggungan dengan faktor ekonomi maupun memastikan keamanan dalam negeri dari aksi terorisme, meskipun kebijakan ini dapat dicirikan sebagai kebijakan yang gagal secara politis. Kebijakan ini dapat dikatakan sebagai kegagalan karena tidak dapat secara signifikan menghalangi aliran obat-obatan yang ilegal maupun mencegah imigran gelap masuk ke dalam Amerika Serikat. Dalam kasus kontrol imigrasi, jumlah penduduk imigran ilegal sebenarnya telah berlipat ganda sejak tahun 1990, dengan angka sekitar 8 juta imigran ilegal. Secara garis besar kampanye penegakan perbatasan pada saat ini lebih banyak berfokus pada arah pengalihan imigran kembali ke negara asal daripada mengurangi arus imigran tidak resmi. Dalam aspek pengendalian narkoba, kebijakan pelarangan di perbatasan yang ditingkatkan memiliki pengaruh yang kecil dalam membatasi impor narkoba, dengan ketersediaan obat-obatan seperti kokain dan heroin di dalam negeri tetap tinggi (dengan harga yang lebih rendah dan tingkat kemurnian yang lebih tinggi). Yang paling berpengaruh dari kebijakan ini hanyalah memengaruhi metode penyelundupan maupun lokasi tertentu dimana biasa terjadinya penyelundupan dari perdagangan narkoba di seberang perbatasan, tetapi tanpa adanya pengurangan yang nyata dalam keseluruhan pasokan yang masuk ke dalam negeri (Ibid).

Menurut Basch (R, 2005) Sebelum kejadian serangan 9/11, terdapat beberapa permasalahan perbatasan yang bisa diurutkan menjadi 3 yaitu :

Prioritas 1 : Penyelundupan obat-obatan ilegal, termasuk obat sintetis (methamphetamine) dan organik ( Sabu dan Heroin)

Prioritas 2 : Imigrasi ilegal, termasuk penyelundupan orang dan pekerja kontrak

Prioritas 3 : Aktivitas ilegal organisasi kriminal, termasuk pencucian uang

Prioritas ini berubah secara drastis setelah kejadian 9/11, ketika *counter-terrorism* menjadi fokus utama, strategi *counter-terrorism* menjadi pengantara yang nantinya membawa perubahan besar terhadap manajemen perbatasan di tingkat federal.

Sepanjang abad ke-19, kehadiran Pemerintah Amerika Serikat sepanjang perbatasan Kanada secara umum hanyalah berbentuk adanya beberapa Pos bea cukai, tetapi hal ini berubah setelah terjadinya Perang Dunia Pertama yang berujung pada peningkatan kebijakan imigrasi antara kedua belah negara. Tetapi bahkan setelah terjadinya peningkatan keamanan dikarenakan perang dunia kedua dan perang dingin, Amerika Serikat secara relatif tetap tidak terlalu mengkhawatirkan perbatasan antara kedua negara, dan lebih berfokus pada pembuatan perimeter militer yang mengelilingi kedua negara untuk melindungi akan kemungkinan serangan dari Jerman, Jepang, dan terutama Soviet. Perhatian Pemerintah Amerika Serikat pada tahun-tahun ini tidak sebanding dengan usaha untuk menjaga perbatasan wilayah selatannya untuk mencegah penyelundupan narkoba dan kaum imigran ilegal (Clarkson, *Does North America Exist?: Governing the Continent After NAFTA and 9/11*, 2008)

Kebijakan Anti Teroris Pertama yang berkaitan dengan isu perbatasan antara Amerika Serikat dan Kanada dimulai pada tahun 1993, ketika RCMP (*Royal Canadian Mounted Police*) bergabung dengan FBI (Federal Bureau of Investigation) dalam investigasi pengeboman terhadap WTC. Di tahun 1995 Kebijakan US-Canada Shared Border Accord di tanda-tangani untuk meningkatkan kolaborasi dalam penanganan isu penyelundupan dan imigrasi. Di tahun berikutnya, Kongres Amerika Serikat memberikan mandat kepada INS (Immigration and Naturalization Service) untuk membentuk sistem keluar-masuk untuk melacak para pendatang ilegal, tetapi hal ini tidak dibiayai secara efisien hingga tahun 2000. Sedangkan di tahun 1997 dibentuk Border Vision Initiative antara INS dengan CIC (*Citizenship and Immigration Canada*) untuk meningkatkan kerjasama serta informasi dalam rangka melawan migrasi ilegal. (Clarkson, *Does North America Exist?: Governing the Continent After NAFTA and 9/11*, 2008)

### **2.3 Hubungan Perdagangan Sebelum 9/11**

Awal mula dari arus perdagangan modern antara Amerika Serikat dan Kanada yang sangat padat serta hubungan ekonomi antar pemerintah yang erat dimulai pada saat penemuan kendaraan mobil, khususnya pendirian *Ford Motor Company* di Windsor pada tahun 1902. Pada waktu itu Ford mengajukan izin akses melalui Kanada kepada Commonwealth market yang kemudian membuat perkembangan sektor industrial dan otomotif di wilayah Detroit dan Windsor berkembang pesat. Sejak awal memang perdagangan antar korporat merupakan bagian penting dalam hubungan perdagangan antar kedua negara. Arus perdagangan ini nantinya menjadi tonggak

kebijakan *Auto Pact* di tahun 1950-an, dikarenakan sektor perdagangan ini telah menyebar dan meluas ke seluruh wilayah Ontario dan Michigan. Seiring waktu sektor perdagangan ini meluas dan mempengaruhi bagian lainnya di Amerika Serikat dan Kanada serta mempengaruhi sektor industri lainnya seperti manufaktur, layanan dan ritel. (Brunet-Jailly, 2012)

Amerika Serikat dan Kanada memiliki salah satu hubungan perdagangan bilateral terbesar di dunia, di tahun 2004 total perdagangan bilateral kedua negara mendekati angka \$680 miliar dollar, dengan Kanada bertanggung jawab atas 23.5% export milik Amerika serta 17.4% dari import mereka. Sebaliknya Amerika Serikat bertanggung jawab atas hampir 80% export Kanada dan 66% import mereka. Dari 39 dari 50 negara bagian Kanada merupakan pasar terbesar dari export milik Amerika Serikat, salah satu puncaknya adalah dengan total perdagangan barang (export dan import) mencapai angka \$429.7 miliar dolar di tahun 2009. Hubungan Amerika Serikat dengan Kanada berputar pada tema integrasi dan asimetri, dimana integrasi berasal dari liberalisasi perdagangan yang sukses berdasarkan U.S.-Canada Auto Pact of 1965 yang berujung pada NAFTA, sedangkan asimetri yang berasal dari kebergantungan Kanada pada Pasar Amerika Serikat serta perbedaan ukuran dari ekonomi kedua negara (Fergusson, 2011).

