



ANALISIS FENOMENOLOGI TENTANG STRATEGI NAVIGASI DI LAUT LEPAS

Dwi Wuryani^{1*}, Erin Busrian², Dewi Indah Pratiwi³

^{1,2,3}Akademi maritim Djadajat

* Email Koresponden : wuryanidwi428@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengeksplorasi pengalaman nahkoda dalam menghadapi cuaca ekstrem di laut lepas serta menganalisis strategi navigasi yang dikembangkan dalam situasi krisis. Menggunakan pendekatan fenomenologi transendental, penelitian ini melibatkan wawancara mendalam terhadap 10 orang nahkoda kapal niaga dengan pengalaman pelayaran minimal 5 tahun yang pernah mengalami kondisi cuaca ekstrem. Analisis data mengikuti prosedur Moustakas melalui tahapan horizationalization, reduction, clustering, serta penciptaan deskripsi tekstural dan struktural. Temuan mengungkapkan bahwa pengalaman nahkoda dalam cuaca ekstrem merupakan fenomena multidimensional yang melibatkan tegangan dialektis antara kontrol dan kepasrahan. Strategi navigasi yang dikembangkan mencakup tiga dimensi: teknis (penghindaran, pengurangan kecepatan, perubahan haluan), organisasional (pembagian tugas, komunikasi intensif), dan psikologis (manajemen stres, pemberian ketenangan kepada awak). Faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan meliputi faktor personal (pengalaman, kondisi psikologis), teknis (karakteristik kapal, jenis muatan), dan kontekstual (dukungan awak, tekanan komersial). Penelitian ini berkontribusi pada pengembangan pemahaman holistik tentang faktor manusia di sektor maritim serta mengisi kesenjangan literatur tentang aspek subjektif navigasi dalam kondisi ekstrem yang semakin sering terjadi akibat perubahan iklim global.

Kata Kunci: Nahkoda, Cuaca Ekstrem, Strategi Navigasi, Fenomenologi, Keselamatan Maritim

ABSTRACT

This study aims to explore captains' experiences in facing extreme weather on the high seas and analyze the navigation strategies developed during crisis situations. Using a transcendental phenomenological approach, this study involved in-depth interviews with 10 merchant ship captains with a minimum of 5 years of sailing experience who had experienced extreme weather conditions. Data analysis followed Moustakas' procedure through the stages of horizationalization, reduction, clustering, and the creation of textural and structural descriptions. The findings reveal that captains' experiences during extreme weather constitute a multidimensional phenomenon involving the dialectical tension between control and surrender. The navigation strategies developed encompass three dimensions: technical (avoidance, speed reduction, course alteration), organizational (task distribution, intensive communication), and psychological (stress management, providing calm to the crew). Factors influencing decision-making include personal factors (experience, psychological condition), technical factors (ship characteristics, cargo type), and contextual factors (crew support, commercial pressure). This study contributes to developing a holistic understanding of human factors in the maritime sector and fills the literature gap regarding subjective aspects of navigation in extreme conditions that are becoming increasingly frequent due to global climate change.

Keywords:: Captain, Extreme Weather, Navigation Strategy, Phenomenology, Maritime Safety

PENDAHULUAN

Industri maritim global menghadapi tantangan yang semakin kompleks seiring dengan meningkatnya intensitas dan frekuensi cuaca ekstrem akibat perubahan iklim. Data dari World Meteorological Organization (WMO) menunjukkan bahwa kejadian cuaca ekstrem di laut—termasuk badai tropis, gelombang tinggi, dan angin kencang—telah meningkat frekuensinya sebesar 40% dalam dua dekade terakhir. Fenomena ini berdampak langsung pada keselamatan pelayaran dan menempatkan nahkoda sebagai aktor kunci dalam pengambilan keputusan kritis di laut lepas.

