

## **BAB III**

### **AUSTRALIAN MARITIME SAFETY AUTHORITY (AMSA) DAN DUKUNGANNYA TERHADAP KESELAMATAN BIDANG MARITIM DI INDONESIA**

Pencapaian kerjasama Indonesia dan Australia di berbagai bidang, diantaranya perdagangan, sosial, pertahanan dan bidang-bidang lainnya ternyata juga berkembang ke bentuk-bentuk kerjasama dalam bidang yang lebih spesifik, diantaranya adalah kerjasama bidang maritim. Adapun aktor yang terlibat adalah AMSA, dimana organisasi ini memiliki kewenangan/otoritas secara penuh untuk dapat menjamin keselamatan bidang maritim di Australia.

Pada 2005-2015, AMSA berhasil menjalankan kerjasama dengan Indonesia, khususnya Badan SAR Nasional (Basarnas) dan stakeholder terkait untuk dapat menciptakan keamanan di wilayah perairan Indonesia dan Australia. Beberapa wujud kerjasama adalah pelatihan bersama personel kedua negara, monitoring/pengawasan wilayah pesisir hingga fasilitasi dengan organisasi pelayaran internasional. Gambaran tentang profil AMSA dan dukungan institusi ini terhadap keselamatan bidang maritim Indonesia akan diuraikan pada bab III sebagai berikut.

#### **A. Sejarah Australian Maritime Safety Authority (AMSA)**

Australia bertanggung jawab atas pencarian dan penyelamatan di wilayah yang luas di samudra India, Pasifik dan Selatan (53 juta kilometer persegi - lebih dari sepersepuluh dari permukaan bumi). AMSA didirikan

berdasarkan Undang-Undang AMSA 1990, yang mencakup penyediaan layanan pencarian dan penyelamatan yang sesuai dengan kewajiban Australia di bawah:

- Chicago Convention
- Safety Convention
- International Convention on Maritime Search and Rescue 1979.

Kewajiban ini memicu pembentukan Rescue Coordination Center AMSA (RCC) untuk mengkoordinasikan SAR yang ditujukan dalam menangani berbagai insiden maritim (Australian Government, 2017)

Pada dasarnya *Search and Rescue* (SAR) diartikan sebagai usaha dan kegiatan kemanusiaan untuk mencari dan memberikan pertolongan kepada manusia dengan kegiatan yang meliputi mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam bencana maupun musibah. Mencari kapal dan atau pesawat terbang yang mengalami kecelakaan, hingga evakuasi pemindahan korban musibah pelayaran, penerbangan, bencana alam atau bencana lainnya dengan sasaran utama penyelamatan jiwa manusia. Untuk itulah, pemerintah Australia secara serius berupaya menjadikan persoalan human security sebagai prioritas keamanan nasional. Hal ini sesuai dengan pernyataan Menteri Pertahanan Australia, Hon Marise Payne bahwa :

*“...keamanan maritim merupakan bagian penting dari keamanan nasional dan internasional. Untuk itu, pembangunan infrastruktur merupakan kewajiban, kerjasama luar negeri akan menjadi sangat diperlukan. Ini semua bukan euforia akibat konstelasi keamanan internasional, namun menjadi investasi jangka panjang untuk membangun keamanan nasional.”* (Ministry of Defence, 2018)

Kemudian masih berkaitan dengan keselamatan bidang perairan (maritim) dan penerbangan pemerintah Australia melalui AMSA juga menganggap penting atas implementasi kerjasama luar negeri dan fungsionalitas berbagai peralatan yang memadai untuk dapat digunakan secara bersama-sama. Hal ini sesuai dengan pernyataan Darren Chester yang menjabat sebagai kepala otoritas AMSA bahwa :

*“...AMSA menjadi institusi yang bertanggung-jawab dalam mendukung keselamatan udara dan perairan (maritim). Dalam membangun interaksi kerjasama luar negeri AMSA menjadi insititusi yang dipercaya karena posisinya yang terlepas dari politik praktis dan mengedepankan keselamatan manusia.”*  
(Australian Maritime Officer Union, 2017)

AMSA (*Australian Maritime Security Authority*) merupakan otoritas bidang maritim, namun ranah pertanggung-jawabannya adalah meliputi darat dan udara. AMSA didirikan pada tahun 1990 yang berkantor pusat di Canberra dan wilayah operasionalnya adalah seluruh kedaulatan nasional Australia, termasuk ZEE (*Zone Economy Exclusive*) Australia (Australian Maritime Safety Authority, 2012)

