WIN THE OCEAN
E-NEWSLETTER

JUNI 2022 | ISSUE 8

estimate reading time : 2 minutes

Maritime Cyber Security

https://www.seatrade-maritime.com/cyber-security/evolution-cyber-security-threats-within-modern-shipping-environment%E2%80%A6-and-how-react

Internet sudah menjadi bagian dari kehidupan sebagian besar penduduk dunia. Kominfo mengatakan Indonesia menempati peringkat ke-4 dalam pertumbuhan pengguna internet di dunia. Situasi ini dapat menimbulkan pengaruh positif dan negitif. Sebagai salah satu negara dengan pengguna internet terbanyak Indonesia dapat mengembangkan teknologi digital, mengakses informasi dengan cepat dan berkomunikasi tanpa batas. Akan tetapi pengaruh negatif dari internet yaitu penipuan, penyebaran berita palsu sampai kemanan siber *(cyber security)*. Perkembangan internet yang luas juga dialami industri maritim. Sektor maritim mengalami dampak dari kemajuan teknologi dengan melakukan digitalisasi, integrasi operasi, dan otomatisasi. Melihat industri maritim yang semakin krusial, peningkatan keamanan siber menjadi salah satu prioritas bagi seluruh *stakeholders*.

Industri maritim rentan terhadap kejahatan siber sehingga penting untuk menerapkan *cyber security* karena ekonomi global sangat bergantung pada laut. Sebagian besar perdagangan internasional dilakukan melalui jalur laut. Tingginya ketergantungan tersebut membuat bisnis pelayaran laut menjadi incaran bagi pelaku kejahatan siber. Implementasi *cyber security* di sektor maritim memiliki potensi besar untuk menjaga keamanan dalam pengiriman berkaitan dengan perlindungan data sistem TI, perangkat keras, sensor di atas kapal, dan pengambilan data secara ilegal.

Perangkat yang berpotensi terkena *cyber-attack* adalah peralatan navigasi (AIS, ECDIS, gryo compass), loading computer, komputer terkoneksi ke onshore & internet, computer tidak terkoneksi internet, HP kru kapal, dan Wifi router. Meskipun begitu *cyber-attack* tidak hanya menyerang kapal-kapal berteknologi tinggi tetapi juga dapat mengancam kepada kapal-kapal konvensional dikarenakan masih adanya celah serta masih rendahnya kewaspadaan kru kapal terkait bahaya kejahatan cyber.

Penerapan maritime cyber security belum banyak diterapkan. Beberapa negara Eropa yang sudah menerapkan *maritime cyber security* adalah Yunani, Inggris, Jerman, Prancis dan Finlandia. Di Asia, Indonesia sudah menerapkan *maritime cyber security* yang tertulis dalam aturan Kementerian Perhubungan Laut Nomor: SE. 35 Tahun 2020 tentang Pengembangan Prosedur Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal Untuk Penanganan Resiko Pada Sistem Jaringan Maya (Cyber Risk Management). Dalam aturan tersebut berisi mengenai prosedur pencegahan dan penanganan terhadap resiko pada sistem jaringan maya (*cyber*) yang terdiri dari: identifikasi, perlindungan, deteksi, respon dan pemulihan. Pengembangan prosedur pencegahan dan penanganan terhadap resiko sistem jaringan maya (cyber) pada sistem manajemen keselamatan akan menjadi objek audit dalam pelaksanaan eksternal audit untuk penerbitan atau pengukuhan Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (Document of Compliance/ DOC) untuk perusahaan mulai tanggal 1 Januari 2021.

Kedepannya semoga *stakeholders* dapat menerapkan *maritime cyber security*. Melihat saat ini tingkat kejahatan siber yang tinggi dan berpotensi memberikan kerugian terhadap berbagai hal. Sehingga apabila sudah diterapkan dapat membuat perjalanan laut dan perdagangan internasional menjadi lebih aman.

Penulis: Muhammad Rizqi Fitra Hariadi
Editor: Muhammad Tri Hastomo

WIN THE OCEAN E-NEWSLETTER

JUNI 2022 | ISSUE 9

estimate reading time : 2 minutes

WHAT'S NEWS IN IMO MSC 105?