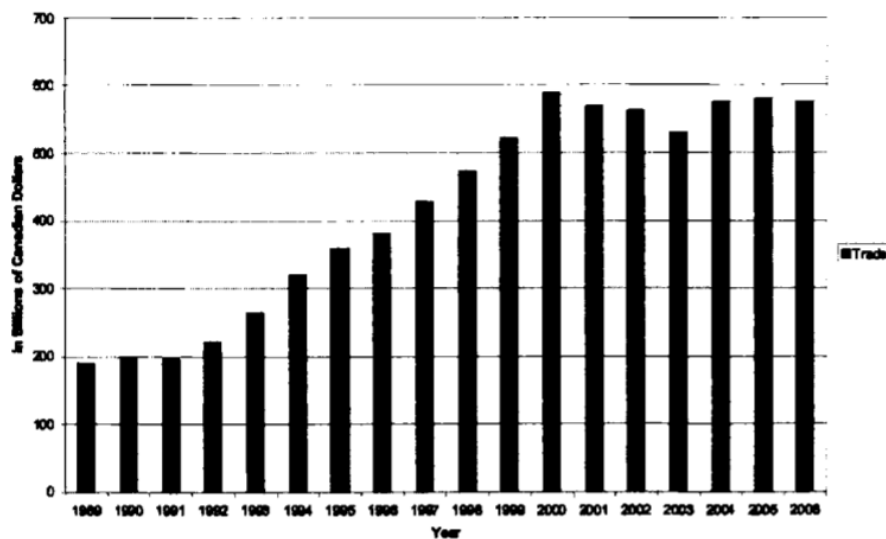
Kanada dan Amerika Serikat telah lama menikmati kemitraan dagang terbesar di dunia. Pengesahan U.S.-Canada free trade agreement (*CUFTA*) pada tahun 1989 dan North American Free Trade Agreement (*NAFTA*) pada tahun 1994 memperkuat hubungan ini dan mengikat Kanada dan Amerika Serikat pada kebijakan untuk menciptakan perbatasan yang lebih terbuka secara ekonomi. Antara tahun 1994 dan 2000 kedua negara bekerja sama untuk memfasilitasi perdagangan dan meningkatkan pergerakan barang melalui pengesahan sejumlah perjanjian. Termasuk di antaranya adalah *Smart Border Accord* pada tahun 1995, yang menguraikan rencana investasi jangka panjang untuk meningkatkan infrastruktur transportasi dan perbatasan, dan menyelaraskan prosedur regulasi untuk menciptakan “perbatasan paling efisien di dunia” (Department of Foreign Affairs and International, 1996).

Dikarenakan kebijakan tersebut, keduanya telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan arus transportasi dan memperluas kapasitas pintu perbatasan sebagai sarana untuk menampung lalu lintas yang semakin meningkat secara efisien. Termasuk di antaranya adalah perjanjian seperti *Shared Border Accord (SBA)* di tahun 1995 dan *Canada-United States Partnership (CUSP)* di tahun 1999 yang berfokus pada perbaikan infrastruktur dan harmonisasi regulasi untuk memfasilitasi perdagangan dan perjalanan. Selain itu, Undang-undang *the U.S.*



*Transportation Equity Act for the 21st Century* (TEA-2 1) yang disahkan pada tahun 1998, berisikan alokasi dana sebesar \$ 700 juta yang secara khusus dialokasikan untuk memfasilitasi pertumbuhan ekonomi, perdagangan, serta pergerakan penduduk dan barang di dalam wilayah perbatasan<sup>1</sup>. Begitu pula di tahun 2000 Kanada menyetujui program pendanaan selama enam tahun senilai \$2,65 miliar untuk memperbaiki infrastruktur transportasi, dengan \$ 665 juta disalurkan ke *Strategic Highway Infrastructure Program* (SHIP) untuk perbaikan di dalam koridor lintas negara.

Kebijakan ini meningkatkan valuta perdagangannya antara kedua negara secara signifikan seperti yang dapat dilihat dari grafik 2.1



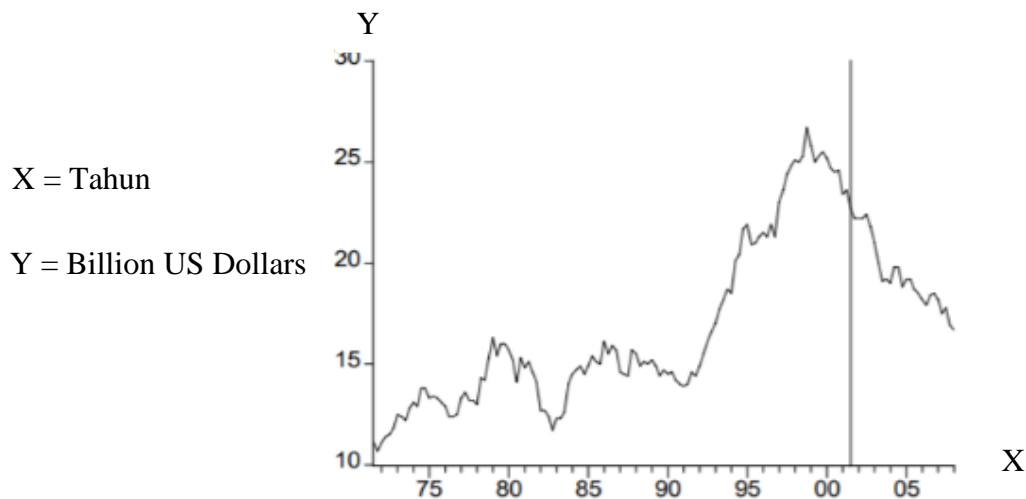
Grafik 2.1 Nilai Perdagangan Amerika Serikat dengan Kanada  
 Sumber : (Bradbury, An assessment of the free and secure trade (FAST) program along the, 2010)

Langkah-langkah lain segera menyusul termasuk Kemitraan Kanada-Amerika Serikat di tahun 1999. Langkah-langkah ini difokuskan untuk memfasilitasi pertumbuhan ekonomi, perdagangan, dan pergerakan masyarakat di wilayah perbatasan. Jadi, kebijakan umum yang terkait dengan perbatasan utara sebelum tahun 2001 adalah untuk menciptakan 'perbatasan tanpa

<sup>1</sup> Anggaran sebesar \$ 700 juta dialokasikan untuk dua program di dalam TEA-2 1: Koridor Nasional Program Perencanaan dan Pengembangan dan Program Prasarana Perbatasan Koridor.

batas', yang akan memfasilitasi perdagangan dan transportasi barang yang efisien antara kedua negara.