Secara struktural AMSA berada di bawah Departemen Transportasi dan Infrastruktur (*Australian Transportation and Infrastructure Department*). Sedangkan regulasi yang menjadi payung hukum AMSA adalah *Navigation Act 2012* dan *Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983*. Anggaran operasional AMSA sekitar 159 juta US Dollar yang ditanggung oleh pemerintah Australia (Australian Maritime Safety Authority, 2012). Tugas dan fungsi AMSA meliputi lima hal masing-masing yaitu :

- Mendukung dan memperbaiki navigasi perairan dan udara.

Pihak Departemen Perhubungan sebagai bagian penting dalam SAR nasional mengusulkan pengembangan beberapa program pelatihan di bidang keselamatan ASDP, penerbangan dan pelayaran serta pelatihan untuk peningkatan kemampuan dan kapasitas Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Terkait dengan pelatihan di bidang keselamatan ASDP (Angkutan Sungai Dan Penyeberangan) bentuk pelatihan yang dibahas antara lain mengenai manajemen operasional pelabuhan, manajemen pemeliharaan alur dan pelabuhan manajemen keselamatan pelayaran bagi regulator pusat dan daerah. Di bidang perhubungan udara beberapa pelatihan yang dibahas antara lain adalah pelatihan teknisi dan *Air Traffic Controller (ATC)*, pelatihan *Safety Management System (SMS)* bagi pemimpin dan penyelenggaraan Bandar udara serta pelatihan bagi para inspektur Ditjen Perhubungan Udara.

- Memberikan masukan bagi para pelintas atau pelayar dari dan keluar wilayah Australia secara aman.

Pendekatan ini dijalankan oleh AMSA dengan mengikutserakan stakeholder terkait, diantara syahbandar (otoritas dermaga), kepolisian penjaga pantai (Australian Coast guard) dan insitusi lainnya untuk menjalankan pengawasan dan evakuasi jika terjadi persoalan di wilayah perairan Australia. Kondisi ini kemudian dianggap kurang optimal sehingga mendorong AMSA untuk dapat menjalankan kerjasama dengan negara-negara yang berbatasan secara langsung dengan Australia.

- Mengelola admisnistrasi keselamatan pelayaran.

Peran ini merupakan bagian penting dari fungsi AMSA melalui koordinasi dengan syahbandar (otoritas dermaga), kepolisian penjaga pantai (Australian Coast guard) dan insitusi lainnya agar

dapat terbangun sistem yang efektif yang memungkinkan berbagai langkah evaluasi pada masa yang akan datang.

- Mengkoordinasikan para pemangku kepentingan bidang SAR dalam operasi penyelamatan penerbangan dan maritim.

Upaya ini menjadi fungsi penting dari AMSA untuk dapat membangun hubungan yang sinergis karena masalah keamanan maritim dan penerbangan yang melewati akses ke perairan dalam negeri dan perairan bebas memerlukan kerjasama dan koordinasi yang solid, diantaranya otoritas transportasi laut dan udara.

- Memberikan masukan kepada pemerintah dan parlemen tentang kerangka keselamatan bidang pelayaran dan penerbangan.

Peran AMSA ini mengarah ke aspek politik, dimana fungsi pelaporan nantinya akan ditindaklanjuti dengan penyusunan regulasi atau perundang-undang keselamatan maritim secara lebih efektif. Hal ini penting sebagai SOP (*standart of procedure*) bagi aparaturnya di lapangan, serta sebagai regulasi (payung hukum) dalam membangun kerjasama luar negeri.

Kemudian operasionalisasi AMSA dalam bidang keselamatan penerbangan dan keselamatan maritim juga diwujudkan dengan membangun sistem pelaporan dan koordinasi dalam tiga fase, masing-masing yaitu (Australian Maritime Safety Authority, 2012) :

1. INCERFA (*Uncertainty phase*/fase tidak menentu)

Adalah suatu keadaan emergency yang ditujukan dengan adanya kekhawatiran, kecemasan mengenai kehidupan/keselamatan orang-orang/penumpang pesawat karena adanya informasi yang jelas bahwa mereka menghadapi

kesulitan atau karena pesawat/kapal itu tidak memberikan tentang informasi posko sebenarnya (*loss contact*).

