



جامعة المنصورة  
كلية الحقوق

قسم القانون المدني



# العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل الذكي

بحث مقدم كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق

إعداد الباحث

**صدام حسين عبد الكريم الهزايمة**

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور

**حسام الدين محمود حسن**

أستاذ ورئيس قسم القانون المدني

كلية الحقوق - جامعة المنصورة

٢٠٢١م

## المقدمة

### موضوع الدراسة:

في ظلّ التطور في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصال؛ ظهرت الخدمات الإلكترونية، والتي بدورها تساهم في تحسين وتطوير حياة الأفراد في المجتمع من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والتجارية. وبرزت في ظلّ هذا التطور -في مجال المعلومات والاتصال- خدمة نقل الركاب عبر التطبيقات الذكية، ونظراً لما تشكّله عملية النقل بشكل عام من آثار مهمة تمس جميع أفراد المجتمع؛ نظراً لأهميتها في الحياة العملية، حيث تمارس الكثير من هذه العقود يومياً، وحيث إنّ عقد النقل يعدّ من الركائز الرئيسة التي يقع تنظيمها على عاتق الدولة، إلّا أنّ ظهور هذه التطبيقات الذكية التي تُعد ذات طابع عالمي، تعود إلى شركات عابرة للقارات، الأمر الذي يشكّل حول ماهية هذه التطبيقات، والتي تتميز بالعديد من المميزات، ويبرز وجود هذه المميزات في وجود مُقدّمِي الخدمات، الذين يتفاسمون ممتلكاتهم، أو مهارتهم، أو مواردهم، سواء بصورة مؤقتة أو دائمة، إلّا أنّه هناك غموض كبير فيما يتعلّق بخصائص هذه الخدمات، حيث تُعد عقود النقل التي تُبرم من خلال التطبيقات الذكية مقابل أجر من أشكال الاقتصاد التعاوني، وما زال بعض الغموض في الطبيعة القانونية لعقد النقل الذي يُبرم من خلال التطبيقات الذكية. ولتطور التطبيقات الذكية من حيث مبدأ عملها، ودرجة التأثير على عملية التعاقد الإلكتروني إلى ما هو أبعد من مفهوم الوسيط الإلكتروني بمفهومه التقليدي، ويعود ذلك للنفوذ الذي تمتلكه هذه التطبيقات، ومدى تأثير سلطات هذه التطبيقات على عملية التعاقد، ممّا يثير إشكالية طبيعة عقد النقل المُبرم من خلال التطبيق الذكي بين المُستخدم (الراكب) ومشغلي التطبيقات الذكية من ناحية، ومُقدّم الخدمة (السائق) والراكب من أخرى.

### أهمية الدراسة:

تبرز أهمية هذه الدراسة من الظهور المتنامي والواسع لعقود النقل التي تُبرم عبر التطبيقات الذكية في جميع أنحاء العالم، حيث تبين الطبيعة القانونية لعقد النقل عبر التطبيقات الذكية، وذلك لتوضيح طبيعة

العلاقة القانونية بين أطراف عقد النقل، والتي تتناول العلاقة ما بين مشغلي التطبيقات الذكية والسائقين والمستخدمين (الركاب).

#### مشكلة الدراسة:

تثور مشكلة الدراسة في طبيعة العلاقة القانونية بين أطراف التعاقد، سواء أكانت بين مشغلي التطبيقات الذكية والسائقين، أو بين مشغلي التطبيقات الذكية والمستخدمين (الركاب)، أو بين السائقين والمستخدمين (الركاب)، حيث إنَّ هناك أشكالاً متعدّدة لطبيعة عقد النقل عبر التطبيقات الذكية، الأمر الذي يُثير التساؤلات حول الطبيعة القانونية لأطراف هذا العقد.

#### نطاق الدراسة:

تتعلّق هذه الدراسة بالعلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل الذكي، من خلال دراسة تكييف العلاقة القانونية بين التطبيق الذكي والراكب، وذلك من خلال دراسة النظريات بها، والمتمثلة بنظرية الوكلاء بالعمولة، ونظرية مزوديّ خدمات المعلومات، ونظرية خدمة النقل، ونظرية الخدمة المركبة، ومن خلال دراسة تكييف العلاقة القانونية بين السائق والراكب، والتي تتمثّل في السائقين مقاولين مُستقلين، والسائقين عمال لدى التطبيقات الذكية.

#### منهج الدراسة:

سيقوم الباحث في اعتماد المنهج التحليليِّ لِمَا يتناسب مع طبيعة الدراسة، وكما سيقوم الباحث باعتماد المنهج الوصفيِّ على اعتباره مساعد للمنهج التحليليِّ، حيث لا بدُّ من الوصف للقواعد القانونية المنظمة للدراسة، وإنَّ استخدام هذين المنهجين لا يمنعان من استخدام المنهج المقارن، كلُّما دعت الحاجة إلى ذلك.

#### خطة الدراسة:

وبناءً على ما سبق فقد تم تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين على النحو الآتي:

المبحث الأول: تكييف العلاقة القانونية بين التطبيق الذكي والراكب.

المبحث الثاني: تكييف العلاقة القانونية بين السائق والراكب.

## المبحث الأول

### تكييف العلاقة القانونية بين التطبيق الذكي والراكب

عرّفت المادة (٢٠٨) من القانون التجاري المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩م عقد النقل بأنه: "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل الشخص، أو الشيء، إلى مكانٍ مُعيّنٍ مقابل أجرٍ"، كما عرّف بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل بنقل أشياء، أو أشخاص، من جهةٍ إلى أخرى، بواسطة أداة نقل، وفي مقابل أجر<sup>(١)</sup>، كما يُعرّف عقد النقل عبر التطبيقات الذكية بأنه: "اتفاق من خلال برنامجٍ مُصمّمٍ للعمل على الهواتف الذكية، يُمكن للمستخدمين طلب سيارة من خلال هذا التطبيق، وبموجب ذلك يلتزم الناقل بأن يقوم بوسائله أن يقوم بنقل الشخص، أو الشيء إلى مكانٍ آخرٍ مقابل أجرٍ مُعيّن<sup>٢</sup>، وحيث تعددت النظريات التي قامت بشرح الطبيعة القانونية للعلاقة بين مشغلي تطبيقات النقل الذكية، وبين المُستخدم (الراكب) التي تقدم خدمات نقل، وتباينت فيما إذا كان مشغلي هذه التطبيقات الذكية هم وكلاء نقل بالعمولة، أو هم مُجرّد مزوديّ خدمات المعلومات، أو هم عبارة عن تجارٍ محترفين لعملية النقل الذي يعملون على تأمينه بواسطة التطبيقات الذكية، أي أنّهم ذاتهم من يُقدّم خدمة النقل بواسطة أجر، وأيضاً هناك من يُعدّهم ممارسين لنشاط مُركّب، وهذا ما سنقوم ببحثه في هذا المبحث في المطالبين الآتيين: -

<sup>١</sup> د. علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٣.

<sup>٢</sup> د. أحمد التهامي، الأحكام الخاصة بعقد النقل عبر التطبيقات الذكية "أوبر نموذجاً" دراسة مقارنة، جامعة الأزهر الشريف، كلية الشريعة والقانون، العدد ٢٢، ج ٦، ٢٠٢٠، ص ٤٨٣٣.

## المطلب الأول

### نظرية الوكالة بالعمولة ونظرية مزودي خدمات المعلومات

من النظريات التي ساهمت في بيان طبيعة العلاقة القانونية في عقد النقل عبر التطبيقات الذكية، نظرية الوكالة بالعمولة، ونظرية مزودي خدمات المعلومات، سيقوم الباحث في هذا المطلب بدراسة هاتين النظريتين وذلك من خلال الفرعين الآتيين، حيث يتناول الفرع الأول نظرية الوكالة بالعمولة، وفي الفرع الثاني نظرية مزودي خدمات المعلومات.

## الفرع الأول

### نظرية الوكالة بالعمولة

يبرز دور الوكالة بالعمولة في الوقت الذي يكون التاجر، أو مُقدّم الخدمة بعيد عن المستهلك مسافات بعيدة، مما يضطره إلى التعاقد مع وكلاء تجاريين له يعملون على ترويج وتعريف منتجاته، أو بضائعه، بل ويقوموا ببيعها باسمهم الخاص لحساب صاحب الإنتاج، وقد أدى الانفتاح العالمي والعولمة بسبب التقدم في وسائل النقل وسرعتها؛ إلى قيام التاجر أو مُقدّم الخدمة إلى اللجوء إلى وكلاء العقود والممثلين التجاريين لتصريف منتجاتهم، إلا أنه ما زالت الوكالة بالعمولة لها دورها في مجالات التجارة في ظروف معينة، خاصة بها، وكما أنها ما زالت منتشرة في مجال النقل والتأمين<sup>(٣)</sup>.

نصت المادة (٨٠) من قانون التجارة الأردني: (تكون الوكالة تجارية عندما تختص بمعاملات تجارية. ٢. وبوجه خاص يُسمى هذا العقد وكالة بالعمولة، ويكون خاضعاً لأحكام الفصل الآتي: عندما يجب على الوكيل أن يعمل باسمه الخاص، أو عنوان تجاري لحساب من وكله ٣.....٥).

وتعريف الوكالة بالعمولة هي: "عقدٌ مبرم بين شخصين، أحدهما هو الموكل (الأصيل)، والآخر هو الوكيل، سواء فرد أو شركة، حيث يقوم الوكيل بمقتضاه بأعمال قانونية تكسبه الحقوق، وترتب عليه الالتزامات، وتكون باسمه هو ولحساب موكله، سواء كانت تلك الأعمال بيعاً، أو شراءً، أو تقديم خدمة، وغير ذلك من التصرفات"<sup>(٤)</sup>.

(٣) د. فريد المشريقي، أصول القانون التجاري المصري، ج١، مكتبة الناجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤، ص٤٥٩.

(٤) د. على البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص٥٦.

إنّ هناك اختلاف ما بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل، وإنّ أبرز ما يُميّز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل؛ في أنّ الناقل ملتزم التزام كامل بإنجاز عملية النقل، بمعنى أنّه يقوم بكافة الالتزامات التي يربّتها عقد النقل وما يكفل تحقيقها، في حين أنّ الوكيل بالعمولة مُجرّد وسيط لا يلتزم بإنجاز عملية النقل بنفسه، وإنّما يلتزم بإنجاز عملية النقل، سواء كان ذلك عن طريق وسيط نقل واحد أو أكثر، كما يختلف الوكيل بالعمولة عن الناقل بأنّه يتدخّل بناءً على تكليفه بواسطة الموكل بتنفيذ عقد النقل، لا بناءً على تكليف من الناقل بتنفيذ كل عقد النقل، أو جزء منه، حيث إنّهُ من الممكن بأن لا يكون الموكل هو ناقل بالمعنى القانوني<sup>(٥)</sup>.

وأنّ عملية النقل من خلال التطبيقات الذكيّة تتم من خلال دخول الشخص إلى التطبيق الذكيّ، ويقدم طلب للوصول إلى وجهة مُعيّنه بواسطة سيارة، لتقوم الشركة بواسطة تطبيقها الذكيّ، الذي يعمل على برمجة التحديد الذكيّ بالبحث عن أقرب السائقين مُقدّمين الخدمة المتواجدين قرب موقع الراكب، وبعد تأكيد عملية الرحلة، يتجه السائق إلى الراكب في موقعه عبر الخرائط الإلكترونيّة، وبعد الانتهاء من الرحلة ترسل رسالة إلى الراكب تُبيّن تكلفة الرحلة<sup>(٦)</sup>.

وأنّه يقع على الموكل الالتزام بدفع العمولة للوكيل بالعمولة مع النفقات اللازمة لتنفيذ الوكالة، وإذا كان هناك خسائر تكبّدها الوكيل في سبيل هذا تنفيذ النقل، ويقع على عاتق الوكيل بالعمولة بأن يلتزم بالقيام بعملية النقل بالمُدّة المُحدّدة حسب الاتفاق، وتكون الحرّية للوكيل بالعمولة بإختيار الوسائل المناسبة لاتمام عملية النقل وتحقيق النتيجة، ويكون للموكل تحقيق النتيجة دون التدخّل في الوسائل التي يستخدمها الوكيل بالعمولة، حيث يقوم الوكيل بالعمولة بالنقل دون الرجوع إلى الموكل الذي لا يتدخّل بعملية النقل، وأنّه قام بالتوكيل ليقوم الوكيل بالعمولة بعملية النقل، سواء كان باختيار طريقة النقل، واختيار الناقل ويتعاقد معه ممّا يُحقّق المصلحة للموكل وبأفضل الشروط الممكنة، مع الأخذ بالتعليمات الصادرة عن الموكل في عملية النقل<sup>(٧)</sup>، وبالإضافة إلى ذلك فمن مميزات عقد الوكالة بالعمولة في هذا الصدد هو أنّ

د. هاني دويدار، النظام القانوني التجاري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ١٩٩٧، ص ٢٧٠.

(٥)

(٦) مقال بعنوان: "كيفية استخدام أوبر" موقع ويكي هاو، <https://cut.us/qxXvo>. تاريخ الزيارة ١٥/١٠/٢٠٢٠.

(٧) إدوار عيد، العقود التجارية وعمليات المصارف، مطبعة النجوى، بيروت، لبنان، ١٩٦٨، ص ٣٧٧.

