**Analisis Pertanggungjawaban Korporasi dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas yang Melibatkan Pengemudi Ojek Online**

**Abstrak**

 Korporasi memiliki dampak signifikan terhadap masyarakat dan negara, baik positif maupun negatif. Oleh karena itu, peraturan hukum diperlukan untuk mengatur aktivitas korporasi. Transportasi adalah aspek penting dalam kehidupan masyarakat, dan penggunaan sarana transportasi seperti ojek online telah menjadi pilihan favorit. Namun, kurangnya regulasi yang mengatur ojek sepeda motor menyebabkan ketidakjelasan dalam hukum. Layanan transportasi korporasi berbasis online, seperti GOJEK, telah mendapat reaksi negatif dari pemerintah karena pelanggaran peraturan. Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa umum, dan tingkat kecelakaan di Indonesia meningkat seiring pertumbuhan kendaraan bermotor, menyebabkan dampak kesehatan dan ekonomi yang serius.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif dengan landasan utama dari kerangka kerja hukum normatif. Data diperoleh melalui dokumen, wawancara, dan pengamatan individu yang terlibat dalam penelitian. Pendekatan berbasis literatur digunakan untuk memahami norma-norma hukum yang relevan dengan subjek penelitian.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana korporasi dalam konteks kecelakaan lalu lintas melibatkan pengemudi ojek online dapat dianggap sebagai tindak pidana perusahaan teknologi. Pengemudi bertindak atas nama perusahaan teknologi tersebut, dan pertanggungjawaban pidana dapat dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya. Namun, penegakan hukum terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi sering menghadapi hambatan seperti perundang-undangan yang belum memadai, kurangnya pengetahuan petugas penegak hukum, serta keterbatasan sarana dan fasilitas penegakan hukum. Tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan, dan perusahaan angkutan dalam kasus kecelakaan juga diatur oleh undang-undang, yang mewajibkan mereka untuk mengganti kerugian yang timbul akibat kelalaian pengemudi.

**Kata Kunci**: pertanggungjawaban pidana, korporasi, kecelakaan lalu lintas, perusahaan teknologi, regulasi transportasi.

*Corporations have a significant impact on society and the country, both positive and negative. Therefore, legal regulations are needed to regulate corporate activities. Transportation is an important aspect in people's lives, and the use of transportation facilities such as online motorcycle taxis has become a favorite choice. However, the lack of regulations governing motorbike taxis has led to ambiguity in the law. Online-based corporate transportation services, such as GOJEK, have received negative reactions from the government for violating regulations. Traffic accidents are a common occurrence, and accident rates in Indonesia are increasing with the growth of motorized vehicles, causing serious health and economic impacts.*

*This research uses a qualitative approach method with the main basis of a normative legal framework. Data was obtained through documents, interviews and observations of individuals involved in the research. A literature-based approach is used to understand legal norms relevant to the research subject.*

*The research results show that corporate criminal liability in the context of traffic accidents involving online motorcycle taxi drivers can be considered a criminal act by technology companies. The driver acts on behalf of the technology company, and criminal liability may be imposed against the public transportation company and/or its administrators. However, law enforcement regarding corporate criminal liability often faces obstacles such as inadequate legislation, lack of knowledge of law enforcement officers, and limited law enforcement tools and facilities. The responsibilities of drivers, vehicle owners and transport companies in cases of accidents are also regulated by law, which obliges them to compensate for losses arising from the driver's negligence.*

***Keywords****: criminal liability, corporations, traffic accidents, technology companies, transportation regulations.*

1. **Pendahuluan**

Terdapat beragam sumbangan yang signifikan dari berbagai bentuk korporasi terhadap masyarakat dan negara, seperti menciptakan lapangan kerja yang mengurangi tingkat pengangguran, memberikan dampak positif secara keseluruhan. Walaupun begitu, tindakan-tindakan perusahaan terkadang bisa menghasilkan efek negatif yang berpotensi merugikan masyarakat secara luas. Oleh karena itu, ada kebutuhan akan kerangka hukum yang menjadi panduan serta pelindung bagi masyarakat secara keseluruhan dalam mengatur kegiatan perusahaan.(Sari, 2018)

