



## Criminal Liability Of Pt Jaya Saputra Transport For Negligence Resulting In Death: A Case Study Of Overloading In Balikpapan

### Pertanggung Jawaban Pidana PT Jaya Saputra Transport Atas Kelalaian Yang Menyebabkan Kematian :Studi Kasus Perkara Overloading Di Kota Balikpapan

Olivia Tirta Melinda <sup>1</sup>, La Syarifuddin <sup>2</sup>, Nur Aripkha <sup>3</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Sarjana Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Mulawarman, Samarinda, Indonesia

Email: <sup>1</sup>[oliviatiirtamelinda@gmail.com](mailto:oliviatiirtamelinda@gmail.com)

#### ARTICLE HISTORY

Received [13 Agustus 2026]

Revised [23 Oktober 2026]

Accepted [25 Oktober 2026]

#### KEYWORDS

Kelalaian Korporasi;  
Overloading;  
Pertanggungjawaban Pidana.

This is an open access article  
under the [CC-BY-SA](#) license



#### ABSTRAK

Praktik kendaraan angkutan barang dengan muatan berlebih tidak hanya menimbulkan pelanggaran administratif, tetapi juga dapat membentuk tindak pidana lalu lintas ketika mengakibatkan korban jiwa. Penelitian ini bertujuan menganalisis pemenuhan unsur kesalahan serta bentuk pertanggungjawaban pidana PT Jaya Saputra Transport dalam kecelakaan truk overloading di Turunan Rapak, Kota Balikpapan. Penelitian menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan kasus, perundang-undangan, dan konseptual. Bahan hukum utama berupa Putusan Nomor 212/Pid.Sus/2022/PN Bpp, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, serta Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016, yang dianalisis secara deskriptif-kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan adanya relasi kesalahan antara pengemudi dan korporasi. Pengemudi tetap mengoperasikan kendaraan dengan kondisi teknis bermasalah, sedangkan perusahaan mengetahui muatan melebihi kapasitas, membiarkan kendaraan tidak laik jalan, dan mempekerjakan pengemudi tanpa kualifikasi izin yang sesuai. Kesalahan perusahaan dapat dikonstruksikan sebagai culpa korporasi dan pembiaran sistemik. Berdasarkan teori vicarious liability dan teori identifikasi, PT Jaya Saputra Transport dapat dimintai pertanggungjawaban pidana bersama pengurusnya karena tindak pidana terjadi dalam hubungan kerja, untuk kepentingan operasional perusahaan, dan akibat kegagalan pengawasan serta pencegahan.

#### ABSTRACT

The operation of freight vehicles with excessive loads is not merely an administrative violation; it may constitute a traffic offense when it causes fatalities. This study analyzes the element of fault and the form of criminal liability attributable to PT Jaya Saputra Transport in an overloading-related truck accident at the Rapak descent in Balikpapan. The study applies a normative juridical method through case, statutory, and conceptual approaches. Its primary legal materials include Decision Number 212/Pid.Sus/2022/PN Bpp, Law Number 22 of 2009, Law Number 1 of 2023, and Supreme Court Regulation Number 13 of 2016, analyzed descriptively and qualitatively. The findings reveal an interrelated fault between the driver and the corporation. The driver continued operating a technically defective vehicle, while the company knew that the load exceeded the permitted capacity, allowed an unroadworthy vehicle to operate, and employed a driver without the required license qualification. The company's fault can therefore be constructed as corporate negligence and systemic omission. Under the doctrines of vicarious liability and identification, PT Jaya Saputra Transport and its management may be held criminally liable because the offense occurred within an employment relationship, served the company's operational interests, and resulted from failures of supervision and prevention.

## PENDAHULUAN

Pengangkutan darat mempunyai kedudukan strategis dalam mobilitas masyarakat dan distribusi barang karena mampu menghubungkan pusat produksi, pelabuhan, kawasan industri, dan pasar dengan biaya yang relatif terjangkau. Fungsi tersebut menempatkan keselamatan sebagai unsur utama penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menegaskan bahwa angkutan umum harus diselenggarakan secara selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Kewajiban itu tidak hanya melekat pada pengemudi, tetapi juga pada perusahaan angkutan sebagai pihak yang menentukan kendaraan, tenaga kerja, muatan, rute, dan standar operasional. Oleh karena itu, kecelakaan angkutan barang tidak selalu dapat dipahami sebagai kegagalan individual pengemudi, melainkan dapat mencerminkan kegagalan organisasi dalam membangun sistem keselamatan (Supriadi, 2014; Laluyan, 2022).

Dalam praktik distribusi barang, pelanggaran over dimension over loading (ODOL) masih terjadi karena dorongan efisiensi biaya dan pencapaian target pengiriman. Over dimension merujuk pada perubahan dimensi atau konstruksi kendaraan yang tidak sesuai tipe dan tidak melalui pengujian yang diwajibkan, sedangkan overloading merupakan pengangkutan muatan yang melampaui daya angkut atau jumlah berat yang diizinkan. Kedua bentuk pelanggaran tersebut meningkatkan beban kerja sistem

pengereman, mengurangi stabilitas dan kemampuan kendali kendaraan, mempercepat kerusakan komponen, serta memperbesar akibat kecelakaan. Dengan karakteristik demikian, ODOL tidak cukup dipandang sebagai pelanggaran teknis-administratif. Apabila pembiaran terhadap kendaraan dan muatan yang tidak aman menimbulkan luka berat atau kematian, peristiwa tersebut masuk ke wilayah hukum pidana lalu lintas dan menuntut penelusuran terhadap seluruh pihak yang berkontribusi (Della et al., 2024; Febriani & Mintarsih, 2023).

Kecelakaan di Turunan Rapak, Kota Balikpapan, pada 21 Januari 2022 memperlihatkan persoalan tersebut secara konkret. Truk tronton Nissan R-10 bernomor polisi KT 8534 AJ yang digunakan dalam kegiatan PT Jaya Saputra Transport mengalami kegagalan pengereman ketika menuruni Jalan Soekarno Hatta. Kendaraan membawa muatan sekitar 20 ton, sedangkan daya angkut yang tercantum dalam ketentuan uji berkala hanya 5.600 kilogram. Pemeriksaan pascakejadian juga menemukan kebocoran minyak rem, keausan dan keretakan tromol, celah kampas rem yang tidak sesuai standar, hand brake yang tidak berfungsi, modifikasi pada engine brake, serta gerak bebas transmisi yang berlebihan. Kecelakaan beruntun tersebut menyebabkan lima orang meninggal dunia, sembilan orang luka berat, empat belas orang luka ringan, dan kerusakan pada sejumlah kendaraan. Putusan Nomor 212/Pid.Sus/2022/PN Bpp memusatkan pertanggungjawaban pidana pada Muhammad Ali sebagai pengemudi, meskipun kegiatan pengangkutan dilaksanakan dalam hubungan kerja dan terdapat fakta mengenai pengetahuan serta perintah dari pihak pengelola perusahaan (Pengadilan Negeri Balikpapan, 2022).

