

## **PENTINGNYA INTERAKSI SOSIAL SERTA KESEIMBANGAN ANTARA HAK DAN KEWAJIBAN TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL DI DERMAGA INTERNASIONAL TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA**

**Nyoman Ardiana Listriyawati**  
Universitas hang Tuah  
e-mail : nyoman.ardiana@hangtuah.ac.id

**Supangat**  
Universitas hang Tuah  
e-mail : supangatspd65@gmail.com

### **ABSTRACT**

*Social interaction and the balance between the rights and obligations of the crew on board would determine whether or not the performance of the crew, especially on foreign-flagged ships. This happens due to several factors in social interaction and the social gap between their rights and obligations. The purpose of this study was to determine how positive and significant the effect of social interaction and the balance between rights and obligations on the performance of the crew. The method used by distributing questioners to respondents, namely ships crew with quantitative analysis by using multiple linier regression analysis, T test, F test and determination test to know the importance of social interaction and the balance between rights and obligations on crew performance. The result obtained in this study is that there is positive impact between social interaction and the balance between the rights and the obligations on the performance of ships crew. In the end, it is hoped that this research will be a reference to government (Disnaker) as policy maker and shipping companies as well as ship crew and other related parties.*

**Keywords:** *Social interaction; the balance of rights and obligations; Crew performance.*

### **ABSTRAK**

Interaksi sosial dan Keseimbangan antara hak dan kewajiban Awak kapal (*Crews*) diatas kapal sangat menentukan baik tidak nya Kinerja Awak kapal (*Crews*) tersebut, terutama diatas kapal berbendera Asing. Hal ini terjadi disebabkan oleh beberapa faktor dalam berinteraksi sosial dan kesenjangan sosial antara hak dan kewajibannya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa positif dan signifikan pengaruh interaksi sosial dan keseimbangan antara hak dan kewajiban terhadap Kinerja Awak Kapal. Metode yang digunakan dengan menyebar angket quitioner kepada responden yaitu awak kapal dengan metode analisis kuantitatif yaitu analisis regresi linier berganda, Uji t, Uji F dan uji determinasi sehingga dapat diketahui pentingnya Interaksi sosial serta Keseimbangan antara Hak dan Kewajiban terhadap Kinerja awak kapal. Hasil yang diperoleh pada penelitian ini adalah terdapat pengaruh yang positif antara interaksi sosial serta keseimbangan antara hak dan kewajiban terhadap kinerja awak kapal. Pada akhirnya diharapkan penelitian ini bisa menjadi referensi baik pemerintah (Disnaker) sebagai pemangku kebijakan dan perusahaan perkapalan serta para pekerja diatas kapal (awak kapal) maupun pihak-pihak yang terkait.

**Kata Kunci:** Interaksi Sosial; Keseimbangan hak dan kewajiban; Kinerja Awak Kapal.

## 1. Pendahuluan

Manusia sebagai makhluk sosial didalam kehidupannya harus menghadapi tantangan-tantangan yang berasal dari lingkungannya maupun sebagai makhluk yang hidup bersama dalam satu lingkup kehidupan atau aktifitas. Disisi lain manusia membutuhkan kebersamaan dalam kehidupannya, semua itu adalah dalam rangka saling memberi dan saling mengambil manfaat. Interaksi merupakan aktivitas timbal balik antar individu dalam suatu pergaulan hidup bersama. Interaksi tersebut, berproses sesuai dengan perkembangan jiwa dan fisik manusia masing-masing serta sesuai dengan masanya dari mulai interaksi non formal seperti berteman sampai interaksi formal seperti berorganisasi.