Transportasi memegang peran yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Istilah "transportasi" memiliki akar kata dalam bahasa Latin, dengan kata "trans" yang berarti "melintasi" dan "portare" yang berarti "membawa" atau "mengangkut." Oleh karena itu, transportasi adalah proses yang melibatkan pengangkutan barang dan individu dari satu tempat ke tempat lain. Konsep transportasi dapat diartikan sebagai aktivitas serta upaya untuk mengangkut barang dan/atau penumpang dari lokasi tertentu ke lokasi lainnya (Nasution & Irwansyah, 2023)

Individu, sebagai anggota masyarakat, memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi guna menjaga kesejahteraan mereka. Terkadang, kebutuhan-kebutuhan ini tidak dapat dipenuhi di lokasi yang sama, sehingga manusia memerlukan fasilitas transportasi untuk menggerakkan orang dan barang dari satu tempat ke lokasi lainnya dengan menggunakan kendaraan.(Sastradinata, 2019)

Ojek online telah menjadi pilihan transportasi favorit bagi sebagian masyarakat karena fleksibilitasnya. Ojek online mampu mencapai tempat-tempat yang tidak dilayani oleh angkutan umum seperti angkot, bus, atau kendaraan umum beroda empat lainnya. Ojek online dapat dengan mudah masuk ke gang-gang kecil dan jalan-jalan sempit, menyediakan layanan pintu ke pintu, dan efisien untuk menghindari kemacetan lalu lintas. Meskipun secara praktis ojek sepeda motor sangat membantu masyarakat sebagai alternatif transportasi, secara hukum terdapat ketidakjelasan karena kurangnya regulasi yang mengatur ojek sepeda motor (Sastradinata, 2019)

Layanan transportasi korporasi berbasis online seperti GOJEK, khususnya layanan GO-RIDE, telah menimbulkan reaksi negatif dari pemerintah. Kebijakan dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan yang melarang GOJEK untuk beroperasi dengan layanan GO-RIDE, mengklaim bahwa penggunaan sepeda motor melanggar peraturan. Menurut undang-undang, angkutan umum hanya boleh dilakukan dengan kendaraan bermotor. Definisi GO-RIDE yang menggambarkan penggunaan sepeda motor untuk mengantarkan penumpang dianggap melanggar undang-undang. Peraturan tersebut mengategorikan kendaraan bermotor umum sebagai mobil bus, mobil penumpang, dan mobil barang (Sari, 2018)

Insiden lalu lintas adalah peristiwa yang sering terjadi di jalan raya. Definisi insiden lalu lintas, sesuai dengan Pasal 1 ayat (24) dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, merujuk pada suatu peristiwa yang tak terduga dan tidak disengaja di jalan yang melibatkan kendaraan, baik dengan pengguna jalan lainnya atau tanpa mereka, yang berakibat pada cedera fisik manusia atau kerugian properti. Akibat dari insiden semacam ini bervariasi, mulai dari cedera ringan hingga berat, termasuk kerusakan materi dan non-materi. Hukum tersebut mengelompokkan insiden lalu lintas ke dalam tiga kategori, yakni:

1. Insiden lalu lintas ringan, yang mengakibatkan kerusakan pada kendaraan atau barang.
2. Insiden lalu lintas sedang, yang menghasilkan luka ringan dan kerusakan pada kendaraan atau barang.
3. Insiden lalu lintas berat, yang mengakibatkan kematian atau luka serius (Natalia, 2020)

Angka kejadian insiden lalu lintas terus menunjukkan tren peningkatan setiap tahun dan merupakan penyebab utama kematian anak-anak di seluruh dunia, dengan angka kematian harian rata-rata mencapai 1000 anak dan remaja dalam rentang usia 10-24 tahun. Di Indonesia, tingkat insiden lalu lintas yang tinggi sejalan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, menjadikannya penyebab kematian terbesar ketiga setelah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis, menurut World Health Organization (WHO). Dalam konteks ASEAN, Indonesia juga memiliki tingkat insiden lalu lintas yang tinggi. Inspektur Jenderal Royke Lumowa, Kepala Korps Lalu-lintas Kepolisian Indonesia, mencatat bahwa jumlah korban insiden lalu lintas di Indonesia mencapai sekitar 28-30 ribu jiwa per tahun. Peningkatan insiden ini sejalan dengan pertumbuhan sepeda motor, yang terus meningkat. Penting untuk dicatat bahwa insiden lalu lintas adalah peristiwa yang tidak dapat diprediksi dalam hal waktu dan lokasi. (Nasution & Irwansyah, 2023; Natalia, 2020)

