

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi global dan meluasnya konsep perdagangan bebas telah meningkatkan mobilitas barang, manusia, serta moda transportasi lintas negara. Perusahaan-perusahaan kini tidak hanya memproduksi barang di satu lokasi, tetapi mencari bahan mentah dari berbagai negara, mengolahnya di tempat yang efisien secara biaya, dan mendistribusikannya secara global. Perkembangan ini mendorong sektor logistik tumbuh pesat sebagai tulang punggung rantai pasok dunia (Martono, 2018: 02). Di Indonesia, sektor logistik menjadi semakin strategis seiring peran badan usaha, terutama Perseroan Terbatas (selanjutnya ditulis PT), dalam menopang kegiatan distribusi nasional dan internasional. PT adalah persekutuan untuk menjalankan usaha dengan modal saham di mana pemilik memiliki bagian sebanyak saham yang mereka miliki (Sutedi, 2015: 06). Sebagai entitas hukum, PT diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (selanjutnya ditulis UU PT), eksistensi PT sebagai organisasi hukum mandiri, memberikannya kewenangan untuk menyanggah hak serta memikul kewajiban hukum, termasuk menjalankan operasional bisnisnya. Salah satu tanggung jawab penting PT adalah menjamin keselamatan dan kesehatan kerja terhadap para pekerja atau buruh yang terlibat dalam kegiatan perusahaan.

Dalam praktiknya, banyak PT yang bergerak di sektor logistik. Pengangkutan barang, distribusi, bongkar muat, dan proses distribusi barang secara spasial dari satu wilayah ke wilayah lainnya merupakan kegiatan operasional logistik. Aktivitas

dengan mobilitas tinggi sering melibatkan unit kendaraan beroda 4 (empat) dan roda 2 (dua) merupakan jenis transportasi yang digunakan dalam akses ke gudang, pelabuhan, atau area kerja lainnya. Berdasarkan data terbaru dari Team eDOT (2025), sejumlah perusahaan logistik khusus pengiriman barang terbesar di Indonesia adalah J&T Express, JNE (Jalur Nugraha Ekakurir), Ninja Xpress, Lion Parcel, Pos Indonesia, TiKi (Titipan Kilat), SiCepat Ekspres dan RPX (Rapid Express) semua beroperasi sebagai PT, Hal ini mempertegas bahwa entitas badan hukum tersebut merupakan bentuk organisasi yang menjadi aktor utama di sektor logistik (eDOT, 2025). Oleh karena itu, kegiatan logistik tidak hanya memainkan peran penting dalam mendukung rantai pasokan nasional, melainkan juga memiliki risiko keselamatan signifikan terhadap pekerja dan pihak lain di luar pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung.

Kegiatan operasional logistik di Indonesia tidak berada dalam kekosongan hukum, banyak peraturan mengatur hubungan kerja, keselamatan kerja, dan tanggung jawab hukum dalam proses distribusi barang. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah satu Undang-Undang penting yang mengatur kegiatan logistik di jalan raya, Undang-Undang ini memberikan pedoman menyeluruh tentang bagaimana angkutan barang dilaksanakan, mulai dari jenis dan standar kendaraan, kewajiban para pengemudi, hingga aturan teknis operasionalnya. Pada dasarnya, proses operasional logistik tidak boleh dilakukan sesuka hati karena semua komponen di dalamnya harus mematuhi peraturan untuk keselamatan dan ketertiban (Ajis, 2020: 57). Regulasi khusus yang memberikan landasan hukum terkait implementasi standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (selanjutnya di tulis K3), di lingkungan

perusahaan adalah Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (selanjutnya ditulis PP 50/2012 tentang SMK3). Norma ini mewajibkan seluruh korporasi untuk menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (selanjutnya ditulis SMK3) secara terstruktur, mencakup kebijakan, rencana kerja, prosedur, dan evaluasi risiko yang menyeluruh (Susanta, 2023:149).