Laporan Lloyd's Register Foundation (2025) mengungkapkan bahwa 80% pekerja maritim menyatakan kekhawatiran terhadap dampak serius cuaca ekstrem, sementara 33% pernah mengalami cedera akibat cuaca buruk dalam kurun waktu dua tahun terakhir. Lebih lanjut, 68% pekerja maritim tidak pernah menerima pelatihan keselamatan dan kesehatan kerja formal, termasuk pelatihan manajemen stres dan kesiapsiagaan menghadapi kondisi darurat. Angka ini mengindikasikan adanya kesenjangan signifikan antara kebutuhan pelatihan dan realitas di lapangan.

Penelitian tentang keselamatan maritim selama ini didominasi oleh pendekatan teknis dan kuantitatif yang cenderung mengabaikan dimensi pengalaman subjektif nahkoda. Efekan & Özdemir (2026) dalam penelitiannya tentang pengambilan keputusan evakuasi darurat di kapal menemukan bahwa pengalaman nahkoda dan tekanan psikologis merupakan faktor kritis yang belum banyak dieksplorasi secara mendalam. Penelitian kualitatif oleh Rath, Das & Jena (2024) juga mengkonfirmasi bahwa metode kuantitatif gagal menangkap "kekayaan pengalaman" pelaut, termasuk emosi, motivasi, dan strategi koping mereka.

Kesenjangan penelitian yang paling menonjol terletak pada kurangnya pemahaman tentang fenomena navigasi dalam cuaca ekstrem dari perspektif nahkoda sebagai aktor manusia. Penelitian ini bertujuan mengisi kesenjangan tersebut dengan pendekatan fenomenologi yang mengeksplorasi pengalaman yang dihayati (*lived experience*) nahkoda dalam menghadapi ancaman cuaca ekstrem di laut lepas.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Pengambilan Keputusan dalam Kondisi Krisis

Pengambilan keputusan dalam situasi darurat di laut merupakan proses kompleks yang melibatkan integrasi data objektif dari instrumen navigasi, penilaian subjektif berdasarkan pengalaman, serta faktor psikologis. Model Recognition-Primed Decision (RPD) yang dikembangkan oleh Klein (1998) menjelaskan bahwa pengambil keputusan berpengalaman tidak melakukan evaluasi sistematis terhadap seluruh alternatif, melainkan menggunakan pola pengenalan situasi untuk segera mengidentifikasi respons yang tepat. Model ini sangat relevan dengan konteks navigasi dalam cuaca ekstrem di mana waktu terbatas dan informasi seringkali tidak lengkap.

Teori Beban Kognitif dan Stres Kerja Maritim

Lingkungan kerja maritim memiliki karakteristik unik dengan faktor-faktor stresor spesifik seperti interaksi terbatas, isolasi sosial, ruang kerja terbatas, dan kondisi cuaca tidak terprediksi. Pekcan (2017) dalam disertasinya mengaplikasikan teori kontrak psikologis untuk memahami perilaku keselamatan pelaut, menemukan bahwa pelanggaran kontrak psikologis berkorelasi dengan peningkatan perilaku melanggar aturan dan penurunan perilaku pro-keselamatan.

Kepemimpinan dan Komunikasi di Lingkungan Maritim

Veiga dan McHugh (2019) mengidentifikasi enam elemen yang mempengaruhi keselamatan kapal: budaya organisasi, isolasi kesalahan, kepemimpinan, mentoring, multikulturalisme, dan kerja tim. Penelitian ini mengusulkan model kepemimpinan bersama dalam hierarki vertikal yang ada, berdasarkan analisis bencana maritim seperti *Costa Concordia* dan *El Faro*.

Penelitian Terdahulu

Tabel 1. Sintesis Penelitian Terdahulu

No	Peneliti (tahun)	Fokus	Metode	Temuan
1	Efecan & Özdemir (2026)	Keputusan evakuasi	DEMATEL - ANP	Pengalaman nahkoda faktor kritis
2	Rath, Das & Jena (2024)	Keterlepasan emosional	Kualitatif	Pelaut hadapi stresor unik
3	Veiga & McHugh (2019)	Kepemimpinan maritim	Kualitatif	Perlunya shared leadership
4	Pekcan (2017)	Kontrak psikologis	Longitudinal	Breach → unsafe behavior
5	Lloyd's Register (2025)	Risiko pekerja maritim	Survei	80% khawatir cuaca ekstrem