Kecelakaan bukanlah peristiwa kebetulan, melainkan selalu memiliki penyebab yang dapat diidentifikasi, yang pada gilirannya memungkinkan adopsi tindakan pencegahan. Penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah kelalaian atau kesalahan manusia. Kelalaian atau kealpaan dapat dihindari dengan mematuhi peraturan hukum yang berlaku, mengingat bahwa Indonesia adalah negara hukum yang menuntut ketaatan pada peraturan hukum positif. Kelalaian ini sering kali disebut sebagai kesalahan atau kurangnya kehati-hatian, dan dalam konteks hukum pidana, disebut sebagai Culpa. Terdapat pula faktor-faktor lain yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, seperti mengemudi dalam keadaan mengantuk, kondisi jalan yang buruk, atau cuaca yang buruk seperti hujan yang membuat jalan licin (Natalia, 2020; Nasution & Irwansyah, 2023)

Meningkatnya frekuensi insiden lalu lintas telah menimbulkan reaksi negatif dari pemerintah, yang tercermin dalam kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Kebijakan tersebut melibatkan larangan beroperasinya perusahaan teknologi, termasuk layanan GO-RIDE, karena penggunaan sepeda motor dianggap melanggar peraturan yang berlaku. Larangan ini merujuk pada Pasal 138 ayat (2) dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menetapkan bahwa angkutan umum hanya boleh dilakukan menggunakan kendaraan bermotor. Selain itu, hal serupa diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, BAB I Pasal 1 angka 5, dan Keputusan Menteri No. 35 Tahun 2003 Pasal 1 angka 3, yang menjelaskan kendaraan bermotor umum sebagai kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut barang dan/atau orang dengan imbalan. Kendaraan bermotor umum meliputi mobil bus, mobil penumpang, dan mobil barang (Sari & Jaya, 2018)

Isu mengenai pertanggungjawaban pidana yang melibatkan perusahaan teknologi telah menjadi sorotan karena perubahan dalam undang-undang yang mengidentifikasi korporasi sebagai pelaku tindak pidana, meskipun kasus yang menandatangani partisipasi korporasi dalam proses hukum pidana masih terbatas. Ini disebabkan oleh ketidakjelasan dalam prosedur dan tata cara yang berkaitan dengan pemeriksaan korporasi sebagai pelaku tindak pidana. Dalam konteks persidangan dalam kasus pelanggaran hukum terkait insiden lalu lintas yang melibatkan pengemudi layanan ojek online, biasanya hanya pengemudi yang dihadirkan dalam persidangan, sedangkan peran perusahaan yang mengelolanya jarang atau bahkan tidak pernah diambil tindakan hukum terhadapnya (Sari & Jaya, 2019)

1. **Metode**

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif dengan landasan utamanya diperoleh dari kerangka kerja hukum normatif (Robbani & Yuliana, 2022) Data yang dikumpulkan bersifat deskriptif dan diperoleh melalui berbagai sumber, termasuk dokumen, wawancara, dan pengamatan individu yang terlibat dalam konteks penelitian.

Dengan menerapkan pendekatan hukum normatif, tujuan penelitian ini adalah untuk menyelidiki pemahaman dan mengevaluasi struktur hukum yang berlaku, prinsip-prinsip dasarnya, regulasi yang relevan, dan penerapannya dalam situasi praktis (Putranto & Harvelian, 2023)

Dalam melakukan analisis literatur, pentingnya literasi menjadi sangat mencolok. Keputusan untuk memberi fokus pada literatur diambil karena tersedia banyak sumber literatur, seperti buku, artikel ilmiah, dan referensi literatur yang relevan. Pendekatan ini difokuskan pada pemahaman terhadap norma-norma hukum yang terkait dengan subjek penelitian (Lewansorna et al., 2022)

Saat menjalankan penelitian ini, sumber referensi dibagi menjadi dua kategori, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer melibatkan dokumen resmi yang dikeluarkan oleh instansi pemerintah yang berwenang dan dokumen lain yang memiliki validitas yang dapat dipertanggungjawabkan (Irawan, 2020) Meskipun sumber sekunder mungkin tidak memiliki kekuatan hukum sekuat sumber primer, keduanya berperan saling melengkapi dalam pengumpulan data. Pendekatan berbasis literatur mendominasi pengumpulan data, sementara analisis kualitatif digunakan untuk merangkum dan menyajikan temuan yang diidentifikasi (Lewansorna et al., 2022)