Perkembangan hukum pidana Indonesia telah mengakui korporasi sebagai subjek tindak pidana. UU LLAJ bahkan secara khusus menyebut perusahaan angkutan umum sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kerugian akibat perbuatan orang yang dipekerjakan dan membuka kemungkinan pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan dan/atau pengurusnya. Pengakuan yang lebih umum terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sedangkan tata cara dan indikator kesalahan korporasi telah dirumuskan dalam Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016. Meskipun perangkat normatif tersebut tersedia, penanganan kecelakaan lalu lintas masih cenderung individualistik. Pengemudi sering ditempatkan sebagai satu-satunya pelaku, sementara keputusan mengenai muatan, kelaikan kendaraan, kualifikasi pengemudi, dan target operasional berada dalam kendali perusahaan.

Penelitian terdahulu mengenai kecelakaan truk overloading pada perkara yang sama lebih menitikberatkan pertanggungjawaban individual pengemudi (Ajra, 2023). Penelitian lain mengenai kecelakaan yang menyebabkan kematian juga umumnya membahas unsur kelalaian pelaku perseorangan dan pertimbangan hakim, tanpa mengurai kontribusi kebijakan korporasi secara terintegrasi (Dzikroh, 2023; Lubis, 2018). Sementara itu, kajian pertanggungjawaban pidana korporasi di Indonesia lebih banyak berkembang pada tindak pidana korupsi, pencucian uang, dan lingkungan. Kesenjangan tersebut menunjukkan perlunya analisis yang menghubungkan fakta teknis ODOL dengan teori kesalahan, kewajiban kehati-hatian perusahaan angkutan, serta doktrin pertanggungjawaban pidana korporasi.

Kebaruan penelitian ini terletak pada rekonstruksi relasi kesalahan antara pengemudi sebagai pelaku langsung dan korporasi sebagai pengendali sistem operasional. Analisis tidak berhenti pada pertanyaan apakah pengemudi mengetahui kerusakan kendaraan, tetapi juga menilai apakah perusahaan memperoleh manfaat, mengetahui atau sepatutnya mengetahui risiko, membiarkan pelanggaran, dan gagal menjalankan langkah pencegahan. Dengan kerangka tersebut, praktik overloading diposisikan sebagai kemungkinan kesalahan organisasi yang lahir dari keputusan pemuatan, pengawasan kendaraan, penempatan pengemudi, dan toleransi terhadap pelanggaran. Penelitian ini secara eksplisit bertujuan menganalisis bentuk pemenuhan unsur kesalahan dalam kecelakaan di Turunan Rapak serta menentukan bentuk pertanggungjawaban pidana PT Jaya Saputra Transport berdasarkan UU LLAJ, KUHP Nasional, PERMA Nomor 13 Tahun 2016, teori vicarious liability, dan teori identifikasi.

## **LANDASAN TEORI**

### **Teori Kesalahan**

Asas tiada pidana tanpa kesalahan menempatkan kesalahan sebagai dasar pertanggungjawaban pidana. Kesalahan mensyaratkan adanya kemampuan bertanggung jawab, hubungan batin antara pelaku dan perbuatannya, serta tidak adanya alasan pemaaf. Hubungan batin tersebut dapat berbentuk kesengajaan (dolus) atau kealpaan (culpa). Kesengajaan mencakup kesengajaan sebagai maksud, kesadaran akan kepastian akibat, dan kesadaran akan kemungkinan akibat. Dalam bentuk dolus eventualis, pelaku menyadari adanya kemungkinan akibat yang dilarang, tetapi tetap melanjutkan perbuatannya dan menerima risiko tersebut. Sebaliknya, culpa terjadi ketika akibat tidak dikehendaki,



namun timbul karena kurang hati-hati, tidak memenuhi standar kewaspadaan, atau melanggar kewajiban hukum yang seharusnya dijalankan (Ishaq, 2020; Santoso, 2023).

Dalam konteks korporasi, kesalahan tidak selalu dicari sebagai keadaan psikis tunggal seperti pada manusia. Kesalahan korporasi dapat ditelusuri melalui kebijakan, keputusan pengurus, budaya kepatuhan, pembagian kewenangan, sistem pengawasan, serta tindakan atau pembiaran yang memungkinkan tindak pidana terjadi. Kegagalan perusahaan memenuhi duty of care, seperti tidak memeriksa kelaikan armada, tidak memverifikasi kompetensi pengemudi, atau tidak mengendalikan muatan, dapat dikualifikasikan sebagai corporate negligence. Pendekatan ini memungkinkan asas kesalahan tetap dipertahankan tanpa mengabaikan karakter korporasi sebagai organisasi yang bertindak melalui manusia dan sistem kerja.

## **Teori Pertanggungjawaban Pidana Korporasi**

Pertanggungjawaban pidana korporasi berkembang karena kegiatan usaha dapat menghasilkan keuntungan sekaligus risiko yang tidak adil apabila hanya dibebankan kepada pekerja pada tingkat operasional. Korporasi diakui sebagai subjek hukum yang dapat melakukan tindak pidana melalui pengurus, pegawai, atau pihak lain yang bekerja untuk kepentingannya. Dalam teori vicarious liability, perbuatan pegawai dapat diatribusikan kepada korporasi apabila dilakukan dalam ruang lingkup pekerjaan dan dimaksudkan untuk menjalankan atau menguntungkan kegiatan korporasi. Pertanggungjawaban tidak bergantung semata-mata pada keterlibatan fisik pengurus puncak, tetapi pada hubungan kerja dan fungsi perbuatan tersebut dalam operasi perusahaan (Muladi & Priyatno, 2010; Wibowo et al., 2026).