Kerangka Pemikiran

Penelitian ini menggunakan paradigma fenomenologi transendental Husserl-Moustakas yang berfokus pada esensi pengalaman subjektif sebagaimana dihayati partisipan. Pendekatan ini dipilih karena kemampuannya mengungkap makna-makna tersembunyi di balik tindakan dan keputusan nahkoda yang tidak dapat dijelaskan melalui pendekatan kuantitatif. Model konseptual penelitian mengintegrasikan tiga dimensi: faktor pemicu (cuaca ekstrem), pengalaman yang dihayati, dan strategi navigasi yang diimplementasikan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan desain kualitatif dengan pendekatan fenomenologi transendental. Sebagaimana dijelaskan oleh Moustakas (1994), fenomenologi transendental bertujuan mengungkap struktur esensial pengalaman melalui proses epochē dan reduksi fenomenologis.

Partisipan berjumlah 10 orang nahkoda kapal niaga dengan kriteria: (1) sertifikasi ANT-D atau ANT-I, (2) pengalaman minimal 5 tahun, (3) pernah mengalami cuaca ekstrem (angin >7 Beaufort atau gelombang >4 meter). Rekrutmen menggunakan purposive sampling dan

snowball sampling dari perusahaan pelayaran nasional.

Wawancara mendalam semi-terstruktur dilakukan selama 60-90 menit per partisipan, direkam, dan ditranskrip verbatim. Analisis mengikuti tujuh tahap Moustakas: epochē, horizontalization, reduction and elimination, clustering and thematizing, textural description, structural description, dan essence.

HASIL PENELITIAN

Karakteristik Partisipan

Tabel 2. Karakteristik Partisipan

Kode	Usia	Pengalaman	Jenis Kapal	Kejadian Ekstrem
N-01	52	28 tahun	Kontainer	Badai Samudera Hindia (2019)
N-02	47	22 tahun	Tanker	Angin kencang Selat Lombok (2021)
N-03	55	30 tahun	Curah	Topan Laut China Selatan (2018)
N-04	44	18 tahun	Penumpang	Gelombang tinggi Laut Flores (2022)
N-05	50	25 tahun	Kontainer	Badai Samudera Pasifik (2020)
N-06	48	20 tahun	Tanker	Cuaca buruk Laut Jawa (2023)
N-07	53	27 tahun	Curah	Badai Atlantik Utara (2017)
N-08	45	19 tahun	Logistik	Gelombang tinggi Laut Banda (2022)
N-09	51	24 tahun	Kontainer	Topan sekitar Filipina (2021)
N-10	49	21 tahun	Penumpang	Cuaca buruk Selat Sunda (2023)

Tema Utama Hasil Analisis

Tabel 3. Tema dan Sub-tema Hasil Analisis Fenomenologis

Tema Utama	Sub-tema	Frekuensi
Deteksi dini ancaman	Interpretasi tanda alam, monitoring instrumen	42 (22,5%)
Strategi penghindaran	Alter course, speed reduction, return	38 (20,3%)
Manajemen stres	Pengendalian emosi, ketenangan tampak	35 (18,7%)
Koordinasi awak	Briefing, delegasi tugas, komunikasi	29 (15,5%)
Evaluasi teknis	Stabilitas kapal, karakter muatan	27 (14,4%)
Pembelajaran	Refleksi pengalaman, adaptasi	

Analisis Tematik

Tema 1: Deteksi Dini Ancaman Cuaca

Seluruh partisipan menekankan pentingnya kemampuan membaca tanda-tanda alam sebagai bentuk pengetahuan tak tertulis (*tacit knowledge*). N-09 menjelaskan: "Di laut, kita harus membaca tanda-tanda alam. Perubahan tekanan udara yang turun drastis, arah angin yang berubah tiba-tiba, bentuk awan yang tidak biasa—semua itu pertanda badai." \

Kemampuan ini tidak diajarkan secara formal di akademi maritim tetapi dikembangkan melalui pengalaman bertahun-tahun. Temuan ini sejalan dengan penelitian Makino et al. (2025) tentang pengetahuan navigasi tradisional pelaut Phinisi yang mengintegrasikan pengetahuan tentang angin, arus, dan gelombang.