Terdapat beberapa bukti mengenai meningkatnya keamanan perbatasan setelah kejadian serangan terorisme 9/11 yang mempengaruhi meningkatnya ongkos untuk kegiatan perdagangan sepanjang perbatasan Amerika Serikat dan Canada. Peningkatan ongkos ini mempengaruhi margin keuntungan bagi para penjual yang berujung pada peningkatan harga barang import bagi konsumen dikarenakan ongkos untuk “melewati perbatasan” yang meningkat, terutama untuk beberapa barang yang secara domestik sedikit diproduksi di kedua negara (Globerman, *The Effects of 9/11 on Canadian-U.S. Trade*, 2009).



Grafik 2.2 Export Amerika menuju Kanada yang merupakan sebagian dari PDB Kanada

Sumber : (Globerman, *The Effects of 9/11 on Canadian-U.S.*

Fluktuasi ratio export Amerika Serikat terhadap GDP Kanada menunjukkan sejauh apa integrasi ekonomi antara Kanada dan Amerika Serikat yang terus berubah seiring waktu. Contohnya adalah grafik 2.2 yang menunjukkan pertumbuhan kuat export Amerika Serikat menuju Kanada dalam periode setelah Kebijakan CUFTA (*Canada U.S Free Trade Agreement*) ditetapkan

pada tahun 1989. Selama sepuluh tahun pertama setelah kebijakan tersebut ditetapkan pertumbuhan export Amerika Serikat terhadap Kanada melebihi angka rata-rata pertumbuhan GDP dibandingkan biasanya, hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan ekonomi yang baik antara kedua negara yang disebabkan oleh kebijakan ini. Rasio pertumbuhan ini mulai mengalami penurunan di akhir tahun 1990an dan akan terus menurun hingga tahun 2008, hal ini disebabkan oleh kekhawatiran kedua pihak atas perbatasan kedua negara. (Storer, 2009)

Hubungan perdagangan antara Amerika Serikat dan Kanada sangat bergantung pada kendaraan darat. Truk komersial AS dan Kanada mengangkut hampir tiga perempat dari nilai total barang antara kedua negara (Canary, Sept. 9, 2002). Jumlah kendaraan komersial yang melintasi perbatasan lebih dari 13,5 juta per tahun, atau 37.000 per hari (Canadian Trucking Alliance, Apr. 13, 2004). Negara bagian Michigan, rumah bagi dua titik penyeberangan perbatasan tersibuk di perbatasan Amerika Serikat-Kanada, menyumbang 40 persen barang yang melewati antar kedua negara setiap hari. Dari semua total Impor ke Michigan, hampir \$ 300 juta barang otomotif melintasi perbatasan utara setiap hari, dengan Kanada membeli lebih dari setengah dari semua ekspor Michigan (Range, Sept. 11, 2002.).

## **2.4 Serangan teroris 9/11**

Serangan 11 September, yang juga disebut sebagai serangan 9/11, merupakan serangkaian pembajakan maskapai penerbangan yang melibatkan aksi serangan bunuh diri yang dilakukan pada tahun 2001 oleh 19 militan yang terkait dengan kelompok ekstremis Islam al-Qaeda yang dilakukan di Amerika Serikat yang dijadikan sasaran mereka, serangan ini menjadikan serangan teroris paling mematikan di tanah Amerika dalam sejarah AS . Serangan terhadap Kota New York dan Washington, D.C., yang menyebabkan kematian dan kehancuran yang luas dan memicu upaya AS yang sangat besar untuk memerangi terorisme. Dengan jumlah korban sekitar 2.750 orang tewas yang berada di New York, 184 di Pentagon, dan 40 di Pennsylvania (di mana salah satu pesawat yang dibajak jatuh setelah penumpang berusaha merebut kembali pesawat tersebut); semua 19 teroris tewas. Kejadian ini membuat Polisi dan departemen pemadam kebakaran di New York sangat terpukull dimana kejadian ini membuat ratusan aparat bergegas ke lokasi serangan, dan membuat lebih dari 400 petugas polisi dan petugas pemadam kebakaran tewas (Bergen, 2020).

Besarnya skala serangan terorisme dengan metode serangan bunuh diri yang secara serentak terjadi pada 11 September mengalahkan serangan terorisme apa pun yang sebelumnya pernah

terjadi. Di antara beberapa karakteristik yang paling signifikan dari operasi tersebut adalah ruang lingkup dan dimensinya yang sangat luas dengan koordinasi dan sinkronisasi yang mengesankan maupun dedikasi serta tekad yang teguh dari 19 pembajak pesawat yang dengan sukarela dan nekat membunuh diri mereka sendiri, para penumpang, dan awak keempatnya pesawat yang mereka pimpin dan sekitar 3.000 orang yang bekerja atau berkunjung baik World Trade Center dan Pentagon (Hoffman, 2011).