Teori identifikasi memandang tindakan dan mens rea pengurus atau pejabat senior yang menjadi directing mind and will sebagai tindakan dan kesalahan korporasi. Teori ini relevan ketika pemilik, manajer, atau penanggung jawab memiliki kewenangan menentukan pengiriman, muatan, armada, dan pengemudi. Selain itu, teori agregasi memungkinkan pengetahuan yang tersebar pada beberapa bagian organisasi digabungkan untuk menilai pengetahuan korporasi secara keseluruhan. Perkembangan tersebut menunjukkan bahwa kompleksitas struktur tidak boleh menjadi alasan untuk menghapus pertanggungjawaban, terutama ketika perusahaan memperoleh manfaat, membiarkan pelanggaran, atau tidak melakukan langkah pencegahan yang secara wajar dapat dilakukan (Murtika, 2024; Surya et al., 2024).

## **Tindak Pidana Lalu Lintas dan Praktik ODOL**

Tindak pidana lalu lintas merupakan pelanggaran terhadap norma keselamatan dan ketertiban penggunaan jalan yang disertai ancaman pidana. Kecelakaan yang mengakibatkan kematian dapat bersumber dari kelalaian maupun tindakan sengaja mengemudikan kendaraan dengan cara atau keadaan yang membahayakan. Dalam praktik ODOL, sifat melawan hukum terlihat dari ketidakpatuhan terhadap tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi, uji tipe, dan persyaratan laik jalan. Unsur kesalahan dapat berada pada pengemudi yang menyadari kondisi berbahaya, tetapi juga pada perusahaan yang menetapkan atau mentoleransi kebijakan muatan dan kendaraan yang tidak aman (Faida et al., 2023; Syairur, 2021).

UU LLAJ membentuk rangkaian tanggung jawab yang saling berhubungan. Pasal 307 jo. Pasal 169 mengatur ketidakpatuhan terhadap daya angkut dan dimensi; Pasal 277 jo. Pasal 50 mengatur modifikasi yang mengubah tipe tanpa uji tipe; Pasal 191 mengaitkan kerugian dengan perbuatan orang yang dipekerjakan; Pasal 234 membebankan tanggung jawab kepada pengemudi, pemilik kendaraan, dan/atau perusahaan angkutan; sedangkan Pasal 315 membuka pertanggungjawaban pidana perusahaan dan/atau pengurus. Dengan demikian, desain UU LLAJ tidak membatasi pelaku tindak pidana lalu lintas pada orang yang memegang kemudi.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian hukum doktrinal atau yuridis normatif. Pendekatan kasus digunakan untuk menelaah fakta hukum, pertimbangan, dan konstruksi pertanggungjawaban dalam Putusan Nomor 212/Pid.Sus/2022/PN Bpp. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menguji keterkaitan fakta dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2007, dan Peraturan Wali Kota Balikpapan Nomor 60 Tahun 2016. Pendekatan konseptual digunakan untuk menerapkan teori kesalahan, corporate negligence, vicarious liability, teori identifikasi, dan pembiaran korporasi.

Bahan hukum primer terdiri atas putusan pengadilan dan peraturan perundang-undangan tersebut. Bahan hukum sekunder meliputi buku, artikel jurnal, dan hasil penelitian mengenai tindak pidana lalu lintas, ODOL, teori kesalahan, serta pertanggungjawaban pidana korporasi. Bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia digunakan untuk memperjelas istilah. Pengumpulan bahan dilakukan melalui studi kepustakaan dan penelusuran dokumen hukum. Seluruh bahan dianalisis secara deskriptif-kualitatif melalui tahap identifikasi fakta, klasifikasi norma, interpretasi sistematis, penerapan doktrin, dan penarikan argumentasi preskriptif. Analisis pertama diarahkan pada relasi dolus dan culpa antara pengemudi dan perusahaan, sedangkan analisis kedua diarahkan pada kemungkinan atribusi tindak pidana kepada PT Jaya Saputra Transport dan/atau pengurusnya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Fakta Hukum dan Karakteristik Perkara Overloading di Turunan Rapak

Peristiwa bermula pada 21 Januari 2022 sekitar pukul 05.00 WITA ketika Muhammad Ali menjalankan truk tronton Nissan R-10 KT 8534 AJ dari kawasan pelabuhan peti kemas menuju Pelabuhan Kampung Baru. Sebelum berangkat, pengemudi memeriksa radiator, oli mesin, minyak rem, lampu, ban, dan tekanan angin, tetapi tidak melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap sistem pengereman. Pengemudi mengetahui bahwa sejak November 2021 terdapat komponen kendaraan yang rusak dan memerlukan penggantian. Meskipun demikian, kendaraan tetap dioperasikan untuk pengiriman barang. Ketika melintasi Turunan Muara Rapak dengan kondisi jalan menurun dan basah, tekanan udara pengereman menurun dan kendaraan tidak dapat dikendalikan. Upaya menginjak rem, menurunkan persneling, membunyikan klakson, serta menghindari kendaraan lain tidak menghentikan laju truk. Kendaraan baru berhenti setelah menabrak sejumlah kendaraan dan dinding Masjid Al-Munawar (Pengadilan Negeri Balikpapan, 2022).

Pemeriksaan teknis setelah kecelakaan menunjukkan masalah yang saling memperkuat. Terdapat kebocoran minyak rem, keretakan dan keausan tromol, celah kampas rem yang tidak sesuai ukuran standar, kabel hand brake putus, perubahan posisi tuas engine brake, serta gerak bebas transmisi yang terlalu besar. Penggunaan rem utama secara berulang pada jalur tanjakan dan turunan mengurangi suplai udara sampai indikator menunjukkan sekitar 3 kg/cm<sup>2</sup>, sehingga fungsi rem tidak maksimal. Pada saat yang sama, kendaraan membawa muatan sekitar 20.000 kilogram. Daya angkut berdasarkan ketentuan uji berkala hanya 5.600 kilogram, sehingga terdapat kelebihan 14.400 kilogram atau sekitar 257,14% dari daya angkut. Dokumen pesanan pengiriman bahkan menunjukkan pengetahuan pihak penanggung jawab mengenai peti kemas dengan berat kurang lebih 22 ton. Fakta tersebut memperlihatkan bahwa kegagalan rem bukan peristiwa teknis yang berdiri sendiri, melainkan berhubungan dengan beban berlebih, kondisi kendaraan, modifikasi komponen, dan keputusan untuk tetap menjalankan operasi.