Secara umum, sesuai dengan Pasal 86 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan jo. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja aspek moral, kesusilaan, dan nilai-nilai keagamaan, di samping standar K3 merupakan hak-hak fundamental yang harus diberikan oleh pemberi kerja, yang berarti bahwa pengusaha berkewajiban menciptakan kondisi tempat kerja yang aman dan sehat, serta memastikan pekerja memahami dan menerapkan prosedur keselamatan kerja (Mariza & Setiady, 2024:291). Mengenai kewajiban PT, perusahaan tersebut memiliki tanggung jawab hukum yang harus dijalani, kewajiban tersebut menimbulkan beban hukum yang konkret dan mengikat. Dalam Pasal 86 tersebut mewajibkan perusahaan untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak pekerja, kesejahteraan termasuk K3 (Sinambela, 2025:73). Regulasi ini diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, yang berfungsi sebagai landasan yuridis utama untuk pembentukan norma teknis terkait perlindungan pekerja atau buruh di wilayah perusahaan.

UU PT mengatur tanggung jawab sosial dan lingkungan yang mencakup K3 pekerja selaku *stakeholder* utama korporasi sebagaimana diatur melalui pasal 74, dalam pasal ini mewajibkan PT untuk melaksanakan Tanggung Jawab Sosial dan

Lingkungan (TJSL) (Windari & Dewi, 2024:6). Hubungan Pasal 74 dengan K3 muncul karena TJSL berfokus pada dampak perusahaan terhadap lingkungan dan *stakeholder*, termasuk para pekerja. Hal ini menunjukkan pemenuhan kewajiban K3 merupakan representasi nyata oleh tanggung jawab sosial perusahaan mengenai kesejahteraan *stakeholder*, selarah merujuk pada Pasal 74 UU PT. PP 50/2012 tentang SMK3 menetapkan persyaratan khusus untuk implementasi sistematis dan terstruktur dari kewajiban K3. Peraturan ini mencakup penetapan kebijakan K3 yang dituangkan dalam dokumen tertulis, perencanaan K3 yang mencakup pemetaan potensi ancaman dan penilaian risiko, serta implementasi rencana K3 melalui standar prosedur operasi yang berlaku.

Berdasarkan kerangka regulasi hukum perdata dan ketenagakerjaan di Indonesia, Hubungan antara badan usaha dan pekerja merupakan hubungan hukum yang secara baku telah ditetapkan oleh serangkaian instrumen hukum yang berlaku (Harahap, 2020:80). Mengenai keadaan ini, timbul hubungan hukum antara perusahaan dan dan pekerja yang dapat dilihat melalui dua sisi utama yaitu Pertama, hubungan kerja yang melahirkan implikasi hukum berupa hak dan kewajiban timbal balik. Secara fundamental, jaminan atas keamanan dan kesejahteraan fisik merupakan hak konstitusional bagi seluruh tenaga kerja, yang diikuti dengan kewajiban pemberi kerja untuk memenuhi standar tersebut (Farianto, 2019: 62). Kedua sebagai dasar tanggung jawab apabila ada terjadi kerugian akibat kecelakaan, yang dapat dikualifikasikan sebagai wanprestasi (jika terdapat pelanggaran terhadap perjanjian kerja) atau bahkan perbuatan melawan hukum (jika kecelakaan dipicu sebagai akibat kelalaian pemberi kerja dalam menjalankan kewajibannya) (Farianto, 2019:63).

Dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada kegiatan operasional logistik pengiriman barang, perusahaan memikul tanggung jawab yang melampaui pemberian kompensasi BPJS Ketenagakerjaan, terutama jika terbukti adanya unsur kelalaian atau pengabaian terhadap standar keselamatan kerja yang berlaku. Seiring dengan berkembangnya kompleksitas hubungan kerja modern, pengguna tenaga kerja *outsourcing* dan kemitraan justru kerap memicu persoalan baru terkait celah kepastian hukum. Kenyataan di lapangan sering menunjukkan celah perlindungan yang belum sepenuhnya efektif. Pekerja yang berada dalam skema kerja tidak langsung, seperti *outsourcing* kemitraan atau tenaga kerja harian lepas, kerap mengalami hambatan dalam mengakses perlindungan. Pada kenyataannya, korban selain pekerja seperti pengguna jalan yang tertabrak kendaraan operasional logistik, pejalan kaki yang terluka akibat kecelakaan di lokasi yang bongkar muat, atau masyarakat umum yang terdampak insiden logistik kerap kali menempati kedudukan yang lebih lemah. Korban yang tidak berada di lingkup hubungan kerja tersebut tidak dilindungi oleh sistem jaminan sosial ketenagakerjaan, dan bergantung sepenuhnya pada mekanisme pertanggungjawaban keperdataan yang umumnya memerlukan pembuktian panjang dan mahal (Keban et al., 2021:08).

