



# Vicarious Liability dalam Pertanggungjawaban Perusahaan Otobus atas Kelalaian Sopir: Studi Kasus Putusan

Alexander Kennedy

Fakultas Hukum, Universitas Pelita Harapan

Correspondence: [Ak2602.pbc@gmail.com](mailto:Ak2602.pbc@gmail.com)



## Abstract

This article analyzes the application of vicarious liability in Indonesian civil law through Article 1367 of the Civil Code (KUHPer) as a derivation of Article 1365, using District Court of Sidoarjo Judgment No. 331/Pdt.G/2022/PN Sda as a case study. Using a normative juridical method and statutory, case, and conceptual approaches, the study underscores the “gatekeeping” role of the unlawful act (PMH) before liability can be attributed to the employer. To interpret the scope of employment, the article applies three practical lenses: control-benefit, functional integration, and foreseeability and proposes using criminal judgments as facts in civil proceedings. The novelty lies in turning principles into measurable evidentiary indicators (safety SOPs, fatigue management, telematics, operational documentation) to distinguish enterprise risk from personal negligence. The findings show the driver acted within the scope, making the bus company jointly liable; the framework improves predictability, strengthens victim protection, and promotes compliance by design.

Keywords: Tort, Vicarious Liability, Private Law.

## Abstrak

Artikel ini menganalisis penerapan *vicarious liability* dalam hukum perdata Indonesia melalui Pasal 1367 KUHPer sebagai derivasi Pasal 1365 KUHPer, dengan studi kasus Putusan PN Sidoarjo No. 331/Pdt.G/2022/PN Sda. Berbasis metode yuridis normatif dan pendekatan perundang-undangan, kasus, serta konseptual, penelitian menegaskan peran “gatekeeping” PMH sebelum atribusi tanggung jawab pada majikan. Untuk menafsirkan ruang lingkup pekerjaan, artikel menerapkan secara praktis tiga lensa: kontrol-manfaat, integrasi fungsional, dan keterkiraan risiko, serta mengusulkan pemanfaatan putusan pidana sebagai fakta di ranah perdata. Kebaruan terletak pada transformasi asas menjadi indikator pembuktian yang terukur (SOP keselamatan, manajemen kelelahan, telematika, dokumentasi operasional) guna membedakan risiko usaha dari kelalaian pribadi. Temuan menunjukkan tindakan sopir berada dalam jabatan sehingga PO bus bertanggung renteng; kerangka ini meningkatkan prediktabilitas putusan, memperkuat perlindungan korban, dan mendorong *compliance by design*.

## I. Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum jalan, khususnya bus antar kota, menempatkan isu keselamatan yang berdampingan dengan pertanggungjawaban perdata. Perusahaan otobus (PO bus) berperan sebagai entitas yang mengorganisasi sumber daya, mempekerjakan sopir, dan mengekstraksi manfaat ekonomi dari kegiatan pengangkutan. Kegiatan usaha ini juga dapat menciptakan risiko yang terdistribusi baik kepada para penumpang maupun pengguna jalan lain. Hukum perdata Indonesia mengatur mitigasi penggantian rugi atas risiko tersebut melalui Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer) tentang perbuatan melawan hukum (PMH) dan Pasal 1367 KUHPer mengenai pertanggungjawaban atas orang-orang atas barang-barang yang menjadi tanggungannya, doktrin yang dalam literatur kontemporer dikenal sebagai *vicarious liability* (Saputri, 2024). Relasi di antara keduanya bersifat struktural, dimana unsur-unsur PMH menjadi prasyarat sebelum beban tanggung jawab dapat dialihkan kepada majikan atas perbuatan orang yang berada di bawah pengawasannya.

Kajian-kajian terdahulu cenderung menempatkan Pasal 1367 KUHPer sebagai “derivasi” dari Pasal 1365 KUHPer, dengan menegaskan bahwa pembuktian harus bergerak dari fondasi PMH menuju pertanggungjawaban majikan. Misalnya Afiftania & Purnama (2022) menjelaskan bahwa perseroan terbatas dapat dipandang sebagai majikan dan dapat secara hukum memikul tanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh karyawannya selama menjalankan tugas pekerjaannya, dan prinsip *vicarious liability* tidak dapat dikenakan jika unsur PMH tidak terbukti. Mihardja *et al.* (2020) membahas bahwa Pasal 1367 KUHPer tidak berdiri sendiri, melainkan merupakan derivasi dari Pasal 1365 KUHPer. Mereka menegaskan bahwa seluruh unsur perbuatan melawan hukum harus

terlebih dahulu dipenuhi oleh bawahan, baru kemudian tanggung jawab dapat dialihkan kepada majikan melalui mekanisme *vicarious liability*.

Hal-hal yang dapat ditemukan berulang dalam literatur jika dikaitkan dengan kelalaian sopir PO bus adalah: hubungan kerja antara sopir dan PO bus, serta ruang lingkup pekerjaan. Untuk menilai ruang lingkup pekerjaan, berbagai tulisan meminjam tolok ukur dari doktrin perbandingan, antara lain uji kontrol dan manfaat (*control and benefit*), *scope of employment* yang diturunkan dari integrasi fungsional sopir dalam proses produksi jasa angkutan, serta *foreseeability* risiko sebagai rasional kebijakan (Geistfeld, 2024). Di tingkat praktik, wacana berkembang ke arah pembuktian berbasis kebijakan perusahaan: ketersediaan dan penerapan SOP keselamatan, manajemen kelelahan sopir, audit kecepatan/telematika, serta pelatihan berkala sebagai proksi tingkat kontrol majikan.

Perkara perdata yang menjadi fokus penelitian ini lahir dari kecelakaan lalu lintas dengan sopir sebagai pelaku langsung dan PO bus sebagai pihak yang ditarik dalam kapasitas majikan sebagaimana terjadi dalam Putusan Nomor 331/Pdt.G/2022/PN Sda. Putusan pengadilan merekonstruksi urutan logis Pasal 1365 ke Pasal 1367 KUHPer, menimbang relasi kerja, serta menafsirkan batas “dalam jabatan” dengan merujuk pada rangkaian bukti yang tersedia. Di satu sisi, kerangka ini menegaskan kepentingan perlindungan korban melalui perluasan tanggung jawab ke tingkat korporasi ketika syarat-syaratnya terpenuhi. Hakim menyebut bahwa Pasal 1367 KUHPer adalah bagian kecil atau lebih spesifik dari Pasal 1365 KUHPer. Oleh karena itu, untuk mempertimbangkan Pasal 1367, terlebih dahulu harus dipenuhi unsur-unsur Pasal 1365 KUHPer.