2. ALERFA (*Alertphase/fase* mengkhawatirkan atau siaga)

Adalah suatu keadaan darurat yang ditujukan dengan adanya kekhawatiran, kecemasan mengenai kehidupan/keselamatan/penumpang pesawat karena adanya informasi yang jelas bahwa karena pesawat/kapal tidak memberikan informasi lanjutan perkembangan posisi atau keadaannya.

3. DETRESFA (*Distress Phase/Fase* darurat bahaya)

Adalah suatu keadaan emergency yang ditujukan bila bantuan yang cepat telah dibutuhkan oleh pesawat/kapal yang tertimpa musibah karena telah terjadi informasi perkembangan posisi/keadaan setelah prosedur *Alert Phase* dilalui.

## **B. Dukungan *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) Terhadap Keselamatan Bidang Maritim di Indonesia**

Keberadaan AMSA sebagai otoritas pengamanan wilayah maritim Australia berhasil menjalankan kerjasama dengan pihak Indonesia, khususnya Basarnas. Kerjasama ini dijalankan melalui berbagai bentuk dari pelatihan hingga akses ke IMO sebagai organisasi keselamatan bidang maritim internasional. Kerjasama ini dijalankan secara proporsional dengan mengedepankan fungsi-fungsi teknis sebagai pendekatan untuk menyelesaikan masalah bersama.

Bagi pemerintah Indonesia kerjasama pengamanan maritim memang menjadi hal yang sangat penting. Untuk

itulah, Menteri Perhubungan Australia Anthony Albanese dan Indonesia yaitu E.E. Mangindaan sepakat untuk membangun kerjasama. Hal ini tercermin dari kesekapatan sebagai berikut :

*“...Menindaklanjuti pertemuan yang diselenggarakan di Jakarta hari ini, Pemerintah Australia dan Indonesia mengumumkan serangkaian langkah guna meningkatkan kerjasama bilateral di bidang Search and Rescue (SAR) untuk membantu Indonesia meningkatkan kapasitas SAR nasionalnya. Australia dan Indonesia memiliki kepentingan bersama di bidang kemanusiaan guna mewujudkan kemampuan SAR yang memadai bagi orang-orang yang berlayar di wilayah kedua negara. Perhatian di bidang kemanusiaan ini didasari oleh kewajiban internasional dan sejarah panjang kerjasama SAR kedua negara di bawah naungan Nota Kesepahaman (MOU) Kerjasama Sektor Transportasi. Meskipun Australia dan Indonesia saat ini tengah menikmati hubungan di bidang SAR yang cukup erat, para Menteri menyadari akan adanya keuntungan-keuntungan yang diperoleh dari peningkatan kerjasama yang lebih luas lagi mengingat pertumbuhan lalu lintas maritim di perairan Indonesia yang cepat dan kepentingan bersama akan adanya koordinasi operasi yang lebih baik khususnya di dekat perbatasan wilayah SAR masing-masing negara.”* (Kedutaan Besar Australia Indonesia, 2012)

Dalam menindaklanjuti pernyataan kedua pejabat tersebut pada September 2012, Menteri Perhubungan Indonesia, E.E. Mangindaan dan Menteri Perhubungan Australia, Anthony Albanese telah menyetujui serangkaian kegiatan untuk meningkatkan kerjasama bilateral dibidang

SAR. Para Menteri menyetujui hal-hal sebagai berikut (Kedutaan Besar Australia Indonesia, 2012) :

- a. Pertukaran pegawai antar Badan SAR kedua negara, BASARNAS dan AMSA, untuk meningkatkan pertukaran pengetahuan dan keahlian.
- b. Peningkatan sistem informasi pelacakan kapal yang disediakan untuk BASARNAS guna mengidentifikasi kapal-kapal yang dapat membantu dalam operasi SAR.
- c. Peningkatan teknologi komunikasi satelit maritim untuk Indonesia guna dipergunakan dalam operasi SAR, dengan tujuan untuk melaksanakan koordinasi operasional yang lebih baik dengan kapal-kapal dagang yang melintas.
- d. Pelatihan-pelatihan tambahan di bidang SAR, diantaranya penyelematan atas permukaan dan bawah permukaan, evakuasi cepat dan lain-lainnya, dimana keselamatan pelayaran menuntut skill yang lebih optimal dibandingkan penyelamatan darat.
- e. Pembentukan forum SAR rutin untuk saling bertukar informasi dan praktek yang berlaku secara internasional. Hal ini penting karena pelayaran merupakan mekanisme transportasi yang sangat kompleks dan luas yang terkadang melewati batas-batas kedaulatan negara lain.
- f. Memfasilitasi perijinan yang cepat bagi pesawat Australia untuk beroperasi di ruang udara Indonesia dan untuk mendarat dalam rangka pengisian bahan bakar di lapangan terbang di Indonesia pada waktu melaksanakan operasi SAR bekerjasama dengan Indonesia.