Sumber: https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx

International Maritime Organization (IMO) kembali menggelar sidang *Maritime Safety Committee* (MSC) sesi ke-105 pada tanggal 20 - 29 April 2022. *Maritime Safety Committee* (MSC) merupakan salah satu bagian dari Komite IMO yang menangani semua hal berkaitan dengan keselamatan maritim dan keamanan maritim yang termasuk dalam lingkup IMO, didalamnya mencakup kapal penumpang dan semua jenis kapal kargo. Selain itu, Komite ini juga menangani masalah elemen manusia, termasuk amandemen Konvensi (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) STCW tentang pelatihan dan sertifikasi pelaut

Beberapa isu menarik yang perlu dicermati dalam sidang MSC ke 105 ini antara lain:

1. Pengembangan regulasi Domestic Ferry Safety

Komite telah menyetujui adanya Resolusi MSC terbaru terkait adopsi Model Regulation on Domestic Ferry Safety (Resolution MSC.518(105)). Kedepannya Model Regulasi ini dapat dijadikan dasar/acuan dalam pengembangan aturan keselamatan kapal fery domestik di masing-masing negara anggota IMO

2. Pengembangan regulasi berkaitan dengan keselamatan kapal yang menggunakan bahan bakar kapal yang tidak memenuhi persyaratan flashpoint.

Terdapat amandemen regulasi SOLAS Chapter II-2 mengenai pelaporan terhadap supplier bahan bakar yang tidak dapat memenuhi persyaratan flashpoint. Namun demikian, prosedur terkait pengambilan samplingnya masih perlu dipertimbangkan lebih lanjut oleh Komite pada sesi berikutnya.

3. Pengembangan aturan *Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*

Komite memutuskan untuk mengembangkan non-mandatory goal-based MASS Code sebagai langkah awal sebelum melanjutkan mengembangkan mandatory MASS Code. Selain itu, Komite masih memerlukan pertimbangan lebih dalam mengenai pemberlakuan dari ruang lingkup regulasi ini sekaligus juga pertimbangan terhadap batasan penggunaan hanya untuk kapal barang diluar kapal penumpang

4. Pengembangan regulasi untuk kapal yang membawa Industrial Personnel (IP)

Regulasi ini diharapkan akan mulai berlaku pada 1 Juli 2024 yang kemudian akan diakomodir kedalam sebuah bab baru dalam Konvensi SOLAS yakni Chapter XV terkait Safety measures for ships carrying industrial personnel beserta Koda turunannya (IP Code).

5. Amandemen terhadap ESP Code

Pemberlakuan amandemen ini diharapkan akan berlaku mulai 1 Januari 2026 dengan maksud meningkatkan persyaratan survey untuk water ballas tanks (WBT) dan void spaces untuk kapal Bulk Carrier

Lebih lanjut, BKI telah menerbitkan rangkuman hasil sidang IMO MSC sesi ke-105 dalam sebuah Informasi Teknik No. 264-2022 yang dapat diunduh dalam website BKI www.bki.co.id

Penulis: Nomo Prihasta
Editor: Muhammad Tri Hastomo

WIN THE OCEAN
E-NEWSLETTER

JUNI 2022 | ISSUE 10

estimate reading time : 2 minutes

Indonesia Berhasil Mempertahankan *White List Tokyo MoU*

https://maritimecyprus.com/2022/05/09/tokyo-mou-releases-their-psc-annual-report-for-2021/

Dunia pelayaran nasional menyambut bangga dengan keberhasilan Indonesia yang kembali masuk ke dalam *White List Tokyo MoU* setelah sekian lama berada di posisi *Black List* dan *Grey List*. Keberhasilan yang diraih oleh Indonesia merupakan suatu pembuktian dan pengakuan untuk dunia Internasional, bahwa *Port State Control* (PSC) Indonesia dipercaya dalam aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, hal tersebut sekaligus dapat menjadikan Indonesia bersaing dengan pelabuhan negara di internasional.

Dengan status *White List* yang berhasil dipertahankan Indonesia akan berpengaruh positif terhadap biaya logistik nasional. Kegiatan ekspor dan impor yang menggunakan kapal berbendera Indonesia akan mampu bersaing dengan kapal-kapal asing. Sehingga diharapkan kapal-kapal Indonesia dapat semakin dipercaya oleh pemilik kapal yang membawa muatannya ke mancanegara.

Penilaian yang dilakukan oleh *Tokyo Mou* untuk kapal berbendera Indonesia agar masuk ke dalam *White List* dengan menggunakan metode perhitungan kalkulasi binominal yang diakumulasi selama tiga tahun.

Laporan *Tokyo Mou* dalam kurun waktu tiga tahun terakhir tercatat dari 583 inspeksi yang telah dilakukan terhadap kapa-kapal berbendera Indonesia, diketahui hanya 22 kapal yang berujung pada detensi. Jumlah kapal tersebut berangsur menurun, di tahun 2019 terdapat 11 kapal, tahun 2020 hanya 6 kapal dan pada tahun 2021 tercatat 5 kapal yang mengalami detensi.