Berdasarkan data dari artikel CNBC Indonesia.com, Data grafik menunjukkan adanya tendensi yang mengkhawatirkan terkait angka kecelakaan kerja di Indonesia. Berikut merupakan data dari lakalantas yang berlangsung sejak tahun 2022 sampai dengan tahun 2024 (Damiana, CNBC Indonesia, 2025) :



Gambar 1 Grafik Kecelakaan Kerja Per/Oktober 2024

Sumber: CNBCIndonesia.com

Bersumber pada data yang dikumpulkan dari laporan resmi hingga oktober 2024 merefleksikan fluktuasi angka kejadian kecelakaan dalam skala nasional menunjukkan tren fluktuatif yang masih dikategorikan angka tinggi. Pada tahun 2022, tercatat 298.137 kasus kecelakaan kerja di berbagai industri. Angka ini meningkat signifikan pada tahun 2023 menjadi 370.747 kasus, tetapi pada tahun 2024 terjadi penurunan kecil menjadi 356.383 kasus, karena jumlah kecelakaan kerja masih tinggi, penurunan ini belum dapat dianggap signifikan. Ini menunjukkan bahwa K3 masih menjadi masalah besar di lingkungan kerja Indonesia. Selain itu, data tahun 2024 belum mencakup total keseluruhan tahun, jadi jumlah kasus mungkin bertambah sampai akhir tahun.

Kasus kecelakaan di Gerbang Tol Ciawi yang terjadi pada 4 Februari 2025, sangat menyoroti problematika tanggung jawab korporasi dalam rantai distribusi produk. Sebuah truk tronton pengangkut galon Aqua mengalami rem blong dan menabrak deretan kendaraan yang mengakibatkan delapan korban jiwa, sebelas orang luka berat, dan tiga mobil terbakar serta kerusakan signifikan infrastruktur gerbang tol terjadi (Redaksi Haluan, 2025). Pada mulanya, kecelakaan kerja yang

terjadi dalam sektor logistik seringkali dipandang sebagai persoalan teknis semata. Namun, hasil Investigasi sebagaimana diinisiasi oleh KPBB (Komite Penghapusan Bensin Bertimbal) justru mengungkap akar permasalahan yang lebih mendalam yaitu praktik *Over Dimension Over Load* (ODOL) yakni pengangkutan barang melebihi kapasitas dan ukuran kendaraan yang diizinkan secara hukum.

Merujuk pada pernyataan Ahmad Safruddin selaku Direktur Eksekutif KPBB, ditegaskan bahwa data tahun 2021 mengungkap bahwa seluruh armada truk pengangkut produk Aqua di jalur Sukabumi-Bogor melakukan pelanggaran terhadap batas muatan. Sebanyak 60,13% truk tercatat mengangkut muatan berlebih hingga 123,95% dan 39,87% lainnya melebihi hingga 134,57% (Setiawan, 2025). Praktik semacam ini meningkatkan kemungkinan kegagalan sistem kendaraan secara teknis dan meningkatkan keselamatan kerja pengemudi dan pengguna jalan lainnya. Alih-alih bertanggung jawab atas kondisi kerja tersebut, PT Danone Indonesia selaku pemilik merek Aqua justru melepaskan tanggung jawab dengan alasan bahwa operasional transportasi dilakukan oleh pihak ketiga (transporter) yang merupakan entitas independen. Sikap ini mencerminkan pola relasi yang timpang antara perusahaan besar dan pihak pelaksana di lapangan, dimana risiko kerja dialihkan sepenuhnya kepada pekerja, khususnya pengemudi. Padahal dalam praktiknya, pengemudi hanya menjalankan instruksi yang bertujuan untuk menekan biaya dan meningkatkan efisiensi logistik (Redaksi Haluan, 2025).