**Interaksi sosial** adalah suatu hubungan sosial yang dinamis dan harmonis yang menyangkut hubungan antara individu dengan individu, kelompok dengan kelompok, ataupun individu dengan kelompok (Gillin dan Gillin dalam Soekanto, 2012). Sehingga dalam proses interaksi sosialpun ada faktor-faktor yang mempengaruhi dan syarat-syarat yang harus dipenuhi, yaitu adalah kontak sosial (*social interaction*) yang harmonis dan komunikasi yang baik. Berkaitan dengan itu, kehidupan diatas kapal sebagai Awak kapal (*Crews*) juga membutuhkan interaksi sosial yang baik diantara individu-individu yang berbeda, baik budaya, agama, adat istiadatnya, serta penggunaan bahasa dalam berkomunikasi pada interaksi sosial. Terkait dengan perbedaan individu yang dapat menimbulkan pengaruh pada lingkungannya, masing-masing individu akan memiliki hubungan timbal balik yang berguna dalam kehidupannya (Walgito, 2003). Lingkungan kehidupan di atas kapal yang dianamis dan sering berubah pada awak kapal, tidak hanya harus bekerja sama, tetapi juga harus hidup dalam kebersamaan yang dapat menciptakan kebahagiaan dan kekompakan.

Disisi lain dalam suatu kelompok kehidupan atau organisasi khususnya kehidupan diatas kapal menuntut adanya faktor keseimbangan antara hak dan kewajiban yang harus dipenuhi. Hak artinya adalah sesuatu yang mutlak menjadi milik seseorang atau harus diberikan pada orang tertentu (Notonegoro, 2020). Sedangkan kewajiban merupakan sesuatu atau tugas yang harus dilakukan dengan penuh tanggung jawab. Kemudian, hak dan kewajiban itu harus dilaksanakan secara bertanggung jawab oleh pihak yang bersangkutan untuk menghindari terjadinya pertentangan apabila hak dan kewajiban tidak seimbang. Keseimbangan antara hak dan kewajiban ini dapat menjaga harkat dan martabat seseorang (Srijanti, 2007). Diharapkan setiap awak kapal (*Crews*) mendapatkan hak dan kewajiban yang sesuai sehingga mendapatkan penghidupan yang layak.

Di dalam lingkungan pekerjaan, khususnya di atas kapal selayaknya terdapat keterkaitan antara interaksi sosial, keseimbangan hak dan kewajiban sehingga dapat menciptakan kinerja awak kapal yang baik agar seluruh pekerjaan dapat terselesaikan dengan lancar. Pada kenyataannya ditemukan banyak awak kapal (*Crews*) yang sudah melaksanakan kewajibannya, tetapi belum menerima hak nya. Semua itu terjadi karena pihak pengusaha dan agen serta para pengusaha perusahaan kapal lebih banyak mendahulukan kewajiban daripada hak. Jika keadaannya seperti ini, maka tidak ada keseimbangan antara hak dan kewajiban. Sehingga jika keseimbangan itu tidak ada, hal ini akan terjadi kesenjangan sosial yang berkepanjangan. Setiap awak kapal (*Crews*) dan pengusaha pelayaran harus mengetahui akan hak dan kewajibannya seperti yang sudah tercantum dalam hukum dan aturan-aturan serta perundang-undangan yang berlaku, seperti Perjanjian Kerja Laut bagi Awak Kapal (*Crews*) dengan pengusaha sesuai Pasal 395 KUHD. Hak dan kewajiban di atas kapal ini tidak akan pernah seimbang apabila pihak pekerja diatas kapal tidak bergerak untuk merubahnya karena para pengusaha atau agen kapal