Sebagai pelengkap, artikel ini mengusulkan prinsip pemanfaatan putusan pidana sebagai fakta di ranah perdata tanpa mengikis independensi forum; putusan pidana dapat menegaskan unsur perbuatan dan kesalahan pengemudi, sementara ranah perdata fokus pada pemetaan risiko dan alokasi tanggung jawab majikan. Dengan demikian, beban pembuktian tidak terfragmentasi, tetapi disusun secara koheren untuk mencapai kepastian dan keadilan.

Kebaruan ilmiah (*novelty*) naskah ini terletak pada integrasi sistematis antara dalil-dalil pertanggungjawaban majikan dan indikator kepatuhan yang terukur sebagai instrumen pembuktian. Alih-alih berhenti pada kerangka konseptual, pendekatan yang ditawarkan menurunkan asas ke dalam metrik operasional yang dapat diuji di pengadilan dan ditindaklanjuti oleh pelaku usaha khususnya PO bus. Nilai tambah ini diharapkan menghasilkan dua manfaat, antara lain: meningkatkan prediktabilitas putusan melalui standar uji yang transparan dan berulang, dan mendorong *compliance by design* di lingkungan PO bus, sehingga *vicarious liability* tidak sekadar mekanisme alokasi kerugian *ex post*, melainkan wahana pembentukan insentif keselamatan *ex ante*.

Pada akhirnya, signifikansi akademis dan praktis tulisan ini terletak pada kemampuannya menjembatani teori dan praktik dengan menyediakan perangkat analitis yang koheren bagi hakim, advokat, dan korporasi, memperkuat akses korban pada pemulihan yang adil, serta menegakkan tata kelola risiko yang selaras dengan kepentingan publik atas keselamatan jalan. Pendahuluan ini sekaligus menempatkan perkara yang dianalisis sebagai titik tolak untuk menguji dan mengilustrasikan kerangka uji yang diusulkan, dengan harapan menyumbang pada konsolidasi doktrin *vicarious liability* dalam hukum perdata Indonesia.

## II. Metode Penulisan

Metodologi penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang menempatkan hukum sebagai norma tertulis yang mengikat dengan fokus pada asas, doktrin, dan aturan hukum positif (Soekanto & Mamudji, 2024). Pendekatan yang dipakai meliputi pendekatan perundang-undangan dengan menelaah Pasal 1365 dan Pasal 1367 KUHPer sebagai dasar hukum pertanggungjawaban perdata, pendekatan kasus melalui analisis Putusan PN Sidoarjo Nomor 331/Pdt.G/2022/PN Sda, serta pendekatan konseptual dengan memanfaatkan doktrin *vicarious liability*, teori *enterprise risk*, *control and benefit test*, *scope of employment*, dan *foreseeability* untuk memperbandingkan praktik peradilan dengan literatur akademik.

Sumber bahan hukum terdiri dari bahan hukum primer (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, undang-undang transportasi, dan putusan pengadilan), bahan hukum sekunder (literatur hukum, jurnal nasional maupun internasional, serta karya ilmiah lainnya), dan bahan hukum tersier (kamus hukum, ensiklopedia, indeks) (Sunggono, 2019). Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan dengan menelaah berbagai dokumen dan sumber akademik yang relevan, sedangkan analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif normatif, yaitu dengan menafsirkan ketentuan hukum, menghubungkannya dengan putusan pengadilan, serta menilai kesesuaiannya dengan teori dan doktrin hukum, sehingga menghasilkan konstruksi hukum yang sistematis mengenai penerapan *vicarious liability* dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan PO bus (Disemadi, 2022).

### III. Pembahasan

#### Penerapan Doktrin Vicarious Liability melalui Pasal 1367 KUHPer sebagai Derivasi dari Pasal 1365 KUHPer

Analisis terhadap penerapan doktrin *vicarious liability* dalam hukum perdata Indonesia tidak dapat dilepaskan dari konstruksi normatif yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer). *Vicarious Liability* dimengerti sebagai *liability that a supervisory party (such as an employer) bears for the actionable conduct of a subordinate or associate (such as an employee) based on the relationship between the two parties* atau tanggung jawab yang dipikul oleh pihak pengawas (misalnya pemberi kerja) atas perbuatan yang dapat digugat yang dilakukan oleh bawahan atau pihak terkait (misalnya karyawan), berdasarkan hubungan di antara kedua pihak (Garner et al., 2009). Dua pasal yang menjadi dasar utamanya adalah Pasal 1365 KUHPer mengenai perbuatan melawan hukum dan Pasal 1367 KUHPer mengenai pertanggungjawaban atas orang-orang atau barang-barang yang menjadi tanggungan seseorang. Relasi di antara keduanya tidak bersifat paralel, melainkan hierarkis. Pasal 1365 KUHPer menjadi norma umum yang merumuskan unsur-unsur pokok suatu perbuatan melawan hukum (PMH), sedangkan Pasal 1367 KUHPer bekerja sebagai derivasi yang mengatur secara lebih spesifik tentang atribusi pertanggungjawaban pada pihak majikan atas kerugian yang ditimbulkan oleh bawahannya. Dengan demikian, Pasal 1367 KUHPer baru dapat diberlakukan jika terlebih dahulu terbukti bahwa telah terjadi PMH sebagaimana dimaksud Pasal 1365 KUHPer.

Secara normatif, Pasal 1365 KUHPer menyatakan bahwa tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu untuk mengganti kerugian tersebut. Dari rumusan ini, doktrin hukum menurunkan empat unsur utama: adanya perbuatan, perbuatan itu bersifat melawan hukum, adanya kerugian pada pihak lain, serta adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian yang timbul (Nuzan et al., 2024). Empat unsur ini bersifat kumulatif dan menjadi syarat utama sebelum suatu gugatan perdata dapat diterima sebagai perbuatan melawan hukum. Sementara itu, Pasal 1367 KUHPer menyatakan bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya sendiri, tetapi juga atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, termasuk majikan terhadap bawahan (Sari & Saly, 2023). Norma ini membuka pintu bagi doktrin *vicarious liability* dalam konteks hubungan kerja.