Akibat kecelakaan sangat berat: lima orang meninggal dunia, sembilan orang mengalami luka berat, empat belas orang mengalami luka ringan, serta enam belas sepeda motor dan lima mobil mengalami kerusakan. Pengemudi juga diketahui hanya memiliki SIM A, sedangkan kendaraan truk tronton mensyaratkan SIM B Umum. Rangkaian fakta ini menunjukkan sedikitnya empat lapisan risiko, yaitu ketidaklaikan kendaraan, kelebihan muatan, ketidaksesuaian kualifikasi pengemudi, dan pelaksanaan pengiriman pada jalur berisiko. Karena seluruh risiko muncul dalam kegiatan perusahaan, analisis pertanggungjawaban perlu menilai pengemudi dan korporasi dalam satu rangkaian kausal, bukan sebagai dua peristiwa terpisah.

**Tabel 1. Fakta Kunci Perkara dan Relevansi Hukumnya**

| Aspek                | Fakta Utama                                                                                                                           | Relevansi Hukum                                                                                                     |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kegiatan operasional | Pengiriman dilakukan oleh Muhammad Ali menggunakan armada PT Jaya Saputra Transport berdasarkan perintah penanggung jawab perusahaan. | Membuktikan hubungan kerja dan tindakan dalam ruang lingkup kegiatan perusahaan.                                    |
| Muatan               | Muatan sekitar 20 ton; daya angkut kendaraan 5,6 ton; kelebihan sekitar 14,4 ton atau 257,14%.                                        | Menunjukkan ketidakpatuhan terhadap tata cara pemuatan dan daya angkut sebagaimana Pasal 307 jo. Pasal 169 UU LLAJ. |



| Aspek                 | Fakta Utama                                                                                                              | Relevansi Hukum                                                                                       |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kondisi teknis        | Kebocoran minyak rem, tromol aus/retak, hand brake tidak berfungsi, engine brake dimodifikasi, dan transmisi bermasalah. | Menunjukkan kendaraan tidak memenuhi kewajiban keselamatan, kelaikan, dan pengawasan teknis.          |
| Kualifikasi pengemudi | Pengemudi hanya memiliki SIM A, bukan SIM B Umum.                                                                        | Mencerminkan kelalaian verifikasi kompetensi dan legalitas pengemudi oleh perusahaan.                 |
| Akibat                | Lima korban meninggal, sembilan luka berat, empat belas luka ringan, serta kerusakan banyak kendaraan.                   | Memenuhi karakter kecelakaan lalu lintas berat dan memperkuat hubungan kausal dengan kerugian publik. |
| Penanganan pidana     | Putusan memusatkan pertanggungjawaban pada pengemudi; perusahaan tidak didudukkan sebagai terdakwa.                      | Menimbulkan kesenjangan antara fakta operasional dan cakupan subjek yang dimintai pertanggungjawaban. |

## Pemenuhan Unsur Kesalahan Pengemudi dan PT Jaya Saputra Transport

Kesalahan pengemudi dapat dianalisis melalui pengetahuan terhadap kondisi kendaraan dan keputusan untuk tetap mengoperasikannya. Muhammad Ali mengetahui terdapat kerusakan komponen sejak beberapa bulan sebelum kejadian, tidak melakukan pemeriksaan sistem pengereman secara menyeluruh, dan mengemudikan kendaraan tanpa kualifikasi SIM yang sesuai. Dalam pertimbangan putusan, keadaan tersebut dinilai memenuhi unsur sengaja mengemudikan kendaraan dengan cara atau keadaan yang membahayakan sebagaimana Pasal 311 UU LLAJ. Kesengajaan yang relevan bukan kehendak untuk menabrak korban, melainkan kesadaran bahwa kendaraan berada dalam keadaan berbahaya dan keputusan untuk tetap mengemudikannya. Konstruksi tersebut mendekati dolus eventualis karena pelaku menyadari kemungkinan akibat, tetapi tetap melanjutkan perbuatan.

Namun, atribusi seluruh kesalahan kepada pengemudi tidak memadai. Pengemudi tidak menentukan sendiri jumlah muatan, jenis kendaraan yang disediakan, kebijakan perawatan, atau legalitas penempatannya sebagai pengemudi truk tronton. Fakta bahwa delivery order diterima dan diketahui oleh Eddi Purwono selaku pemilik atau penanggung jawab menunjukkan bahwa informasi mengenai berat muatan berada pada tingkat manajemen. Pengemudi juga bekerja atas perintah untuk mengangkut peti kemas dari Pelabuhan KKT menuju Pelabuhan Kampung Baru. Dengan posisi demikian, pengemudi merupakan direct actor, sedangkan perusahaan menentukan prasyarat struktural yang memungkinkan kendaraan bermuatan berlebih tetap beroperasi.

Kesalahan PT Jaya Saputra Transport dapat dikonstruksikan sebagai culpa korporasi. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang transportasi darat dan pengurusan peti kemas, perusahaan memiliki pengetahuan profesional mengenai daya angkut, karakteristik armada, kebutuhan uji berkala, persyaratan pengemudi, dan risiko jalur operasional. Kelebihan muatan sebesar 14,4 ton bukan penyimpangan kecil yang secara wajar tidak terdeteksi. Besarnya selisih antara daya angkut dan muatan menunjukkan kegagalan kontrol yang serius, bahkan mengarah pada pengetahuan aktual pengurus karena berat peti kemas telah tercantum dalam dokumen pengiriman. Ketika perusahaan tetap memerintahkan pengangkutan, perusahaan setidaknya tidak memenuhi standar kehati-hatian yang seharusnya dijalankan oleh badan usaha profesional.

Duty of care perusahaan angkutan meliputi penyediaan kendaraan laik jalan, perawatan dan pemeriksaan berkala, pengendalian muatan, penempatan pengemudi yang kompeten, serta penghentian operasi apabila ditemukan risiko keselamatan. Pada perkara ini, setiap unsur kewajiban tersebut bermasalah. Kendaraan memiliki komponen pengereman yang tidak berfungsi, modifikasi engine brake menyulitkan pengoperasian, muatan jauh melampaui kapasitas, dan pengemudi tidak memiliki SIM yang sesuai. Perusahaan tidak hanya gagal mencegah satu risiko, tetapi membiarkan beberapa risiko terakumulasi dalam satu pengiriman. Akumulasi itu merupakan indikator organizational fault karena tindak pidana lahir dari kelemahan sistem, bukan semata-mata dari satu kesalahan spontan di jalan.