tidak akan pernah merubahnya. Untuk itu diperlukan keseimbangan pemikiran antara pengusaha kapal dan pekerja di atas kapal, sehingga di harapkan terciptanya kinerja yang baik bagi para pekerja atau Awak kapal (*Crews*) di atas kapal. Pada penelitian ini akan menggunakan beberapa temuan dari penelitian yang pernah dilakukan serta teori dari pakar atau ahli yang dapat dijadikan referensi. Muslim, 2013 menemukan bahwa didalam interaksi sosial terdapat permasalahan yang diakibatkan pluralitas anggota yang terlibat didalam interaksi sosial tersebut dikarenakan *etnosentrisme, misunderstanding in value, stereotipe* dan prasangka. Hal yang sama tentang interaksi sosial ditemukan juga oleh Xiao, 2018 bahwa proses interaksi sosial yang dilakukan dengan bertatap muka langsung akan lebih mudah dipahami dan menghindari kesalahpahaman. Sedangkan terkait dengan keseimbangan antara hak dan kewajiban yang ditemukan oleh Masitoh dan Sonhaji, 2017 dalam penelitiannya mengemukakan bahwa hak dan kewajiban awak kapal yang tertuang dalam perjanjian laut akan memberikan perlindungan bagi awak kapal dalam melaksanakan tugasnya di atas kapal. Untuk faktor kinerja awak kapal yang telah diteliti oleh Sitepu, 2018 menemukan bahwa nahkoda memiliki peran dalam memberikan dorongan kepada seluruh awak kapal untuk dapat menciptakan kinerja yang baik karena awak kapal akan memiliki semangat dan tanggung jawab dengan adanya dorongan dan motivasi dari nahkoda. Selain itu kinerja awak kapal juga dapat dipengaruhi oleh faktor kompetensi dan kedisiplinan awak kapal yang ditemukan dalam penelitian yang dilakukan oleh Rudianto, Suhalis dan Pahala, 2014.

Didalam interaksi sosial terdapat beberapa permasalahan yang diakibatkan oleh pluralitas anggota yang terlibat didalam interaksi sosial tersebut seperti yang ditemukan terjadi pada nahkoda dengan seluruh awak kapal demi tercapainya keselamatan di dalam pengangkutan barang. Hal ini terjadi karena dengan melakukan komunikasi secara tatap muka langsung akan lebih mudah dipahami dan menghindari kesalahpahaman. Dari beberapa temuan diatas terdapat satu hal yang menarik peneliti untuk mencari jawaban sebagai tujuan dalam penelitian ini terkait tentang faktor interaksi sosial serta keseimbangan hak dan kewajiban di atas kapal akan memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja awak kapal (*Crews*) yang sandar di dermaga Internasional Terminal Petikemas Surabaya.

## 2. Metodologi Penelitian

Dalam Penelitian ini yang menjadi objek penelitian adalah awak kapal dari kapal yang berbendera asing dan sedang bersandar di dermaga internasional Terminal Petikemas Surabaya. Data yang diperoleh adalah melalui kuesioner yang disebarakan kepada awak kapal dari kapal yang berbendera asing dan sedang bersandar di dermaga internasional Terminal Petikemas Surabaya. Metode yang digunakan adalah metode penelitian kuantitatif dimana jawaban yang diperoleh dari responden dan sesuai dengan nilai variabel yang telah ditetapkan selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan alat bantu program komputer SPSS, Statistic 25,0. Analisis kuantitatif dilakukan untuk menggambarkan hubungan antara variabel dalam penelitian dengan menggunakan perhitungan statistik yaitu dengan analisis regresi linier, uji t, uji F dan Uji Determinasi. Adapun tes (uji) statistik yang digunakan untuk menganalisis data adalah sebagai berikut .

- a. Uji Validitas “Validitas adalah seberapa jauh alat dapat mengukur hal atau subyek yang ingin diukur ( Iqbal Hasan, 2004 ) “. Rumus korelasi yang digunakan untuk menghitung validitas yang terkenal adalah rumus korelasi product moment yaitu sebagai berikut:

$$r = \frac{n \cdot \sum XY - (\sum X) (\sum Y)}{\sqrt{(n \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2) (n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan :

r : Koefisien korelasi

n : Jumlah sampel

X : Variabel bebas

Y : Variabel terikat

- b. Uji Reliabilitas “Reliabilitas artinya memiliki sifat dapat dipercaya. Suatu alat ukur dikatakan memiliki reliabilitas apabila dipergunakan berkali – kali oleh peneliti yang sama atau oleh peneliti yang lain tetap akan memberikan hasil yang sama. Jadi reliabilitas adalah seberapa jauh konsistensi alat ukur untuk dapat memberikan hasil yang sama dalam mengukur hal atau subyek yang sama ( Iqbal Hasan, 2004 ) “. Suatu konstruksi quitioner dikatakan reliabel jika nilai (  $\alpha$  ) lebih besar dari 0,6.