Pandangan akademik mendukung konstruksi bahwa Pasal 1367 KUHPer merupakan derivasi dari Pasal 1365 KUHPer. Afiftania & Purnama (2022) misalnya, menegaskan bahwa perseroan terbatas sebagai majikan dapat dipandang bertanggung jawab hanya jika terlebih dahulu terbukti bahwa karyawannya melakukan PMH. Mihardja et al., (2020) pun menggarisbawahi bahwa Pasal 1367 tidak berdiri sendiri, melainkan hidup setelah Pasal 1365 KUHPer dipenuhi. Bahkan Djojodirjo (1982) menyatakan bahwa agar majikan dapat dituntut berdasarkan Pasal 1367 KUHPer, maka semua unsur Pasal 1365 KUHPer harus terbukti terlebih dahulu pada diri bawahan. Oleh karena itu, konstruksi penerapan *vicarious liability* di Indonesia membentuk logika dua lapis: lapis pertama berupa verifikasi adanya PMH, dan lapis kedua berupa atribusi tanggung jawab kepada majikan.

Logika ini secara jelas tercermin dalam Putusan Pengadilan Negeri Sidoarjo Nomor 331/Pdt.G/2022/PN Sda. Dalam pertimbangannya, majelis hakim menyatakan bahwa Pasal 1367 KUHPer adalah bagian yang lebih spesifik dari Pasal 1365 KUHPer, sehingga penerapannya harus didahului oleh pembuktian unsur-unsur PMH. Majelis menegaskan bahwa sebelum tanggung jawab dapat dibebankan pada PO bus sebagai majikan, harus dipastikan bahwa sopir yang menjadi bawahan memang melakukan perbuatan melawan hukum. Pernyataan ini secara eksplisit menunjukkan struktur derivatif antara Pasal 1365 dan Pasal 1367 KUHPer sebagaimana dijelaskan dalam literatur.

Dalam Putusan Nomor 331/Pdt.G/2022/PN Sda, majelis hakim menguraikan unsur-unsur Pasal 1365 telah terpenuhi, antara lain:

1. Unsur perbuatan dalam putusan terbagi ke dalam 2 (dua) jenis, yaitu perbuatan aktif dan perbuatan pasif (Cevitra & Djajaputra, 2023). Perbuatan aktif tercermin dari perilaku sopir mendahului kendaraan dari sebelah kiri dan melanggar marka jalan dengan melebihi batas kecepatan maksimum sehingga menabrak kendaraan penggugat hingga masuk ke dalam kolong bus. Perbuatan pasif sopir dalam putusan tersebut adalah karena tidak melakukan hal-hal penting dalam berlalu-lintas seperti tidak melihat lampu *traffic light* yang menyala hijau untuk lajur terduga, tidak memberikan isyarat (klakson maupun lampu sein), dan tidak dapat menguasai kendaraan saat berkendara (Kennedy & Wartoyo, 2024). Di sisi lain, PO bus sebagai korporasi yang menaungi sopir secara aktif menugaskan sopirnya untuk mengoperasikan bus dengan No. Pol. W-7455-US, dan secara pasif membiarkan

pengoperasian bus yang diduga tidak layak jalan dan tidak memenuhi persyaratan yang seharusnya dipenuhi dalam mengoperasikan sebuah PO bus.

2. Unsur melawan hukum dalam kasus tersebut diuraikan secara eksplisit oleh majelis hakim, antara lain terdapat perbuatan melanggar Pasal 106 ayat (4) huruf b dan c Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan (UU LLAJ), yang mewajibkan pengemudi untuk mematuhi marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas. Kemudian, sopir dari PO bus melanggar batas kecepatan maksimum, bertentangan dengan Pasal 115 huruf a *jo.* Pasal 106 ayat (4) huruf g UU LLAJ. Kesalahan dalam hal mendahului kendaraan yang lebih lambat dari sebelah kiri dan tanpa isyarat juga dilanggar, sebagaimana diatur dalam Pasal 108 ayat (1) dan (2) *jo.* Pasal 112 UU LLAJ. Konsentrasi sopir dalam kasus ini juga digarisbawahi oleh majelis hakim karena tidak dapat menguasai bus yang dikendarainya sebagaimana diatur dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang mengharuskan pengemudi untuk berkendara dengan wajar dan penuh konsentrasi.
3. Unsur kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHP. Terpenuhi dan dikabulkan oleh majelis hakim atas kerugian yang dialami oleh penggugat, antara lain biaya perbaikan kendaraan, biaya pemakaman/peti/ambulans, maupun biaya tahlilan. Adapun majelis hakim mengesampingkan kerugian immateriil karena dinilai tidak riil dan tidak terukur.
4. Unsur Kausalitas dalam pertimbangan majelis hakim menunjukkan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh tergugat dan turut tergugat, maka timbul kerugian kepada pihak penggugat.
5. Unsur kesalahan (*schuld*) terpenuhi karena majelis menilai sopir bus lalai/kurang hati-hati, melakukan manuver berisiko mendahului dari kiri, berbelok ke kanan masuk tol tanpa isyarat dan tidak memperhatikan alat pemberi isyarat lalu lintas, hingga kehilangan penguasaan atas bus. Rangkaian perilaku yang oleh majelis dirumuskan sebagai kelalaian yang memicu kecelakaan, penilaian ini juga diperkuat oleh fakta perkara pidana yang telah berkekuatan hukum tetap dengan vonis 2 tahun 6 bulan terhadap sopir, yang diadopsi sebagai indikator kesalahan. Di sisi lain, dalam konstruksi perkara terdapat penautan kesalahan operasional pada PO bus terkait dugaan tidak-layakan jalan armada yang diketahui atau seharusnya diketahui.