Berdasarkan berita dan data kecelakaan terkini, menunjukkan bahwa sebagian besar kasus kecelakaan kerja terjadi di sektor logistik yang memiliki risiko tinggi kecelakaan kerja. Pelanggaran atau kelalaian dalam penerapan SMK3 dapat mengakibatkan kecelakaan kerja yang tidak hanya merugikan pekerja, melainkan

menuntut tanggung jawab hukum yang harus dipertanggungjawabkan perusahaan, dalam hal ini komitmen perusahaan tidak terbatas pada moral, tetapi juga yuridis baik dalam bentuk pertanggungjawaban administratif maupun pertanggungjawaban lainnya atas kerugian yang ditimbulkan (Witama dkk, 2025:92). Kegagalan PT untuk mematuhi SMK3 menimbulkan konsekuensi administratif, meliputi teguran tertulis, penghentian operasi, hingga pencabutan izin usaha. Selain itu, jika kelalaian perusahaan menyebabkan kerugian bagi pekerja atau pihak ketiga, perusahaan juga dapat dikenai pertanggungjawaban perdata. Menurut aturan dan praktik hukum Indonesia, perusahaan dapat dikenai pertanggungjawaban pidana korporasi bahkan dalam kasus tertentu, terutama jika terbukti adanya pembiaran sistematis atau kesengajaan. Hal ini mengimplikasikan bahwa kewajiban K3 bukan hanya mandat normatif, tetapi juga merupakan dasar bagi munculnya konsekuensi hukum spesifik yang dapat dijatuhkan kepada korporasi.

Kecelakaan tersebut diakibatkan oleh beberapa faktor, contohnya seperti kelalaian manajerial dalam mengelola risiko kerja dan tidak optimalnya penerapan SMK3 yang telah diatur dalam PP 50/2012 tentang SMK3, regulasi tersebut lahir sebagai tindak lanjut dari Pasal 87 Undang-Undang Nomor 13 Tahun tentang Ketenagakerjaan 2003 jo. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja untuk mewajibkan seluruh entitas bisnis untuk mengaktualisasikan SMK3 secara terintegrasi. Dalam Pasal 5 ayat (2) PP 50/2012 tentang SMK3, secara tegas menyatakan bahwa kewajiban penerapan SMK3 berlaku bagi perusahaan yang memiliki minimal 100 orang pekerja dan potensi bahaya kerja yang tinggi.

Suatu entitas bisnis yang mengakomodasi kebutuhan layanan logistik adalah PT, dengan mempertimbangkan karakteristik operasional logistik yang sarat risiko

dan cakupan kerja lintas wilayah. Yang dimana secara langsung tergolong subjek hukum yang wajib menjalankan sistem ini. PT secara yuridis merupakan subjek hukum yang secara eksplisit diwajibkan untuk menerapkan SMK3. Ketentuan normatif mengenai kewajiban tersebut masih menyisakan persoalan dalam hal kepastian hukum dan sanksi atas pelanggarannya, sehingga perlu ditelaah lebih lanjut dari aspek norma dan instrumen hukum resmi. Meskipun regulasi sudah tersedia, pelaksanaan SMK3 masih bersifat formalitas dan tidak terintegrasi ke dalam manajemen risiko perusahaan. Namun demikian, permasalahan utama bukanlah pada absennya pengaturan hukum, melainkan pada ketidakjelasan (*vagueness*) norma yang telah ditetapkan. Misalnya pada frasa “potensi bahaya tinggi” dalam PP 50/2012 tentang SMK3 tidak didefinisikan secara operasional. Sebaliknya, tata cara pengenaan konsekuensi administratif yang disebut dalam Pasal 190 Undang-Undang Nomor 13 Tahun tentang Ketenagakerjaan 2003 jo. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja juga tidak dilengkapi dengan tata laksana yang efektif. Fenomena inilah yang disebut sebagai norma kabur, yaitu ketika norma hukum ada tetapi gagal menjadi pedoman konkret dalam praktik.