Kegiatan-kegiatan ini akan dilaksanakan melalui Paket Bantuan Keselamatan Transportasi kepada Indonesia yang

dikenal dengan ITSAP, yang telah berjalan dengan baik selama 5 (lima) tahun ini. Sebagai tambahan atas inisiatif ini, para Menteri menggarisbawahi perlunya menyusun protokol-protokol SAR antar-Badan untuk mempercepat pengerahan kapal laut dan pesawat terbang yang diperlukan guna menolong orang-orang yang mengalami kesulitan di laut. Dari skema kerjasama tersebut hingga tahun 2015 terdapat beberapa pencapaian yang berhasil terealisasi diantaranya pelatihan dan pertukaran personel, pengawasan bersama hingga akses ke organisasi internasional.

## **1. Pelatihan dan Pertukaran Personel Bersama**

Kerjasama antara SAR Indonesia dan Australia dalam bidang pertukaran personel merupakan bagian dari kerjasama teknis kedua negara. Meskipun pada kenyataannya SAR Australia lebih maju melalui dukungan anggaran yang begitu besar dan peralatan yang mutakhir, namun bukan berarti operasionalisasinya tidak membutuhkan aktor lain. Hal ini disebabkan karena pelayaran niaga dan penerbangan luar negeri Australia mau tidak mau akan melewati wilayah teritorial Indonesia.

Pertukaran personel menjadi hal penting dalam kerjasama SAR antara Indonesia dan Australia. Wakil Perdana Menteri yang merangkap Menteri *Transport and Regional Services* Australia telah meluncurkan program kerjasama untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan penerbangan di Indonesia. Australia mengembangkan paket kerjasama tersebut sebagai bentuk nyata perwujudan pentingnya kerjasama antara Australia dan Indonesia (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2007)

Sejak tahun 2012 hingga 2014 tercatat antara Indonesia dan Australia berhasil menjalankan pertukaran personel sebanyak tiga kali yaitu (Kompas, 2014) :

- a. Pertukaran personel pejabat tingkat madya Basarnas dengan AMSA pada Desember 2012 untuk membahas tindak lanjut pengamanan maritim di Melbourne.
- b. Pertukaran 24 personel AMSA pada Mei 2013 untuk membahas tindak lanjut pengamanan maritim di Mataram Nusa Tenggara Barat untuk membangun kurikulum tetap pelatihan SAR kedua negara.
- c. Pertukaran taruna Basarnas untuk bertemu dengan pelaksana AMSA pada November 2014 untuk membahas tindak lanjut pengamanan maritim di Melbourne

Pertukaran perwira dijadikan satu pada lembaga-lembaga mitra dan akan terus ada selama operasi-operasi SAR. AMSA turut ambil bagian dalam pelatihan dan pembimbingan, termasuk juga menerima paparan pada lingkungan operasi lembaga mitranya. Para perwira AMSA yang bergabung dengan BASARNAS akan dapat membantu kegiatan-kegiatan lainnya termasuk menerapkan gambar yang lebih baik dan kemampuan komunikasi. Hal ini didasari karena kenyataan tim SAR Australia memiliki kemampuan teknologi yang lebih mendukung seperti yang sudah dipaparkan sebelumnya. Sehingga dengan adanya pertukaran personel maupun pelatihan bersama mampu meningkatkan kecakapan dan kapasitas tim SAR Indonesia dalam pengoperasian berbagai alat keselamatan untuk mengamankan wilayah-wilayah rawan di Indonesia seperti Mataram, Nusa Tenggara Barat.