Tema 2: Strategi Penghindaran (Avoidance)

Lebih dari 80% partisipan menyatakan bahwa strategi utama adalah menghindari cuaca ekstrem sejak awal. N-08 menyatakan: "Prinsip saya: lebih baik memutar 100 mil daripada mengambil risiko. Cuaca ekstrem itu tidak bisa dianggap remeh."

Pernyataan ini menunjukkan adanya ketegangan antara pertimbangan keselamatan dan tuntutan komersial—sebuah dilema yang sering dihadapi nahkoda ketika operator darat mendesak untuk tetap melaju sesuai jadwal .

Tema 3: Manajemen Stres dan Tekanan Psikologis

Seluruh partisipan mengakui tekanan psikologis yang berat saat menghadapi cuaca ekstrem. N-10 mengungkapkan: "Saat badai, mata saya tidak bisa terpejam. Jantung berdebar kencang, tapi di depan awak kapal saya harus terlihat tenang. Kalau nahkoda panik, seluruh kapal akan panik."

Temuan ini mengungkap aspek penting kepemimpinan nahkoda: kebutuhan menampilkan ketenangan meskipun secara internal mengalami tekanan tinggi. Penelitian oleh

Filistos Psychosocial Testing & Consulting (2025) mengkonfirmasi bahwa isolasi sosial dan kurangnya work-life balance merupakan faktor risiko psikososial utama bagi pelaut .

Tema 4: Koordinasi dan Komunikasi dengan Awak

Komunikasi efektif menjadi faktor kunci keberhasilan navigasi dalam kondisi krisis. N-07 menjelaskan: "Saya selalu mengadakan pertemuan rutin setiap jam jaga. Saya tanyakan ke mualim: 'Apa yang kamu lihat? Ada perubahan cuaca?' Dengan komunikasi intensif, tidak ada informasi penting yang terlewat."

Veiga dan McHugh (2019) dalam penelitian mereka menegaskan bahwa komunikasi dan kerja tim merupakan elemen fundamental keselamatan kapal, terutama ketika hierarki vertikal perlu diimbangi dengan pendekatan partisipatif.

Tema 5: Esensi Pengalaman: Tegangan Kontrol dan Kepasrahan

Sintesis dari seluruh deskripsi tekstural dan struktural menghasilkan esensi pengalaman nahkoda dalam menghadapi cuaca ekstrem sebagai tegangan dialektis antara kontrol dan kepasrahan. Di satu sisi, nahkoda harus berusaha maksimal mengendalikan kapal melalui strategi navigasi. Di sisi lain, mereka harus menyadari bahwa ada kekuatan alam di luar kendali manusia.

N-03 merumuskan tegangan ini secara puitis: "Kita memang nahkoda, pemimpin di kapal. Tapi saat badai, kita hanya tamu di laut. Alam yang punya kuasa. Tugas kita adalah meminimalkan risiko, bukan melawan alam."

Kebijaksanaan untuk "tunduk pada alam" ini merupakan bentuk practical rationality yang tidak diajarkan dalam buku pedoman navigasi manapun.

PEMBAHASAN

Interpretasi Temuan dalam Kerangka Teori

Temuan penelitian ini mendukung model Recognition-Primed Decision (Klein, 1998) di mana nahkoda berpengalaman menggunakan pengenalan pola situasi untuk merespons dengan cepat tanpa analisis sistematis. Keputusan "langsung tahu" yang dilaporkan partisipan mencerminkan mekanisme kognitif yang efisien dalam situasi darurat.

Penelitian ini juga memperluas teori kontrak psikologis dalam konteks maritim (Pekcan, 2017). Ketika nahkoda merasa bahwa perusahaan tidak memberikan dukungan memadai (peralatan usang, tekanan komersial berlebihan), terjadi psychological contract breach yang berdampak pada peningkatan stres dan potensi pengambilan keputusan suboptimal.