Dalam konteks ini aturan tersebut belum secara spesifik menegaskan bahwa sanksi administratif berlaku secara proporsional dan efektif terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan dengan tingkat risiko tinggi seperti PT yang terjun dalam dunia logistik. Fenomena ini mencerminkan adanya celah implementatif antara norma hukum dan praktik perusahaan dalam menjalankan tanggung jawabnya atas keselamatan kerja. Belum optimalnya pemenuhan kewajiban hukum tersebut juga menimbulkan pertanyaan sejauh mana efektivitas pengaturan PP

50/2012 tentang SMK3 dalam memastikan setiap pekerja mendapatkan hak perlindungan K3 yang layak dan menyeluruh dalam lingkungan kerja.

Peristiwa tersebut menggambarkan permasalahan dalam pemenuhan kewajiban hukum oleh PT terhadap keselamatan kerja. Di samping itu, terdapat persoalan struktural dalam pelaksanaan tanggung jawab hukum korporasi perusahaan khususnya dalam kegiatan operasional logistik yang berisiko tinggi. Terdapat celah hukum yang memerlukan kajian akademik untuk mendorong perbaikan kebijakan maupun praktik bisnis. Penelitian ini menjadi penting karena menyangkut pemenuhan hak dasar pekerja dan kepatuhan hukum perusahaan. Riset berfokus menelaah secara normatif konstruksi tanggung jawab hukum PT apabila terjadi kecelakaan kerja dalam penerapan SMK3 berdasarkan PP 50/2012, serta menganalisis kesesuaian norma tersebut dengan asas-asas hukum ketenagakerjaan dan prinsip perlindungan hukum terhadap pekerja.

Dengan demikian judul **“Pemenuhan Kewajiban Perseroan Terbatas Terhadap Terjadinya Kecelakaan Kerja Dalam Kegiatan Operasional Logistik Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja”** menjadi sangat relevan dan layak untuk dibedah secara mendalam dalam kerangka hukum perdata dan ketenagakerjaan di Indonesia.

1.2 Identifikasi Masalah

Adapun identifikasi masalah dari penelitian ini yaitu :

- a. Adanya ketidakjelasan kriteria atau kekaburan norma (*vagueness*) terkait frasa “potensi bahaya tinggi” dalam Pasal 5 ayat (2) PP Nomor 50 Tahun

2012, yang menimbulkan ketidakpastian hukum dalam menentukan kewajiban penerapan SMK3 bagi PT di sektor logistik.

- b. Penerapan SMK3 oleh Perseroan Terbatas di sektor logistik yang masih bersifat formalitas administratif dan belum terintegrasi secara sistematis ke dalam manajemen risiko operasional perusahaan.
- c. Belum optimalnya mekanisme pertanggungjawaban hukum PT terhadap korban (pihak ketiga) dalam kecelakaan logistik, serta adanya kecenderungan penyelesaian sengketa melalui kompromi informal yang mengesampingkan penegakan tanggung jawab hukum substantif.
- d. Perlunya rekonstruksi pemahaman mengenai tanggung jawab korporasi (*corporate liability*) dan *corporate fault* guna memastikan pemenuhan kewajiban PT dilakukan secara preventif dan sistemik, bukan sekadar represif setelah kecelakaan terjadi.

1.3 Pembatasan Masalah

Sejalan dengan fokus persoalan yang diuraikan di atas, riset dibatasi pada pembahasan tentang pemenuhan kewajiban hukum oleh badan usaha khususnya PT apabila terjadi kecelakaan kerja kegiatan operasional logistik dalam menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan kesehatan Kerja (SMK3) berdasarkan PP 50/2012. Dalam hal ini, kewajiban PT mencakup tanggung jawab terhadap kecelakaan yang dialami oleh pekerja maupun kerugian yang dialami oleh pihak ketiga (korban di luar hubungan kerja). Fokus utama penelitian diarahkan pada kegiatan operasional logistik perusahaan yang memiliki risiko tinggi, terutama dalam meninjau kekaburan norma pada kriteria “potensi bahaya tinggi”. Penelitian ini tidak mencakup aspek manajemen administratif internal yang bersifat umum.