Selain kabar gembira karena posisi Indonesia yang berhasil bertahan dalam daftar negara di *White List Tokyo MoU*, hal lain menunjukan bahwa adanya kenaikan performance level dari Badan Klasifikasi Indonesia sebagai *Recognized Organization* dari *level medium* menjadi *level high performance*

Status *White List* yang diperoleh Indonesia perlu diapresiasi, namun saat ini masih banyak pekerjaan rumah yang harus dikerjakan terkait dengan maritim Indonesia. Untuk itu perlu adanya kerja sama maupun dukungan Pemerintah dan pemilik kapal agar Indonesia dapat mempertahankan posisi *White List* dan menjadi poros dunia maritim seperti yang dikatakan oleh Presiden Joko Widodo.

WIN THE OCEAN
E-NEWSLETTER

JUNI 2022 | ISSUE 11

estimate reading time : 2 minutes

BKI Kembali Sabet High Performance Level

Sumber: http://www.tokyo-mou.org/#1

Dalam dunia maritim sudah bukan merupakan hal baru lagi apabila keselamatan selalu menjadi perhatian dan bahan evaluasi. Pengaruh keselamatan pada kapal bergantung pada survey dan inspeksi yang dilakukan secara berkala dan optimal. Kegiatan survey dan inspeksi dilakukan oleh Recognized Organization (RO) yang ditunjuk oleh pemerintah, dan pemilik kapal memiliki hak untuk meminta kapalnya untuk diperiksa oleh RO

Recognized Organization (RO) merupakan badan atau biro yang ditunjuk oleh pemerintah untuk menjalankan wewenang sertifikasi dan layanan wajib kapal negara bendera. Hal ini bertujuan agar kapal dapat melakukan pelayaran ke tempat tujuannya dengan aman dan tidak mengalami kendala apapun. Kapal yang memasuki area negara asing akan mendapatkan pemeriksaan terhadap pemenuhan aturan keselamatan internasional oleh petugas Port State Control Officer (PSCO). Hasilnya, jika kapal didapatkan kerusakan ketika diperiksa maka akan mendapatkan konsekuensi dari PSCO

Pemeriksaan bongkar muat kapal dilakukan oleh Port State Control Officer setempat. PSCO muncul ketika pemilik kapal, recognized organization dan flag state gagal mematuhi persyaratan konvensi maritim internasional. Sehingga PSCO berwenang untuk mengkonfirmasi kepada pemilik kapal terhadap termuan-temuan kerusakan agar segera diatasi, agar kapal tidak ditahan.

Kapal yang melakukan pelayaran dan berlabuh di negara tujuan akan dilakukan pemeriksaan oleh PSCO setelah melakukan bongkar muat. Tugas dari PSCO memastikan kapal sesuai dengan ketentuan standar yang berlaku. PSCO memeriksa kapal melihat dari beberapa hal seperti jenis kapal, umur kapal dan sebaginya (see also Tokyo MoU New Inspection Regime). Dalam pemeriksaan kapal, terdapat 3 kategori yaitu high risk, medium risk dan low risk. Dari ketiga kategori tersebut semakin banyak temuan atau ketidaksesuaian terhadap kapal maka kapal akan berada pada kategori high risk dan akan membuat mengalami detensi. Pada situasi tertentu, item defisiensi temuan PSCO dapat memberikan dampak terhadap status performance RO yang memeriksa kapal tersebut

Kabar gembira pun datang pada tahun 2022 BKI berhasil mendapatkan kembali status High Performance Level. Keberhasilan BKI dalam mendapatkan status ini didukung oleh faktor seperti kapal yang di periksa oleh BKI minim atau tidak ditemukan kerusakan pada kapal sehingga ketika dilakukan bongkar muat oleh PSCO kapal lolos dari pemeriksaan

High Perfomance Level yang diperoleh BKI memberikan keuntungan seperti sebagai pembuktian bahwa BKI yang belum menjadi anggota IACS bisa menjadi Recognized Organization yang dapat diandalkan dan bisa menjadi awal untuk menjadi bagian dar IACS. Kemudian status yang didapatkan oleh BKI akan berpengaruh terhadap peningkatan kepercayaan pemilik kapal bahwa BKI mumpuni dalam melayani konvensi regulasi sehingga dapat mengurangi skor resiko atau penilaian terhadap kapal. BKI harus mempertahankan status ini sebagai bukti bahwa Indonesia mampu menghadapi perkembangan dunia maritim secara global.

Penulis: Hardika Ratditya Ardyanto
Editor: Muhammad Tri Hastomo