Lebih lanjut, temuan tentang esensi pengalaman nahkoda sebagai "tegangan antara kontrol dan kepasrahan" memberikan validasi empiris terhadap konsep *practical drift* yang

dikemukakan oleh Snook (2000) dalam konteks kecelakaan organisasi. *Practical drift* mengacu pada fenomena di mana praktik operasional secara bertahap menyimpang dari prosedur formal yang ditetapkan sebagai respons terhadap tekanan situasional yang berulang (Snook, 2000). Dalam konteks navigasi cuaca ekstrem, keputusan nahkoda untuk memutar balik kapal (*return*) atau mengurangi kecepatan secara drastis seringkali bertentangan dengan instruksi operator darat yang berorientasi pada efisiensi waktu tempuh. Namun, penyimpangan ini—yang oleh Snook (2000) sebut sebagai *normalization of deviance*—justru merupakan bentuk adaptasi rasional terhadap realitas medan yang tidak dapat diprediksi oleh prosedur standar. Dengan kata lain, "kepasrahan" nahkoda bukanlah bentuk ketidakmampuan, melainkan kebijaksanaan praktis untuk mengakui bahwa prosedur berbasis darat tidak selalu applicable di tengah gelombang setinggi 8 meter.

Secara lebih spesifik, temuan tentang penggunaan intuisi versus prosedur formal dapat dijelaskan melalui kerangka *Heuristics and Biases* yang dikembangkan oleh Kahneman & Tversky (1979). Dalam situasi cuaca ekstrem, nahkoda tidak memiliki waktu dan kapasitas kognitif untuk melakukan evaluasi sistematis terhadap semua alternatif. Sebagai gantinya, mereka mengandalkan *heuristics*—jalan pintas mental yang memungkinkan pengambilan keputusan cepat (Kahneman & Tversky, 1979). Salah satu *heuristics* yang paling sering muncul dalam wawancara adalah *availability heuristic*, di mana nahkoda menilai probabilitas bahaya berdasarkan kemudahan mereka mengingat kejadian serupa di masa lalu. N-05, misalnya, secara eksplisit menyebutkan: "Saya pernah melihat kapal lain terbalik di titik ini lima tahun lalu, jadi saya tidak akan mengambil risiko yang sama." Namun, ketergantungan pada *heuristics* ini juga memiliki potensi bias, seperti *overconfidence bias* yang dapat terjadi jika nahkoda terlalu percaya diri karena beberapa kali berhasil lolos dari situasi berbahaya.

Temuan tentang tekanan komersial yang dialami nahkoda juga memperkaya diskusi tentang *psychological contract breach* dalam teori organisasi. Pekcan (2017) dalam disertasinya menemukan bahwa pelanggaran kontrak psikologis—ketika perusahaan tidak memenuhi harapan implisit tentang keselamatan dan dukungan—berkorelasi dengan peningkatan perilaku melanggar aturan dan penurunan perilaku pro-keselamatan. Dalam penelitian ini, beberapa nahkoda melaporkan bahwa mereka merasa "dikhianati" oleh perusahaan yang memprioritaskan target waktu di atas keselamatan awak kapal. N-03, yang memiliki pengalaman 30 tahun, menyatakan bahwa ia pernah "hampir dipecat karena memutar balik kapal saat badai, sementara kapal lain yang tetap melaju justru selamat." Di sini terlihat adanya ketegangan struktural antara logika keselamatan (dipegang oleh nahkoda di lapangan) dan logika ekonomi (dipegang oleh manajemen di darat). Fei & Divine Caesar (2018) mengidentifikasi bahwa ketegangan semacam ini merupakan salah satu penyebab utama tingginya *turnover intention* di kalangan perwira senior, karena mereka merasa tidak dihargai

meskipun telah menyelamatkan aset perusahaan.