1. **Pembahasan**

**Hasil**

Pertanggungjawaban pidana adalah istilah yang berasal dari bahasa asing, yaitu theorekenbaardheid atau tanggung jawab pidana. Konsep ini merujuk pada proses kriminalisasi suatu perbuatan yang bertujuan untuk menentukan apa yang harus dipertanggungjawabkan oleh seseorang, baik apakah mereka melakukannya atau tidak, serta apakah perbuatan tersebut sudah terjadi atau belum (Nugraha et al., 2022)

Ketika suatu perusahaan dianggap sebagai subjek hukum dalam konteks tindak pidana, yang tidak sesuai dengan norma-norma hukum pidana umum seperti yang diatur dalam KUHP, hal ini akan membawa implikasi yang beragam dalam sistem penegakan hukum. Salah satu contoh konkretnya adalah terkait pertanggungjawaban korporasi dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas, sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 315 UU LLAJ. Sejauh ini, Pasal tersebut belum pernah diterapkan secara luas dalam penegakan hukum, terutama dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas. Di beberapa negara maju, terdapat kemajuan signifikan dalam hal pertanggungjawaban pidana korporasi, bahkan sampai pada tingkat pengurus perusahaan yang dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana. Oleh karena itu, perusahaan harus lebih berhati-hati dalam merancang dan menjalankan kebijakan mereka (Sari & Jaya, 2019)

Menggunakan sistem hukum pidana terhadap perusahaan memiliki beberapa justifikasi, yaitu: (1) Hukum pidana memiliki peran penting dalam pendidikan untuk menetapkan dan memperkuat batasan-batasan perilaku; (2) Sistem hukum pidana dapat memberikan kompensasi yang lebih cepat kepada korban melalui restitusi pidana; (3) Dengan menerapkan sanksi pidana, mungkin memungkinkan untuk menghindari proses peradilan sipil; (4) Penggunaan ancaman pengurungan sebagai hukuman, seringkali memerlukan forum hukum pidana (Sari & Jaya, 2019)

Pertanggungjawaban korporasi yang diatur dalam Pasal 315 UULLAJ mencakup ketentuan berikut:

1. Jika sebuah perusahaan angkutan umum terlibat dalam tindakan pidana, maka perusahaan angkutan umum tersebut dan/atau pengurusnya dapat dikenai pertanggungjawaban pidana.
2. Apabila tindakan pidana lalu lintas dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, selain pertanggungjawaban pidana yang dikenakan pada pengurus sesuai dengan ayat (1), juga dapat dikenakan sanksi pidana berupa denda hingga tiga kali lipat dari sanksi pidana denda yang diatur dalam setiap pasal dalam bab ini.
3. Di samping sanksi pidana denda, perusahaan angkutan umum juga berisiko menerima sanksi pidana tambahan, seperti pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan (Sari & Jaya, 2019)

Banyak insiden kecelakaan yang melibatkan pengemudi kendaraan bermotor dua roda yang bekerja atas permintaan dari perusahaan aplikasi transportasi. Pertanyaannya adalah bagaimana aspek tanggung jawab yang harus diberikan dalam situasi di mana terjadi kecelakaan yang mengakibatkan cedera atau bahkan kematian pengemudi, mengingat pengemudi melakukan pekerjaannya sesuai permintaan dari perusahaan aplikasi tersebut. Apakah peran pengemudi dapat dibandingkan dengan yang diatur dalam Pasal 1367 ayat (1) KUHPerdata yang menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab tidak hanya atas kerugian yang diakibatkannya sendiri, tetapi juga atas kerugian yang diakibatkan oleh tindakan individu yang berada di bawah tanggung jawabnya atau barang-barang yang berada di bawah pengawasannya? Inti dari Pasal ini adalah bahwa perusahaan sebagai majikan tidak dapat menghindari kewajiban memberikan kompensasi atas tindakan salah atau perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh karyawan saat menjalankan tugas mereka (Ratnawati, 2019)

Ide ini juga ditegaskan dalam pasal ketiga, di mana majikan dan individu yang mempekerjakan orang lain untuk mewakili mereka bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka saat menjalankan tugas yang telah ditunjukkan. Ini mencakup majikan seperti yang telah disebutkan sebelumnya, guru di sekolah, atau mandor yang bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena tindakan murid-murid atau pekerja bawahannya selama mereka berada di bawah pengawasan mereka. Prinsip ini sesuai dengan ketentuan dalam KUHPerdata. Ketika kita mempertimbangkan tanggung jawab perusahaan yang menyediakan layanan transportasi berbasis aplikasi, sebagian orang mungkin berargumen bahwa mereka tidak terlibat dalam sektor transportasi atau pengangkutan tetapi dalam layanan perdagangan. Namun, kenyataannya mereka terlibat dalam kegiatan pengangkutan orang dan barang, yang semuanya termasuk dalam cakupan layanan yang mereka tawarkan (Ratnawati, 2019)