**2.1. Analisis Regresi Linear Berganda**

Analisis ini digunakan untuk menganalisis pengaruh antara variabel independen ( X ) yaitu Kemampuan berkomunikasi ( X1 ) dan penggunaan kode isyarat internasional ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu keselamatan pelayaran kapal . Model penelitian yang digunakan pada penelitian ini :

$$Y = a + b1.X1 + b2.X2 + \mu \dots \dots (2)$$

Keterangan :

Y : Kinerja awak kapal

a : Konstanta

b1,b2 : Koefisien regresi berganda faktor penelitian

X1 : Interaksi sosial awak kapal

X2 : keseimbangan antara hak dan kewajiban

$\mu$  : Variabel lain yang tidak terdeteksi

**2.2. Pengujian Hipotesis**

Alat pengujian hipotesis yang digunakan adalah :

**2.2.1. Uji t – test (Uji Parsial)**

Pengujian ini digunakan untuk menganalisis pengaruh masing – masing variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan kesetaraan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal. Kriteria pengujian :

- a. Ho : b = 0 Artinya tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan anatar hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen Y yaitu kinerja awak kapal.

Ha : b  $\neq$  0

Artinya ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban

( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal.

- b. Level of signifikan jika  $\alpha = 0,05$  atau 95 %
- c. Jika  $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$   $H_a$  diterima : Artinya secara individu ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan penggunaan kod ( X2 ) keseimbangan antara hak dan kewajiban terhadap variabel dependen Y yaitu kinerja awak kapal.

- jika  $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$

$H_0$  diterima : artinya secara individu tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal.

### 2.2.2. Uji F – test ( Uji Simultan )

Pengujian ini digunakan untuk menganalisis pengaruh secara bersama-sama atau simultan antara variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak sosial.

Kriteria pengujian :

- a.  $H_0 : b = 0$  Artinya secara simultan tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal.

$H_a : b \neq 0$

Artinya secara simultan ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal.

- b. Level of signifikan jika  $\alpha = 0,05 = 95 \%$
- c. Jika  $F \text{ hitung} > F \text{ tabel}$   
 $H_a$  diterima : Artinya secara simultan ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal.

Jika  $F \text{ hitung} < F \text{ tabel}$

Artinya secara simultan tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen ( X ) yaitu interaksi sosial ( X1 ) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban ( X2 ) terhadap variabel dependen ( Y ) yaitu kinerja awak kapal.

### 2.3 Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)

Digunakan untuk mengetahui besar sumbangan variabel independen (X) yaitu interaksi sosial (X1) dan keseimbangan antara hak dan kewajiban (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja awak kapal.

Rumus yang digunakan:

$$R^2 = r^2 \times 100\% \dots\dots\dots(3)$$

Keterangan :

R : Koefisien korelasi berganda

r : Koefisien korelasi parsial

### 2.4 Variabel Penelitian

Variabel – variabel dalam penelitian ini dijabarkan seperti berikut dibawah ini :

#### 2.4.1 Variabel Independen

Yaitu suatu variabel yang berfungsi mempengaruhi variabel lain, jadi secara bebas berpengaruh terhadap variabel lain. Pada penelitian ini variabel independennya adalah:

1. Interaksi Sosial (X1) Indikator – indikator dalam penelitian ini terkait interaksi sosial adalah :
  - a) Indikator kontak sosial.
  - b) Indikator komunikasi
  - c) Indikator hambatan
  
2. Keseimbangan antara hak dan kewajiban (X2). Indikator keseimbangan antara hak dan Kewajiban adalah :
  - a) Hak-hak awak kapal.
  - b) Kewajiban awak kapal.