Pembiaran juga menjadi bentuk kesalahan yang relevan. Dalam hukum pidana korporasi, omission dapat dipertanggungjawabkan ketika korporasi memiliki kewajiban hukum dan kemampuan nyata untuk mencegah akibat, tetapi tidak melakukan tindakan yang diperlukan. PT Jaya Saputra Transport mempunyai kewenangan untuk menolak muatan, mengganti kendaraan, memperbaiki sistem rem, memilih pengemudi dengan SIM B Umum, atau menunda pengiriman. Tidak dilaksanakannya pilihan-pilihan pencegahan tersebut memperlihatkan kegagalan aktif dari sistem pengawasan. PERMA Nomor 13 Tahun 2016 menilai kesalahan korporasi antara lain dari keuntungan atau kepentingan

korporasi, pembiaran tindak pidana, dan tidak dilakukannya langkah pencegahan. Ketiga indikator tersebut berhubungan dengan fakta perkara: pengiriman dilakukan untuk kegiatan usaha, pengurus mengetahui berat muatan, dan tidak ada tindakan korektif sebelum kendaraan dioperasikan.

Relasi kesalahan antara pengemudi dan perusahaan bersifat komplementer. Kesalahan pengemudi terletak pada keputusan langsung mengemudikan kendaraan berbahaya, sedangkan kesalahan perusahaan terletak pada penciptaan dan pemeliharaan kondisi operasional yang berbahaya. Keduanya berada pada tingkat yang berbeda, tetapi menyatu dalam rantai kausal. Pengemudi tidak kehilangan pertanggungjawaban hanya karena menerima perintah, sebab ia tetap mempunyai kewajiban keselamatan. Sebaliknya, perusahaan tidak dapat membebaskan diri dengan alasan kendaraan dikendalikan pengemudi, sebab perusahaan memiliki kontrol atas muatan, armada, tenaga kerja, dan proses pengiriman. Pendekatan ini sesuai dengan kebutuhan penegakan hukum sistemik yang membedakan pelaku fisik dari pengendali risiko.

Secara normatif, Pasal 307 jo. Pasal 169 UU LLAJ mendukung pembuktian pelanggaran daya angkut. Pasal 277 jo. Pasal 50 relevan terhadap perubahan tipe atau modifikasi kendaraan yang tidak diikuti uji tipe. Pasal 191 menempatkan perusahaan angkutan sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kerugian akibat perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan pengangkutan. Pasal 234 menegaskan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan, dan/atau perusahaan atas kerugian pihak ketiga karena kelalaian. Rangkaian norma tersebut menunjukkan bahwa kesalahan perusahaan tidak dibangun hanya berdasarkan doktrin umum, tetapi memiliki pijakan langsung dalam rezim lalu lintas dan angkutan jalan.

**Tabel 2. Konstruksi Norma dan Pemenuhannya dalam Perkara**

| Dasar Hukum                     | Elemen Relevan                                                                                   | Penerapan pada Fakta                                                                                                                 |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pasal 307 jo. Pasal 169 UU LLAJ | Ketidakpatuhan terhadap tata cara pemuatan, daya angkut, dan dimensi kendaraan.                  | Muatan sekitar 20 ton melampaui daya angkut 5,6 ton; kelebihan sekitar 257,14%.                                                      |
| Pasal 277 jo. Pasal 50 UU LLAJ  | Modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe tanpa memenuhi kewajiban uji tipe.                    | Ditemukan perubahan posisi tuas engine brake dan persoalan konstruksi/komponen yang memengaruhi pengoperasian.                       |
| Pasal 191 UU LLAJ               | Tanggung jawab perusahaan atas kerugian akibat perbuatan orang yang dipekerjakan.                | Pengemudi menjalankan pengiriman dalam hubungan kerja dan untuk kepentingan perusahaan.                                              |
| Pasal 234 UU LLAJ               | Tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan, dan/atau perusahaan atas kerugian karena kelalaian. | Kecelakaan menimbulkan kematian, luka, dan kerusakan yang berkaitan dengan kegagalan pengawasan keselamatan.                         |
| Pasal 315 UU LLAJ               | Pertanggungjawaban pidana dapat dikenakan kepada perusahaan angkutan umum dan/atau pengurus.     | Perintah pengiriman, pengetahuan berat muatan, dan pembiaran kendaraan menghubungkan tindak pidana dengan korporasi.                 |
| Pasal 4 ayat (2) PERMA 13/2016  | Manfaat/kepentingan korporasi, pembiaran, dan kegagalan melakukan langkah pencegahan.            | Pengiriman merupakan kegiatan bisnis; pengurus mengetahui muatan; koreksi terhadap kendaraan, pengemudi, dan muatan tidak dilakukan. |

### **Pertanggungjawaban Pidana PT Jaya Saputra Transport**

Pasal 315 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa apabila tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan dan/atau pengurusnya. Norma ini mempunyai arti penting karena secara eksplisit menolak asumsi bahwa tindak pidana angkutan hanya dilakukan oleh pengemudi. Perusahaan dapat menjadi pelaku ketika perbuatan berlangsung dalam kegiatan usaha, berkaitan dengan kebijakan operasional, dan memenuhi kriteria atribusi. Dalam perkara Turunan Rakap, pengiriman peti kemas merupakan kegiatan inti PT Jaya Saputra Transport. Kendaraan, pengemudi, muatan, dan tujuan pengiriman berada dalam struktur operasional perusahaan. Karena itu, terdapat dasar untuk menilai tindakan pengemudi sebagai bagian dari tindak pidana korporasi.

Penerapan vicarious liability memenuhi beberapa syarat. Pertama, terdapat hubungan kerja antara Muhammad Ali dan PT Jaya Saputra Transport. Kedua, perbuatan dilakukan dalam ruang lingkup pekerjaan berupa pengangkutan peti kemas. Ketiga, pengiriman dijalankan untuk kepentingan ekonomi



perusahaan, bukan kepentingan pribadi pengemudi. Keempat, tindakan berlangsung berdasarkan perintah penanggung jawab. Pasal 3 PERMA Nomor 13 Tahun 2016 juga menyatakan bahwa tindak pidana korporasi dapat dilakukan oleh orang berdasarkan hubungan kerja atau hubungan lain yang bertindak untuk dan atas nama korporasi, di dalam maupun di luar lingkungan korporasi. Dengan demikian, perbuatan pengemudi dapat diatribusikan kepada perusahaan tanpa menghapus pertanggungjawaban pribadi pengemudi.