Uji PMH dalam perkara *a quo* menjadi tahap *gatekeeping*. Hal ini berarti bahwa pengadilan terlebih dahulu harus memastikan bahwa perbuatan sopir memenuhi unsur-unsur PMH, baru kemudian dapat bergerak ke tahap berikutnya, yaitu atribusi tanggung jawab kepada majikan. Dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang menjadi pokok perkara, perbuatan yang diuji adalah tindakan sopir bus yang mengemudikan kendaraan hingga terjadi tabrakan yang menimbulkan kerugian. Unsur perbuatan relatif mudah dibuktikan karena adanya fakta konkret kecelakaan yang tercatat dalam berita acara, keterangan saksi, serta dokumen resmi dari kepolisian.

Unsur melawan hukum dipenuhi karena kelalaian sopir bus jelas bertentangan dengan kewajiban hukum untuk mengemudi secara hati-hati dan menaati peraturan lalu lintas. Kelalaian dalam mengendalikan kendaraan hingga menimbulkan tabrakan tidak hanya melanggar norma tertulis dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetapi juga melanggar asas umum kehati-hatian dan kewajiban menjaga keselamatan penumpang maupun pengguna jalan lain sebagaimana diputuskan dalam Putusan PN Karangayar Nomor 30/Pid.Sus/2021/PN Krg. Dengan demikian, perbuatan sopir dapat dikualifikasikan sebagai tindakan melawan hukum.

Unsur kerugian dalam Putusan Nomor 331/Pdt.G/2022/PN Sda juga terbukti, dimana penggugat mengalami kerugian baik materiil maupun immateriil akibat kecelakaan. Kerugian materiil mencakup biaya pengobatan, kerusakan kendaraan, maupun biaya-biaya yang ditimbulkan atas kejadian tersebut (Biaya pemakaman, tahlilan, dll.). Sementara kerugian immateriil berupa penderitaan psikis, trauma, dan hilangnya rasa aman juga menjadi pertimbangan majelis hakim, meskipun terdapat variasi dalam jumlah ganti rugi yang dikabulkan. Kehadiran kerugian nyata ini menjadi elemen penting yang tidak dapat diabaikan dalam pembuktian PMH.

Selanjutnya, unsur kausalitas menuntut adanya hubungan sebab-akibat antara perbuatan melawan hukum dan kerugian yang timbul. Dalam konteks ini, majelis hakim juga menegaskan bahwa kelalaian sopir bus tidak hanya menimbulkan kerugian secara materiil dan fisik, tetapi juga merupakan bentuk pelanggaran terhadap hak

asasi manusia, khususnya hak atas rasa aman dan hak untuk bebas dari perlakuan yang membahayakan keselamatan jiwa (Kennedy, 2023). Majelis menilai bahwa kerugian yang dialami penggugat merupakan akibat langsung dari kelalaian sopir bus. Bukti yang diajukan di persidangan, termasuk keterangan saksi, laporan kepolisian, serta dokumen medis, mendukung adanya hubungan kausalitas yang erat antara perbuatan sopir dan kerugian korban. Dengan terpenuhinya keempat unsur ini, majelis hakim menyimpulkan bahwa sopir telah terbukti melakukan PMH.

Tahap *gatekeeping* ini memiliki signifikansi penting. Pertama, tahap ini menjaga konsistensi sistem hukum perdata bahwa *vicarious liability* bukanlah suatu hal yang berdiri sendiri, melainkan turunan dari PMH. Hal ini mencegah perluasan tanggung jawab yang bersifat absolut tanpa landasan kesalahan. Kedua, tahap ini juga melindungi prinsip *due process* bagi majikan, sebab tanggung jawab tidak serta-merta dibebankan tanpa adanya dasar kesalahan pada pelaku langsung. Ketiga, tahap ini membuka ruang integrasi antara putusan pidana dan perdata. Putusan pidana yang menyatakan sopir bersalah atau lalai dapat dijadikan dasar faktual untuk menegakkan unsur PMH dalam perkara perdata, sehingga pembuktian menjadi konsisten dan tidak terfragmentasi.

Hasil uji PMH dalam perkara *a quo* selaras dengan literatur akademik yang menyatakan bahwa *vicarious liability* harus berakar pada pembuktian PMH. Afiftania & Purnama (2022) menekankan pentingnya pembuktian unsur-unsur Pasal 1365 KUHPer sebelum mengaktifkan Pasal 1367 KUHPer, sementara Mihardja et al. (2020) menegaskan posisi Pasal 1367 KUHPer sebagai derivasi, bukan norma mandiri. Literatur perbandingan dalam sistem *common law* pun menegaskan hal serupa melalui doktrin *respondeat superior*, yang hanya dapat diberlakukan setelah terbukti adanya *tort* yang dilakukan oleh pegawai (Beuermann, 2022). Dengan demikian, praktik peradilan Indonesia konsisten dengan konstruksi doktrinal baik di ranah nasional maupun komparatif.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa majelis hakim dalam Putusan 331/Pdt.G/2022/PN Sda telah menerapkan logika derivatif antara Pasal 1365 dan Pasal 1367 KUHPer secara konsisten. Unsur-unsur PMH terbukti pada diri sopir bus sebagai pelaku langsung, sehingga terbuka jalan bagi penerapan *vicarious liability* terhadap PO bus. Analisis ini menunjukkan bahwa tahap identifikasi norma dasar dan uji PMH berfungsi sebagai fondasi penting sebelum beban tanggung jawab dialihkan kepada majikan. Dengan demikian, penelitian ini memperlihatkan bagaimana hukum perdata Indonesia secara operasional menjaga keseimbangan antara perlindungan korban, kepastian hukum bagi korporasi, dan konsistensi doktrin hukum.

Setelah unsur perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHPer) terbukti pada diri sopir bus sebagai pelaku langsung, analisis hukum bergerak ke lapisan berikutnya, yaitu penerapan Pasal 1367 KUHPer untuk menilai sejauh mana perusahaan otobus (PO bus) dapat dimintai pertanggungjawaban. Tahap ini menitikberatkan pada dua aspek: pertama, keberadaan hubungan hukum majikan dan bawahan, dan kedua, apakah perbuatan dilakukan dalam pelaksanaan pekerjaan atau “dalam jabatan.”