مُهْمَة الوكيل تكون مشتملة على جميع مراحل النقل، بصورةٍ تُحَقِّقُ النتيجةَ المرجوةَ وهي إتمام عملية النقل<sup>(٨)</sup>.

تكمّن مسؤولية الوكيل بالعمولة تجاه الموكل بموجب عقد الوكالة بالعمولة، بتحقيق النتيجة، لإتمام عملية النقل، حيث يُعدُّ التزام على الوكيل بالعمولة، وإذا لم يَقمِ الوكيل بالعمولة بتنفيذ الالتزامات المُترتبة عليه؛ كالنقل والايصال إلى الجهة المقصودة في الوقت المُحدّد، فيكون مسؤول عن ذلك بموجب العقد<sup>(٩)</sup>. ويرى الباحث في هذا الصدد أنّ مشغلي التطبيقات الذكية هم ذاتهم من يقوموا بوضع شروط التعاقد، كما وأنهم هم من يمنحوا السماح، أو إلغاء، أو تقييد الوصول إلى التطبيق الذكي واستخدامه من قِبَل المستخدمين (الركاب)، ولا يوجد أيّ التزام على السائقين، إلّا تنفيذ هذه الرحلة وفقاً لتقدير مشغلي التطبيق، ولما يفرضوا من شروط وتعليمات، كما وأنّ مشغلي التطبيق هم من يضعوا آلية تحديد الأسعار وطرق الدفع، ووضع العروض للجمهور، وآلية منح النقاط، وتقديم خدمة واحدة للجمهور عامّة، فإنّ الباحث يرى في هذا الصدد أنّه لا يمكن اعتبار مشغلي التطبيقات الذكية وكلاء بالعمولة للنقل، سواء عن الركاب أو عن السائقين؛ لأنهم من يقوموا بوضع آلية التعاقد، وكيفية إتمام عملية النقل.

## الفرع الثاني

### نظريّة مزوديّ خدمات المعلومات

تتميّز خدمات مجتمع المعلومات، بأنّ لها نشاطاً بالقدرة على توفير مجموعة كبيرة من الخدمات التي تُقدّم عن بُعد، من خلال مواقع إلكترونيةٍ مقابل ثمن مُعيّن، وبناءً على الطلب من قِبَل المستخدمين لمزود الخدمة، أيّ أنّه يتم إبرام العقد وتقديم الخدمة بشكل إلكترونيّ دون أن يلتقي طرفي التعاقد في مجلس العقد واحد أو في وقت واحد، في حين يتم تقديم عملية نقل الخدمة بشكل إلكترونيّ، ويتم استقبال البيانات وتخزينها من قِبَل المستهلك المُرسلة من مزود الخدمة<sup>(١٠)</sup>.

(٨) د. هاني دويدار، النظام القانوني التجاري، مرجع سابق، ص ٢٧١..

(٩) إدوار عيد، العقود التجارية وعمليات المصارف، مرجع سابق، ص ٣٧٧.

(10) Francesco De Masi, The Uber case: a ride for the future of the European single market, Master's Degree Thesis, Luiss university, Italy, 2017, p 40.

إنّ مزود الخدمة الإلكترونيّة لا يقوم باختيار، أو تعديل المعلومات، ولا يتحكم بها، ويكون عمل المعلومات داخل هذه المنصة تلقائياً، وبشكل سلبيّ تجاه مُقدّم الخدمة والمستهلك، فلا يكون المزود لخدمة المعلومات مسئولاً إلّا عن الخدمة الإلكترونيّة، سواء كان ذلك بإرسال المعلومات والبيانات المُقدّمة من المُستخدم، أو عملية التخزين<sup>(11)</sup>.

تعرّضت التطبيقات الذكيّة إلى العديد من القضايا بخصوص الجرائم التي قام سائقوا التطبيقات الذكيّة بارتكابها. ومن أبرز الجرائم التي تعرّضت لها امرأة في الهند تعرّضت للاغتصاب من قبل سائق يتبع لشركة أوبر، الأمر الذي أثار غضباً كبيراً، شمل هذا الغضب شركة التطبيق في تلك البلاد<sup>(12)</sup>، وما زالت هذه المرأة الآن تقاضي الشركة للحصول على تعويضات منها في الولايات المتحدة الأمريكيّة.

وفي هذه الحالة وغيرها من الحالات المشابهة، فإنّ الشركات تتصل من أيّ مسؤولية عن تصرفات السائقين العاملين لديها، تحت ذريعة أنّ السائقين العاملين معها وفق اعتقادهم الشخصيّ عبارة عن مقاولون مستقلون لديهم فقط حق الدخول للتطبيق المبرمج من قبل الشركة، وأنّها لاتقوم باعتبارهم عمال يتبعون لها، حيث إنّ معاملة هذه الشركات مُجرّد مزود خدمة معلومات عبارة عن برمجة يتيح لها وللسائقين العاملين لديها قدر عالي من المرونة<sup>(13)</sup>.

تكون عملية التعاقد عبر التطبيقات الذكيّة للنقل من خلال قيام المستخدمين بتحميل التطبيق الذكيّ على الهاتف، أو الأجهزة اللوحية، وأنّ عملية التحميل تكون مجانية بالعادة، ومثال ذلك شركة أوبر، وبعد ذلك يقوم المُستخدم بإنشاء حساب له على التطبيق، أو يربطه على الأيميل الشخصيّ العائد له، وتتطلب بعض التطبيقات الذكيّة من المُستخدم إدخال رقم بطاقة الائتمان الخاصة به، وعندما يرغب

---

(11) Francesco De Masi, Id., p 43.

(12) Nilanjana Bhowmick, Indian Woman Sues Uber in the U.S. Over Alleged New Delhi Taxi Rape, TIME, Jan. 30, 2015. Referred to in KEVIN WERBACH, Is Uber a Common Carrier?, A Journal of Law and Policy for the Information Society, Vol. 12: no. 1, 2015, p 152.

(13) KEVIN WERBACH Is Uber a Common Carrier?, A Journal of Law and Policy for the Information Society; Vol. 12: no. 1,. Available at Ohio State University: <https://kb.osu.edu/handle/1811/80036>, 2015, p 152

المستخدم بالحصول على عملية نقل، فإنه يقوم بالدخول إلى التطبيق الذكيّ ويقوم بتشغيل خيار الموقع الموجود على هاتفه الذكيّ ليتمكن التطبيق الذكيّ من تحديد موقعه، وبعد ذلك يقوم التطبيق بعرض المركبات القريبة منه، وبعد اختيار المستخدم للمركبة، يقوم التطبيق بعرض المدة المستغرقة التقريبية لوصول المركبة إلى المستخدم، ومعلومات السائق والمركبة، ومدة الرحلة التقديرية، والأجرة التقديرية، ويقوم المستخدم بدفع الأجرة بعد انتهاء الرحلة وإتمام عملية النقل الدفع، وأن آلية عملية الدفع لحساب الأجرة يتم خصمها من حساب المستخدم من بطاقة الائتمان تلقائياً من قبل التطبيق الذكيّ.

وبعد عملية النقل يُتيح التطبيق الذكيّ بأن يقوم المستخدم والسائق بتقييم كلاً منهما للآخر، ويجب على من يرغب بأن يكون سائقاً مع هذه التطبيقات تعبئة النموذج الخاص بالشركة المتاح بشكل مجانيّ بالمعلومات الخاصة عن نفسه وعن المركبة، وأنه يتم تحديد سن السائق بحيث لا يقل عن سن معين، وأن يحمل رخصة قيادة سارية المفعول تخوله للعمل بموجبها في مكان العمل، ولديه الخبرة في القيادة، وأن تكون المركبة مشمولة بعقد تأمين ساري المفعول مؤمنة، وأن ينجح في اختبار خلفيته العامة الذي تعقده شركة التطبيق الذكيّ، وتاريخ سجله، بأن يكون غير محكوم عليه بأيّ جنائية، أو جنحة، مخالفة للقواعد والآداب العامة، ويجب أن تكون المركبة حديثة الصنع بشكل يجعلها لا تتجاوز عن سنة معينة، وأن تكون في شكل معين كأن يكون لها أربعة أبواب، ويجب أن تخضع المركبة لفحص يؤهلها للعمل في النقل عبر التطبيقات الذكية، أيّ أنه يجب أن يكون السائق والمركبة متوافقين مع الشروط العامة التي تضعها شركة التطبيق الذكيّ للعمل لديها الجميع<sup>(١٤)</sup>.

وقد رفعت المنظمة المهنية التي تمثل سائقي سيارات الأجرة في منطقة برشلونة إلى المحكمة التجارية الثالثة الموجودة في برشلونة دعوى تطالب بها إصدار أمر قضائيّ يحد شركة أوبر لغاية وقف نشاطها، واعتبار أنها تقوم بأعمال تُشكّل منافسة غير مشروعة، وكان سبب ذلك أن شركة أوبر، وأصحاب المركبات التي تعمل لديها، والسائقين الذين يعملون على المركبات لديها، لم يكن لديهم التراخيص اللازمة والشروط القانونية الواجب توافرها حسب قواعد النقل الوطنية والأنظمة المتعلقة

(١٤) قيس الخوالدة، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص عبر التطبيقات الذكية في القانون الأردني، رسالة ماجستير، جامعة عمان الاهلية، الأردن، ٢٠١٩، ص ٥٦.

بالخدمات التي تُقدّمها مركبات الأجرة للقيام بعملية نقل الركاب في مدينة برشلونة، وهنا قامت المحكمة بتقديم طلب أمام محكمة العدل الأوروبية لبيان ماهية التطبيقات الذكية وتكييفها القانوني<sup>(١٥)</sup>.

حيث كان السبب في الطلب المُقدّم إلى محكمة العدل الأوروبية هو تحديد طبيعة الخدمة المُقدّمة من قبل شركة أوبر؛ فيما إذا كان يمكن اعتبار الشركة تقدم خدمة نقل، أو خدمة مجتمع معلومات، أو خليط من الاثنين معاً، وقد اعترضت شركة أوبر على هذه الدعوى من خلال الإدعاء بأن أعمالها التي تقوم بها شرعية، وانكرت ارتكابها لأي انتهاك لقواعد النقل الوطنية، والأنظمة المحلية في برشلونة، حيث إن عملها الذي تقوم به هو الإعلان وتوفير نشاط الدعم بالنيابة عن الشركة المسؤولة عن تشغيل تطبيق شركة أوبر في الاتحاد الأوروبي، وهي الشركة الهولندية، كما ادّعت بأنها لا تقوم بتوفير خدمة نقل كما هو مقصود في التشريع الأوروبي والأسباني، ولكنها تعمل كوسيط من خلال توفير خدمة تربط بين المستخدمين (الركاب) والسائقين تمكّنهم من التواصل مع بعضهم البعض، من خلال الهاتف الذكي، والتطبيق الذكي لها فقط، وذلك مقابل عمولة بدل تقديم خدمة الوساطة الإلكترونية<sup>(١٦)</sup>.

وقد عبّر المحامي العام عن رأيه في هذه القضية، حيث إنه يجد بأن خدمة مجتمع المعلومات هي: خدمة تُقدّم لقاء أجر، عن بُعد من خلال استخدام الوسائل الإلكترونية، ويكون ذلك بناءً على طلب فردي من المستهلك (متلقي الخدمة)، وحسب ما جاء في المادة رقم ١ (٢) من تعليمات الاتحاد الأوروبي رقم ٣٤/٩٨، وبخصوص هذه المنصات الذكية موضوع القضية المعروضة، فإن الميزة الأساسية لها تظهر من خلال أن سائقين التطبيق الذكي يقوموا بعرض خدمة نقل الركاب من مكان إلى آخر، بناءً على طلب الراكب، وتحديد المكان الذي يرغب بالوصول إليه، وذلك في مقابل أجر، والذي يكون مجرد سداد النفقات المتكبّدة من الرحلة، الأمر الذي ينفي اعتبار مثل هذه التطبيقات الإلكترونية مجرد تطبيق إلكتروني لمشاركة عملية النقل، كما ينفي أنها مجرد وسيط بين عرض يُقدّمه السائق بناءً على رغبة الراكب، وبخصوص اعتبارها وسطياً إلكترونياً خليطاً، فإن هذه التطبيقات تشمل على وجود عناصر إلكترونية وغير إلكترونية، ولا تستقل إحداها عن الأخرى، فلا يمكن اعتبارها كخدمة مجتمع معلومات، كما أضاف بأن شركة أوبر تسمح للأشخاص الذين يرغبون القيام بعملية نقل بالدخول إلى التطبيق وطلب خدمة النقل،

---

(15) Francesco De Masi, Id., p 20.

(16) Francesco De Masi, Id., p 20.

وكذلك يجب أن يكون السائقين العاملين مع التطبيق الذكيّ متوافقين مع الشروط والأحكام التي يفرضها التطبيق الذكيّ، إضافة على ذلك فإنّ شركة التطبيق هي وحدها من تتحكم بتحديد بدل الأجرة لعملية النقل<sup>(١٧)</sup>.