Teori identifikasi memberikan dasar tambahan karena Eddi Purwono tidak hanya berposisi sebagai pemilik atau penanggung jawab, tetapi juga menjalankan fungsi manajerial dan supervisi. Pengetahuan mengenai delivery order, berat muatan, penentuan kendaraan, dan perintah pengiriman merupakan pengetahuan dari orang yang mengendalikan kebijakan operasional. Apabila pengurus yang menjadi directing mind mengetahui muatan berlebih tetapi tetap memerintahkan pengangkutan, pengetahuan dan kehendak tersebut dapat dipandang sebagai mens rea korporasi. Identifikasi ini semakin kuat karena perusahaan tidak mempunyai mekanisme internal yang efektif untuk menghentikan pengiriman ketika kendaraan tidak laik, muatan berlebih, atau pengemudi tidak memenuhi syarat.

Kriteria kesalahan korporasi dalam Pasal 4 ayat (2) PERMA Nomor 13 Tahun 2016 juga terpenuhi secara kumulatif. Tindak pidana berlangsung untuk kepentingan kegiatan usaha dan berpotensi memberikan keuntungan melalui efisiensi jumlah perjalanan. Korporasi membiarkan kendaraan dan muatan yang tidak aman tetap beroperasi. Korporasi tidak melakukan langkah yang diperlukan untuk mencegah tindak pidana atau mengurangi dampaknya, padahal memiliki kontrol dan sumber daya untuk melakukan pemeriksaan, perbaikan, penimbangan, penggantian armada, atau penolakan pengiriman. Aripkha (2020) menegaskan bahwa indikator pembiaran dan kegagalan pencegahan memberikan batas penting dalam menentukan kesalahan korporasi. Pada perkara ini, pembiaran bukan kesimpulan abstrak, tetapi diturunkan dari fakta teknis dan manajerial yang konkret.

Pertanggungjawaban korporasi tidak harus memilih antara perusahaan atau pengurus secara eksklusif. PERMA Nomor 13 Tahun 2016 memungkinkan pemidanaan korporasi, pengurus, atau keduanya sesuai peran dan tingkat kesalahan. Pengemudi bertanggung jawab atas tindakan langsung, pengurus bertanggung jawab atas perintah dan keputusan operasional, sedangkan korporasi bertanggung jawab atas manfaat, sistem, dan kegagalan organisasi. Model kumulatif tersebut lebih proporsional daripada hanya memidana pekerja yang berada pada tingkat terendah. Alviota (2018) menunjukkan bahwa asas geen straf zonder schuld tetap dapat diterapkan dengan membedakan kesalahan pengurus dan kesalahan korporasi, bukan dengan menghapus salah satunya.

Penerapan pertanggungjawaban hanya kepada pengemudi menciptakan persoalan keadilan dan daya cegah. Pengemudi memang mempunyai kemampuan menolak menjalankan kendaraan, tetapi posisi ekonomi dan hubungan subordinasi dapat membatasi ruang keputusannya. Sebaliknya, perusahaan mempunyai kapasitas finansial dan manajerial untuk memperbaiki armada, mengendalikan muatan, merekrut pengemudi berlisensi, serta menyusun prosedur keselamatan. Apabila perusahaan tetap memperoleh keuntungan setelah kecelakaan sementara seluruh beban pidana dialihkan kepada pengemudi, hukum gagal menjangkau pihak yang paling mampu mencegah risiko. Pemidanaan korporasi diperlukan untuk membentuk deterrence effect terhadap perusahaan angkutan lain dan mendorong investasi pada keselamatan.

KUHP Nasional memperkuat landasan tersebut dengan mengakui korporasi sebagai subjek tindak pidana dan menyediakan pidana pokok berupa denda serta pidana tambahan. Pidana tambahan dapat berupa pembayaran ganti rugi, perbaikan akibat tindak pidana, pelaksanaan kewajiban yang dilalaikan, perampasan keuntungan, pengumuman putusan, pencabutan izin, pembekuan kegiatan, penutupan tempat usaha, sampai pembubaran korporasi. Dalam perkara ODOL, bentuk sanksi yang proporsional dapat mengombinasikan denda, ganti rugi bagi korban, kewajiban memperbaiki sistem keselamatan, audit armada, pelatihan pengemudi, dan pembatasan atau pencabutan izin apabila pelanggaran dilakukan secara berulang. Sanksi demikian tidak hanya bersifat retributif, tetapi juga korektif dan preventif.

Pertanggungjawaban pidana PT Jaya Saputra Transport secara konseptual dapat dirumuskan sebagai berikut. Perusahaan merupakan subjek hukum yang menjalankan kegiatan pengangkutan; pengemudi bertindak dalam hubungan kerja dan atas perintah pengurus; tindak pidana terjadi dalam kegiatan yang menguntungkan perusahaan; pengurus mengetahui berat muatan dan mempunyai kewenangan mencegah pengiriman; perusahaan membiarkan kendaraan dengan kondisi teknis tidak aman dan pengemudi tanpa kualifikasi yang sesuai; serta kelalaian sistemik tersebut mempunyai hubungan kausal dengan kegagalan pengereman dan kecelakaan berat. Unsur-unsur ini cukup untuk membuka proses penyidikan dan pembuktian terhadap korporasi dan/atau pengurus berdasarkan Pasal 315 UU LLAJ, PERMA Nomor 13 Tahun 2016, dan ketentuan pertanggungjawaban korporasi dalam KUHP Nasional.

Temuan penelitian ini menegaskan bahwa praktik ODOL merupakan kejahatan risiko yang dapat bersifat sistemik. Kebaruan logisnya terletak pada pemisahan sekaligus penghubungan tiga tingkat kesalahan: kesalahan operasional pengemudi, kesalahan keputusan pengurus, dan kesalahan organisasi korporasi. Model tersebut mencegah simplifikasi bahwa setiap kecelakaan adalah kesalahan pengemudi, tetapi juga menghindari generalisasi bahwa korporasi selalu bersalah tanpa pembuktian. Atribusi harus didasarkan pada hubungan kerja, kontrol, pengetahuan, manfaat, pembiaran, dan kegagalan pencegahan. Dalam perkara Turunan Rapak, indikator-indikator tersebut tersedia dan membentuk dasar argumentatif yang kuat untuk pertanggungjawaban pidana korporasi.

### **Kausalitas, Pembuktian, dan Implikasi Pidanaan Korporasi**

Dalam menentukan pertanggungjawaban pidana korporasi, hubungan kausal tidak boleh dibatasi pada penyebab terakhir berupa kegagalan rem. Kegagalan pengereman merupakan sebab langsung, tetapi kemampuan rem dipengaruhi oleh muatan yang jauh melampaui daya angkut, kondisi tromol dan kampas, putusnya hand brake, modifikasi engine brake, serta frekuensi pengereman pada jalur menurun. Seluruh faktor tersebut telah ada sebelum kendaraan memasuki Turunan Rapak dan berada dalam wilayah yang dapat dikendalikan perusahaan. Oleh karena itu, keputusan memuat, menyediakan kendaraan, menunda perbaikan, dan menempatkan pengemudi merupakan kondisi yang secara nyata meningkatkan kemungkinan dan keparahan akibat. Dalam perspektif hukum pidana, kontribusi kausal korporasi terletak pada penciptaan risiko terlarang dan kegagalan menghilangkan risiko ketika perusahaan mempunyai kewajiban serta kapasitas untuk bertindak.