#### **2.4.1 Kronologis Kejadian 9/11**

##### **A. Pembajakan pesawat American Airlines Flight 11**

Pesawat American Airlines dengan angka penerbangan 11 menyediakan layanan penerbangan berasal Boston menuju Los Angeles. di tanggal 11 September, pesawat tersebut dikemudikan oleh Capt John Ogonowski dan Perwira Pertama Thomas McGuinness. Pesawat juga membawa penumpang dengan kapasitas penuh (termasuk 5 teroris) serta pramugari sebanyak sembilan personil ditambah 81 penumpang lainnya yang naik pada penerbangan bersama mereka (Lines, Passenger Name List, Flight 11/September 11, 2004) . Pesawat lepas landas pukul 7:59. Tepat sebelum 8:14, pesawat telah naik menuju ketinggian 26.000 kaki, berbeda dari titik ketinggian yang ditentukan pada awal ditugaskan yaitu pada ketinggian 29.000 kaki. Pada rentang waktu ini tanda "Kencangkan Sabuk Pengaman" biasanya akan dimatikan dan pramugari akan mulai mempersiapkan layanan kabin (Lines, "Flight Path Study American Airlines Flight 11", 2002). Pada saat yang sama, Pesawat American 11 melakukan komunikasi rutin terakhirnya dengan Pusat Kontrol Darat ketika telah mengkonfirmasi instruksi navigasi dari FAA pusat kendali lalu lintas udara (ATC) di Boston. Enam belas detik setelah transmisi itu, ATC menginstruksikan pilot pesawat untuk naik ke ketinggian 35.000 kaki dan semua upaya berikutnya untuk menghubungi penerbangan tidak dapat dilakukan. Dari hal ini dan bukti lainnya, ATC yakin pembajakan dimulai pada 8:14 atau sesudahnya (NTSB, Air Traffic Control Recording, 2001)

Menurut laporan dari dua pramugari di kabin, Betty Ong dan Madeline "Amy" Sweeney, menceritakan sebagian besar tentang cara pembajakan terjadi. Saat kejadian itu dimulai, beberapa pembajak yang kemungkinan besar adalah Wail al Shehri dan Waleed

al Shehri, yang duduk di baris 2 di kelas satu menikam dua pramugari tak bersenjata yang akan mempersiapkan layanan di dalam kabin (Lines, AAL transcript, 2002).

Para penyelidik tidak tahu persis bagaimana para pembajak mendapatkan akses ke kokpit, muncul spekulasi bahwa mereka telah "menerobos masuk". Mungkin para teroris telah menikam pramugari untuk mendapatkan kunci kedalam kokpit, untuk memaksa salah satu dari mereka membuka pintu kokpit, maupun untuk memancing kapten atau kopilot keluar dari kokpit. Atau pramugari tersebut mungkin saja menghalangi mereka sehingga ditikam (GAO, 2002).

Pada saat yang bersamaan atau tidak lama kemudian, Atta yang merupakan satu-satunya teroris di dalam pesawat yang terlatih untuk menerbangkan jet pindah ke kokpit dari kursi kelas bisnisnya, dengan kemungkinan ditemani oleh Omari. Saat ini yang terjadi, seorang penumpang yang bernama Daniel Lewin, yang duduk di barisan tepat di belakang Atta dan Omari, ditusuk salah satu pembajak yang mungkin adalah Satam al Suqami, yang duduk langsung di belakang Lewin (Lines, AAL transcript, 2002)

Para pembajak dengan cepat menguasai dan menyemprotkan semacam cairan seperti semprotan merica, atau beberapa cairan dengan kandungan iritan lainnya di kabin kelas satu, untuk memaksa penumpang dan pramugari menuju bagian belakang pesawat. Mereka mengaku mempunyai bom (Simon, 2002)

Sekitar lima menit setelah pembajakan dimulai, Betty Ong menghubungi *American Airlines Southeastern Reservations Office* di Cary, North Carolina, melalui telepon AT&T untuk melaporkan keadaan darurat di dalam penerbangan yang menekankan bahwa pesawat dalam pembajakan. Panggilan darurat berlangsung kira-kira selama 25 menit, saat Ong dengan tenang dan profesional menyampaikan informasi tentang peristiwa terjadi di atas pesawat ke pihak berwenang di darat (FAA, 2003).

Ong melaporkan:

*" Kokpit tidak menjawab, seseorang ditikam di kelas bisnis dan saya pikir ada cairan semprotan yang membuat kami tidak bisa bernapas. Saya tidak tahu, saya pikir kami dibajak "* (transcript, 2001)

Pukul 8:21, salah satu karyawan Amerika yang menerima telepon Ong di Carolina Utara, Nydia Gonzalez, memberi tahu pusat operasi American Airlines di Fort Worth, Texas, dan menghubungi Craig Marquis, sebagai manajer yang bertugas. Marquis segera menyadari

bahwa ini adalah keadaan darurat dan menginstruksikan petugas operator maskapai yang bertanggung jawab atas penerbangan tersebut untuk menghubungi kokpit. Pada pukul 8:23, operator gagal menghubungi pesawat. Enam menit kemudian, spesialis kontrol lalu lintas udara di pusat operasi Amerika menghubungi Pusat Kontrol Lalu Lintas Udara Boston FAA tentang penerbangan tersebut. Pusat tersebut sudah menyadari masalah tersebut (FAA, 2003)

Pukul 8:26, Ong melaporkan bahwa pesawat "terbang tidak menentu". Semenit kemudian, Penerbangan America 11 berbelok ke arah selatan. Para petugas Pusat Kontrol Lalu Lintas Udara juga mulai mendapatkan identifikasi para pembajak, karena Ong dan kemudian Sweeney menyampaikan beberapa nomor kursi dari mereka yang memperoleh akses tidak sah ke kokpit (AAL, 2001).

Pukul 8:38, Ong memberi tahu Gonzalez bahwa pesawat kembali terbang tidak menentu. Pada waktu ini Sweeney memberi tahu Woodward bahwa pembajaknya adalah orang yang berasal dari Timur Tengah, serta menyebutkan tiga nomor kursi mereka. Satu berbicara dengan kemampuan bahasa Inggris yang sedikit dan satu berbicara bahasa Inggris dengan sangat baik. Para pembajak telah masuk ke kokpit, dan dia tidak tahu caranya bagaimana mereka bisa masuk. Pada saat ini pesawat sedang turun dengan cepat (FAA, 2003).