وتعارض ما أصدره المحامي المدنيّ في تكييف التطبيقات الذكيّة مع رأي بعض الفقهاء الذين تكلموا به قبل إصدار المحامي العام رأيه بهذا الخصوص كما ذكر أعلاه، ومثال ذلك، أكد جيراردن أنّ الخدمة التي تقدّمها شركة أوبر تتناسب مع تعريف خدمة مجتمع المعلومات، وفقاً لما جاء في التعليمات رقم ٣٤ / ٩٨، حيث إنّها تُلبّي جميع العناصر المطلوبة في خدمة مجتمع المعلومات، أيّ قيامها بتوفير الخدمة عن بُعد، حيث يتم تقديم الخدمة دون السائق، وبشكل إلكترونيّ من خلال توفيرها من خلال التطبيق الموجود على الهاتف الذكيّ، وبناءً على الطلب الفرديّ لمتلقي الخدمة، وتقدم بدل أجر، ووفقاً لهذا الرأي فإنّ هذه التطبيقات الذكيّة لا تمت بصلة إلى خدمات النقل التقليديّة، مثال الشركات التقليديّة التي تقدم شركات مركبات الأجرة، ولكنها تنتمي إلى فئة المنصات الإلكترونيّة التي تنشأ من السوق، وتقوم بعملها عن طريق تمكين إجراء المعاملات، بين فئات من المستخدمين (الركاب)، ولا تتدخل في طريق إجراءات أنشطة النقل، أيّ بما معناه أنّها عبارة عن منصة متعدّدة الجوانب (نموذجيّة ثنائيّة)<sup>(١٨)</sup>.

لذا فإنّ التطبيقات الذكيّة هي: عبارة عن برمجيات يتم توجيه النفقات الرئيسيّة لها، وتوسيع الشبكة، وتعزيز الخدمات التي تقدّمها هذه التطبيقات في شتّى أنحاء العلم، وأيضاً تعمل على تطوير البنية التحتية التكنولوجية والخوارزميات المتقدّمة في تحديد الأسعار؛ ذلك لأنّها بشكلٍ كامل ليست عبارة عن سيارة أجرة تُقدّم خدمة نقل، أو خدمة تقوم بخدمة تماثل عمل سيارة الأجرة؛ كونها لا تخلق قيمة لحضية مباشرة في ذات الوقت في عملية نقل الأشخاص، كما أنّها لا تعمل عمل المنصات التي تشارك عملية ركوب السيارات؛ مثل أن يقوم السائق بتحديد الوجهة ويقوم الراكب بدفع تكاليف عملية النقل، حيث يتم اختيار

---

(17) Colangelo, Margherita and Maggiolino, Mariateresa, Uber: A New Challenge for Regulation and Competition Law?, Market and Competition Law Review journal, Catolica Editora university, Portugal, 2017, p 7. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3042514>.

(18) Colangelo, Margherita and Maggiolino, Mariateresa, Id., p 8.

المكان المراد التوجه إليه من قبل الراكب في مقابل أجر لا يكون مجرد سداد نفقات عملية النقل، حيث إن التطبيق الذكي يقوم بالإجابة على طلب الراكب من خلال السائقين لديه<sup>(19)</sup>.

وبالنظر إلى ما سبق، يظهر بأن موضوع التطبيقات يُثير إذا ما كانت الأنظمة والقوانين التي تنطبق على شركات تطبيقات النقل الذكية هي ذاتها التي تنطبق على سائقي مركبات الأجرة، ووسائل النقل العام، والمشغلين الحاليين لعمليات النقل، وحيث إن الحل الذي ينطوي على حظر هذه التطبيقات الذكية هو خطأ بشكل عام، لما تقدمه هذه التطبيقات من خدمات تشمل أفراد المجتمع المتلقين لخدمات هذه المنصات، حيث يمكن أن يكون هناك طرق جوهرية لتنظيم عمل التطبيقات الذكية التي تقدم نموذجاً جديداً من الأعمال؛ وذلك من خلال العمل على توسيع إطار القواعد المنظمة لها بشكل يشمل هذا النظام الجديد للمنصات الذكية التي تقدم هذه الأعمال، أو أن يفرض استخدام الأنظمة الجديدة، وعلى المشرّعين توسيع وابتكار نطاق القواعد النازمة لهذه التطبيقات الذكية<sup>(20)</sup>.

وللتفريق بين مزود خدمة المعلومات ومقدم الخدمة الإلكترونية؛ فقد ورد توضيح بهذا الصدد للفرقة في جدول أعمال لجنة المفوضية الأوروبية للاتصالات المتعلق بالاقتصاد التعاوني، وذلك بأن تتم تقييم العلاقة بين المنصات التعاونية والخدمات المقدمة بشكل منفرد، على اعتبار كل حالة على حدة، وبالتحديد، يجب وضع الاهتمام إلى أن يصل لمستوى السيطرة، أو التأثير الذي تمارسه المنصات بشكل ملموس على مقدمي هذه الخدمات، وذلك من خلال تحديد الأسعار والشروط التعاقدية الرئيسية، أو امتلاك أي من الأصول المعنية، أو تكبد التكاليف أو تحمل مخاطر الخدمة الأساسية، بالإضافة إلى العلاقة التعاقدية بين الراكب والتطبيق الذكي، أو علاقة العمل بين السائق والتطبيق الذكي؛ فوفقاً لما ذهبت إليه لجنة المفوضية الأوروبية، إذا ما وجدت منصة تعاونية تمارس ذات النشاط ويكون أكثر تأثيراً حاسماً يعمل على توفير كل من الخدمة الإلكترونية والخدمات الأساسية، فينبغي اعتبار المنصات الذكية مزوداً للخدمات التقليدية، بالإضافة إلى خدمة مجتمع المعلومات<sup>(21)</sup>.

---

(19) Francesco De Masi, Id., p 45.

(20) Colangelo, Margherita and Maggiolino, Mariateresa, Id., p 14.

(21) European Commission Communication COM 356 of 2 June 2016. A european agenda for the collaborative economy. 2016 , P. 6. Referred to in Francesco De Masi, Id., p 44.

إن تطبيقات النقل الذكيَّة تُلبّي جميع متطلبات الخدمة الإلكترونيَّة، حيث إنَّ خدماتها تُقدِّم عن بُعد وبواسطة إلكترونيَّة، وتُقدِّم هذه الخدمة بناءً على طلبِ يُقدِّمه المُستخدِم (الراكب)، حيث يتم إرسال إليه أقرب المركبات الموجودة بالقرب منه، وفي حال قبول المُستخدِم (الراكب) بالمركبة يتم استيفاء أُجرة بنسبة مُعيَّنة عن هذه الرحلة، أيَّ أنَّها من الخدمات الإلكترونيَّة التي تُقدِّم مقابل أجر يدفعه الراكب للتطبيق الذكيِّ، الذي هو عبارة عن مزود الخدمة، كما وأنَّ ملكية المركبات المستخدمة لعملية نقل الركاب لا تعود إلى شركات التطبيقات الذكيَّة، ولا تقوم بتشغيل السائقين كعاملين لديها، لذا فإنَّ أصحاب هذا الاتجاه يُعدُّون هذه التطبيقات الذكيَّة مُجرَّد مزود معلومات، وأنَّ هذا الرأي تعرِّض للانتقاد لأسباب عديدة، منها ما تملكه هذه التطبيقات في مستوى السيطرة والتحكُّم في الجوانب الاقتصاديَّة والتعاقدية، سواء مع السائقين، أو مع الراكب.

## المطلب الثاني

### نظريَّة عقد النقل ونظريَّة الخدمة المركبة

نظراً للانتقادات التي تعرِّضت لها نظريَّة الوكالة بالعمولة ونظريَّة مزوديِّ خدمات المعلومات، ولمَّا تتمتع به شركات التطبيقات الذكيَّة من مميزات، ممَّا كان سبب في ظهور نظريَّة عقد النقل، ونظريَّة الخدمة المركبة، وهذا ما سيتناوله هذا المطلب في الفرعين الآتيين، حيث يتناول الفرع الأوَّل نظريَّة عقد النقل، وفي الفرع الثاني نظريَّة الخدمة المركبة.

### الفرع الأوَّل

#### نظريَّة عقد النقل

نظراً لمَّا تتمتع به شركات التطبيقات الذكيَّة من مميزات تمنحها السيطرة والقوة التعاقدية، سواء في عقد النقل، أو في التعاقد مع السائقين، أو مع المُستخدِمين (الراكب)، ممَّا كان سبباً إلى تعرُّضها إلى العديد من الانتقادات في ضلِّ اعتبارها خدمات مجتمع المعلومات، لمَّا تملكه هذه الشركات من سيطرة وقوة تعاقدية في التحكُّم بجميع جوانب العقد، فذهب البعض إلى اعتبار أنَّ هذه الشركات تُعدُّ ناقل بالمعنى القانونيِّ، لذلك ليست عبارة عن مُجرَّد وسيط مزود خدمات إلكترونيَّة.

تقوم التطبيقات الذكية بتحديد متطلبات وشروط الاستخدام، سواء كانت هذه المتطلبات والشروط بنوعية السائق، أو في خصائص المركبة، والأماكن التي تُقدّم بها شركات التطبيقات الذكية خدماتها، من حيث الطرق التي تسلكها، كما أنّها تتخذ تدابير تأديبية فيما يرتكبه السائقين من سوء تصرفات، وفقاً للشروط التي تفرضها عند التعاقد معهم، وحيث إنّ هذه التطبيقات أيضاً هي من تقوم بتحديد أسعار الخدمة ويكون ذلك تلقائياً من قبل التطبيق ولا علاقة فيه سواء للسائق أو للراكب، ممّا يجعلها تمتلك القدرة على تنظيم سلوك العديد من السائقين، ممّا يساهم في تحقيق كفاءة تشغيلية كبيرة، وكما أنّها في ذات الوقت تمتلك عملية تحديد مستويات الأسعار حسب تقلبات السوق المستمرة في الطلب، وهذا الأمر الذي يجعل من الصعب جداً مقارنة الخدمات التي تُقدّمها هذه الشركات، ومثال ذلك شركة أوبر بمنصات وسيطة أخرى للإنترنت، التي تقوم بإتاحة الفرصة أمام المستخدمين إمكانية مشاهدة العروض التجارية التي يُقدّمها المتعهدين المستقلين وظيفياً، مثل شركات الطيران، والفنادق، الخ....، وهذه الأخيرة تكون مُستقلة في تحديد الشروط والأسعار التي تقوم بتقديم خدماتهم بموجبها، والتنافس في السوق فيما بينها، وذلك على خلاف شركات النقل مثل شركة أوبر، التي تقوم بتقديم ذات الخدمة بصورة موحّدة لجميع المستخدمين، وحيث إنّ المستخدمين يقومون باختيار وسيلة النقل على اعتبار القرب الماديّ من المركبة لا على أساس المقارنة والمفاضلة بين العروض المتاحة المُقدّمة، وهناك بعض الشركات من تقوم بمنح السائقين لديها بهاتف ذكي وخط اتصال لتمكنه من تفعيل الخدمة التي يقدمها التطبيق، وكما أنّه يسهل عملية التواصل ما بين التطبيق والسائقين والراكب، كما وأنّها تعمل على المساعدة القانونية والمالية من خلال دفع الغرامات، أو الملاحقات القضائية التي تلحق بالسائقين نتيجة تقديمهم لهذه الخدمات والقيام بعملهم معها، وعلى ضوء ما سبق من الأدلة التي تمّ تحصيلها حتى الآن والتي يتّضح منها أنّ التطبيقات الذكية لا تعمل كوسيط فقط، بل أنّها تعمل كمنظّم ومُشغّل حقيقيّ لخدمات النقل<sup>(22)</sup>.

أما في موضوع القضية التي تم عرضها على محكمة العدل الأوروبية بموجب الطلب المُقدّم من قبل المحكمة التجارية الثالثة ببرشلونة، في القضية التي تم رفعها من قبل المنظمة المهنية التي تُمثّل سائقيّ سيارات الأجرة في منطقة برشلونة، فكان قرار محكمة العدل الأوروبية رفض اعتبار شركة أوبر أنّها مُجرّد مزود خدمة مجتمع معلومات إلكترونيّة، فصحيح أنّ العقود التي تتم من خلالها عن طريق توصيل

(22) Francesco De Masi, Id., p 46-47.

سائق غير محترف باستخدام سيارته الخاصة مع المُستخدم الذي يرغب في القيام بعملية نقل، إلّا أنّه حسب ما تشير الأدلة إلى أنّ أساليب تشغيل المنصة وخصائصها، تظهرها بصورة لا جدال فيها بأنّ هذه الخدمة المُقدّمة من هذه الشركات هي ليست عبارة عن نظام وساطة إلكترونيّ بل أنّها تُقدّم خدمة نقل حديثه من خلال استخدام برامج وأنظمة وتطبيقات الهواتف الذكية، وما يُعزّز ذلك أنّه في غير وجود البرامج والأنظمة التكنولوجية التي تستخدمها هذه الشركات، فإنّ السائقين غير المحترفين الذين يعملون لديها بواسطة إستعمال سيارتهم الخاصة لن يتمكنوا من تقديم خدمات النقل ولن يتمكن المستخدمين الذين يريدون القيام بعملية النقل بواسطة الخدمات التي يعرضها هؤلاء السائقين غير المحترفين، وإضافة على ذلك، فإنّ هذه الشركات تملك القدرة على ممارسة السيطرة والتحكم والتأثير على الشروط التي يتم من خلالها تقديم خدمة النقل الأساسيّة، بما في ذلك الآلية التي يتم بموجبها تحديد الأسعار وطريقة تحصيلها من المستخدمين، ومقدار نسبة أجر السائقين منها، واختبار السائقين وعددهم وأنواعهم، وأشارت المحكمة إلى أنّ مفهوم الخدمات في مجال النقل يشمل عملية النقل في حد ذاتها وأيّ خدمة مرتبطة معها بحكم طبيعتها سواء كانت نقل أشخاص، أو بضائع من مكانٍ إلى آخر بواسطة وسيلة النقل، وأنّه لا تقتصر على مفهوم النقل بحد ذاته فقط<sup>(23)</sup>.