Pada pertukaran personel dan latihan yang dilakukan di Mataram tersebut, dirancang untuk meningkatkan koordinasi dan kerjasama SAR antara Australia dan Indonesia dalam kasus SAR terutama pada wilayah perbatasan. Latihan ini melibatkan kapal BASARNAS dari Mataram dan Denpasar serta dua perahu mengembang tegar (*rigid inflatable*) dari Lombok. AMSA mengirim dua pengamat dari Pusat Koordinasi Penyelamatan di Canberra dan pesawat SAR

Dornier 328 AMSA dari Darwin. Skenario latihan melibatkan kapal yang berlayar keluar dari Pantai Lombok dengan 10 awak kapal berada dalam rakit penyelamat. Kapal dan pesawat SAR akan berupaya untuk menemukan rakit penyelamat tersebut, menyelamatkan awak kapalnya dan mengirim mereka ke fasilitas kesehatan di tempat yang aman (Dee, 2010).

Dalam dukungannya adalah melalui pelatihan bersama, menjadi hal penting bagi kerjasama SAR antara Indonesia dan Australia. Sejak MoU pada bulan September 2012, antara SAR dan AMSA semakin intensif dalam membangun kerjasama pengamanan maritim dan penerbangan internasional. Pelatihan bersama merupakan bagian dalam upaya mencapai human trafficking mengingat tingginya intensitas migrasi sementara (transportasi) masyarakat Indonesia ke Australia ataupun sebaliknya, sehingga dengan pelatihan bersama nantinya SAR Indonesia akan dapat memahami wilayah perbatasan Australia ataupun sebaliknya.

Kerjasama SAR ini menjadi penting karena berkaitan dengan posisi Indonesia yang merupakan persilangan antara dua wilayah yang menghubungkan Samudera Pasifik dengan Samudera Hindia dan juga benua Asia dengan Australia maka kehadiran kapal asing dalam rangka memperpendek jarak pelayarannya dan ini merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari. Dengan tetap mengutamakan kepentingan Nasional pemerintah tetap memberikan kelonggaran tertentu bagi perlintasan kapal-kapal asing di perairan Indonesia dengan menentukan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI-PP 37 tahun 2002) dimaksudkan untuk mengakomodasi kepentingan bangsa lain untuk dipergunakan sebagai perlintasan pelayaran Internasional.

## **2. Monitoring Bersama wilayah Pesisir dan Perairan**

Bagi negara kepulauan (*Archipelago State*) seperti halnya Indonesia maka penetapan titik dasar (*base point*)

dihitung dari pulau-pulau terluar ataupun karang yang tenggelam sewaktu air pasang (*low tide elevation*) yang diberi penandaan dengan SB. Secara Internasional Indonesia telah berhasil menetapkan selat Malaka yang dapat digunakan sebagai alur Internasional dan sumbu dari 3 (tiga) alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) melintasi perairan nusantara dan laut teritorial serta penetapan Traffic Separation Scheme (TSS) di selat Malaka melalui konsultasi yang intensif dengan negara-negara maritim dan konvensi organisasi maritim Internasional (Pelindo Marine Service, 2014)

Disebutkan, nantinya pesawat-pesawat Australia yang menjalankan misi kemanusiaan dapat diberikan kemudahan mengudara dan mendarat di wilayah hukum Indonesia. Pembentukan forum SAR rutin untuk saling bertukar informasi dan praktek secara internasional diantaranya memfasilitasi perizinan (*diplomatic clearance*) terhadap pesawat kemanusiaan Australia ketika melaksanakan operasi SAR bersama Indonesia (BeritaTrans, 2012)

Kemudian pengamanan wilayah perairan dalam kerjasama SAR antara Indonesia dan Australia juga diwujudkan dengan mengerahkan helikopter kedua negara. Upaya ini dijalankan sebanyak dua kali masing-masing bulan Juni 2010 dan November 2011. Kemudian latihan bersama lainnya berhasil diselenggarakan pada bulan Mei 2014. Latihan SAR Australia dan Indonesia (AUSINDO) yang digelar di Kantor SAR selama 4 hari terdapat acara puncak berupa demo atau simulasi operasi SAR. Latihan SAR Ausindo dibuat serealista mungkin dalam penataan scenario pelatihan, mulai dari terima laporan musibah, pembentukan struktur organisasi operasi SAR, rencana operasi SAR, koordinasi dengan pihak AMSA australia dan australia embassy, proses pencarian, asset yang digunakan untuk mendukung operasi SAR seperti RB 220 Mataram, KAL Apenan milik TNI AL dan Helicopter Dauphin Basarnas, mengerahkan Unsur - unsur serta mengevaluasi hasil pencarian (Humas Basarnas Mataram, 2014)