**Pembahasan** :

Insiden kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi layanan ojek online dapat dianggap sebagai tindak pidana yang dapat menyeret perusahaan teknologi, karena peristiwa tersebut terjadi dalam konteks pelaksanaan tugas atas nama perusahaan teknologi. Walaupun pelakunya secara fisik bukan entitas perusahaan teknologi itu sendiri, pengemudi yang melakukan perbuatan pidana tersebut bertindak sebagai perwakilan dari perusahaan tersebut. Perusahaan tidak harus secara langsung terlibat dalam pelanggaran hukum secara fisik, namun mereka dapat diadili secara hukum berdasarkan hubungan antara pengurus atau entitas perusahaan dengan individu atau perusahaan lain. Prinsip ini mengacu pada konsep tanggung jawab bersama atau vicarious liability. Oleh karena itu, pengemudi bertindak atas nama perusahaan teknologi tersebut. Selanjutnya, sesuai dengan Pasal 315 ayat (1) UULLAJ, pertanggungjawaban pidana dapat dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya, yang dalam konteks ini mencakup perusahaan teknologi (Sari & Jaya, 2019)

Namun, penerapan hukum terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi sering menghadapi beberapa tantangan, termasuk permasalahan seperti ketidakcukupan kerangka perundang-undangan, kurangnya pemahaman dan keterampilan teknis dari penegak hukum, serta keterbatasan sumber daya dan fasilitas yang mendukung proses penegakan hukum. Faktor-faktor masyarakat juga dapat memengaruhi pelaksanaan hukum, terutama dalam konteks pelanggaran lalu lintas. Ketika kita membicarakan kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan perusahaan angkutan, hukum menetapkan bahwa semua pihak tersebut memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian yang timbul akibat kelalaian pengemudi. Hal ini sesuai dengan Pasal 236 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Perhubungan yang juga menegaskan bahwa pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan lalu lintas harus mengganti kerugian, dengan jumlah yang akan ditentukan oleh pengadilan (Nugraha et al., 2022)

Dalam penanganan kasus pidana yang melibatkan perusahaan, ada regulasi yang diatur dalam Pasal 3 PERMA RI No. 13 Tahun 2016. Pasal ini menjelaskan bahwa tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi adalah perbuatan pidana yang dilakukan oleh individu atas dasar hubungan kerja atau hubungan lainnya, baik secara individu maupun bersama-sama, namun dilakukan atas nama perusahaan, baik dalam maupun di luar konteks perusahaan (Nugraha et al., 2022)

1. **Penutup**

**Kesimpulan :**

Dalam mengkaji pertanggungjawaban korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi ojek online, kita dapat merangkum beberapa poin kunci. Pertama, kecelakaan lalu lintas adalah masalah serius di Indonesia, dengan tingkat kecelakaan yang tinggi dan dampak negatif yang signifikan terhadap masyarakat. Kecelakaan ini disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk kelalaian atau kesalahan manusia.

Kedua, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan regulasi yang melarang perusahaan teknologi, seperti GOJEK, untuk beroperasi dengan layanan GO-RIDE yang melibatkan sepeda motor, dengan alasan bahwa penggunaan sepeda motor melanggar peraturan angkutan umum.

Ketiga, dalam konteks pertanggungjawaban korporasi, terdapat ketidakjelasan dalam prosedur dan tata cara pemeriksaan korporasi sebagai pelaku tindak pidana. Hal ini menunjukkan bahwa korporasi jarang atau bahkan tidak pernah menjadi subjek hukum dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi ojek online.

Keempat, terdapat argumen yang menyatakan bahwa perusahaan teknologi yang menyediakan layanan transportasi berbasis aplikasi memiliki tanggung jawab terhadap kecelakaan yang melibatkan pengemudi mereka, karena pengemudi tersebut bertindak atas nama perusahaan.