وعليه نستنتج ممّا سبق أنّ المُستخدم يتعامل مع التطبيقات الذكيّة باستمرار كوحدة متكاملة، ولا يقتصر تعامله معها مجرد وسيط يربطه بالسائق لمرة واحدة وبعد هذه المرة يُعدّ التطبيق له أيّ علاقة بعد المرة الأولى، حيث إنّ السائق يعمل لدى هذه التطبيقات، وأنّ المُستخدم هو من يقوم باختياره، وأنّ هذا الاختيار لا يكون على الاعتبار الشخصي، وإنّما يكون على الاعتبار الماديّ، من حيث قرب المركبة التي يقودها السائق من المُستخدم، وحيث إنّ تطبيقات النقل الذكيّة تتمتع بمستوى عالٍ من التحكم بالمقارنة مع السائقين العاملين لديها، حيث تقوم هذه التطبيقات باخضاعهم إلى تقييم مستمر، وشروط عمل هي من تفرضها عليهم على الرغم من أنّ السائقين لهم كامل الحريّة في قبول طلبات النقل المرسل إليهم، أو أنّ أيّ نشاطٍ تجاريّ أو غير تجاريّ آخر، ولا بدّ من الإشارة هنا إلى هذا الأمر يدخل ضمن تقييمهم، ممّا يؤثر على عمل السائق سلباً في حال تكرار الرفض وقد يصل ذلك إلى إنهاء خدماتهم، ممّا يدفع السائق إلى الحصول على أفضل التقييمات، وهي أنّ هذه التطبيقات هي من تفرض شروط التعاقد من حظر

---

(23) Francesco De Masi, Id., p 55.

وتقييد الوصول إلى التطبيق واستخدامه من قبل المستخدمين (الركاب) والسائقين، وفقاً لتقدير شركات التطبيقات، حيث إنها وحدها تتفرد في تحديد الأسعار، وطرق الدفع، وعروض الخدمة، وتعمل على تقديم خدمة موحدة إلى جميع المستخدمين. مما يجعل من هذه التطبيقات الذكيّة مجرد مزود خدمات مجتمع المعلومات، كالتطبيقات الذكيّة الأخرى في شركات الطيران وشركات الفنادق وغيرها، في أنّ الأخيرة ليس لها علاقة بالسعر، وشروط التعاقد ولا تتحكم بها، وتقوم فقط باستيفاء عمولة عن تقديم هذه الخدمة الإلكترونيّة، وهذا الأمر يجعل من التطبيقات الذكيّة للنقل ينطبق عليها معنى الناقل القانوني، ويعدّ العقد الذي يتم إبرامه عقد نقل ولا يكون دورها مجرد مزود خدمة، حيث إنّ الخدمة الأساسيّة تتركز على نقل الأفراد (الركاب) من مكان إلى آخر، وليس خدمات الاتّصال التي توفرها شركات التطبيق الذكيّ بشكلها القائم والسائد اقتصادياً.

وهذا ما أكد عليه نظام تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكيّة الأردني رقم (٩) لسنة ٢٠١٨، وذلك من خلال نص المادة (٥/٥)، والتي نصّت على أنّه: "متابعة أداء مقدّم الخدمة وعمله، وتحمل المسؤولية عن جودة أعماله وسلوكه والأضرار الناشئة عنها خلال مدة تقديم الخدمة، بما يضمن حسن تنفيذها، ووفقاً للعقد المبرم بينه وبين مقدّم الخدمة"، حيث ذهب المشرّع على أنّ مسؤولية مقدّم خدمة التطبيقات الذكيّة عن أداء مقدّم الخدمة في عمله وسلوكه والأضرار الناشئة عنها خلال مدة تنفيذ العقد، ومدة الخدمة، بما يضمن تنفيذها حسب العقد المبرم، وكما نص في المادة (٥/٥) من ذات النظام على أنّ: "تقديم وثيقة تأمين مسؤولية إضافية خلال شهر من تاريخ منحه الترخيص بعدد السيارات العاملة لديه لضمان الأضرار التي تلحق بالمستفيدين من الخدمة وبما لا يقل عن (٢٠٠٠٠) عشرين ألف دينار لكل حادث إضافة للتأمين المنصوص عليه في الفقرة (أ) من المادة (٧) من هذا النظام وفي حال انتهاء أو إلغاء وثيقة التأمين يُعدّ المرخص له والقائمون على إدارته مسؤولين بالتكافل والتضامن عن الأضرار التي تلحق بالمستفيدين من الخدمة"، أي أنّ المشرّع قد ألزم مقدّم خدمة التطبيقات الذكيّة بتقديم تأمين مسؤولية إضافية على السيارات العاملة لديه من أجل ضمان الأضرار التي تلحق بالركاب من خلال استعمال الخدمة التي تقدمها التطبيقات الذكيّة، كما أبقى على مسؤولية التطبيقات الذكيّة ومن يقوموا على إدارتها في حال انتهاء أو إلغاء عقد التأمين عن الأضرار التي تلحق بالمستفيدين من الخدمة بالتكافل والتضامن فيما بينهم، وكما اشترط المشرّع في السيارة التي تستخدم لتقديم الخدمة من خلال نص المادة (٧/أ)، على أنّه يشترط

في السيارة ما يلي: " أن تكون مُرخصة ومؤمنة تأميناً إلزامياً وفقاً لأحكام نظام التأمين الإلزامي للمركبات، إضافة إلى تأمين مسؤولية يُغطي المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها السيارة يزيد عن التغطيات التأمينية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي للمركبات والتعليمات الصادرة بمقتضاه"، حيث أُلزم المُشرع الأردني شركات التطبيقات الذكية بشروط تتعلق بالسيارة التي تقوم بتقديم خدمة النقل من خلالها على أن تكون مؤمنة تأمين مسؤولية إضافة إلى إلزامها بنظام التأمين الإلزامي، مما يظهر جلياً أن المُشرع الأردني قد شمل شركات التطبيقات الذكية بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بمتلقي الخدمة نتيجة أعمال السائقين، وكأنه صاحب عمل وهم عمال لديه ومسئول عن تصرفاتهم، ويتضح من ذلك أن المُشرع الأردني ذهب إلى اعتبار أن شركات التطبيقات الذكية ناقلين، وأن السائقين يعملون لديها.

كما وأكد المُشرع المصري بهذا الصدد، على إلزام الشركات المُرخّص لها بالعمل ضمن منظومة خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات بعدم تشغيل السائقين المُرخّص لهم، إلا بعد تقديم شهادة تثبت اشتراكهم بالتأمينات الاجتماعية، وأن يتم التأمين على صاحب المركبة وفق أحكام قانون التأمين الاجتماعي، وكما حرص المُشرع المصري على إلزام الشركات بحسن الاختيار للسائقين خلقياً ومهنيّاً، وأن تقوم الشركة على عمل فحص عينات عشوائية لا تقل عن (٥,٠) % من السائقين لديها، كما يجب أن تلتزم الشركات بتقديم شهادة تفيد تدريب السائق، وتأهيله للتعامل من خلال التطبيق الذكي، وفيما يتعلق بالمركبة التي تُقدّم الخدمة بواسطتها، فقد حرص المُشرع على إلزام الشركات بإستيفاء رقم المنشأة التأمينية لجميع المركبات التي تعمل من خلال المنظومة، وكما أُلزمها بأجراء المعاينة والفحص اللازم للمركبة قبل ضمها للخدمة، واشترط في أن تكون في حالة فنية جيدة، وأن تكون مكيفة، ولا يكون زجاجها ملون، أو حاجب للرؤية، أو مُغطى بستائر مخالفة للقانون، أو معتم، حيث يجب أن تكون المركبة في حالة مناسبة لتقديم مستوى جيد للخدمة، وكما أُلزم الشركات بتخفيض سنة الصنع إلى خمس سنوات بحق أقصى في نهاية عام ٢٠٢٤ للمركبات التي تقدم الخدمة، وذلك وفق سياسة تُقدمها الشركة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ ترخيصها<sup>(٢٤)</sup>.

<sup>٢٤</sup> المواد (٨/ج)، (٩)، (٢٣)، (٢٤)، قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات لتطبيق أحكام قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨.

حيث عمد المشرع المصري إلى اعتبار شركات التطبيقات الذكية المرخص لها عبارة عن ناقلون بالمعنى القانوني وقام بالتطرق في القانون الصادر بشأنها وفي قرار رئيس مجلس الوزراء إلى شروط الترخيص بالنسبة للشركة التي ترغب بتقديم الخدمة، وإلى الشروط التي يجب توافرها في السائقين، وكذلك بالنسبة للشروط الواجب توافرها في المركبات التي يتم تقديم الخدمة بواسطتها.

وحيث ذهب قرار محكمة العدل الأوروبية في الطلب المقدم من قبل المحكمة التجارية الثالثة ببرشلونة في القضية المرفوعة من قبل المنظمة المهنية؛ إلى أن أساس التفرقة ما بين مزود خدمة المعلومات ومقدمي خدمة النقل عبر التطبيقات الذكية، هو أساس قوة ومستوى التحكم والسيطرة والتأثير الذي تنفرد فيه التطبيقات الذكية من خلال وضع الشروط التعاقدية، وتحديد الأجرة وتحمل مخاطر الخدمة الأساسية والعاقد التعاقدية ما بين السائقين وشركات التطبيق، وامتناك المركبة إلى أي حد من الأصول، ففي حالة إذا كان تتمتع شركات التطبيقات الذكية من أجل توفير الخدمة الإلكترونية والخدمات الأساسية، فتعتبر التطبيقات الذكية عبارة عن مزود للخدمة، أما إذا كانت شركات التطبيقات الإلكترونية تتمتع في القوة والتحكم والتأثير في الخدمات المقدمة وفي التعاقدات الأساسية، سواء مع السائقين، أو مع الركاب بجميع الشروط، فيكون لهم التأثير الحاسم على التعاقدات جميعها التي تبرمها التطبيقات الذكية، مما يجعل من هذه التطبيقات ناقلة بالمعنى القانوني حيث هي من تؤثر وتسيطر على الخدمة الإلكترونية وعملية النقل، ويتفق ما جاء في معيار التفرقة ما نتج عن أعمال لجنة المفوضية الأوروبية للاتصالات.

وهنا يؤيد الباحث ما جاء في القرار من أجل معيار التفرقة ما بين اعتبار التطبيقات الذكية مزود خدمة معلومات، أو في اعتبارها ناقل بالمعنى القانوني، وأما ما نجده في الواقع العملي الذي تتبعه التطبيقات الذكية، من خلال مدى تأثيرها وقوة السيطرة والتحكم في تحديد شروط التعاقد، وتحديد الأجرة، والشروط التي تضعها على السائقين العاملين لديها لا يمكن اعتبارها إلا ناقل بالمعنى القانوني.

## الفرع الثاني نظرية الخدمة المركبة

بعد ظهور الاتجاه الذي يرى أن تطبيقات النقل الذكية تعمل على تقديم خدمات نقل، وأنها تتحمل المسؤولية عن عملية النقل بالشكل الذي يتحملة الناقل، مما أثار في أوروبا مسألة إلى إمكانية الفصل من الناحية القانونية بين خدمة الاتصال التي تقدم بواسطة الوسائل الإلكترونية عن الخدمة الأساسية وهي عملية النقل، وأن يتم تطبيق على خدمات الاتصال التي تقدم بوسائل إلكترونية (مزود خدمة المعلومات)، القوانين والتعليمات المتعلقة بالتجارة الإلكترونية، وذلك أن مزود خدمات مجتمع المعلومات الإلكترونية لا يتطلب منه التسجيل في الدولة التي يمارس فيها نشاطاته ويقدم خدماته في حين إذا كان مزود خدمة المعلومات مسجل لدى إحدى دول الاتحاد الأوروبي، على الخدمات المتعلقة بالنقل والتي تلزم من يرغب بتقديمها خدماتها وممارستها التسجيل في الدولة التي تمارس فيها نشاطها<sup>(25)</sup>.

تقتصر خدمات مجتمع المعلومات على المنصات التي يتم تقديم نشاطها بتقديم خدمات إلكترونية، ولا يوجد هناك شك في اعتبار عملية انتقال شخص من مكان إلى آخر، وذلك لقاء عوض عقد نقل بين طرفيه، وهذه العملية لا يمكن أن تتم بالوسائل الإلكترونية بسبب طبيعتها، والتي تتمثل بنقل الراكب من مكان إلى آخر، ولكن من الممكن أن يتم ادراج خدمة اتصال المعلومات التي تقدمها التطبيقات الذكية ضمن عبارة عن خدمة مجتمع المعلومات، ولكن هنا تثار إشكالية إذا كان من الممكن هناك إمكانية بحال توافر الشروط اللازمة للفصل، أن يتم تطبيق الأحكام المتعلقة بالتجارة الإلكترونية بخصوص خدمة مجتمع المعلومات، أم يتم تطبيق الأحكام الخاصة المتعلقة بعقد النقل الذي يتم عبر التطبيقات الذكية.