#### 2.4.2 Variabel Dependen

Yaitu variabel yang fungsinya dipengaruhi oleh variabel lain karenanya juga sering disebut variabel yang dipengaruhi oleh variabel yang lain. Pada penelitian ini variabel dependent ( tergantung ) nya adalah kinerja awak kapal. Indikator – indikator penelitian mengenai faktor kinerja awak kapal adalah :

- a. Kemampuan awak kapal
- b. Motivasi awak kapal
- c. Dukungan yang diterima
- d. Keberadaan pekerjaan awak kapal yang dilakukan
- e. Hubungan awak kapal dengan organisasi

### 2.5. Populasi Dan Sampel

Menurut Sugiyono (2012 : 115) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Menurut Sugiyono (2012 :116) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki populasi tersebut, apabila besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel dari populasi tersebut. Teknik sampling adalah teknik pengambilan

sampel. Populasi pada penelitian ini sebetulnya adalah seluruh awak kapal niaga yang berada di dermaga internasional Terminal Petikemas Surabaya, namun karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu maka peneliti mengambil sampel sebanyak (enam puluh delapan) orang awak kapal di dermaga internasional Terminal Petikemas Surabaya.

### 3. Hasil Penelitian

Pada penelitian terdahulu yang telah dilakukan terkait tentang interaksi sosial, keseimbangan hak dan kewajiban serta kinerja awak kapal didapati bahwa interaksi sosial dapat pula meningkatkan jumlah atau kuantitas dan mutu atau kualitas dari tingkah laku sosial individu sehingga individu makin matang di dalam bertingkah laku sosial dengan individu lain di dalam situasi sosial (Santoso, 2010). Sedangkan penelitian lain terkait dengan keseimbangan antara hak dan kewajiban menyatakan bahwa hak adalah sebuah kuasa untuk menerima atau melakukan suatu hal yang memang semestinya diterima dan kewajiban adalah sesuatu yang harus dilakukan dimana keduanya harus berjalan dengan seimbang (Notonegoro, 2020). Terkait dengan kinerja, yang telah dilakukan penelitian sebelumnya ditemukan bahwa seorang pegawai dapat menghasilkan kinerja yang baik apabila tugas dan tanggung jawabnya telah dilakukan dengan baik dalam jangka waktu yang sesuai (Mangkunegara, 2006).

Pada penelitian ini telah dilakukan pengolahan data dari data yang diperoleh melalui instrumen penelitian yang bertujuan untuk melihat keterkaitan antara interaksi sosial, keseimbangan antara hak dan kewajiban serta kinerja awak kapal. Adapaun pengolahan data akan diuraikan secara lengkap menggunakan uji validitas dan reliabilitas serta analisis linier berganda untuk mengetahui hubungan antara interaksi sosial, keseimbangan antara hak dan kewajiban serta kinerja awak kapal.

#### 3.1 Uji Validitas dan Reliabilitas

- a. *Uji Validitas* Berdasarkan hasil perhitungan dengan alat bantu SPSS ver.25.0 diperoleh nilai Corrected item total correlation ( $r$  hitung) dan ke 12 (dua belas) pertanyaan dapat disajikan sebagai berikut :

**Tabel 1: Hasil uji validitas**

Variabel Penelitian	r hitung	r tabel	kesimpulan
<b>Interaksi sosial</b>			
Jawaban reponden			
Pertanyaan no.1	0,719	0,197	valid
Pertanyaan no.2	0,719	0,197	valid
Pertanyaan no.3	0,760	0,197	valid
Pertanyaan no.4	0,325	0,197	valid
<b>Keseimbangan antara hak dan kewajiban</b>			
Jawaban reponden			
Pertanyaan no.5	0,513	0,197	valid
Pertanyaan no.6	0,694	0,197	valid
Pertanyaan no.7	0,748	0,197	valid
Pertanyaan no.8	0,293	0,197	valid
<b>Kinerja awak kapal</b>			
Jawaban reponden			
Pertanyaan no.9	0,512	0,199	valid
Pertanyaan no.10	0,684	0,199	valid
Pertanyaan no.11	0,759	0,199	valid
Pertanyaan no.12	0,544	0,199	valid

Sumber: Hasil Uji Validitas, 2021

Berdasarkan tabel 1, dapat di ketahui bahwa hampir seluruh butir jawaban responden memiliki nilai  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel (0,199).