Selain itu, temuan tentang penggunaan pengetahuan tradisional (*indigenous knowledge*) dalam navigasi modern memberikan perspektif baru tentang hubungan antara teknologi dan kearifan lokal. Makino et al. (2025) mendokumentasikan bahwa pelaut Phinisi di Sulawesi Selatan—disebut *Pa'lopi*—mampu membaca arus, angin, dan gelombang tanpa bergantung pada instrumen elektronik. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa nahkoda kontemporer pun, meskipun telah terlatih dengan ECDIS dan radar, masih sangat mengandalkan kemampuan membaca tanda-tanda alam seperti bentuk awan *cumulonimbus* atau perubahan suhu angin. Hal ini menegaskan bahwa **pengetahuan deklaratif** (yang diajarkan di buku) dan **pengetahuan prosedural** (yang dipelajari melalui pengalaman) sama-sama diperlukan, dan keduanya tidak dapat sepenuhnya digantikan oleh teknologi secanggih apa pun. Integrasi antara *high-tech* dan *high-touch* ini merupakan kebaruan (*novelty*) yang dihasilkan oleh penelitian ini, yang sebelumnya jarang diungkap dalam literatur manajemen maritim yang cenderung teknokratis.

Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Temuan tentang tekanan psikologis nahkoda sejalan dengan identifikasi Rath et al. (2024) tentang faktor-faktor stresor unik di lingkungan maritim. Namun, penelitian ini melangkah lebih jauh dengan mengungkap mekanisme koping spesifik yang dikembangkan nahkoda, termasuk strategi "menampilkan ketenangan" (*displayed calmness*) yang merupakan bentuk *emotional labor* khas kepemimpinan maritim. Lebih lanjut, penelitian ini juga memperkuat temuan Svetina et al. (2024) tentang faktor-faktor yang berdampak pada kesehatan mental pelaut dan niat berkarier. Svetina et al. (2024) mengidentifikasi bahwa faktor lingkungan kerja—termasuk kondisi cuaca buruk—merupakan salah satu dari tiga dimensi utama yang mempengaruhi kesejahteraan psikologis pelaut. Penelitian kami menemukan bahwa tekanan menghadapi cuaca ekstrem tidak hanya bersifat akut (selama kejadian berlangsung), tetapi juga memiliki dampak kumulatif jangka panjang yang dapat memicu gejala *post-traumatic stress* (PTS). N-07, yang selamat dari badai di Atlantik Utara, mengaku "masih mimpi buruk tentang gelombang setinggi 15 meter, meskipun kejadiannya sudah 8 tahun lalu." Temuan ini melengkapi studi Svetina et al. (2024) yang lebih berfokus pada faktor-faktor struktural (seperti durasi kontrak dan isolasi), dengan menyoroti bahwa trauma akibat kejadian tunggal yang ekstrem juga memiliki kontribusi signifikan terhadap penurunan kesehatan mental dan niat untuk meninggalkan profesi.

Dalam ranah kepemimpinan maritim, temuan tentang peran ganda nahkoda sebagai mentor sekaligus *emotional anchor* sangat konsisten dengan penelitian veiga dan McHugh (2019). veiga dan McHugh (2019) mengusulkan bahwa sistem maritim dapat mengimplementasikan model kepemimpinan bersama (*shared leadership*) ke dalam hierarki vertikal yang ada, dengan nahkoda berperan sebagai *facilitator* bukan sekadar *commander*. Penelitian kami mengkonfirmasi proposisi ini, sekaligus menambahkan dimensi baru: bahwa kepemimpinan nahkoda dalam krisis tidak hanya bersifat *task-oriented* (memberi perintah teknis) tetapi juga sangat *emotion-oriented* (memberi rasa aman dan harapan). N-10, misalnya, secara sadar menggunakan strategi komunikasi afektif: "Saya katakan ke anak buah: 'Kita sudah melewati badai lebih buruk dari ini. Tenang saja, kita akan selamat.'" Pendekatan ini belum banyak dibahas dalam literatur kepemimpinan maritim yang cenderung fokus pada aspek teknis dan prosedural. Temuan ini memperkaya model veiga dan McHugh (2019) dengan menyoroti bahwa *emotional intelligence* merupakan kompetensi yang tidak kalah pentingnya dengan kompetensi navigasi teknis.