Pada 8:41, di pusat operasi Amerika mengira pesawat tersebut (American 11) menuju ke Kennedy (Bandara di New York City). Mereka memindahkan semua pesawat keluar dari rute. Mereka tampaknya berpikir bahwa pesawat tersebut sedang turun," (AAL, 2001)

Pada pukul 8:44, Gonzalez melaporkan kehilangan kontak telepon dengan Ong. Kira-kira pada waktu yang sama Sweeney melapor kepada Woodward, "*Ada yang salah. Kami sedang turun dengan cepat. . . kita sedang dalam kekacauan*" Woodward meminta Sweeney untuk melihat ke luar jendela untuk melihat apakah dia bisa menentukan di mana mereka berada. Sweeney menjawab: "*Kami terbang rendah, kami terbang sangat, sangat rendah, kami terbang jauh terlalu rendah.*" Beberapa detik kemudian dia berkata, "*Ya Tuhan, kita terlalu rendah.*" Lalu panggilan telepon berakhir (Woodward, 2004)

Pukul 8:46:40, Pesawat America 11 menabrak Menara Utara World Trade Center di Kota New York. Semua penumpang, bersama dengan sejumlah orang yang jumlahnya tidak diketahui yang sedang berada di menara tersebut, tewas seketika (NTSB, 2002)

## **B. Pembajakan dari pesawat United 175**

United Airlines Flight 175 dijadwalkan berangkat ke Los Angeles pada pukul 08:00. Kapten Victor Saracini dan Assiten Pilot Michael Horrocks mengemudikan Boeing 767, penerbangan tersebut memiliki tujuh pramugari. Serta Lima puluh enam penumpang yang naik ke pesawat (UAL, 2001).

United 175 berangkat dari hangar pesawat pada pukul 7:58 dan berangkat dari Bandara Logan pada pukul 8:14. Pada pukul 8:33, pesawat telah mencapai ketinggian jelajah yang ditentukan yaitu pada ketinggian 31.000 kaki. Pada saat ini para pramugari sudah memulai layanan kabin mereka. Penerbangan lepas landas tepat ketika American 11 sedang dibajak, dan pada pukul 8:42 kru penerbangan United 175 menyelesaikan laporan mereka tentang "transmisi mencurigakan" yang terdengar dari pesawat lain (yang ternyata adalah Penerbangan American Airline 11) tepat setelah lepas landas. Ini adalah komunikasi terakhir United 175 dengan pusat kontrol di darat (NTSB, Air Traffic Control Recording, 2001).

Para pembajak menyerang antara pukul 8:42 dan 8:46. Mereka menggunakan pisau (seperti yang dilaporkan oleh dua penumpang dan seorang pramugari), Cairan iritant (dilaporkan oleh seorang penumpang), dan ancaman bom (dilaporkan oleh penumpang yang sama). Mereka menikam anggota awak pesawat (dilaporkan oleh pramugari dan satu penumpang). Kedua pilot telah tewas (dilaporkan oleh salah satu pramugari). Pernyataan saksi mata ini berasal dari panggilan yang dilakukan dari belakang pesawat, dari penumpang yang semula duduk lebih jauh ke depan di dalam kabin, hal ini merupakan tanda bahwa penumpang dan mungkin awak pesawat telah dipindahkan ke bagian belakang pesawat. Mengingat kesamaan dengan American 11 dimana tempat duduk pembajak dan dalam laporan saksi mata tentang taktik dan senjata yang sama, serta ditambah dengan kontak antara pemimpin tim yang sebelumnya yaitu, Atta dan Shehhi, hal ini meyakini penyidik mengenai taktik yang serupa pada kedua penerbangan (FBI, 2004).

Bukti lapangan pertama bahwa ada sesuatu yang aneh pada penerbangan United 175 terjadi pada 8:47, ketika pesawat mengubah kode suar dua kali dalam waktu satu menit. Pada 8:51, penerbangan menyimpang dari ketinggian yang ditentukan, dan semenit kemudian pengawas lalu lintas udara di New York mulai berulang kali dan tidak berhasil menghubungi pesawat tersebut. Pada pukul 8:52, di Easton, Connecticut, seorang pria bernama Lee Hanson

menerima panggilan telepon dari putranya Peter, yang merupakan seorang penumpang di United 175. Putranya mengatakan kepadanya:

*“Saya pikir mereka telah mengambil alih kokpit - seorang petugas telah ditikam - dan orang lain di depan mungkin telah terbunuh. Pesawat bergerak secara aneh. Hubungi United Airlines — Beri tahu mereka bahwa ini Penerbangan 175, Boston ke LA.”*

Lee Hanson kemudian menelepon Departemen Kepolisian Easton dan menyampaikan apa yang telah dia dengar (FBI, 2001).

Juga pada jam 8:52, seorang pramugara dari penerbangan tersebut menelepon kantor United Airlines di San Francisco, yang diterima oleh Marc Policastro. Pramugara tersebut melaporkan bahwa penerbangan tersebut telah dibajak, kedua pilot telah tewas, seorang pramugari telah ditusuk, dan pembajak mungkin menerbangkan pesawat. Panggilan berlangsung sekitar dua menit, setelah itu Policastro dan seorang rekannya mencoba menghubungi penerbangan (FBI, 2001).

Pada 8:58, penerbangan mengambil arah menuju New York City. Pada 8:59, penumpang Penerbangan 175 Brian David Sweeney mencoba menelepon istrinya, Julie. Dia meninggalkan pesan di mesin penjawab telepon rumah mereka bahwa pesawat telah dibajak. Dia kemudian menelepon ibunya, Louise Sweeney, memberi tahu dia bahwa penerbangan itu telah dibajak, dan menambahkan bahwa penumpang sedang berpikir untuk menyerbu kokpit untuk mengambil kendali pesawat menjauh dari para pembajak (NTSB, 2002).

Pada pukul 9:00, Lee Hanson menerima telepon kedua dari putranya Peter

*“Ini semakin buruk, Ayah—Seorang pramugari ditikam—Mereka tampaknya memiliki pisau—Mereka mengatakan mereka memiliki bom—Pesawat semakin parah—Penumpang muntah dan sakit—Pesawat sering bergerak tersentak—Aku berpikir bukan pilot yang menerbangkan pesawat—kupikir kita akan jatuh—kupikir mereka berniat pergi ke Chicago atau ke suatu tempat dan terbang ke gedung—Jangan khawatir, Ayah— Jika itu terjadi, itu akan sangat cepat—Ya Tuhan, Tuhanku.”*



Panggilan itu berakhir tiba-tiba. Lee Hanson telah mendengar seorang wanita menjerit tepat sebelum terputus. Dia menyalakan televisi, dan di rumahnya begitu pula dengan Louise Sweeney. Keduanya kemudian melihat pesawat kedua menghantam World Trade Center (FBI, 2002).