Hubungan majikan dan bawahan dalam praktik sering kali dibuktikan dengan kontrak kerja, surat perintah jalan, atau dokumen formal lainnya. Namun, dalam sektor transportasi jalan, hubungan kerja juga dapat dibuktikan secara faktual melalui indikator pembayaran upah, penguasaan dan kepemilikan armada, penggunaan atribut perusahaan, serta adanya pengaturan operasional dari perusahaan terhadap sopir (Izzati, 2021). Dalam perkara PN Sidoarjo, majelis hakim mempertimbangkan bukti yang menunjukkan bahwa sopir memang bagian dari organisasi PO bus, mengendarai armada perusahaan, dan menjalankan trayek resmi yang ditentukan. Hal ini menegaskan adanya relasi hukum yang cukup kuat untuk memosisikan sopir sebagai bawahan dan PO bus sebagai majikan.

Aspek kedua adalah penilaian apakah perbuatan sopir dilakukan dalam lingkup pekerjaannya. Doktrin “dalam jabatan” atau *scope of employment* menjadi syarat utama untuk mengaitkan tanggung jawab kepada majikan (Geistfeld, 2024). Dalam kasus ini, kecelakaan terjadi ketika sopir sedang mengemudikan bus untuk trayek yang menjadi bagian dari kegiatan usaha PO bus. Dengan demikian, meskipun terdapat unsur kelalaian pribadi dari sopir, perbuatan tersebut tetap berada dalam pelaksanaan pekerjaannya. Majelis hakim dalam pertimbangannya menyatakan bahwa seluruh unsur Pasal 1367 KUHPer terpenuhi: ada majikan, ada bawahan, ada hubungan kerja, perbuatan dilakukan dalam jabatan, dan terdapat kerugian yang timbul.

Setelah terpenuhi syarat-syarat tersebut, atribusi tanggung jawab secara hukum beralih atau ditambahkan kepada majikan. Dalam amar putusan, PO bus dinyatakan turut bertanggung jawab secara tanggung renteng bersama sopir untuk membayar ganti rugi kepada penggugat. Hal ini menunjukkan penerapan nyata doktrin *vicarious liability* dalam konteks hubungan kerja transportasi umum. Dengan cara demikian, hukum perdata berfungsi tidak hanya menghukum pelaku langsung, tetapi juga menginternalisasi risiko kepada entitas yang memperoleh manfaat ekonomi dari kegiatan usaha.

Implikasi remedial dari atribusi tanggung jawab ini penting. Pertama, dari sisi korban, alokasi tanggung jawab kepada korporasi memperluas akses terhadap pemulihan. Sering kali sopir sebagai individu tidak memiliki kapasitas finansial yang cukup untuk menanggung kerugian besar akibat kecelakaan. Dengan melibatkan PO bus, korban memiliki peluang yang lebih realistis untuk mendapatkan kompensasi yang layak. Kedua, dari sisi korporasi, atribusi tanggung jawab menciptakan insentif bagi perusahaan untuk memperkuat pengawasan, menerapkan standar keselamatan, dan mengelola risiko secara lebih serius. Dengan kata lain, *vicarious liability* tidak hanya berfungsi sebagai mekanisme kompensasi *ex post*, tetapi juga sebagai sarana pencegahan *ex ante*.

Dalam kerangka teoritis, hasil atribusi ini sejalan dengan pemahaman kontemporer mengenai *enterprise risk*, yaitu gagasan bahwa perusahaan yang mengorganisasi kegiatan usaha dan mengekstraksi manfaat ekonomi juga harus menanggung risiko sosial yang dihasilkan (Brodie, 2007). Meskipun majelis hakim tidak secara eksplisit menggunakan istilah *enterprise risk*, putusnya secara implisit menegaskan bahwa selama sopir menjalankan pekerjaannya dalam lingkup tugas, risiko kelalaian harus ditanggung oleh majikan.

Dengan demikian, dapat terlihat bahwa Pasal 1367 KUHPer berfungsi menghubungkan kelalaian individu dengan tanggung jawab korporasi. Relasi majikan dan bawahan serta batas “dalam jabatan” menjadi syarat kunci untuk mengalihkan beban tanggung jawab, sementara atribusi tanggung jawab menegaskan peran hukum perdata dalam menciptakan keseimbangan antara perlindungan korban, akuntabilitas perusahaan, dan kepastian usaha. Putusan PN Sidoarjo menjadi ilustrasi konkret penerapan *vicarious liability* yang konsisten dengan teori hukum dan kebutuhan praktis dalam konteks kecelakaan lalu lintas.

### **Penafsiran *Scope of Employment*: Kontrol-Manfaat & *Foreseeability* untuk Memisahkan Risiko Usaha (*Enterprise Risk*) dari Kelalaian Pribadi**

Berangkat dari konstruksi *gatekeeping* dalam pembuktian perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHPer) sebagai prasyarat untuk mengaktifkan pertanggungjawaban majikan (Pasal 1367 KUHPer), pendalaman terhadap unsur “dalam jabatan/ruang lingkup pekerjaan” (*scope of employment*) melalui lensa doktrin *vicarious liability* kontemporer perlu dilakukan. Inti pendekatan ini adalah mengubah frasa normatif “dalam jabatan” yang lazim digunakan hakim menjadi seperangkat indikator yang operasional dan dapat di audit bagi para pihak. Tiga lensa konseptual yang saling melengkapi digunakan menurut (Geistfeld, 2024), antara lain:

1. kontrol dan manfaat (*control & benefit*) yang menguji derajat pengendalian korporasi atas proses kerja sekaligus manfaat ekonomis yang dinikmati korporasi dari pekerjaan bawahan;
2. Integrasi fungsional, yang menilai apakah perbuatan bawahan inheren pada proses produksi jasa perusahaan; dan
3. Keterkiraan risiko (*foreseeability*), yang menilai apakah risiko yang terwujud merupakan konsekuensi yang wajar dapat diperkirakan dari misi usaha.

Ketiga lensa tersebut tidak bermaksud mengganti norma positif Indonesia, melainkan mengartikulasikan ulang makna “dalam jabatan/ruang lingkup pekerjaan” agar dapat diterapkan secara sistematis dan dapat dipertanggungjawabkan. Dalam perkara *a quo*, majelis hakim memang menegaskan hubungan struktural antara Pasal 1365 dan 1367 KUHPer, bahwa Pasal 1367 adalah bagian yang lebih spesifik dari Pasal 1365 sehingga penerapannya harus didahului pembuktian Pasal 1365 KUHPer, namun tidak mengurai secara eksplisit metode membedakan risiko usaha dari kelalaian pribadi. Celah metodologis inilah yang dicoba diisi oleh kerangka tiga lensa di atas, agar pertimbangan “dalam jabatan/ruang lingkup pekerjaan” dapat diputuskan dengan standar yang lebih konsisten.