وحيث أستمد من السوابق القضائية لمحكمة العدل الأوروبية بأنه يجب أن تتضمن الخدمات المركبة شروطاً معينة، والتي يمكن تحديدها بمعياريين:

١. أن يكون العنصران اللذين يُشكّلان الخدمة مستقلاً اقتصادياً عن بعضهما البعض، أي أن تكون الشركة التي تُقدّم معلومات الاتصال منفصلة اقتصادياً عن الشركة التي تقوم بتقديم الخدمة، والتي يكون أساسها القيام بعملية النقل.

---

(25) Francesco De Masi, Id., p 49.

٢. أن يكون أغلب الخدمة المُقدّمة تقديمها بالوسائل الإلكترونيّة، أيّ بقدرها الأكبر، ويكون تنفيذ الجزء المادّي من الالتزام التعاقدّي المتبقي بشكلٍ مادّي، حيث يتعين على المحكمة أن تقوم بتقييم كل حالة على حدة تُعرض أمامها، حسب ما جاء في هذين المعيارين (٢٦).

وفي خصوص العقود التي يتم إبرامها عبر تطبيقات النقل الذكيّة، فإنّ خدمة معلومات الاتّصال وخدمة نقل الأشخاص لقاء أجر من مكانٍ إلى مكانٍ آخر مُعيّن مرتبّتين مع بعضهما البعض، بصورة تمنح كل منهما قدرًا متساويًا مع الآخر، حيث تُشكّل عملية النقل وعملية التعاقد الإلكترونيّ مقدارًا متساويًا لكل منهما، الأمر الذي يجعل التطبيقات الذكيّة والتي تُقدّم خدمات النقل خدمة في مجال النقل، وتستبعد من اعتبارها تجارة إلكترونيّة، وبالتالي تطبيق أحكام وقواعد التجارة الإلكترونيّة، وهذا ما اتّجه له قرار محكمة العدل الأوروبيّة في الطلب المُقدّم من المحكمة التجاريّة الثالثة في برشلونة المرفوعة من قبل المنظمة المهنية التي تمثل سائقي سيارات الأجرة، الذي أُعتبر أنّ عنصر خدمة معلومات الاتّصال، وعنصر عملية النقل في شركة أوبر لهما نفس القدر من الأهميّة الاقتصاديّة، واعتبرها جوانب مرتبطة اقتصاديًّا لأعمال النقل.

ويرى الباحث أنّ عملية الفصل ما بين الخدمة الإلكترونيّة وخدمة النقل غير ممكنة بشكلٍ لا يقبل الفصل لارتباط العنصرين معًا، حيث إنّ شركات النقل عبر التطبيقات الذكيّة يقومون بممارسة خدمة النقل والتي قد تُعدّ ممارسة قانونيّة، ما دام أنّ الشركة الممارسة لهذه النشاطات حاصلة على التراخيص اللازمة لممارسة أعمالها، وتقديم خدمات النقل، وعلى سبيل النقيض فإنّه في حالة عدم حصول شركات التطبيقات الذكيّة على التراخيص اللازمة لممارسة نشاطها الأمر الذي يدفع إلى إيقاف خدمات هذه الشركات والتي حصلت في العديد من الدول، ومثال ذلك في المملكة الأردنيّة الهاشميّة تمّ إيقاف هذه الخدمات هذه التطبيقات لأكثر من مرّة، وتعرّضت إلى العديد من المسائل القانونيّة والقضايا إلى أنّ شرع نظام رقم (٩) لسنة ٢٠١٨ الذي سمح لهذه التطبيقات الذكيّة أن تُمارس أعمالها، وتُقدّم خدماتها على أراضي المملكة، بعد أن يتم ترخيصها أصولًا وفقًا للشروط والضوابط المنصوص عليها في النظام والتعليمات الصادرة بموجبه.

---

(26) Francesco De Masi, Id., p 49.

وكما أنه عند النظر إلى طبيعة العقد الذي بين مشغلي التطبيقات الذكية والركاب تجده أقرب إلى عقد المقاولة، من خلال طبيعته التي تقتضي تعهد الناقل وهم مشغلي التطبيقات الذكية بأن يقوم بعمل، وهو الالتزام بنقل الشيء، أو الشخص إلى مكان آخر، وفي ميعاد مُحدّد دون أن يخضع لرقابته، أو إشرافه، مقابل أجر يدفعه الراكب، حيث إن الشيء الأساسي الذي يُعدّ جوهر عقد المقاولة دون رقابته أو إشرافه، الأمر الذي يستبعد اعتبار فصل الخدمة الإلكترونيّة عن عملية النقل<sup>(٢٧)</sup>.

## المبحث الثاني

### تكييف العلاقة القانونية بين السائق والراكب

أدى ظهور الاختلاف في مدى تكييف العلاقة بين المُستخدم وشركات تطبيقات النقل الذكية إلى ظهور الاختلاف أيضاً في تكييف العلاقة بين المُستخدم ومُقدّم خدمة النقل عبر التطبيقات الذكية؛ فذهب اتّجاه إلى اعتبار هذا السائق مقاول مُستقل عن شركة التطبيق الذكيّ، وذهب اتّجاه آخر إلى اعتبارهم عاملين لدى شركة التطبيقات الذكية للنقل، وهذا ما سيتناوله هذا المبحث في الفرعين الآتيين، يتناول الفرع الأوّل السائقون مقاولين مستقلين، وفي الفرع الثاني السائقين عمال.

## المطلب الأوّل

### السائقون مقاولين مستقلين

تُعدّ الخدمات التي تُقدّمها وسائل النقل العام وسيارات الأجرة التقليدية عبارة عن خدمات نقل يعمل على تقديمها في المعتاد من قبل سائقين مُتمرسين متفرّغين يقوموا بتقديمها مركبات مرخصة لهذه الغاية حاصلة على الترخيص اللازم لممارسة عملية النقل في المكان الذي تعمل به بشكلٍ منظمّ من قبل الجهة المسؤولة عن منح التراخيص اللازمة لممارسة نشاطها، على خلاف السائقين الذين يعملون لدى تطبيقات النقل الذكية ومثال شركتي، حيث يعمل السائقين لديها ولا يشترط تفرّغهم للعمل، كما وأنهم يعملون بواسطة سياراتهم الخاصة، ممّا يتيح في الواقع العملي لأي شخص لديه مركبة ووقت فراغ العمل معها

(٢٧) د. محمد لبيب شنب، شرح أحكام عقد المقاولة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٢، ص ١٥.

حتى لو كان غير متفرغ بشكلٍ مطلق، بصورة أنه يستطيع العمل مع هذه التطبيقات في وقت فراغه إذا رغب بذلك، دون أيّ التزام مستمر بهذا الوقت.

انتقد المدافعون عن الحقوق العمالية في أن تصنيف السائقين كمقاولين مستقلين وبدون أيّ حقوق ومزايا تحت اعتبار أنهم عمال ضعفاء، ومن الاتجاه الآخر علّلت إحدى الشركات العاملة في قطاع النقل عبر التطبيقات الذكية، بأن السائقين يرغبون في أن يتم تصنيفهم على أنهم مقاولون مستقلون؛ لأنّ هذا التصنيف يمنحهم العمل بحرية كبيرة من حيث اختيارهم لساعات العمل التي يرغبوا بالعمل به مع هذه التطبيقات، وأنهم يتمكنوا من العمل لدى الآخرين في أعمالٍ أخرى. حيث أجرت شركة أوبر دراسة في هذا الصدد، وأفادت أنّ أكثر من نصف السائقين العاملين معها يعملون في وظائفٍ أخرى، وأنّ عدد الساعات التي يعملونها لديهم تقل عن (١٥) ساعة في الأسبوع، ممّا يتضح من هذه الدراسة أنّ العديد من السائقين يعملون في هذه الشركات لتحصيل مصدر دخل إضافي، وليسوا بحاجة إلى الحقوق والمزايا التي يحصلون عليها من خلال تصنيفهم كعمال. وبغض النظر عن ما أشارت له هذه الدراسة ومن يزعمون بهذا الرأي<sup>(٢٨)</sup>.

وفي الحقيقة لو أنّه حسب رأي شركة أوبر بأنّ السائقين يملكون حق تعديل العقد المبرم مع التطبيق، كان من الممكن اعتبار هؤلاء السائقين مقاولين، ولكنه في الواقع أمر مستبعد؛ لأنّه عند قيام الراكب بطلب السيارة من خلال التطبيق، فإنّه لا يمكن تعديل طلبه، وأيضاً السائق لا يمكنه تعديل المكان الذي حدده الراكب أو تعديل الطريق الذي يضعها له التطبيق، وبالنتيجة فإنّ هذا السائق هو مجرد تابع لشركة التطبيق الذكي<sup>(٢٩)</sup>.

---

(28)Wyman, Katrina, Taxi Regulation in the Age of Uber, New York University Journal of Legislation and Public Policy, Vol. 2, No. 1, US.,2017, P 60-61,

Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2961505>.

(٢٩) د. أحمد التهامي، الأحكام الخاصة بعقد النقل عبر التطبيقات الذكية "أوبر نموذجاً" دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص ٤٠٤٨.

وأنه قد ينعكس سلباً على شركات التطبيقات الذكيّة ما صدر عن لجنة العمل في ولاية كاليفورنيا بأنّه: يجب اعتبار أحد سائقي شركة أوبر كعامل وفقاً لقانون العمل في ولاية كاليفورنيا، ولا يجوز اعتباره مقالٍ مُستقل كما رغبت الشركة، وقرّرت في قرارها بإلزام شركة أوبر بتعويض العامل بمبلغ ٤١٥٢,٢٠ دولاراً أمريكياً، وذلك كمصروفات وتكاليف أخرى خلال الفترة التي كان يعمل لديها كسائق، وقد تضمن القرار على اعتبار أنّ شركة وضعت نفسها كشركة لوجستية وكتطبيق يستخدمه السائقين والركاب فقط لتسهيل طرق التعامل الخاصة بهم، وليس كأسطول نقل يضم عشرات الآلاف من السائقين العمال، وقد زعمت الشركة بأنّها لم تمارس أيّ سيطرة على ساعات عمل لدى السائقين، ولم تتطلب في شروطها من السائقين إتمام عدد مُحدّد من الرحلات، لكن لجنة العمل ذكرت العديد من الحالات التي تصرف فيها شركة أوبر كصاحب عمل، منها قيام الشركة بإعطاء السائقين لديها بهواتف ذكية، كما وأنّ سياسة الشركة بإلغاء تنشيط التطبيق الخاص بالسائق العامل لديها بحالة كونه غير نشط على التطبيق الذكيّ لمُدّة تزيد عن (١٨٠) يوماً، ممّا يجعل من هذا القرار عواقب وخيمة قد تتورط بها شركات النقل عبر التطبيقات الذكيّة<sup>(٣٠)</sup>.

وقد علقت شركة أوبر على هذا القرار: (أن قرار الصادر عن لجنة العمل في كاليفورنيا يتعلّق بشخص واحد فقط، وليس بالسائقين جميعاً، كما أنّه صادر عن لجنة العمل، وليس عن محكمة قضائية). ويتضح أنّ تصنيف سائقي هذه التطبيقات الذكيّة كعمال يُمثّل عواقب وخيمة أمام هذه التطبيقات أكبر من الهيكلية التنظيمية؛ لأنّه بالتأكيد يعمل على تغيير هيكلية النفقات لديها، كما ويتطلب من شركات التطبيقات الذكيّة تقديم تأمين صحي للعاملين لديها، ودفع رواتب، وحقوق عمالية أخرى، في حين أنّ شركات التطبيقات الذكيّة أساسها العمل ضمن قطاع الاقتصاد عند الطلب تعتمد أساس العمل على فكرة استقلال السائقين الذين يجدون أوقات فراغ للعمل من خلالها، ولا يريدون اعتبارهم عمالاً لها<sup>(٣١)</sup>.

---

(30) Mike Isaac & Natasha Singer, (2015), Uber contests California ruling that says driver should be employee, The Sydney Morning Herald.

Available at: <https://www.smh.com.au/business/uber-contests-california-rulingthat-says-driver-should-be-employee-20150618-ghqwb6.html>.

(31) Mike Isaac & Natasha Singer, Id.

وهناك سابقة قضائية تتعلق في هذا الصدد صدرت في إستراليا، وهي قضية، ساعي البريد الذي بصدده أحد الأشخاص بواسطة الدراجة التي يقودها، فاتّجهت المحكمة إلى تحديد من المسؤول عن تعويض المصاب، وكانت تحت احتماليين الأول أنّه: تُعد ساعي مقاول مُستقل، والاحتمال الثاني أنّ الساعي عاملاً لدى شركة البريد السريع، ففي الاحتمال الأول يكون الساعي هو المسؤول، وفي الاحتمال الثاني تكون شركة البريد السريع هي المسؤولة عن تعويض المصاب، وبالنتيجة اعتبرت المحكمة العليا الأسترالية أنّ الساعي كان عاملاً لدى الشركة، وألّزمت الشركة بدفع التعويض للمصاب، وقد اعتمدت في ذلك على عدّة عوامل للتمييز فيما إذا كان الساعي مقاول مُستقل أو عاملاً<sup>(32)</sup>.