Pada 9: 03: 11, United Airlines Flight 175 menabrak Menara Selatan Dunia Trade Center. Semua di atas kapal, bersama dengan sejumlah orang yang tidak diketahui di menara, tewas seketika (NTSB, 2002).

### **C. Pembajakan Pesawat American 77**

American Airlines dengan nomor penerbangan 77 dijadwalkan berangkat dari Washington Dulles ke Los Angeles pada pukul 8:10. Pesawat itu berjenis Boeing 757 yang dikemudikan oleh Kapten Charles F. Burlingame dan Kopilot David Charlebois. Bersama empat pramugari. Pada 11 September, penerbangan tersebut membawa 58 penumpang. American 77 berangkat dari hangar pada 8:09 dan lepas landas pada 8:20. Pada 8:46, penerbangan telah mencapai ketinggian jelajah yang ditentukan yaitu pada ketinggian 35.000 kaki. Pada pukul ini layanan kabin akan dimulai. Pukul 8:51, American 77 mentransmisikan komunikasi radio rutin terakhirnya. Pembajakan dimulai antara pukul 8:51 dan 8:54. Seperti pada American 11 dan United 175, para pembajak menggunakan pisau (dilaporkan oleh salah satu penumpang) dan memindahkan semua penumpang (dan mungkin awak) ke bagian belakang pesawat (dilaporkan oleh salah satu pramugari dan salah satu penumpang). Berbeda dengan penerbangan sebelumnya, para pembajak Penerbangan 77 dilaporkan memiliki pemotong boks. Akhirnya, seorang penumpang melaporkan bahwa sebuah pengumuman telah dibuat oleh "pilot" bahwa pesawat telah dibajak. Tak satu pun dari laporan langsung menyebutkan adanya penikaman atau ancaman atau penggunaan bom ataupun cairan iritant, meskipun kedua saksi memulai penerbangan di kabin kelas satu (NTSB, 2002).

Pukul 8:54, pesawat menyimpang dari jalur yang ditentukan, dimana pesawat berbelok kearah selatan. Dua menit kemudian transponder dimatikan dan bahkan kontak radar utama dengan pesawat hilang. Pusat Kontrol Lalu Lintas Udara di Indianapolis berulang kali mencoba dan gagal menghubungi pesawat. Para operator American Airlines juga mencoba, tetapi tidak berhasil. Pada pukul 09.00, Wakil Presiden Eksekutif American Airlines Gerard

Arpey mengetahui bahwa komunikasi dengan American 77 telah terputus. Ini sekarang adalah pesawat Amerika kedua yang bermasalah. Dia memerintahkan semua penerbangan American Airlines di wilayah bagian negara timur laut yang belum lepas landas tetap di darat. Sesaat sebelum pukul 9:10, karena mencurigai bahwa American 77 telah dibajak, markas besar Amerika menyimpulkan bahwa pesawat kedua yang menabrak World Trade Center mungkin adalah Penerbangan dengan nomor 77. Setelah mengetahui bahwa United Airlines kehilangan sebuah pesawat, markas American Airlines memperpanjang kebijakan *ground stop* secara nasional (AAL, 2004).

Pada 9:12, Renee May menelepon ibunya, Nancy May, di Las Vegas. Dia mengatakan pesawatnya telah dibajak oleh enam orang yang telah memindahkan mereka ke bagian belakang pesawat. Dia meminta ibunya untuk memberi tahu American Airlines. Dan Nancy May dan suaminya segera melakukannya. Pada suatu saat antara pukul 9:16 dan 9:26, Barbara Olson menelepon suaminya, Ted Olson, yang merupakan jaksa agung Amerika Serikat. Barbara melaporkan bahwa penerbangan itu telah dibajak, dan para pembajak memiliki pisau dan pemotong kotak. Dia lebih lanjut menunjukkan bahwa para pembajak tidak mengetahui panggilan teleponnya, dan bahwa mereka telah menempatkan semua penumpang di bagian belakang pesawat. Tak lama setelah panggilan pertama, Barbara Olson menghubungi suaminya lagi. Dia melaporkan bahwa pilot telah mengumumkan bahwa penerbangan itu telah dibajak, dan dia bertanya kepada suaminya apa yang harus dia katakan kepada kapten. Ted Olson menanyakan lokasinya dan dia menjawab bahwa pesawat itu kemudian terbang di atas rumah. Penumpang lain mengatakan kepadanya bahwa mereka melakukan perjalanan ke timur laut.

Pada 9:29, fungsi autopilot pada pesawat American 77 dimatikan. Saat itu pesawat berada pada ketinggian 7.000 kaki dan sekitar 38 mil dari arah barat Pentagon. Pada 9:32, pusat menara kontrol di Dulles "mengamati pesawat terbang dalam kecepatan tinggi". Pada 9:34, Bandara Nasional Ronald Reagan di Washington memberitahu Secret Service terdapat sebuah pesawat tak dikenal yang menuju ke arah Gedung Putih. American 77 kemudian terbang menuju 5 mil dari barat daya Pentagon dan mulai berbelok 330 derajat. Di akhir belokan, pesawat menukik melalui 2.200 kaki, mengarah ke Pentagon dan pusat kota Washington. Pilot pembajak kemudian memajukan throttle pesawat ke tenaga maksimum dan terjun ke arah Pentagon (FAA report, 2001).

Pada 9: 37:46, American Airlines Flight 77 menabrak Pentagon, dengan kecepatan sekitar 530 mil per jam. Semua penumpang, serta banyak personel sipil dan militer di gedung, tewas (TSA , 2002).

#### **D. Perebutan Pesawat United 93**

Pukul 08.42, Pesawat United Airlines dengan nomor penerbangan 93 lepas landas dari Bandara Internasional Liberty Newark (New Jersey) menuju San Francisco. Pesawat dikemudikan oleh Kapten Jason Dahl dan Kopilot Leroy Homer, serta terdapat lima pramugari. Tiga puluh tujuh penumpang, termasuk para pembajak, yang naik ke dalam pesawat. Dijadwalkan berangkat dari gerbang pukul 8:00, tetapi jadwal lepas landas pesawat tersebut sempat ditunda karena lalu lintas pagi yang biasanya padat di bandara (U.S. Government , 2004).