Latihan SAR Ausindo dibuka dan ditutup oleh Direktur Operasi dan latihan Basarnas Brigadir jenderal TNI Tatang Zainudin . Apresiasi juga disampaikan atas kinerja semua pelaku baik dari smc, staff dan unsur - unsur potensi SAR yang terlibat dalam latihan SAR Ausindo. Brigadir jenderal TNI Tatang Zainudin memberikan ucapan berterima kasih kepada pihak AMSA Australia atas dukungan yang telah diberikan. Pemerintah Indonesia yang saat itu diwakilkan Brigadir jenderal TNI Tatang Zainudin menyatakan akan terus meningkatkan kerjasama dengan AMSA terkait hal ini. Disisi lain dari perwakilan Australia Mr. Tony Jhones juga menyampaikan apresiasi yang luar biasa kepada para pelaku, mulai dari perencanaan operasi SAR hingga tahap pelaksanaan operasi SAR semuanya dapat berjalan sesuai prosedur. (Humas Basarnas Mataram, 2014)

Kerjasama antara SAR Indonesia dan Australia dalam pengamanan wilayah pesisir menjadi hal penting bagi SAR Australia dan Indonesia dalam menghadapi tantangan terkini. Karakteristik geografis kedua negara yang memiliki bentang pantai dan garis pesisir yang luas tentunya akan mengalami banyak kesulitan dalam upaya pengamanannya. Untuk itulah pengamanan wilayah pesisir akan menjadi prioritas bagi kerjasama Australia dan Indonesia dalam bidang SAR.

### **3. Dukungan Akses ke IMO (International Maritime Organization)**

IMO merupakan suatu badan khusus PBB yang dahulu sebelum tahun 1982 bernama *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). IMCO sebagai badan khusus PBB yang mengurus bidang maritim didirikan di Jenewa pada tahun 1948 dengan diterimanya suatu konvensi tentang didirikannya IMCO oleh *United Nation Maritime Conference* di Jenewa. Sesuai dengan ketentuan konvensi tersebut, IMCO baru akan berlaku apabila telah diratifikasi oleh sekurang-kurangnya 21 negara, termasuk 7 negara

masing-masing mulai dengan tonnase kapal 1 juta ton, maka konvensi IMCO itu mulai berlaku sejak 17 Maret 1958, ketika Jepang menyatakan turut serta sebagai negara kedelapan yang memiliki tonnase yang melebihi satu juta ton. Tujuan utama daripada IMCO adalah untuk memajukan kerjasama antara negara-negara anggotanya dalam masalah teknis di bidang pelayaran, dengan perhatian khusus akan keselamatan di laut dan untuk menjamin tercapainya taraf keselamatan serta efisiensi pelayaran setinggi-tingginya.

Keberadaan Indonesia dan Australia sebagai anggota IMO kemudian bertanggung jawab dalam mendukung terwujudnya keamanan maritim. Kedua negara juga bertanggung-jawab terhadap tiga hal yang berhubungan dengan SAR, yaitu :

1. *Coastal State* (Negara Pantai), menyediakan rambu-rambu navigasi pelayaran, melaksanakan SAR, memberikan tanda-tanda bahaya bagi keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran, dan kecelakaan kapal, melakukan investigasi terhadap kejadian pencemaran, memberikan pelayanan hidrografi dan pelayanan sistem pelaporan kapal.
2. *Port State* (Negara Pelabuhan) melakukan inspeksi dan pengawasan terhadap kapal2 asing yang masuk pelabuhan, menyediakan fasilitas penampungan limbah (reception facilities) dan menyampaikan laporan.
3. *Flag State* (Negara Bendera), menerbitkan sertifikat, memberikan persetujuan, melaksanakan survei, memberikan pengakuan sertifikat, memonitor dan mengaudit organisasi yang diberi limpahan wewenang, melaksanakan investigasi, monitoring, verifikasi, merekrut surveyor dan menyampaikan laporan.

Dari paparan di atas maka dapat difahami bahwa kerjasama AMSA dan Indonesia, khususnya Badan SAR

Nasional bersama dengan stakeholder lainnya berhasil diwujudkan melalui pelatihan, pengawasan hingga dukungan akses ke organisasi internasional, yaitu IMO. Kerjasama ini merupakan bagian dari inisiatif kedua negara untuk menghadapi berbagai tantangan terkini, diantaranya untuk menangani masalah perompakan laut, hingga mendukung keamanan transportasi. Gambaran tentang hal ini akan dibahas pada pembahasan bab selanjutnya (bab IV).