Konstruksi tersebut membedakan sebab faktual dari sebab normatif. Secara faktual, kecelakaan tidak akan terjadi dalam bentuk yang sama apabila kendaraan memiliki sistem pengereman yang berfungsi, muatan berada dalam batas aman, dan pengemudi memenuhi kualifikasi. Secara normatif, UU LLAJ membebankan kewajiban keselamatan kepada perusahaan angkutan karena perusahaan merupakan pihak yang paling mampu mengendalikan prasyarat operasional. Apabila pelanggaran terhadap kewajiban itu berhubungan erat dengan akibat yang hendak dicegah oleh norma, yaitu luka, kematian, dan kerusakan, hubungan kausal untuk pertanggungjawaban korporasi menjadi relevan. Analisis kausal semacam ini mencegah hukum hanya mengikuti pihak yang secara fisik paling dekat dengan kejadian, sementara mengabaikan pihak yang menciptakan kondisi berbahaya.

Pembuktian kesalahan korporasi perlu diarahkan pada dokumen dan proses pengambilan keputusan. Delivery order dan dokumen berat muatan dapat menunjukkan pengetahuan aktual perusahaan. Buku perawatan, hasil uji berkala, catatan kerusakan, pengadaan suku cadang, dan daftar pemeriksaan praoperasi dapat membuktikan apakah perusahaan mengetahui kondisi armada serta telah menjalankan kewajiban pemeliharaan. Dokumen ketenagakerjaan, salinan SIM, jadwal penugasan, dan rekaman instruksi dapat menjelaskan hubungan kerja, kewenangan pengurus, serta verifikasi kompetensi pengemudi. Selain itu, standar operasional, struktur organisasi, laporan insiden, dan kebijakan target pengiriman diperlukan untuk menilai apakah pelanggaran merupakan penyimpangan individual atau hasil budaya kepatuhan yang lemah. Bukti-bukti tersebut sesuai dengan karakter korporasi yang kesalahannya tercermin melalui organisasi dan prosedur, bukan melalui kondisi batin abstrak.

Pada perkara Turunan Rapak, fakta yang telah muncul dalam putusan seharusnya menjadi titik awal pemeriksaan korporasi. Pengurus mengetahui berat peti kemas, memerintahkan pengiriman, dan mempunyai kendali terhadap pemilihan armada. Kendaraan digunakan untuk mengangkut peti kemas meskipun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2007 menghendaki penggunaan kendaraan penarik dan kereta tempelan yang sesuai. Perusahaan juga menempatkan pengemudi yang tidak memiliki SIM B Umum. Kombinasi pengetahuan, kewenangan, dan tidak adanya tindakan pencegahan memenuhi pola kesalahan yang dirumuskan PERMA Nomor 13 Tahun 2016. Dengan demikian, penyidikan tidak perlu menunggu adanya pengakuan eksplisit bahwa perusahaan bermaksud menimbulkan kecelakaan; yang perlu dibuktikan adalah keputusan dan pembiaran yang secara objektif menunjukkan penerimaan terhadap risiko operasional.

Pemidanaan terhadap korporasi harus dirancang agar sebanding dengan akibat dan berorientasi pada perbaikan. Pidana denda penting untuk menegaskan kecaman dan menghilangkan keuntungan ekonomis yang diperoleh dari praktik muatan berlebih. Akan tetapi, denda saja dapat diperlakukan sebagai biaya bisnis apabila tidak disertai tindakan korektif. Karena itu, pidana tambahan berupa pembayaran ganti rugi, perbaikan akibat tindak pidana, pelaksanaan kewajiban yang dilalaikan, pengumuman putusan, audit keselamatan, pembatasan kegiatan, atau pencabutan izin perlu dipertimbangkan sesuai tingkat kesalahan dan riwayat kepatuhan. KUHP Nasional menyediakan variasi sanksi tersebut sehingga hakim dapat membentuk putusan yang tidak hanya menghukum, tetapi juga memulihkan korban dan mengubah sistem operasional perusahaan.



Dari sudut kebijakan hukum, perkara ini menunjukkan pentingnya koordinasi antara kepolisian, dinas perhubungan, kejaksaan, dan pengadilan. Pemeriksaan tempat kejadian dan kendaraan perlu dihubungkan dengan penelusuran dokumen perusahaan, bukan berhenti pada rekonstruksi cara mengemudi. Hasil penimbangan, pengujian teknis, dan pelanggaran jam operasional harus diperlakukan sebagai bagian dari bukti tindak pidana apabila berkontribusi pada akibat. Penuntut umum juga perlu menyusun dakwaan yang membedakan perbuatan pengemudi, pengurus, dan korporasi, tetapi menempatkannya dalam satu rangkaian. Pendekatan demikian memperkuat akuntabilitas tanpa mengaburkan asas personalitas kesalahan.