Saat United 93 meninggalkan Newark, awak pesawat tidak menyadari terdapat pembajakan American 11. Sekitar pukul 9:00, FAA, American Air Lines, dan United Air Lines menghadapi realisasi yang mengejutkan dari kemungkinan beberapa pembajakan. Pada 9:03, mereka akan melihat pesawat lain menyerang World Trade Center. Manajer krisis di FAA dan maskapai penerbangan belum sempat bertindak untuk memperingatkan pesawat lain. Pada saat yang sama, Boston Center menyadari bahwa pesan yang dikirimkan sebelum pukul 8:25 oleh pilot pembajak American 11 menyertakan kalimat, "*We Got Some Plane,*" (FAA, 2003).

Tidak ada seorang pun di FAA atau maskapai penerbangan pada hari itu yang pernah berurusan dengan pembajakan beruntun. Kejadian semacam itu belum pernah dilakukan di mana pun di dunia selama lebih dari 30 tahun, dan tidak pernah di Amerika Serikat<sup>2</sup>. Pimpinan FAA dan maskapai penerbangan, tampaknya tidak terpikir oleh mereka untuk perlu memperingatkan pesawat lain di udara bahwa mereka juga mungkin berisiko (DCI, 2004).

United 175 dibajak antara pukul 8:42 dan 8:46, dan kesadaran tentang pembajakan itu mulai menyebar setelah pukul 8:51. American 77 dibajak antara 8:51 dan 8:54. Pada pukul

---

<sup>2</sup> Hal ini merujuk pada pembajakan yang dilakukan oleh Front for the Liberation of Palestine pada tahun 1970

9:00, FAA dan pejabat maskapai mulai memahami bahwa para teroris mengincar beberapa pesawat. Kebijakan *ground stop* secara nasional oleh American Airlines dilakukan antara pukul 09:05 dan 9:10 diikuti oleh United Airlines. Pengendali FAA di Boston Center, yang telah melacak dua pembajakan pertama, pada pukul 09:07 meminta agar Pusat Komando Herndon “mengirimkan pesan ke pesawat udara untuk meningkatkan keamanan kokpit.” Tidak ada bukti bahwa Herndon mengambil tindakan tersebut. Boston Center segera mulai berspekulasi tentang pesawat lain yang mungkin dalam bahaya, membuat mereka khawatir tentang penerbangan lintas benua yaitu pesawat Delta 1989 yang ternyata tidak dibajak. Pada 9:19, kantor regional FAA New England menelepon Herndon dan menanyakan Cleveland Center menyarankan Delta 1989 untuk menggunakan keamanan kokpit secara ekstra (Hayden, 2003).

Tindakan tegas pertama yang diambil oleh United Airlines untuk memberi tahu pesawat-pesawat yang saat itu sedang mengudara agar mengambil tindakan defensif baru dilakukan pada pukul 9:19, ketika operator penerbangan United, Ed Ballinger, mengambil inisiatif untuk mulai mengirimkan peringatan ke 16 pesawat dengan rute penerbangan lintas benua:

*" Beware any cockpit intrusion—Two a/c [aircraft] hit World Trade Center "*

Salah satu penerbangan yang menerima peringatan itu adalah United 93. Karena Ballinger masih bertanggung jawab atas penerbangan lainnya serta Penerbangan 175, pesan peringatannya tidak dikirimkan ke Penerbangan 93 hingga pukul 9: 23 (U.S. Government , 2004).

Pada pagi hari tanggal 9/11, hanya ada 37 penumpang yang berada di dalam pesawat United dengan nomor penerbangan 93 dimana 4 diantaranya adalah pembajak. Jumlah ini di bawah norma untuk penerbangan pada Selasa pagi selama musim panas 2001. Tetapi tidak ada bukti bahwa para pembajak memanipulasi tingkat penumpang atau membeli kursi tambahan untuk memfasilitasi pengoperasiannya (FBI , 2001)

Teroris yang membajak tiga penerbangan komersial lainnya pada 9/11 beroperasi dalam tim yang beranggotakan lima orang, mereka memulai pengambilalihan kokpit pesawat dalam waktu 30 menit setelah lepas landas, namun pada penerbangan Pesawat United 93, pengambilalihan tersebut terjadi 46 menit setelah lepas landas dan hanya ada

empat pembajak. Operator yang kemungkinan besar akan melengkapi tim untuk penerbangan ini, Mohamed al Kahtani, telah ditolak masuk oleh inspektur imigrasi yang mencurigakan di Bandara Internasional Orlando Florida pada bulan Agustus (INS record, 2001).

#### **2.4.2 Aktivitas Teroris di perbatasan Kanada**

Perbatasan Negara Kanada dengan Negara Amerika Serikat juga sering digunakan oleh kelompok teroris untuk melakukan operasi di Negara Amerika Serikat dimulai dari serangan pemboman World Trade Center di tahun 1993 yang tampaknya telah menggunakan dokumen imigrasi Kanada palsu untuk mendapatkan akses ke dalam Negara Amerika Serikat, dan setelah Ahmed Ressam ditangkap oleh bea cukai AS pejabat pada bulan Desember 1999 mencoba memasuki Amerika Serikat dengan muatan mobil berisikan bahan peledak ketika ia mencoba menyeberang ke Negara Bagian Washington dari Negara Bagian British Columbia dalam rencana untuk megebom bandara Los Angeles (Adelman, 2002)

Ketika Ahmed Ressam ditangkap di perbatasan Kanada-AS, dia menggunakan paspor Kanada palsu dengan alias Benni Noris. Dia membawa identitas palsu dengan alias lain. Dan penyidik segera menemukan bahwa dia telah memasuki Kanada menggunakan paspor palsu lainnya, dari Prancis.