*a. Uji Reliabilitas*

Dengan menggunakan rumus alpha maka didapat koefisien reliabilitas untuk masing-masing indikator yang diringkaskan pada tabel 2 berikut ini.

**Tabel 2: Hasil uji reliabel**

Variabel	Alpha	Kesimpulan
Interaksi sosial (X1)	0,784	Reliabel
Keseimbangan antara hak dan kewajiban (X2)	0,707	Reliabel
Kinerja awak kapal (Y)	0,692	Reliabel

Sumber : Hasil uji Reliabel,2021

Dari hasil diatas dapat dijelaskan bahwa variabel-variabel dalam penelitian ini andal atau reliabel karena memiliki koefisien alpha yang lebih besar dari 0,60.

**3.2 Analisis Regresi Linier Berganda**

Hasil regresi linear pada penelitian ini dapat ditunjukkan pada tabel 3 diperoleh persamaan garis regresi berganda, yaitu :

**Tabel 3: Ringkasan Hasil Perhitungan**

Variabel	Koefisien	t - rasio	Prog - sig	Kesimpulan
Konstan	4,004	2,448	0,017	Signifikan
Interaksi Sosial	0,448	5,028	0,000	Signifikan
Keseimbangan antara hak dan kewajiban	0,297	2,088	0,006	Signifikan
	35,79	(Prob - sig = 0,000)		
N	68			

Sumber : Hasil perhitungan regresi,2021

Berdasarkan ringkasan diatas diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$Y = 4.003 + 0,477 X1 + 0,296X2 + \mu$$

Dari persamaan itu dapat diketahui bahwa kemampuan komunikasi berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran sebesar 0,477 satuan dan penggunaan kode isyarat internasional berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran sebesar 0,296 satuan.

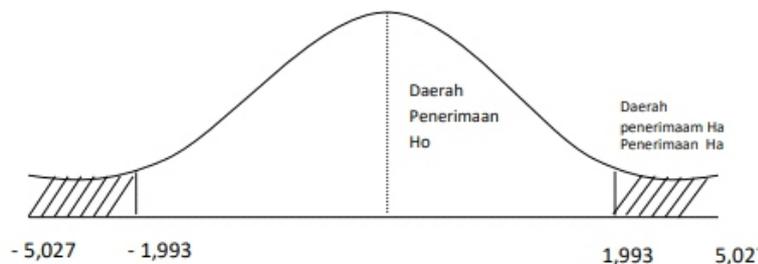
Sesuai dengan hasil pengolahan data dapat diketahui bahwa variable yang digunakan dalam penelitian ini mampu menjawab apa yang dipertanyakan terkait hubungan interaksi sosial dan keseimbangan antara hak dan kewajiban terhadap kinerja awak kapal yang memiliki pengaruh positif. Sedangkan instrumen yang dipakai dalam penelitian ini, yang berupa kuesioner, memiliki keandalan serta ketepatan dalam pengukuran sehingga di dapatkan hasil yang konsisten terhadap variable yang digunakan untuk mengukur keterkaitan antara interaksi sosial dan keseimbangan antara hak dan kewajiban terhadap kinerja awak kapal

### 3.2.1 Uji Hipotesis

#### a. Uji t

- a) Uji Hipotesis antara Variabel interaksi sosial terhadap kinerja awak kapal diperoleh  $t \text{ hitung} > t \text{ table}$  yaitu  $5,027 > 1,993$  berarti  $H_0$  di tolak dan  $H_a$  diterima yaitu ada pengaruh yang positif dan signifikan antara interaksi sosial terhadap kinerja awak kapal.

Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:

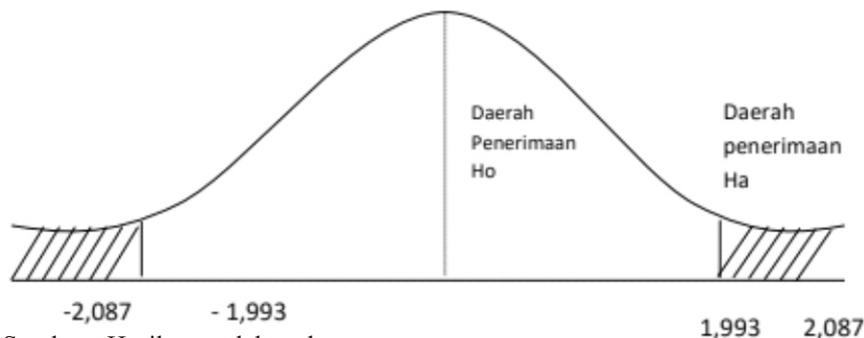


Sumber : Hasil pengolahan data

**Gambar 1** Grafis pengujian t hitung pada variable X1

- b) Uji Hipotesis antara variabel penggunaan kode isyarat internasional terhadap keselamatan pelayaran kapal.  $t \text{ hitung} > t \text{ table}$   $2,087 > 1,993$  berarti  $H_0$  di tolak dan  $H_a$  diterima yaitu ada pengaruh yang positif dan signifikan antara keseimbangan antara hak dan kewajiban terhadap kinerja awak kapal.

Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:



Sumber : Hasil pengolahan data

**Gambar 2** Grafis pengujian t hitung pada variable X2

#### c. Uji F

Uji F digunakan untuk menganalisis apakah variabel bebas (kemampuan berkomunikasi awak kapal, penggunaan kode isyarat internasional) secara simultan (bersama-sama) mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (keselamatan pelayaran). Dari hasil uji F diperoleh  $F \text{ hitung} > F \text{ tabel}$  yaitu  $35,478 > 1,37$  hal ini berarti  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yaitu ada pengaruh secara simultan variabel bebas kemampuan berkomunikasi dan penggunaan kode isyarat internasional terhadap keselamatan pelayaran kapal

### 3.2.2 Uji Koefisien Determinasi

Hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,442. Hal ini berarti 44,2 % variasi variabel keselamatan pelayaran dari kapal dipengaruhi oleh kemampuan berkomunikasi awak kapal dan penggunaan

kode isyarat internasional .Sedangkan sisanya 55,8% diterangkan variabel lain diluar model persamaan.

#### 4. Kesimpulan

Dari persamaan linier dapat diketahui bahwa kemampuan komunikasi berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran sebesar 0,477 satuan. Dari uji t, diperoleh bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara kemampuan komunikasi di kapal terhadap keselamatan pelayaran terbukti dengan  $t_{hitung} > t_{table}$  yaitu  $5,027 > 1,993$  , oleh karena itu indikator – indikator kemampuan berkomunikasi yaitu pemahaman awak kapal dalam menerima, mengirim, memahami pesan terutama dalam penelitian ini hambatan terdapat dalam komunikasi bahasa inggris harus ditingkatkan supaya keselamatan pelayaran meningkat, karena kesalahan dalam mengirim, memahami dan menerima pesan akan berimplikasi pada menurunnya tingkat keselamatan pelayaran.

Penggunaan kode isyarat internasional berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran sebesar 0,296 satuan. Penggunaan kode isyarat internasional terhadap keselamatan pelayaran terbukti dengan  $t_{hitung} > t_{table}$   $2,087 > 1,993$  , Oleh karena itu indikator penggunaan kode isyarat internasional oleh awak kapal yaitu dalam pemahaman penggunaan kode isyarat bendera, cahaya, bunyi dan isyarat bahaya harus ditingkatkan supaya keselamatan pelayaran meningkat.

Dari uji F diperoleh bahwa secara bersama – sama terdapat pengaruh yang signifikan anatara kemapuan berkomunikasi dan penggunaan kode isyarat internasional terhadap keselamatan pelayaran. Demikian juga hasil dari uji determinasi secara bersama – sama faktor kemampuan berkomunikasi awak kapal dan penggunaan kode isyarat internasional berpengaruh 44,2 % terhadap keselamatan pelayaran, oleh karena itu Indikator – indikator dalam berkomunikasi di kapal dan penggunaan kode isyarat internasional karena berpengaruh dan berimplikasi terhadap keselamatan pelayaran.