وإذا جرى الاعتماد على المبادئ والقواعد القانونية المقرّرة في قرار الحكم أعلاه، وذلك للتمييز بين اعتبار السائق عاملاً أو اعتباره مقاول مُستقل، ممّا يلزم المحكمة إذا ارادت تطبيق ما في القرار السابق على مشغلي التطبيقات الذكيّة الأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

- أ- أنّ مشغلي التطبيقات الذكيّة لا تحدّد معدلات مُحدّدة للأجور.
- ب- أنّه لا يوجد أيّ مجال على تلك الأجور بين التطبيقات الذكيّة والسائقين لديها.
- ج- أنّ التطبيقات الذكيّة مسؤولة عن التوجيه والتدريب للسائقين لديها.
- د- تدخل التطبيقات الذكيّة في انضباط السائقين وتخصيص أماكن العمل وزي الملابس للعمل.
- هـ- توفير التطبيقات الذكيّة للسائقين المعدّات الأساسيّة للعمل.
- و- أنّ تبقى هذه المعدّات في ملكية التطبيقات الذكيّة.
- ي- أنّ التطبيقات الذكيّة تفرض بعض المتطلبات على السائقين؛ مثل التأمين ونوع التأمين والعمولات والحسميات على السائقين العاملين معها، دون أيّ فرصة للتفاوض.<sup>(33)</sup>

وحسب قانون معايير العمل العادلة الأمريكي، فإنّه يتمّ تحديد فيما إذا كان الشخص عاملاً أو مقاولاً مستقلاً بإجراء اختبار الواقع الاقتصاديّ، وفي الآونة الأخيرة تحدثت شعبة الأجور وساعات العمل التابعة

---

(32) Jacob Carswell, Doherty, (No year of publishing), Are Uber drivers independent contractors or employees, Foulsham & Geddes platform. Available at: <http://www.fglaw.com.au/are-uber-drivers-employees/>

(33) Jacob Carswell, Doherty, Id.

لوزارة العمل بالولايات المتحدة الأمريكية - الوكالة المسؤولة عن إنفاذ قانون - هذا الاختبار، ووصفت المعيار بطريقة، وأعطت الأفضلية في إيجاد علاقة عمل، أيّ أنّ معظم من يعتاد الأعمال هم في الأساس عمال، وقد حدّدت وزارة العمل الأمريكية العوامل التي على أساسها تقوم باختبار الواقع الاقتصاديّ في ظلّها، وعلى النحو الآتي<sup>(34)</sup>:

أ. في حالة إذا كان العمل المنجز يُشكّل جزءاً لا يتجزأ من عمل صاحب العمل، فهو يدل على وجود علاقة عمل.

ب. في حالة وجود احتمالية تكبّد العامل أيّ خسارة، وليس فقط تحقيق ربح، فهذا يدل على وجود علاقة مقاول مُستقل وليس عامل.

ج. أن ورود أيّ استثمار للعامل يستوجب أيضاً تحمّل المخاطر من قِبَل العامل، وهذا يدل على علاقة مقاول مُستقل، وعلى ذلك فإنّ التركيز على مقارنة الاستثمار قد يجعل من المستحيل ومن غير المتصور على الشركات الضخمة العابرة للقارات، والتي تكون عديدة الجنسيات الحفاظ على علاقة المقاول مُستقل مع غيرها.

د. أن وجود المهارات لدى العامل والقدرة على اتّخاذ المبادرة والقرارات دليل على وجود علاقة مقاول مُستقل وليس عقد عمل.

د. إذا كانت علاقة العامل مع صاحب العمل دائمة، أو مُحدّدة المُدّة، أو غير المُحدّدة مع صاحب العمل؛ من الممكن أن يدل على وجود علاقة عمل، وليست علاقة مقاول مُستقل.

ه. إذا كان هناك تحكّم للعامل في الجوانب الرئيسية من العمل المنجز، على خلاف رب العمل، مثل التحكّم في طريقة ووسائل وأساليب العمل، فقد يكون ذلك مؤشراً على وجود علاقة مقاول مُستقل وليس عقد عمل.

---

(34) Amy L. Groff, Paul Callegari and Patrick M. Madden, Platforms Like Uber and the Blurred Line Between Independent Contractors and Employees, Computer Law Review International, A Journal of Information Law and Technology, Vol. 16, No. 6, 2015, P 168, Available at: <https://doi.org/10.9785/cri-2015-0604>.

كما وأن بعض الوكالات الأمريكية، مثل لجنة تكافؤ فرص العمل، ومجلس علاقات العمل الوطني، وغيرها من الوكالات الأمريكية المختصة بالتميز بين العامل والمقاول المستقل لغايات تشريع قوانين مختلفة تنظم ذلك، وتقوم بأجراء اختبارات متعدّدة، تركّز بشكلٍ أساسيٍّ ومختلفٍ مدى التحكّم والسيطرة والاستقلال الاقتصاديّ وطبيعة العلاقة بين الأطراف، كما وتطبق المحاكم في الاتّحاد الأوروبيّ المعايير للفرقة بين العامل والمقاول المستقل مثل الحرّية في أداء العمل، والتحكّم، وتحمل عبء المخاطر المالية، والقيام بأي أعمالٍ أخرى، والعمل في مكان آخر بإرادته المنفردة، وتصنيف الأطراف كل منهم حسب علاقته بالآخر (٣٥).

حيث إنه في صورة إذا كان الفرد عاملاً، فإنه يتوجب على رب العمل أن يلتزم بتحمل أعباء والتزامات إضافية؛ كأن يلتزم بالحد الأدنى للأجور، وبذل الأجر الإضافي، وساعات وأيام الراحة، والعطل الأسبوعية، والعطل الدينية، والعطل الرسمية، واشتراكات الضمان الاجتماعي، والتأمين الصحي، والعديد من اللتزامات المترتبة على صاحب العمل تجاه العامل بموجب قوانين العمل، ولهذا يحاول أصحاب العمل، منها شركات تطبيقات النقل الذكيّة، لتجنب من أن يتم اعتبار من يعمل لديها على أنه عامل، وإنما يُعدُّ كمقاول مستقل عنها، وعلى الرغم مما سبق ذكره فمن الممكن أن يكون السائق هو من يريد في أن يتم معاملته كمقاول مستقل عن صاحب العمل، حيث إن علاقة المقاول المستقل تمنح فريقين التعاقد مرونة واستقلالية أكثر وأكبر، وعلى ذلك فإن تحديد هذه العلاقة من خلال الوقائع والظروف التي يتم التعامل في تنفيذ العقد وعلاقة الأطراف فيما بينهم قد يُعدُّ تصرف أكثر توازن في تحديد العلاقة فيما بينهم (٣٦).

## المطلب الثاني

### السائق عامل

إن السائقين الذين يعملون كمُقدّمي الخدمات الذكيّة لدى تطبيقات النقل الذكيّة، يرون أنه لا يوجد مساواة بين جميع السائقين الذين يعملون معهم في هذا المجال، ولذلك فقد اتّجه البعض إلى أن نحو اعتبار هؤلاء السائقين أطراف ضعيفة في التعاقد، ويتوجب من أجل حمايتهم، ارتباط تعاقداتهم بالنظام العام،

(35) Amy L. Groff, Paul Callegari and Patrick M. Madden, Id., P 168.

(36) Amy L. Groff, Paul Callegari and Patrick M. Madden, Id., P 169

وهناك إحدى المقترحات التي تسعى توسيع مدى الحماية لهؤلاء السائقين من الأفراد من خلال ترتيب بعض الحقوق العمالية لهم، ويكون ذلك من خلال تكوين مفهوم العامل المستقل كفئة متوسطة، يتم منحها بعض صور الحماية القانونية الممنوحة للعامل، ومثال ذلك حرية التنظيم، والتمكين من إجراء المفاوضات عن الجماعة، وفرض صور حماية الحقوق المدنية لهم، ودرجة الإعفاء الضريبي المتمثل في الدخل العائد لهم من العمل لدى تطبيقات النقل الذكية، ونسبة مساهمة صاحب العمل في دفع الضرائب، دون أن يتم تمتع السائقين بباقي الحقوق والتي تتمثل حقوق العامل بساعات العمل محددة، وبدل العمل الإضافي، والتزام بالحد الأدنى للأجور من قبل شركات التطبيقات الذكية، ويُعد مؤيدين هذه الفئة (فئة العامل المستقل) أن السائقين لسيارات الأجرة والذين يعملون من خلال تطبيقات النقل الذكية من أبرز الصور التي يمكن أدرجها في هذه الفئة<sup>(37)</sup>.

وفي ضوء الجدل المثار فيما إذا كانت تلك الحقوق التي تدرج ضمن فئة العامل المستقل، ستقوم بحماية هذه الفئة من السائقين من ما يواجهه هؤلاء السائقين من مخاطر والتي تتمثل في انعدام الأمن الاقتصادي، وعدم المساواة بين السائقين في الأجر، فإن هذا الأمر يستوجب من الجهات المسؤولة عن تنظيم قطاع سيارات الأجرة والتاكسي أن تقوم بتحديد أشكال الحماية التي يتوجب في أن تكون ممنوحة لهم، ويجب حماية السائقين الذين يعملون لدى التطبيقات الذكية، كالحماية الممنوحة لسائقي سيارات الأجرة التقليدية من قبل الجهات المنظمة، والتي تعمل على حمايتهم وبالتالي تعود هذه الحماية على المستهلكين، وكما أنه يستلزم توسيع نطاق هذه الحماية لسائقي سيارات الأجرة والتاكسي، وشمل سائقي التطبيقات الذكية بهذه الحماية، كشمول السائقين بنظام التأمين الصحي، أو في شمولهم بأحكام قانون الضمان الاجتماعي<sup>(38)</sup>.

وتعرضت شركات تطبيقات النقل الذكية إلى العديد من القضايا العمالية، ومن أمثلة ذلك، حيث قامت امرأة في ولاية كاليفورنيا باستئجار مركبة من خلال شركات تأجير السيارات التابعة لشركة أوبر، وقامت بالعمل لدى شركة أوبر، وبعد ذلك قامت الشركة بإنهاء خدماتها بسبب ادائها الضعيف، فتوجهت إلى رفع دعوى قضائية ضد شركة أوبر وقامت في الأثناء في دعواها أن رواتبها كانت عبارة عن

---

(37)Wyman, Katrina, Id., P 62-63.

(38)Wyman, Katrina, Id., P 64.

بنسات بعد قيامها بخصم الرسوم والنفقات المختلفة التي تفرضها شركة أوبر، حيث كانت تتوقع بأن تحصل من خلال العمل لدى الشركة مبلغ يتراوح ما بين ٤٠٠ و ٤٥٠ دولار في الأسبوع، حيث قامت شركة أوبر بإنكار الدعوى، ولم تقم بالاعتراف بأنها قامت بانتهاك الحقوق العمالية التي زعمت بها المدعية لما تدعيه، وعدم استحقاقها لما طلبت، فقد قامت الشركة بدفع مبلغ (١٥٠١٨) دولار<sup>(٣٩)</sup>.

كما وأنكرت أيضاً شركة أوبر في ولاية واشنطن بالولايات المتحدة الأمريكية، عن تحملها مسؤوليتها عن الإصابات الجسدية التي ادعى أحد الركاب بأنه قد تعرّض لها من قبل أحد السائقين العاملين لديها، وبررت انكارها لهذه المسؤولية بأن السائق العامل معها هو عبارة عن مقاول مستقل عنها وليس عامل يتبع لها<sup>(٤٠)</sup>، وهناك مثال مثير عندما قامت شركة أوبر بإنكار أنّ عملية تدريب السائقين العاملين لديها على الطرق المستخدمة والأساليب الخاصة في التعامل مع الأشخاص الذين لديهم إعاقات جسدية، الذين يقومون باستخدام الخدمات التي تُقدّمها التطبيقات الذكية، وقالت أنّه لا يوجد أيّ التزام يقع على عاتقها بتدريب السائقين لديها على اعتبارها أنّ هؤلاء السائقين مقاولين مستقلّين عنها، وأنهم ليسوا عمال لديها<sup>(٤١)</sup>.

وهناك بعض التقارير الصادرة عن شركة أوبر في استراليا، والتي أفادت بأنّ الشركة تقوم بتسوية الدعاوى العمالية نتيجة الفصل التعسفيّ التي يرفعها السائقين ضدها، بعد قيام الشركة بحظر وتعطيل نشاطهم على التطبيق الذكيّ، ويؤسسون هذه الدعاوى أنّ قيام الشركة بفصلهم دون أيّ مبررٍ مما يجعل منه فصلاً تعسفياً، علماً بأنّ شركة التطبيق الذكيّ أوبر لم تكن تُعدّ السائقين لديها عمال، إلّا أنّها تقوم بتسوية النزاعات المُقدّمة إلى لجنة العمل المتمثلة بالفصل التعسفيّ للسائقين، كي لا تتعرض إلى قرارٍ قطعي يقضي بأنّ السائقين عمال، فهي لا تقوم بمواجهة هؤلاء السائقين أمام لجنة العمل وتسرع إلى تسوية

---

<sup>(٣٩)</sup> قيس الخوادة، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص عبر التطبيقات الذكية في القانون الأردني، مرجع سابق، ص ٧٥.

(40) Search v. Uber Techs., Inc., No. CV 15-257 (JEB), 2015 WL 5297508, at \*1 (D.D.C. Sept. 10, 2015), Referred to in Cunningham-Parmeter, Keith, Id., p ١٦٨٨

(41) Ramos v. Uber Techs., Inc., No. SA-14-CA-502-XR, 2015 WL 758087, at \*12 (W.D. Tex. Feb. 20, 2015), Referred to in Cunningham-Parmeter, Keith, Id., p ١٦٨٨.