Seperti beberapa bukti dalam serangan 11 September, banyak teroris masuk ke dalam Negara Amerika Serikat menggunakan paspor mereka sendiri dan visa pelajar atau bisnis. Pejabat INS mengatakan ada begitu banyak visa yang diberikan di seluruh dunia sehingga tidak mungkin untuk memeriksa latar belakang setiap orang. Dua dari beberapa pelaku aksi serangan teroris 11 September memasuki AS dengan mendaftar menggunakan visa pelajar untuk mengambil kelas di universitas atau sekolah teknik, tetapi kemudian tidak pernah muncul di kelas. Tiga dari teroris masuk dengan visa bisnis atau pariwisata dan hanya memperpanjang visa mereka. Ketika otoritas AS dan Kanada mulai menyelidiki Ressam, mereka mengungkap hubungan antara Ressam dan kelompok Islam radikal Aljazair yang disebut GIA (Grup Islamique Arme, atau "Kelompok Islam Bersenjata"). Mereka juga menemukan bahwa Ressam dilatih oleh dan bekerja dengan organisasi Al Qaeda Osama bin Laden dalam upaya terkoordinasi untuk menyerang kepentingan Amerika selama perayaan milenium. (Brian Ross, 2016)

Kasus Ressay menggambarakan betapa mudahnya teroris dapat memasuki Kanada dan Ressay A.S. masuk ke Kanada dengan paspor Prancis yang dipalsukan dengan jelas dan menghindari penahanan hanya dengan mengajukan permohonan suaka. Sejak 11 September, setidaknya tiga tersangka teroris lainnya telah ditahan di Kanada; semuanya telah memasuki Kanada sebagai pencari suaka. Dan banyak dari teroris 11 September memasuki AS dengan memanipulasi undang-undang imigrasinya. (Zill, 2002)

Beberapa bukti diatas menunjukkan bahwa diperlukan pengetatan keamanan di perbatasan antara Negara Kanada dengan Negara Amerika Serikat untuk mencegah masuknya teroris melalui jalur-jalur di perbatasan.

## **2.5 Smart Border Declaration**

Kejadian serangan teroris 9/11 bukanlah serangan teroris pertama yang terjadi di tanah Amerika Serikat maupun serangan teroris pertama terhadap WTC (*World Trade Center*) dan Pentagon. Pada Tahun 1993 Gedung WTC pernah diserang menggunakan bom mobil oleh teroris bernama Ramzi Yousef, maupun beberapa dekade sebelumnya di tahun 1972 dimana terdapat aksi pengeboman juga terhadap gedung Pentagon. Tetapi kejadian 9/11 telah merubah pandangan publik maupun para pembuat kebijakan terhadap serangan teroris, kejadian ini telah merubah asumsi nasional mengenai terorisme terutama di dalam lingkaran kebijakan nasional. Perubahan persepsi ini mendorong perubahan besar di dalam kebijakan dimana Agensi pemerintahan di reorganisasi ulang, pendanaan terhadap beberapa sektor, maupun dibentuknya proyek teknologi keamanan yang besar, yang didalamnya termasuk sistem besar untuk mengamankan perbatasan maupun mendeteksi ancaman Nuklir dari luar negeri (Jackson, 2011).

Sebagai bentuk respon Amerika Serikat atas serangan teroris September 2001 serta didorong dengan meningkatnya perhatian pada permasalahan keamanan perbatasan antara kedua negara, Negara Amerika Serikat dan Negara Kanada akhirnya menyusun deklarasi *smart border declaration* pada bulan Desember 2001. Deklarasi ini berisikan 30 poin yang menyerukan inisiatif untuk memastikan arus imigran dan barang yang aman, infrastruktur yang aman struktur, dan koordinasi penegakan dan berbagi informasi tentang sektor ini. Hal ini dilakukan dikarenakan belum pernah ada perasaan kerentanan sebesar ini di kejadian serangan terorisme sebelumnya,

serta determinasi dari Amerika Serikat yang besar untuk menangani ancaman dan berfokus untuk meningkatkan keamanan di dalam negeri (Hage, 2003)

Kebijakan ini dibagi menjadi beberapa konteks seperti : undang-undang Anti-teroris, pertukaran informasi terhadap migran dan pelancong antara badan intelejen dan badan keamanan, biometrik (cara ukur dan analisa statistik dari karakteristik fisik dan perilaku manusia yang dapat digunakan dalam identifikasi dan akses kontrol), kartu tanda pengenal berteknologi seperti identifikasi penghuni permanen, izin masuk, dan larangan untuk mencegah pengungsi ilegal (Daniels, 2001)

*Smart Border Declaration*, yang secara lebih lanjut di elaborasikan di bawah *Security and Prosperity Partnership* (Dialog tingkat regional antara Mexico, Canada, dan Amerika Serikat, dengan tujuan memberikan kerja sama yang lebih besar dalam masalah keamanan dan ekonomi (M. Angeles Villarreal, 2009)) yang nantinya menjadi "program". Deklarasi maupun inisiatif untuk menciptakan "Smart Border" di masa depan menjadi pembahasan utama dari National Homeland Security Strategy ( (White House, 2002)). Yang dimana menurut pernyataan Gedung Putih:

*“The border of the future must integrate actions abroad to screen goods and people prior to their arrival in sovereign US territory, and inspections at the border and measures within the United States to ensure compliance with entry and import permits .. .Agreements with our neighbors, major trading partners, and private industry will allow extensive pre-screening of low-risk traffic, thereby allowing limited assets to focus attention on high-risk traffic. The use of advanced technology to track the movement of cargo and the entry and exit of individuals is essential to the task of managing the movement of hundreds of millions of individuals, conveyances, and vehicles (White House, 2002).”*

Berhubungan dengan kontrol maupun keamanan di wilayah perbatasan, Fokus dari badan U.S. National Homeland Security Strategy akan berdasarkan pada proposal kebijakan untuk "*push U.S. borders out*" (Flynn 2000) yaitu di luar batas teritorial AS. Otoritas kontrol perbatasan AS

telah menugaskan agen maskapai untuk memeriksa dokumen perjalanan Penumpang yang ke Amerika Serikat. Ada juga peningkatan penerapan Imigrasi dan Bea Cukai AS / *U.S. Immigration and Customs Enforcement* (ICE) sebagai petugas *Customs and Border Protection* (CBP), dan informasinya teknologi untuk mendukungnya, seperti pengiriman identitas penumpang secara elektronik dan surat kargo sebelum keberangkatan ke Amerika Serikat.

Kedepannya kebijakan Perbatasan Amerika Serikat dengan Kanada akan mengalami beberapa perubahan yang diakibatkan oleh kejadian serangan 9/11 yang dimulai dari Smart Border Declaration. Kebijakan ini akan dibahas di bab selanjutnya sekaligus menjawab mengapa kebijakan ini berkaitan dengan sekuritisasi