Secara konseptual, kontrol dan manfaat menempatkan perhatian pada dua poros. Poros kontrol melihat bukti bahwa korporasi memiliki desain, pengawasan, atau otoritas operasional terhadap cara kerja bawahan, mulai dari penjadwalan, penugasan rute, instruksi teknis, sampai kepatuhan terhadap SOP keselamatan (Campbell, 2023). Poros manfaat menyoroti bahwa tindakan bawahan terjadi saat mengejar tujuan ekonomi perusahaan (misalnya mengangkut penumpang atau mengoperasikan armada dalam trayek komersial) (Afiftania & Purnama, 2022). Kedua poros ini membentuk simpul yang memperkuat kesimpulan bahwa tindakan bawahan masih berada “dalam jabatan.” Dalam putusan, meskipun istilah kontrol & manfaat tidak dipakai secara eksplisit, temuan faktual majelis mengenai status sopir sebagai karyawan yang menerima gaji dan mengemudikan bus milik PO pada saat kejadian, berikut adanya kerugian akibat perbuatannya, memberikan sinyal kuat bahwa perbuatan terjadi dalam kerangka kerja korporasi (bukan aktivitas privat yang terputus dari pekerjaan). Majelis merumuskan bahwa unsur Pasal 1367 KUHPer terpenuhi karena terdapat majikan/pemilik usaha (PO Bus), karyawan yang dipekerjakan untuk mengemudi bus saat kejadian, serta kerugian yang ditimbulkan, sehingga “lengkaplah syarat-

syarat secara formil dan materiil dari Pasal 1367 KUHPer” dalam perkara ini. Pernyataan ini dapat dibaca sebagai penerimaan implisit atas poros kontrol & manfaat (perusahaan menyediakan armada dan organisasi kerja, sedangkan pekerjaan mengemudi memberi manfaat ekonomi kepada perusahaan).

Lensa kedua, integrasi fungsional, menyelidiki sejauh mana tugas yang sedang dilakukan bawahan terikat pada proses produksi barang/jasa perusahaan. Semakin tinggi integrasi fungsional (misalnya sopir yang sedang menjalankan trayek resmi dengan bus perusahaan) semakin kuat alasan bahwa tindakan berada dalam “ruang lingkup pekerjaan” (Witting, 2019). Integrasi fungsional penting untuk membedakan dua kesalahan yang dapat terjadi, yaitu: *detour*, yakni penyimpangan kecil yang masih inheren pada tugas (misalnya mengambil rute alternatif namun tetap dalam rangka menghantarkan penumpang), dengan *frolic*, yaitu aktivitas pribadi murni yang memutus hubungan kerja (misalnya menggunakan bus untuk kepentingan pribadi tanpa otorisasi dari PO bus). Dalam putusan, unsur integrasi tampak dari identifikasi hakim bahwa waktu dan konteks perbuatan adalah saat mengemudi bus perusahaan (yakni inti fungsi kegiatan PO bus) sehingga ikatan fungsional pekerjaan sulit untuk disangkal. Setelah lapisan PMH dinyatakan terbukti, hakim lalu menguji elemen-elemen Pasal 1367 KUHPer dan menyimpulkan terpenuhinya hubungan majikan & bawahan serta timbulnya kerugian sehingga pertanggungjawaban dialamatkan juga kepada PO bus. Artikulasi ulang integrasi fungsional ini membantu operator PO bus untuk menyusun pembuktian yang lebih terarah (misalnya dokumen trayek, daftar *manifest* penumpang, *logbook* pengoperasian armada, SOP berkendara, dll.) saat memperdebatkan apakah sebuah tindakan termasuk “dalam jabatan.”

Lensa ketiga, keterkiraan risiko (*foreseeability*), menilai apakah jenis kerugian yang terjadi merupakan konsekuensi yang wajar dari misi usaha yang dijalankan (Beuermann, 2022). Dalam kegiatan pengangkutan penumpang berbasis bus, risiko kecelakaan lalu lintas (yang timbul dari kealpaan pengemudi) adalah risiko yang dapat diperkirakan melekat pada operasi perusahaan. Karena itu, secara kebijakan, risiko tersebut layak dialokasikan kepada entitas yang mengorganisasi, mengendalikan, dan menikmati manfaat ekonomi dari kegiatan: perusahaan otobus. Dalam putusan, fakta adanya putusan pidana yang telah berkekuatan hukum tetap terhadap sopir yang menjadi fakta kelalaian, dijadikan rujukan hakim ketika menyimpulkan terpenuhinya unsur PMH dalam perkara perdata. Setelah “kelalaian yang dapat diperkirakan” pada konteks mengemudi itu terkonfirmasi, maka logika keterkiraan risiko memperkuat konklusi bahwa risiko tersebut bukan risiko privat sang sopir, melainkan risiko yang inheren pada perusahaan transportasi yang dikelola PO bus. Sekali lagi, majelis tidak memformulasikan dengan istilah *foreseeability*, namun hasil akhirnya konsisten dengan rasionalisasi tersebut: *scope* terpenuhi dan *vicarious liability* melekat dalam kasus tersebut.

Agar ketiga lensa di atas dapat dijalankan secara preskriptif (bukan sekadar retorik), perlu operasionalisasi indikator yang dapat dibuktikan di persidangan. Pada aspek kontrol, indikatornya bisa meliputi keberadaan dan pelaksanaan SOP keselamatan (pemasangan *speed limiter*, pelatihan mengendarai yang rutin, inspeksi kendaraan sebelum digunakan, dll.), manajemen kelelahan (jadwal *shift*, jeda istirahat, kebijakan jam kerja, pergantian pengemudi untuk rute jarak jauh), serta rekaman kecepatan, rekaman *dashcam* dan *logbook* pengemudi untuk menilai kepatuhan secara nyata terhadap kebijakan yang diterapkan. Pada aspek manfaat dan integrasi fungsional, indikatornya meliputi status armada (milik/persewaan yang dikuasai perusahaan), penugasan trayek dan *manifest* penumpang, catatan pengupahan (gaji/insentif berbasis perjalanan/*compliance*), serta bukti instruksi operasional (surat jalan, jadwal keberangkatan) (Kennedy, 2024). Pada aspek keterkiraan risiko, indikatornya dapat berupa rekam pelanggaran lalu lintas yang lazim timbul dari tugas mengemudi (misal pelanggaran batas kecepatan, pelanggaran marka), ditambah bukti bahwa perusahaan mengetahui atau patut mengetahui risiko tersebut dan menyiapkan kontrol yang memadai. Ketika indikator-indikator ini dikumpulkan, *scope of employment* berubah dari frasa menjadi matriks keputusan yang dapat diaudit.