النزاع، إلا أنه تم رفع دعوى قضائية على شركة أوبر من قبل رابطة سائقي المنصات الذكية الاسترالي، دعوى سببها الفصل التعسفي، وذلك بالنيابة عن سائق كان يعمل لدى شركة أوبر، عمدت شركة أوبر إلى تسوية القضية لقاء مبلغ معين لم يتم الكشف عن مقداره<sup>(٤٢)</sup>.

وفي قضية أخرى تعرضت لها شركة أوبر أمام محكمة مقاطعة فيدرالية في ولاية كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية، بررت شركة أوبر بأنها لم تكن صاحب العمل، بل أنها عبارة عن شركة تكنولوجية تقوم على إيجاد عملاء للسائقين بصفتهم شركاء لها في العمل، فقامت المحكمة برفض هذا التبرير واعتبرته صياغة لفظية، كما رأت المحكمة بأنه يتوجب التركيز على الأساس الذي يقوم به التطبيق الذكي، من أجل التمييز السائقين معها على اعتبارهم عاملين لديها، أم أنهم مقاولين مستقلين عنها، ومن خلال اتباع هذا المعيار، فقد توصلت المحكمة إلى اعتبار أن شركة أوبر لم يكن أساسها تقديم المعلومات التكنولوجية إلى الجمهور مثل شركات البرمجيات، ولكنه يقوم أساسها على تقديم خدمات نقل إلى الجمهور بواسطة السائقين العاملين معها، ونظراً للدور الرئيس الذي يقوم به السائقين بمساندة شركة أوبر في تنفيذ أعمالها، فإنه هنا يثور السؤال المنتج في القضية، والذي يعتمد على مستوى القوة والتحكم والسيطرة الذي احتفظت به شركة أوبر لهؤلاء السائقين<sup>(٤٣)</sup>.

وفي القضية السابقة، عمدت شركة أوبر إلى الدفع بأنها لا تملك السيطرة على الأوقات التي يعملون فيها السائقين، وبالتالي عدم قدرتها في السيطرة على ظروف العمل، وكما أفادت بأنها لا تلزم السائقين العاملين في التطبيق تسجيل الدخول إلى برامج التطبيق الذكي الخاص بها، وأنها لا تلزم السائقين لديها خلال (١٨٠) فقط القيام برحلة واحدة من خلال تطبيقها الذكي. وعلى الرغم من ذلك فقد ذهبت المحكمة

---

(42) Tony Yoo, Uber Australia is settling unfair dismissal cases, despite insisting drivers are not employees, business insider-Australia platform, 2017. Available at: <https://www.businessinsider.com.au/uber-australia-is-settling-unfairdismissal-cases-despite-insisting-drivers-are-not-employees-2017-6>

(43) Cunningham-Parmeter, Keith, From Amazon to Uber: Defining Employment in the Modern Economy, Boston University Law Review, Vol. 96, 2016, p 1718. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=276157>.

إلى أن وجود القوة والسيطرة والتحكم، المعيار الأساس الذي يكون القدر الأكبر في اعتبار السائق مقاول مُستقل أو اعتباره عامل لدى التطبيق الذكي، أي أن الاعتماد الأساس الذي له الجزء الأكثر هو مقدار القوة والسيطرة والتحكم في شركة أوبر على السائقين العاملين معها، كما أشارت إلى أن وجود عامل المرونة يُعد دليل على اعتبار علاقة عمل، يجب أن يأخذ بعين الاعتبار كأحد العوامل من بين العديد من العوامل الأخرى، وبالنظر إلى العوامل الأخرى التي تمارسها شركة أوبر على السائقين الذين يقومون بتسجيل الدخول إلى التطبيق الذكي، يتضح بأن دليل شركة التطبيق الذكي ينص على أن الشركة تحتل من السائقين قبول جميع رحلات النقل المطلوبة منهم، وأنها ستقوم بمتابعة السائقين جميعهم في حال أنهم رفضوا الرحلات، وهذا ما يتناقض مع ما ابدته الشركة في أنها تفتقر إلى السيطرة في التحكم بأوقات عمل السائقين، الأمر الذي يستبعد ما أفادته شركة أوبر<sup>(٤٤)</sup>.

وعلى الرغم من وجود نظام الأعمال الذي يبين جوانب السيطرة ثنائية الاتجاه، حيث تبين في أن السائق له الحرية فقط في اختيار الوقت الذي يرغب بها في الدخول إلى التطبيق الذكي، كما يتحكم بهذه الخاصية، بينما تتحكم شركة أوبر في جميع تصرفات السائق من لحظة تسجيله الدخول إلى التطبيق الذكي، كما وأن الشركة تتفرد في التحكم بتحديد مقدار الأجر الذي يتقاضاه السائقين، وهذا ما جاء فيه قرار الحكم في القضية المقامة أمام محكمة مقاطعة فيدرالية في ولاية كاليفورنيا في الولايات المتحدة الأمريكية السابق ذكرها، بأن شركة أوبر تقوم بتحديد الأجر الذي يدفعه الركاب لقاء عملية النقل، كما أنها تقوم بالاحتفاظ بما مقداره عشرين بالمائة (٢٠%) من الأجرة التي للراكب لعملية النقل الواحدة، كما أنه لا يتم التفاوض ما بين السائقين الذين يقومون بعملية النقل مع شركة التطبيق الذكي على أي من هذه الشروط، وعليه ترى المحكمة أن الشركة تتفرد بالسيطرة الأحادية من قبلها فيما يتعلّق بالأجر، سواء كان بتحديد الأجر من الراكب، أو مقدار الأجر الذي تحتفظ فيه الشركة لها<sup>(٤٥)</sup>.

وقد اتّجهت المحكمة إلى مدى أبعد من أوقات عمل السائقين وتحديد مقدار الأجرة ونسبة شركة التطبيق منها، وتساءلت فيما إذا كان السائقين في شركة أوبر يتمتعون بمقدار الحرية التي يتمتع بها عمال هذه التطبيقات الذكية، ولقد تبين بأن شركة التطبيق الذكي قد حافظت على البروتوكول المفصل الذي

---

(44)Cunningham–Parmeter, Keith, Id., p 1719.

(45)Cunningham–Parmeter, Keith, Id., p 1719.

يوجه للسائقين من حيث ارتداء الملابس المهنية، وإرسال رسائل نصية إلى العملاء، وقيام السائقين بفتح أبواب المركبة للركاب، والحرص على أن الراديو مغلق، أو إذا كان فعّال فإنه يتوجب أن يكون على الراديو الوطني العام، أو على أنغام موسيقى الجاز الهادئة، كما وأنها تتّجه نحو سياسة عدم التسامح مطلقاً مع السائقين في سبيل جلب العملاء من خارج تطبيق الشركة، كما تقوم بفرض السيطرة في هذه الأشكال من خلال تهديد السائقين بحظر دخولهم إلى التطبيق العائد للشركة، كما وتحفظ الشركة بحقها في العقود مع السائقين في التعديل، أو الحظر، أو التعليق، أو التحديد، والعديد من القيود التي تضعها وفقاً لما تراه هي، وفي الوقت التي ترغب بذلك، كما أشارت المحكمة بأن شركة التطبيق الذكيّ كانت تقوم في التصرف بانتظام بناءً على هذه السلطة والسيطرة من خلال إنهاء خدمات ما يبلغ (5%) من مجموع السائقين الموجودين لديها بشكل منتظم، كما أخذت المحكمة بعين الاعتبار في ما تقوم به الشركة من تحويل العملاء إلى مشرفين لديها من خلال التقييم الذي يقوم به الركاب، وكما أنها تقوم بمراقبة السائقين من خلال تصنيفات الركاب للعملاء، وتقوم بإتخاذ قرارات إلغاء التنشيط والحظر والتحديد بناءً على هذه التصنيفات، وعليه وصلت المحكمة إلى أن دور العملاء من خلال تصنيف السائقين عمل منهم مشرفين افتراضيين منح شركة التطبيق من المراقبة لجوانب معينة مثل سلوك السائقين باستمرار، وبالتالي منح الشركة المزيد من كمية السيطرة على أداء السائقين، ومن خلال الموازنة بين سيطرة السائقين على نظام الأعمال وسيطرة الشركة على الكثير من الجوانب الأخرى، قرّرت المحكمة بأن السائقين يُعدّوا عمالاً لدى شركات التطبيق الذكيّة، وليسوا مقاولين مستقلين<sup>(46)</sup>.

كما قام سائقون في عام ٢٠١٦ برفع دعوى ضد شركة أوبر في بريطانيا، وبدعم من قبل الائتلاف التجاريّ البريطاني، حيث قامت المحكمة بإصدار قرارها الذي اعتُبر تاريخياً، حيث قامت باعتبار أن سائقوا شركة أوبر في المملكة المتّحدة هم عمالاً لدى شركات التطبيقات الذكيّة وليس مقاولين مستقلين، الأمر الذي يرتّب للسائقين ذات الحقوق العمالية التي يتمتع بها العمال الذين يعملون بدوام كامل في المملكة المتّحدة. وأنّ هذا القرار قد منح السائقين استحقاقهم للحد الأدنى للأجور، كما وأعطاهم الحق في إجازات مدفوعة الأجر، وأجازات مرضية، وكافة الحقوق العمالية الأخرى. وعلى الرّغم من ذلك فقد قامت الشركة عن نفسها حتى لا تكون ملزمة بإعطاء الحقوق العمالية للسائقين، وقامت بالإدعاء أنها عبارة عن تطبيق

---

(46)Cunningham–Parmeter, Keith, Id., p 1719–1720.

ذكي تقني يمنح المستخدمين من جدولة مواعيد النقل، وأنها ليست مزود نقل؛ وذلك لأن خدمات النقل يتم تزويدها من قبل السائقين الذين يُعدّوا طرف ثالث عبارة عن مقاولين مستقلين عنها لا يعملون لديها، إلا أن المحكمة أصرت على أن الفكرة القائلة بأن شركة أوبر في لندن عبارة عن فسيفاء مكونة من (٣٠٠٠٠) شركة صغيرة مرتبطة بمنصة مشتركة هي فكرة سخيفة للغاية<sup>(٤٧)</sup>.

وفي ٤ مارس ٢٠٢٠ قرّرت محكمة النقض الفرنسية أن علاقة العامل مع شركة أوبر هي عقد عمل، وذلك يعود لوجود رابطة التبعية التي يخضع لها العامل عند دخوله إلى التطبيق، وحتى ولو كان العامل ليس ملزماً بعدد ساعات مُعيّنة، فإنّ هذا الأمر لا يمس علاقة التبعية، وأنّ العالم يقوم بتقديم الخدمة بصفته أجيّراً وليس عاملاً مستقلاً، وعليه فإنّه يحق للعامل المطالبة بالتعويض من الشركة في حال قامت الشركة بحظره من الدخول إلى التطبيق الذكيّ العائد للشركة، ومنعه من القيام بعمله، ويُعدّ هذا المنع عبارة عن إنهاء تعسفي من قبل شركة التطبيق الذكيّ<sup>(٤٨)</sup>.

وتأسيساً على ما سبق، يرى الباحث أنّه لكي نميز بين إذا كان السائقين مُقدّمي الخدمات في عقد النقل عبر التطبيقات الذكيّة، فإنّه يتوجب النظر إلى ظروف العقد، والشكل الذي تتم فيه جميع وقائعه، وذلك من خلال تحليل هذه الظروف والوقائع، بحيث يكون يرتكز بشكلٍ أساس على مستوى السيطرة والقوة والتحكم في الظروف التعاقدية، واختيار آلية تنفيذها، ومن الأمثلة على ذلك مستوى القوة والتحكم

---

(47)Aslam v. Uber BV IRLR 4 (ET); see also Tom Mendelsohn, Court: Uber

Drivers are company employees not self-employed contractors, ARS TECHNICA

(Oct. 31, 2016), 2017. Referred to in Ethan Rubin, Independent contractors or employees?

Why mediation should be utilized by Uber and its drivers to solve the mystery of how to define working individuals in a sharing economy business model, Hein Online journal, 2017, P 167.