Jenis kecelakaan kerja yang dianalisis dibatasi pada praktik logistik seperti kecelakaan lalu lintas saat pengiriman, insiden di area bongkar muat, dan penggunaan alat berat. Pembatasan ini dimaksudkan agar analisis dapat difokuskan secara mendalam pada aspek hukum normatif dan tanggung jawab perdata yang relevan, sehingga menghasilkan pemahaman yang komprehensif dan terarah.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah pada penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan hukum terhadap Perseroan Terbatas (PT) dalam hal terjadinya kecelakaan kerja pada kegiatan operasional logistik berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012?
2. Bagaimana Pertanggungjawaban Hukum Perseroan Terbatas Terhadap Terjadinya Kecelakaan Kerja Operasional Logistik?

1.5 Tujuan Penelitian

1.5.1 Tujuan Umum

Penelitian ini secara umum bertujuan untuk menelaah dan memahami pemenuhan kewajiban PT, dalam kaitannya dengan kecelakaan kerja yang terjadi pada kegiatan operasional logistik, serta menelaah bentuk pertanggungjawaban hukum yang dapat dimintakan kepada PT berdasarkan kerangka regulasi nasional yang menjadi acuan yuridis saat ini.

1.5.2. Tujuan Khusus

- a) Untuk mengetahui dan menelaah pengaturan hukum terkait kewajiban PT terhadap kecelakaan kerja dalam kegiatan operasional logistik, dengan fokus

pada penerapan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 sebagai norma pelaksana instrumen hukum positif di Indonesia.

- b) Untuk menganalisis bentuk pertanggungjawaban hukum PT apabila terjadi kecelakaan kerja dalam kegiatan operasional logistik, baik dari segi kewajiban preventif maupun langkah represif yang harus dilakukan perusahaan.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

Eksistensi penelitian ini diharapkan mampu menyumbangkan pemikiran orisinal bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum perusahaan dan hukum ketenagakerjaan terkait implementasi SMK3 di sektor logistik yang berisiko tinggi. Penelitian ini bermanfaat untuk memperkaya literatur ilmiah mengenai analisis kekaburan norma (*vagueness norm*) pada regulasi keselamatan kerja serta menjadi dasar bagi pengembangan teori hukum yang berorientasi pada perluasan tanggung jawab hukum perusahaan (*corporate liability*) terhadap pihak ketiga. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman bagi Perseroan Terbatas dalam mitigasi risiko hukum operasional logistik serta menjadi bahan evaluasi bagi pemerintah dalam menyempurnakan regulasi terkait kriteria potensi bahaya dalam SMK3 di Indonesia.

1.6.2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam menyusun dan memperkuat kebijakan serta regulasi terkait pemenuhan kewajiban PT

terhadap penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). Hasil penelitian ini juga dapat memperkuat dasar bagi pengawasan dan penegakan hukum terhadap perusahaan, khususnya di sektor logistik yang rentan terhadap kecelakaan kerja.

b. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) oleh PT, serta mendorong partisipasi publik dalam mengawasi praktik-praktik perusahaan yang tidak memenuhi kewajiban hukum terkait kecelakaan kerja.

c. Bagi Aparat Penegak Hukum

Penelitian ini dapat menjadi referensi bagi aparat penegak hukum dalam memahami konteks hukum dari ketidakpatuhan perusahaan terhadap kewajiban Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), serta dalam menyusun argumentasi yuridis ketika menangani kasus-kasus kecelakaan kerja dalam sektor logistik.

d. Bagi Perseroan Terbatas (PT)

Penelitian ini diproyeksikan mampu memberikan elaborasi yang bersifat menyeluruh mengenai kewajiban hukum yang melekat, khususnya dalam penerapan SMK3 pada kegiatan operasional logistik. Penelitian ini juga menekankan pentingnya upaya preventif sebagai bentuk perlindungan hukum dan untuk menghindari sanksi serta kerugian hukum dan reputasi.

e. Bagi Tenaga Kerja

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman tenaga kerja terhadap hak-hak mereka dalam konteks kecelakaan kerja serta membekali

mereka dengan pengetahuan hukum yang relevan untuk memperjuangkan hak apabila perusahaan tidak memenuhi kewajiban Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.