Matriks itu dapat bekerja secara sederhana, jika kontrol & manfaat tinggi dan keterkiraan risiko tinggi, maka perbuatan cenderung berada dalam ruang lingkup pekerjaan (*enterprise risk* → *vicarious liability* melekat). Jika kontrol & manfaat rendah dan keterkiraan risiko rendah (misalnya aktivitas pribadi murni yang memutus hubungan kerja fungsional), maka perbuatan cenderung di luar *scope* (tidak ada atribusi ke perusahaan). Di antara aspek-aspek tersebut, terdapat zona abu-abu (misal *detour* karena jalanan yang biasa di lalui sedang macet), di mana pengadilan perlu menimbang bobot indikator secara keseluruhan. Dengan desain seperti ini, *scope* tidak lagi bergantung pada penilaian intuitif semata, tetapi menjadi kesimpulan yang lahir dari pembacaan berimbang atas dokumen, data operasional, dan praktik keselamatan.

Ketika kerangka ini diproyeksikan pada kasus, maka pemetaan faktanya mengarah pada “masih tergolong masuk ke dalam *scope*”. Pertama, kontrol & manfaat terlihat dari peran PO bus sebagai majikan, penggunaan armada perusahaan, dan status sopir sebagai penerima gaji, yang mana seluruhnya dirujuk majelis ketika

menyatakan terpenuhinya elemen-elemen Pasal 1367 KUHP. Kedua, integrasi fungsional kuat karena tindakan yang disengketakan adalah mengemudi bus merupakan inti proses produksi jasa pengangkutan. Ketiga, keterkiraan risiko tinggi karena kecelakaan lalu lintas adalah konsekuensi yang dapat diperkirakan dari kegiatan mengemudi. Fakta kelalaian sopir turut dipertegas oleh putusan pidana yang telah berkekuatan hukum tetap, yang juga diacu dalam pertimbangan pengadilan perdata saat menyimpulkan terpenuhinya Pasal 1365 KUHP. Hasil kombinasi indikator ini konsisten dengan amar yang menyatakan tergugat dan turut tergugat melakukan PMH dan bertanggung jawab atas kerugian dalam kecelakaan yang terjadi, lalu menghukum keduanya membayar ganti rugi materiil kepada penggugat. Dengan kata lain, meski putusan menggunakan kosakata “dalam jabatan/waktu kerja,” isi temuan faktualnya kompatibel dengan uji kontrol & manfaat, integrasi fungsional, dan keterkiraan risiko.

Yang krusial dari pendekatan ini adalah daya dorongnya pada pembuktian yang lebih baik. Pihak penggugat didorong untuk menegaskan dalam persidangan kontrol & manfaat serta keterkiraan risiko yang dikelola perusahaan; pihak perusahaan, jika hendak membantah *scope*, perlu menunjukkan bahwa tindakan sopir merupakan *frolic* yang memutus hubungan kerja fungsional (misalnya penggunaan armada di luar trayek/otorisasi). Dalam putusan, bukti-bukti yang diajukan tergugat dinilai majelis “bukanlah bukti yang dapat membantah” dalil penggugat, sehingga petitum terkait PMH dan pertanggungjawaban atas kerugian patut dikabulkan. Penilaian ini mengafirmasi bahwa tanpa metrik yang kuat untuk mengeklaim “di luar jabatan,” perusahaan akan sulit keluar dari cakupan *enterprise risk* yang telah dipetakan oleh fakta.

Dengan demikian, terlihat bagaimana unsur “dalam jabatan” dapat dinaikkan derajatnya dari sekadar rumusan normatif menjadi metode analitis yang terstruktur. Tiga lensa: kontrol & manfaat, integrasi fungsional, dan keterkiraan risiko, memberi pedoman konkret bagi hakim dan para pihak untuk memetakan *scope of employment* secara konsisten lintas perkara. Kerangka ini tidak menyimpang dari norma positif yang dipakai majelis, melainkan menjelaskan dan memperkuat apa yang sudah diimplikasikan dalam putusan: Pasal 1367 KUHP dikenakan saat pekerjaan bawahan berada dalam lingkup usaha yang dikendalikan dan dimanfaatkan perusahaan, dan risiko yang terwujud adalah konsekuensi yang wajar dari misi usaha tersebut. Pada titik itu, *vicarious liability* bukan sekadar alat alokasi kerugian, melainkan juga instrumen tata kelola risiko yang mendorong *compliance by design*, sebuah tujuan yang secara substansial juga tercermin dari struktur pertimbangan dan amar putusan.

## Penutup

Penerapan doktrin *vicarious liability* pada perkara 331/Pdt.G/2022/PN Sda berjalan secara derivatif dari Pasal 1365 ke Pasal 1367 KUHP: pengadilan terlebih dahulu menegaskan terpenuhinya seluruh unsur PMH pada sopir, dimana ada perbuatan (manuver tidak tertib dan kehilangan kontrol), perbuatan itu melawan hukum (melanggar kewajiban LLAJ), kerugian nyata pada penggugat yang dinilai secara konkret, serta kausalitas langsung antara perbuatan dan kerugian. Dengan temuan perkara pidana dipakai sebagai fakta pendukung untuk unsur kesalahan, baru sesudah itu pengadilan mengalihkan atau menambahkan beban tanggung jawab melalui Pasal 1367 KUHP karena terbukti relasi majikan & bawahan dan perbuatan dilakukan dalam lingkup pekerjaan (sopir mengemudikan bus perusahaan pada trayeknya), sehingga PO bus diputus turut bertanggung renteng membayar ganti rugi. Model penerapan ini menjaga *gatekeeping* PMH agar *vicarious liability* tidak berdiri sendiri, sekaligus menginternalisasi risiko usaha pada entitas yang mengorganisasi, mengendalikan, dan menikmati manfaat ekonomi dari kegiatan pengangkutan.