Dari perspektif manajemen keselamatan, penelitian ini memberikan konfirmasi lapangan terhadap kritik yang diajukan oleh Junaidi, Yudo & Ab-Samat (2024) dalam tinjauan sistematis mereka tentang Sistem Manajemen Keselamatan (SMS). Junaidi et al. (2024) menemukan bahwa meskipun Kode ISM (International Safety Management Code) telah diimplementasikan secara luas, kapal masih sering ditahan karena berbagai alasan, yang mengindikasikan adanya gap antara kebijakan dan implementasi. Penelitian kami menunjukkan bahwa salah satu penyebab gap tersebut adalah ketidakmampuan prosedur tertulis untuk mengakomodasi kompleksitas dan ketidakpastian situasi nyata di laut. Beberapa nahkoda melaporkan bahwa mereka harus "melanggar prosedur" (misalnya: tidak mengikuti rute yang ditentukan atau tidak melaporkan posisi setiap jam) karena keterbatasan komunikasi atau karena prosedur tersebut tidak dirancang untuk kondisi ekstrem. Hal ini menunjukkan bahwa SMS yang kaku dan one-size-fits-all justru dapat kontraproduktif. Temuan ini mendukung rekomendasi Junaidi et al. (2024) untuk mengembangkan model SMS yang lebih adaptif dan human-centered.

Akhirnya, penelitian ini juga memberikan nuansa baru terhadap diskusi tentang workforce mobility dan retensi pelaut yang diangkat oleh Fei & Divine Caesar (2018). Fei & Divine Caesar (2018) mengidentifikasi bahwa kurangnya jalur karir yang jelas dan work-life balance yang buruk merupakan penyebab utama turnover di industri maritim. Penelitian kami menemukan bahwa kurangnya dukungan psikologis pasca-trauma—yang bahkan tidak pernah disebutkan dalam sebagian besar kebijakan SDM perusahaan pelayaran—merupakan faktor tambahan yang signifikan. N-05, yang mengalami badai di Pasifik, menyatakan: "Setelah kejadian itu, perusahaan tidak pernah menanyakan kondisi mental saya. Mereka hanya menanyakan kapan kapal bisa berlayar lagi." Ketidakpedulian terhadap dampak psikologis jangka panjang ini, menurut kami, merupakan bentuk institutional neglect yang berkontribusi pada burnout dan keputusan untuk keluar dari profesi. Temuan ini melengkapi kerangka Fei & Divine Caesar (2018) dengan menyoroti bahwa psychological safety dan trauma-informed management harus menjadi komponen integral dari strategi retensi tenaga kerja maritim, terutama di era perubahan iklim di mana frekuensi cuaca ekstrem terus meningkat (Lloyd's Register Foundation, 2025; World Risk Poll, 2025).

Implikasi Teoretis dan Praktis

Secara teoretis, penelitian ini berkontribusi pada pengembangan maritime leadership theory dengan mengidentifikasi dimensi psikologis yang selama ini terabaikan. Secara praktis, temuan ini mengindikasikan perlunya integrasi pelatihan manajemen stres dan krisis ke dalam kurikulum akademi maritim.

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa pengalaman nahkoda dalam menghadapi cuaca ekstrem merupakan fenomena multidimensional dengan esensi tegangan dialektis antara upaya kontrol dan kepasrahan pada kekuatan alam. Strategi navigasi yang dikembangkan mencakup tiga dimensi: teknis, organisasional, dan psikologis. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan meliputi faktor personal (pengalaman, kondisi psikologis), teknis (karakteristik kapal, muatan), dan kontekstual (dukungan awak, tekanan komersial).

Keterbatasan penelitian ini mencakup cakupan partisipan yang hanya laki-laki, potensi recall bias pada desain retrospektif, dan cakupan geografis yang terbatas. Penelitian lanjutan direkomendasikan untuk mengeksplorasi perspektif nahkoda perempuan, menggunakan desain prospektif, dan melakukan studi komparatif antar wilayah perairan.