Secara teoretis, perkara ini memperlihatkan bahwa vicarious liability dan teori identifikasi dapat digunakan secara saling melengkapi. Vicarious liability menghubungkan perbuatan pengemudi dengan perusahaan melalui hubungan kerja dan kepentingan usaha, sedangkan teori identifikasi menghubungkan pengetahuan serta perintah pengurus dengan mens rea korporasi. Keduanya diperkuat oleh konsep corporate negligence yang menilai kegagalan sistem pengawasan. Model tiga lapis tersebut memberikan ukuran yang lebih teruji: korporasi tidak dipidana hanya karena statusnya sebagai pemilik kendaraan, tetapi karena mempunyai kontrol, memperoleh manfaat, mengetahui atau sepatutnya mengetahui risiko, membiarkan pelanggaran, dan gagal melakukan pencegahan. Ukuran ini menjadi kontribusi penelitian bagi penanganan perkara ODOL lain yang memiliki pola operasional serupa.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Kecelakaan truk overloading di Turunan Rapak memenuhi karakter tindak pidana lalu lintas yang tidak dapat direduksi menjadi pelanggaran administratif atau kesalahan pengemudi semata. Unsur kesalahan pengemudi terlihat dari pengetahuan terhadap kondisi kendaraan, ketidaklengkapan pemeriksaan, kualifikasi SIM yang tidak sesuai, dan keputusan tetap mengoperasikan kendaraan berbahaya. Pada saat yang sama, PT Jaya Saputra Transport melakukan culpa korporasi melalui kegagalan menjalankan duty of care: perusahaan membiarkan muatan jauh melampaui kapasitas, mengoperasikan kendaraan dengan sistem pengereman bermasalah, menempatkan pengemudi yang tidak memenuhi kualifikasi, dan tidak melakukan pencegahan meskipun pihak pengurus mengetahui berat muatan. Berdasarkan vicarious liability, tindakan pengemudi dapat diatribusikan kepada perusahaan karena dilakukan dalam hubungan kerja dan untuk kepentingan perusahaan. Berdasarkan teori identifikasi, pengetahuan dan perintah pengurus yang mengendalikan operasi dapat dipandang sebagai pengetahuan dan kehendak korporasi. Oleh sebab itu, PT Jaya Saputra Transport dan/atau pengurusnya memiliki dasar untuk dimintai pertanggungjawaban pidana berdasarkan Pasal 315 UU LLAJ, PERMA Nomor 13 Tahun 2016, dan ketentuan korporasi dalam KUHP Nasional. Keterbatasan penelitian ini terletak pada penggunaan studi doktrinal terhadap satu putusan, sehingga tidak menilai praktik pembuktian korporasi pada tahap penyidikan dan penuntutan dalam perkara ODOL lain.

### Saran

Penegakan hukum terhadap ODOL perlu beralih dari paradigma individualistik menuju pendekatan sistemik. Penyidik dan penuntut umum perlu menelusuri delivery order, hasil penimbangan, riwayat perawatan, kebijakan pemuatan, legalitas pengemudi, struktur pengambilan keputusan, dan keuntungan perusahaan sejak awal penanganan perkara. Pemerintah perlu memperkuat aturan turunan UU LLAJ yang mengatur tanggung jawab korporasi, standar manajemen keselamatan, kewajiban audit armada, serta sanksi administratif dan pidana yang terintegrasi. Perusahaan angkutan wajib membangun sistem kepatuhan yang mencakup verifikasi muatan, inspeksi praoperasi, penghentian kendaraan tidak laik, verifikasi SIM, pelatihan pengemudi, serta dokumentasi keputusan keselamatan. Penelitian selanjutnya perlu membandingkan beberapa putusan kecelakaan ODOL, melibatkan data penegakan hukum dan wawancara aparat, serta menguji efektivitas sanksi denda, ganti rugi, pencabutan izin, dan kewajiban perbaikan sistem dalam mencegah pengulangan tindak pidana.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ajra, Z. U. (2023). Pertanggungjawaban pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh truk overloading [Skripsi, Universitas Mulawarman].
- Alviota, F. P. (2018). Pertanggungjawaban pidana oleh pengurus korporasi dikaitkan dengan asas geen straf zonder schuld. *Jurnal Refleksi Hukum*, 3(1), 1–16.
- Amri, U., Rusdi, P., & Muhni, A. (2026). Pertanggungjawaban pidana korporasi dalam tindak pidana korupsi pengadaan barang dan jasa pemerintah. *Supremasi: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial, Hukum, & Pengajarannya*, 21(1), 247–254.

- Aripkiah, N. (2020). Persoalan kriteria batasan pertanggungjawaban pidana korporasi: Tinjauan terhadap Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 7(2).
- Bambang, K. A. (2008). Pertanggungjawaban korporasi dalam hukum pidana di Indonesia. *Wacana Hukum*, 7(2).
- Della, R. H., et al. (2024). Keselamatan lalu lintas. *Eureka Media Aksara*.
- Dzikroh, N. A. L. (2023). Pertanggungjawaban pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di Pengadilan Negeri Rembang [Skripsi, Universitas Islam Sultan Agung].
- Faida, A. N., Uчук, S. Y., & Widodo, E. (2023). Pertanggungjawaban pidana terhadap tindak pidana dalam berlalu lintas yang menyebabkan orang lain meninggal dunia. *Binamulia Hukum*, 12(12), 228.
- Febriani, S. P., & Mintarsih, M. (2023). Penegakan hukum dalam kebijakan zero overdimension dan overloading terhadap pengangkutan barang. *Reformasi Hukum*, 27(1).
- Ishaq. (2020). Hukum pidana. Rajawali Pers.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2007). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2007 tentang Kendaraan Pengangkut Peti Kemas di Jalan.
- Laluyan, K. H. N. (2022). Pertanggungjawaban pidana perusahaan angkutan umum apabila melakukan tindak pidana menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Lex Crimen*, 10(11), 201–208.
- Lubis, M. R. (2018). Pertanggungjawaban pelaku tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia akibat kelalaian. *Jurnal Hukum Kaidah*, 17(2), 99.
- Mahkamah Agung Republik Indonesia. (2016). Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana oleh Korporasi.
- Muladi, & Priyatno, D. (2010). Pertanggungjawaban pidana korporasi. Prenadamedia Group.
- Murtika, S. (2024). Dekonstruksi hukum korporasi pembuat delik. Rajawali Pers.
- Nugroho, A. (2017). Dampak overload truk terhadap keselamatan jalan raya. *Jurnal Teknik Sipil dan Transportasi*, 5(2), 89–97.
- Pemerintah Kota Balikpapan. (2016). Peraturan Wali Kota Balikpapan Nomor 60 Tahun 2016 tentang Jam Operasional Kendaraan Angkutan Alat Berat.
- Pengadilan Negeri Balikpapan. (2022). Putusan Nomor 212/Pid.Sus/2022/PN Bpp.
- Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Republik Indonesia. (2023). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Santoso, T. (2023). Asas-asas hukum pidana (Edisi ke-2). Rajawali Pers.
- Supriadi, A. (2014). Kecelakaan lalu lintas dan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam perspektif hukum pidana Indonesia. *Alumni*.
- Surya, P. R., et al. (2024). Korporasi sebagai subjek hukum dan pertanggungjawabannya dalam hukum pidana Indonesia. *Puan Indonesia*, 5(2).
- Syairur, R. (2021). Sanksi terhadap pelanggaran transportasi darat ODOL (overdimension overloading) ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Sains Global Indonesia*, 2(1).
- Wibowo, K. T., et al. (2026). Tindak pidana korporasi di Indonesia. AKASA.