Penerapan doktrin *vicarious liability* untuk menafsirkan ruang lingkup pekerjaan atau *scope of employment* dalam Putusan PN Sidoarjo No. 331/Pdt.G/2022/PN Sda pada intinya terpenuhi karena perbuatan sopir terjadi saat menjalankan inti proses produksi jasa PO bus, yaitu mengemudikan armada perusahaan pada trayek resmi, sehingga keterikatan fungsionalnya tinggi. Indikator kontrol & manfaat juga kuat, dimana perusahaan menyediakan dan menguasai bus, menugaskan pekerjaan, memberi upah, serta mengejar tujuan ekonomi dari angkutan penumpang. Di sisi keterkiraan risiko, kecelakaan lalu lintas adalah konsekuensi yang wajar dan dapat diperkirakan dari misi usaha pengangkutan, sehingga risiko tersebut secara kebijakan dialokasikan kepada entitas yang mendesain operasi dan menarik manfaat ekonominya. Kombinasi dari ketiga lensa ini menegaskan bahwa tindakan sopir tetap berada dalam jabatan dan karenanya dapat diatribusikan pada majikan, sekaligus memberikan garis batas yang jelas untuk membedakan risiko usaha (yang membebani korporasi) dari kelalaian pribadi (yang akan dikecualikan bila merupakan *frolic* di luar otorisasi dan terputus dari tujuan usaha).

## Daftar Pustaka

- Afiftania, L. A., & Purnama, D. (2022). Penerapan Prinsip Vicarious Liability dalam Pertanggungjawaban Perseroan Terbatas. *Notaire*, 5(3), 415–434. <https://doi.org/10.20473/ntr.v5i3.40084>
- Beuermann, C. (2022). Discerning the Form at the Second Stage of Vicarious Liability. *The Cambridge Law Journal*, 81(3), 495–523. <https://doi.org/10.1017/S0008197322000526>
- Brodie, D. (2007). Enterprise Liability: Justifying Vicarious Liability. *Oxford Journal of Legal Studies*, 27(3), 493–508. <https://doi.org/10.1093/ojls/gqm011>
- Campbell, M. (2023). Vicarious liability: analysing relationships akin to employment. *Journal of Professional Negligence*, 39(4), 153–164. <https://eprints.gla.ac.uk/311536/>
- Cevitra, M., & Djajaputra, G. (2023). Perbuatan Melawan Hukum (Onrechtmatige Daad) Menurut Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Perkembangannya. *UNES Law Review*, 6(1), 2722–2731. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i1.1074>
- Disemadi, H. S. (2022). Lensa Penelitian Hukum: Esai Deskriptif tentang Metodologi Penelitian Hukum. *Journal of Judicial Review*, 24(2). <https://doi.org/10.37253/jjr.v24i2.7280>
- Djojodirjo, M. A. M. (1982). *Perbuatan Melawan Hukum*. Pradnya Paramita.
- Garner, B. A., Jackson, T., & Newman, J. (Ed.). (2009). *Black's Law Dictionary* (9th ed.). Thomson Reuters.
- Geistfeld, M. A. (2024). Reformulating Vicarious Liability in Terms of Basic Tort Doctrine: The Example of Employer Liability for Sexual Assaults in the Workplace. *New York University Law Review*, 99(2), 578–635.
- Izzati, N. R. (2021). Eksistensi Yuridis dan Empiris Hubungan Kerja Non-Standar dalam Hukum Ketenagakerjaan Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum*, 50(3), 290–303. <https://doi.org/10.14710/mmh.50.3.2021.290-303>
- Kennedy, A. (2023). Hak Asasi Manusia dan Keadilan Bermartabat: Perbandingan Teori dan Realitas di Indonesia. *Ekasakti Jurnal Penelitian & Pengabdian*, 4(1). <https://doi.org/10.31933/ejpp.v4i1.1043>
- Kennedy, A. (2024). Perlindungan Hak Upah Bagi Pekerja Dalam Lingkup Usaha Mikro Kecil Menengah. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 5(2), 1108–1119. <https://doi.org/10.22225/juinhum.5.2.10604.1108-1119>
- Kennedy, A., & Wartoyo, F. X. (2024). Tinjauan Hukum Penjualan Sirine dan Lampu Isyarat Kepada Masyarakat Sipil Berdasarkan Hak dan Kewajiban Warga Negara. *Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik (JIHHP)*, 4(3), 166–175. <https://doi.org/10.38035/jihhp.v4i3.1868>
- Mihardja, A., Kurniawan, C., & Anthony, K. (2020). Vicarious Liability: Perspektif Masa Kini. *Jurnal Education and Development*, 8(1), 73–81. <https://doi.org/10.37081/ed.v8i1.1503>
- Nuzan, N. D., Situmorang, F. N., & Gerald, K. D. (2024). Menelaah Lebih Dalam Perbedaan Perbuatan Melawan Hukum dan Wanprestasi. *Jurnal Kewarganegaraan*, 8(1), 860–866. <https://doi.org/10.31316/jk.v8i1.6418>
- Saputri, T. P. (2024). Principles Of Good Corporate Governance And The Principle Of Fairness As Limitations On Vicarious Liability Of Limited Liability Companies. *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum*, 8(2), 249–268. <https://doi.org/10.24246/jrh.2024.v8.i2.p249-268>
- Sari, N. K. A., & Saly, J. N. (2023). Konsep Pertanggungjawaban Pelaku Pidana Korporasi Menurut Vicarious Liability Theory. *Jurnal Ilmiah Keagamaan dan Kemasyarakatan*, 17(5), 3507–3518. <https://doi.org/10.35931/aq.v17i5.2653>
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2024). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Rajawali Pers.
- Sunggono, B. (2019). *Metodologi Penelitian Hukum*. Rajawali Pers.
- Witting, C. (2019). Modelling Organisational Vicarious Liability. *Legal Studies*, 39(4), 694–713. <https://doi.org/10.1017/lst.2019.10>