#### Daftar Pustaka

- Adha Riski Nur. Hafidzi Achmad Hasan. 2019. *Pengaruh Motivasi Kerja, Lingkungan Kerja, Budaya Kerja terhadap Kinerja Karyawan Dinas Sosial Kabupaten Jember*. Jurnal Penelitian Ipteks. Vol.4 No.1 . Hal: 47-62, p-ISSN:2459-9921 E-ISSN:2528-0570
- Arianto. N., Agung, D. 2013. Pengaruh Kedisiplinan, Lingkungan Kerja dan Budaya Kerja terhadap Kinerja Tenaga Pengajar. Jurnal Economimia. Vol.9. Nomor.2.
- Edison, E., Anwar, Y., & Komariah, I. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: Alfabeta.
- Hasibuan, Malayu Sp. 2002. *Manajemen SDM*. Edisi Revisi, Cetakan Ke Tujuh. Jakarta : Bumi Aksara
- Hernowo, Paulus Agung. 2008. *Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang*. FHUI-Universitas Indonesia.
- Mangkunegara, A. A. Anwar Prabu. 2006. *Perencanaan dan Pengembangan SDM*. Bandung: Refika Aditama.

- Mangkuprawira, Sjafril. 2007. *Manajemen Mutu Sumber Daya Manusia*. Bogor : Ghalia Indonesia
- Masitoh, Khikmatul Henny dan Sonhaji, Suhartoyo. 2017. *Pelaksanaan Perlindungan Hukum Bagi Awak Kapal Pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Semarang*. Diponegoro Law Journal, Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017.
- Muslim, Asrul. 2013. *Interaksi Sosial Dalam Masyarakat Multietnis*. Jurnal Diskursus Islam, Volume 1 Nomor 3, Desember 2013.
- Purba, Mahardika, et all. 2019. *Intensitas Serangan Ganoderma boninense Pada Fase Tanaman Menghasilkan di Perkebunan Kelapa Sawit Tanah Mineral dan Gambut*. Agropriamtech, Vol. 3 No. 1, Oktober 2019
- Rudianto; Suhalis, Adenan; Pahala, Yosi. 2014. *Hubungan Kompetensi Dan Disiplin Dengan Kinerja Awak Armada Kapal Sungai*. Jurnal Management Bisnis Transportasi Dan Logistik, Vol. 1 No.1 September 2014.
- Ruky, Ahmad S . (2002). " *Sistem manajemen kinerja* ". Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Santoso, S. 2004. *Dinamika Kelompok Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Santoso, S. (2010). *Teori-teori psikologi sosial*. Yogyakarta: Reflika Aditama
- Sitepu, Firdaus. 2018. *Peranan Nahkoda Dalam Memotivasi Semangat Kerja Kru Di Atas Kapal KN. Bima Sakti*. Jurnal Dinamika Bahari, Vol.7 No.2 Edisi Mei 2018.
- Sosiologis.com. (2017, Desember 6). *Interaksi Sosial: Pengertian dan Contohnya*. Retrieved from sosiologis.com: <http://sosiologis.com/interaksi-sosial>
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kombinasi*. Bandung: Alfabeta.
- Soekanto, S. (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soleman B. Taneko, *Struktur dan Proses Sosial, Suatu Pengantar Sosiologi Pembangunan*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada), 121.
- Walgito, Bimo. 2003. *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi Offset
- Windyardari, Aulia (2011), Jurnal Teknik – Vol. 32 No.1 Tahun 2011, ISSN 0852-1697
- Xiao, Angeline. 2018. *Konsep Interaksi Sosial Dalam Komunikasi, Teknologi, Masyarakat*. Jurnal Komunikasi, Media dan Informatika, Vol 7 No.2/ Agustus 2018.
- YAHARMAS, Yayasan yang bergerak di bidang SDM dan SDA, Diklat, Konsultan dan Event, Awak Kapal (Haka & Kewajiban Awak Kapal), <https://japragroup.wordpress.com/author/infoyaharmas/>