Kelima, penegakan hukum terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi masih menghadapi beberapa hambatan, termasuk perundang-undangan yang belum memadai, kurangnya pengetahuan dan keterampilan teknis petugas penegak hukum, serta keterbatasan sarana dan fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

**Saran:**

Pemerintah perlu mempertimbangkan revisi peraturan terkait layanan transportasi berbasis aplikasi, seperti GO-RIDE, untuk mengakomodasi sepeda motor sebagai salah satu sarana transportasi yang sah. Hal ini dapat menghindari konflik hukum yang terkait dengan penggunaan sepeda motor dalam layanan tersebut.

Diperlukan upaya untuk meningkatkan penegakan hukum terhadap korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Ini termasuk pelatihan petugas penegak hukum dalam menangani kasus yang melibatkan korporasi dan memperkuat infrastruktur yang mendukung penegakan hukum.

Perusahaan teknologi yang menyediakan layanan transportasi berbasis aplikasi harus mempertimbangkan tanggung jawab hukum mereka terhadap kecelakaan yang melibatkan pengemudi mereka. Mereka harus memiliki kebijakan yang jelas tentang tanggung jawab dan ganti rugi dalam kasus kecelakaan, serta bekerja sama dengan pemerintah untuk mencari solusi yang adil bagi semua pihak yang terlibat.

Dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan pertanggungjawaban korporasi, langkah-langkah seperti itu perlu dipertimbangkan dan diimplementasikan secara serius.

**Daftar Pustaka**

Irawan, V. (2020). ANALISIS YURIDIS TERHADAP PELANGGARAN HAK CIPTA PERMAINAN VIDEO (VIDEO GAMES) BERUPA PEMBAJAKAN SECARA ONLINE. In *Journal of Intellectual Property* (Vol. 3, Issue 2). www.journal.uii.ac.id/JIPRO

Lewansorna, D., Rina, E., Toule, M., & Sopacua, M. (2022). *Pertanggungjawaban Pidana Aparat Kepolisian Yang Melakukan Kekerasan Terhadap Demonstran* (Vol. 2, Issue 1).

Nasution, N., & Irwansyah, I. (2023). Penegakan kepatuhan pengemudi ojek online terhadap regulasi lalu lintas: analisis hukum terhadap penggunaan ponsel saat berkendara menurut UU nomor 22 tahun 2009. *Jurnal EDUCATIO: Jurnal Pendidikan Indonesia*, *9*(1), 181. https://doi.org/10.29210/1202322803

Natalia, I. P. (2020). *PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI OJEK ONLINE KARENA KELALAIANNYA YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS*. Universitas Sriwijaya.

Nugraha, A., Novita, A. B., & Rahmawati, S. N. (2022). CRIMINAL LIABILITY OF ONLINE TRANSPORTATION FOR TRAFFIC ACCIDENT VICTIMS ON POSITIVE LAW AND ISLAMIC LAW PERSPECTIVE. *ICoSLaw2022 International Conference on Sharia and Law*. https://doi.org/10.20885/iustum.vol18.iss2.art6

Putranto, R. D., & Harvelian, A. (2023). Tanggung Jawab Pelaku Usaha dalam Transaksi Elektronik melalui Situs Internet di Tinjau dari Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen. *FOCUS*, *4*(1), 36–41. https://doi.org/10.37010/fcs.v4i1.1153

Ratnawati, E. (2019). PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI OJEK ON LINE AKIBAT KECELAKAAN DALAM MENGOPERASIKAN KENDARAANNYA. *Trijurnal States*, *2*(1).

Robbani, H., & Yuliana, N. (2022). Analysis of Factors Affecting Learning Difficulties during the Covid 19 Pandemic. *FOCUS*, *3*(1), 55–58. https://doi.org/10.37010/fcs.v3i1.537

Sari, R. K. (2018). *PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI GOJEK ATAS TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS OLEH PELAKU DRIVER OJEK ONLINE DI YOGYAKARTA*. Universitas Islam Indonesia.

Sari, R. K., & Jaya, N. S. P. (2018). Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Teknologi atas Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas oleh Pengemudi Ojek Online. *Jurnal Magister Hukum Udayana*, *8*(1). https://doi.org/10.24843/JMHU.2019.v08.i01

Sastradinata, D. N. (2019). ASPEK PERTANGGUNGJAWABAN PENGEMUDI OJEK ONLINE DALAM KASUS KECELAKAAN YANG MELIBATKAN PENUMPANG DILIHAT DARI HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN. *Jurnal Independet Fakultas Hukum*.