Available

at:<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/amjm10&div=10&id=>

&page=&t=1560629235

<sup>٤٨</sup> قرار محكمة النقض الفرنسية رقم 19-13.316

. [Shttps://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/chambre](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre)

في التعاقد مع الجمهور الذي تنفرد به التطبيقات الذكية، ومقدار الأجر لعملية النقل، ونسبة أجر التطبيق الذكي من الأجر لعملية النقل الواحدة، وتدريب السائقين ومراقبتهم والإشراف عليهم، وفي شروط قبول السائقين للعمل من خلال الدخول إلى التطبيق الذكي، وأيضاً تحديد ساعات العمل للسائقين، ومستوى حريتهم بذلك، ومكان عملهم، وأيضاً الأساس التي تقوم به شركة التطبيق الذكي بموجبه بحظر السائقين، أو تحديد عملهم؛ فإنه يتوجب النظر إلى هذه الوقائع وتحليلها من أجل بيان فيما إذا كان السائق عبارة عن عامل لدى التطبيقات الذكية، أو أنه مقاول مستقل، كما يرى الباحث أنه من أجل التمييز ما بين إذا كان السائق عبارة عن عامل أو مقاول مستقل، فإن هذا يتوجب النظر إلى كل حالة تعاقد على حده، الأمر الذي قد يكون صعباً بالنسبة إلى مثل هذه العقود، وذلك يعود إلى كثرة وانتشار هذه العقود على مستوى العالم، وفي جميع البلدان، حيث إن الشركات التي تتمتع بتقديم هذه الخدمات هي شركات عابرة للقارات، الشكل الذي يجعل من الصعب تفصيل كل عقد على حده، فإن الباحث يرى في هذا الصدد أنه لا بد من تنظيم تشريعي يبين الشروط والأحكام الخاصة لاعتبار هؤلاء السائقين عمالاً لدى شركات التطبيقات الذكية، أو مقاولين مستقلين عن شركات التطبيقات الذكية، ولا بد من الإشارة هنا إلى أن المقاولين المستقلين لا يتمتعون بالحماية التشريعية بالقدر التي يتمتع بها العمال، وذلك تحت اعتبار أن العمال هم الطرف الأضعف في جميع التعاقدات التي يقوموا بإبرامها، وعليه لا بد من أساس تشريعي واضح للتمييز فيما إذا كانوا عمالاً، أو مقاولين مستقلين، ويشكل يوازن ما بين التزامات كل من السائقين ومشغلي التطبيقات الذكية للمحافظة على حقوق هؤلاء السائقين دون المساس بعنصري التكنولوجيا والمرونة، التي تُعد من أبرز المميزات لهذا العقد، وبالشكل الذي يحافظ على المنافسة المشروعة من خلال إبرام هذه العقود.

ويرى الباحث أن شركات التطبيقات الذكية تحاول وبكل قوة في أن يتم اعتبار السائقين الذين يقدمون الخدمة عبارة عن مقاولين مستقلين عنها، حيث إن اعتبارهم عمالاً يرتب الكثير من التكاليف على هذه الشركات، منها الالتزام بالحد الأدنى للأجور والتأمين الصحي للعمال، ومع ذلك يرى الباحث بأنه يتوجب اعتبار هؤلاء السائقين عمالاً؛ نظراً لما تتمتع به التطبيقات الذكية من مستوى عالي في القوة والسيطرة والتحكم، وعلى نقيض ذلك فإنه إذا ما تم اعتبار السائقين مقاولين مستقلين فإن ذلك يعني أن تُحقق هذه التطبيقات الأرباح والمكاسب فقط، دون أن تتحمل أي خسائر تترتب على المقاولين المستقلين،

فمن غير المتصور أن تقوم هذه التطبيقات بتحصيل الأرباح والمكاسب دون أن تتقاسم الخسائر مع السائقين.

ذهب المشرع الأردني في المادة (٥) الفقرة (٥/و) من نظام تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية الأردني رقم (٩) لسنة ٢٠١٨، التي سبق ذكرها، والتي بينت على أن مسؤولية التطبيقات الذكية عن أداء السائق وعمله وسلوكه والأضرار الناشئة التي تلحق بالركاب خلال مدة تقديم الخدمة بما يضمن حسن تنفيذها، وكما ألزمت التطبيقات الذكية بتقديم تأمين مسؤولية إضافية على السيارات العاملة لديها؛ لضمان الأضرار التي تلحق بالركاب الذين يستفيدون من الخدمة، وبقاء مسؤولية التطبيقات الذكية والقائمون على إدارته بالتكافل والتضامن عن الأضرار التي تلحق بالمستفيدين من الخدمة في حال انتهاء، أو إلغاء وثيقة التأمين، حيث إن المشرع الأردني قد ألزم شركات التطبيقات الذكية المرخص لها بشكل قانوني بتحمل المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها السائقين العاملين لديها، تحت اعتبار أن شركة التطبيق هي صاحب العمل لهم، مما يدل بأن المشرع الأردني اعتبر شركات التطبيقات الذكية عبارة عن ناقلون، وأن السائقين الذين يعملون من خلال هذه التطبيقات هم عمالاً لديها.

وأن المشرع المصري قد اعتبر أن مشغلي التطبيقات الذكية عبارة عن ناقلون، إلا أنه لم ينص في قانون تنظيم النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، ولا في قرار رئيس مجلس الوزراء بشأن القواعد والإجراءات لتطبيق أحكام قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، على تحمل الأضرار التي تلحق بالركاب من السائقين، أو بسببهم من الرجوع على الشركة المشغلة لهم، في حين أنه اعتبر أن الشركة هي المسؤولة عن تشغيل هولاء السائقين.

ويؤيد الباحث ما ذهب إليه المشرع الأردني في اعتبار السائقين العاملين لدى هذه التطبيقات عمالاً وليسوا مقاولين مستقلين، كما سبق وبرره الباحث من معيار مستوى القوة والتحكم والسيطرة التي تملكها شركات التطبيقات الذكية في عملية التعاقد، سواء كان ذلك مع السائقين الذين يقدمون الخدمة، أو مع الركاب الذين يريدون الاستفادة من هذه الخدمة، كما يرى الباحث أن الأساس التشريعي لاعتبار هولاء السائقين عبارة عن عمال هو مستوى القوة والسيطرة والتحكم الذي تملكه التطبيقات الذكية، مما يجدر الذكر بأنه من الممكن أن تكون بعض التطبيقات الذكية لا تملك المستوى العالي من هذه السيطرة والتحكم، الأمر الذي يجب أخذه بعين الاعتبار في تحديد العلاقة ما بين هولاء السائقين وتطبيقات النقل الذكية.

## الخاتمة

في ضوء ما تم تناوله في هذا البحث، لا بدّ أن يُقدّم الباحث جانباً من النتائج والتوصيات، التي توصل إليها من خلال البحث في المسائل القانونية، والأحكام القضائية، ونظام تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية، في الأمور المتعلّقة في الطبيعة القانونية لعقد النقل عبر التطبيقات الذكية، من بيان الطبيعة القانونية للعلاقة بين التطبيقات الذكية والركاب، والطبيعة القانونية للعلاقة بين الراكب والسائق أيضاً، وسندرج جملة من النتائج والتوصيات التي تمخّضت عن هذه الدراسة:

## النتائج:

أهم النتائج التي توصل إليها الباحث:

- 1- مدى فاعلية التطبيقات الذكية وانتشارها ونجاحها في عمليات النقل، على الصعيد المحلي والعالمي، حيث أسهمت في إيجاد كم هائل من فرص العمل للعديد من السائقين لديها، وأنهم لا يعملون لديها بشكل منظم، بل في أوقات فراغهم التي يختاروا العمل من خلالها.
- 2- نظراً لما تملكه تطبيقات النقل الذكية من مستوى عالٍ من القوة والسيطرة والتحكم في شروط التعاقد مع الركاب، وما تملكه من مستوى عالٍ في التعامل مع السائقين لديها، فقد عمد المشرع الأردني إلى اعتبار شركات التطبيقات الذكية عبارة عن ناقلين بالمعنى القانوني، وأن السائقين لديها عبارة عن عمال لديهم.
- 3- وفق المشرع الأردني من خلال إقراره لنظام تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية الأردني رقم (٩) لسنة (٢٠١٨) والتعديلات الخاصة به، والتعليمات الصادرة بموجبه، التي أوردت الشروط الواجب توافرها لدى السائقين الذي يقومون بتقديم خدمات النقل عبر التطبيقات الذكية، كما أوردت الشروط والمواصفات التي يجب توافرها في المركبات التي تستخدم لعمليات النقل من خلال هذه التطبيقات الذكية، بالشكل الذي يضمن حسن تنفيذ عمليات النقل.

## التوصيات:

في ضوء النتائج السابقة فقد توصل الباحث إلى التوصيات الآتية:

١- يوصي الباحث على المُشرِّع الأردنيّ أن يقوم بإصدار قانون لتنظيم عملية النقل عبر التطبيقات الذكيّة، وذلك لمعالجة المشاكل القانونيّة التي قد تثور مع التطوُّر السريع في النقل عبر التطبيقات الذكيّة؛ وذلك لأنّ القانون أوسع في توفير الحماية من النظام والتعليمات المعمول بها في المملكة الأردنيّة الهاشميّة.

٢- يوصي الباحث على المُشرِّع الأردنيّ بأن يقوم بتقييد شركات التطبيقات الذكيّة لما تملكه من قوة وسيطرة وتحكم، فيما يتعلّق بخصوص نسب الأجرة التي تقوم الشركات بإقتطاعها من السائقين العاملين لديها، وفتح المجال للشركات بالتعاقد معها.

٣- يوصي الباحث على المُشرِّع الأردنيّ بأن يقوم بإيراد نصّ خاصّ يبين الحقوق العمالية التي يستحقها السائقين من شركات التطبيقات الذكيّة، مع الموازنة بين حقوق والتزامات كل طرف منهما بصورة تضمن للطرفين حقوقهم من الآخر.

## قائمة المراجع

### المراجع العامة:

- ١- د. علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٥.
- ٢- د. فريد المشرقي، أصول القانون التجاري المصري، ج١، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤.
- ٣- د. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠١.
- ٤- د. هاني دويدار، النظام القانوني التجاري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ١٩٩٧.
- ٥- إدوار عيد، العقود التجارية وعمليات المصارف، مطبعة النجوى، بيروت، لبنان، ١٩٦٨.
- ٦- د. محمد لبيب شنب، شرح أحكام عقد المقاولة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٢.

### المجلات:

- ٧- أحمد التهامي، الأحكام الخاصة بعقد النقل عبر التطبيقات الذكية "أوبر نموذجاً" دراسة مقارنة، جامعة الأزهر الشريف، كلية الشريعة والقانون، العدد ٢٢، ج٦، ٢٠٢٠، عدد الصفحات (٤٨٢٧-٤٨٦٠).

### الرسائل الجامعية:

- ١- قيس الخوالدة، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للأشخاص عبر التطبيقات الذكية في القانون الأردني، رسالة ماجستير، جامعة عمان الاهلية، الأردن، ٢٠١٩.

### المراجع الأجنبية:

- 1– Francesco De Masi, The Uber case: a ride for the future of the European single market, Master's Degree Thesis, Luiss university, Italy, 2017 .
- 2– KEVIN WERBACH Is Uber a Common Carrier?, A Journal of Law and Policy for the Information Society; Vol. 12: no. 1.2015.

Available at Ohio State University: <https://kb.osu.edu/handle/1811/80036>.

- 3- Colangelo, Margherita and Maggiolino, Mariateresa, Uber: A New Challenge for Regulation and Competition Law?, Market and Competition Law Review journal, Católica Editora university, Portugal, 2017 .

Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3042514>

- 4– Wyman, Katrina, Taxi Regulation in the Age of Uber, New York University Journal of Legislation and Public Policy, Vol. 2, No. 1, US, 2017.

Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2961505>.

- 5– Amy L. Groff, Paul Callegari and Patrick M. Madden, (2015), Platforms Like Uber and the Blurred Line Between Independent Contractors and Employees, Computer Law Review International, A Journal of Information Law and Technology, Vol. 16, No. 6, 2015.

Available at: <https://doi.org/10.9785/cri-2015-0604>

- 6– Mike Isaac & Natasha Singer, Uber contests California ruling that says driver should be employee, The Sydney Morning Herald, 2015.

Available at: <https://www.smh.com.au/business/uber-contests-california-ruling-that-says-driver-should-be-employee-20150618-ghqwb6.html>.

- 7– Jacob Carswell, Doherty, Are Uber drivers independent contractors or employees, Foulsham & Geddes platform, (No year of publishing).

/ Available at: <http://www.fglaw.com.au/are-uber-drivers-employees>

8- Tony Yoo, Uber Australia is settling unfair dismissal cases, despite insisting drivers are not employees, business insider-Australia platform, 2017.

Available at: <https://www.businessinsider.com.au/uber-australia-is-settling-cases-despite-insisting-drivers-are-not-employees-2017-6-unfairdismissal>

9- Cunningham-Parmeter, Keith, From Amazon to Uber: Defining Employment in the Modern Economy, Boston University Law Review, Vol. 96, 2016.

Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=276157>.

10- Ethan Rubin, Independent contractors or employees? Why mediation should be utilized by Uber and its drivers to solve the mystery of how to define working individuals in a sharing economy business model, Hein Online journal, 2017.

Available at: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/amjm10&div=10&id=page=&t=1560629235>.

المواقع الإلكترونية:

1. [https://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/chambre](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre)

## فهرس المحتويات

المُقدِّمة:	٢
المبحث الأول: تكييف العلاقة القانونيّة بين التطبيق الذكي والراكب	٤
المطلب الأول: نظريّة الوكالة بالعمولة ونظريّة مزوديّ خدمات المعلومات	٥
الفرع الأول: نظريّة الوكالة بالعمولة	٥
الفرع الثاني: نظريّة مزوديّ خدمات المعلومات	٧
المطلب الثاني: نظريّة عقد النقل ونظريّة الخدمة المركبة	١٣
الفرع الأول: نظريّة عقد النقل	١٣
الفرع الثاني: نظريّة الخدمة المركبة	١٩
المبحث الثاني: تكييف العلاقة القانونيّة بين السائق والراكب	٢١
المطلب الأول: السائقون مقاولين مستقلين	٢١
المطلب الثاني: السائق عامل	٢٦
الخاتمة:	٣٥
قائمة المراجع	٣٧
فهرس المحتويات	٤٠