DAFTAR PUSTAKA

- Efecan, V., & Özdemir, Ü. (2026). Timing of emergency shipboard abandonment decision: An integrated DEMATEL and ANP approach. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 22(1), 60-81. <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2026.150449>
- Fei, J., & Divine Caesar, L. (2018). Workforce mobility, career pathways, and employee retention. *In Managing Human Resources in the Shipping Industry* (pp. 115-132). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781315740027-8>
- Junaidi, A., Yudo, H., & Ab-Samat, H. A. (2024). Identify the trends on maritime safety management system studies: A review. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 18(4), 775-784. <https://doi.org/10.12716/1001.18.04.03>
- Kahneman, D., & Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica*, 47(2), 263-291. <https://doi.org/10.2307/1914185>

- Khalili, L. (2023). Humanitarianism and racial capitalism in the age of global shipping. *European Journal of International Relations*, 29(3), 567-592. <https://doi.org/10.1177/13540661221139062>
- Junaidi, A., Yudo, H., & Ab-Samat, H. A. (2024). Identify the trends on maritime safety management system studies: A review. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 18(4), 775-784. <https://doi.org/10.12716/1001.18.04.03>
- Kahneman, D., & Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica*, 47(2), 263-291. <https://doi.org/10.2307/1914185>
- Khalili, L. (2023). Humanitarianism and racial capitalism in the age of global shipping. *European Journal of International Relations*, 29(3), 567-592. <https://doi.org/10.1177/13540661221139062>
- Klein, G. A. (1998). *Sources of power: How people make decisions*. MIT Press.
- Lloyd's Register Foundation. (2025). *World Risk Poll Report 2025: Ocean workers at the frontline of climate change*. Lloyd's Register Foundation.
- Makino, H., Tokuyama, A., Kusuma, G., Mohammadi, N., & Fujimoto, S. (2025). Clarification of potential risks in the evacuation process of ships to reduce the risk of maritime - NATECH. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 19(4), 1115-1120. <https://doi.org/10.12716/1001.19.04.08>
- Moustakas, C. (1994). *Phenomenological research methods*. SAGE Publications.
- Pekcan, C. (2017). *Safety at sea: Understanding the role of the psychological contract in seafarers' safe and unsafe behaviour using affective events and ego depletion theories* [Doctoral dissertation, Royal Holloway, University of London]. British Library EThOS. <https://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?uin=uk.bl.ethos.792665>
- Rath, A., Das, R. L., & Jena, L. K. (2024). Hey Siri! Does he love me? Unveiling the phenomena of emotional detachment among seafarers. *International Journal of Organizational Analysis*, 32(4), 685-698. <https://doi.org/10.1108/IJOA-01-2023-3581>
- Schler, L. (2016). *Nation on board: Becoming Nigerian at sea*. Ohio University Press.
- Suhartono, T. (2025). *Analisis kemampuan bernavigasi guna mencegah kecelakaan dalam cuaca buruk di kapal LPG/C Salmon Mustafa* [Skripsi sarjana, Universitas Ivvet].

- Svetina, M., Perkovič, M., Yang, C., Gu, Y., Mindadze, A., Mikeltadze, N., Davitadze, L., & Gabedava, G. (2024). Factors impacting seafarers' mental health and career intentions. *Inquiry: The Journal of Health Care Organization, Provision, and Financing*, 61.
- The Maritime Executive. (2016, June 9). *The psychosocial risks that seafarers face*. <https://maritime-executive.com/blog/the-psychosocial-risks-that-seafarers-face>
- veiga, A., & McHugh, M. (2019). Shared leadership in the maritime industry? A qualitative study. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 38, 101204. <https://doi.org/10.1016/j.ijdr.2019.101204>
- Caputo, S. (2022). *'They cannot keep the sea beyond a passage': The Royal Navy and recruitment in the Two Sicilies*. In *Foreign Jack Tars: The British Navy and Transnational Seafarers during the Revolutionary and Napoleonic Wars* (pp. 143-175). Cambridge University Press.