

المسؤولية المدنية الناشئة عن عقد النقل الإلكتروني

أسيل "محمد انيس" النابلسي*

د. أشرف إسماعيل العدوان**

تاريخ وصول البحث: 2024/6/23 م

تاريخ قبول البحث: 2024/11/10 م

الملخص

تناولت هذه الدراسة موضوع المسؤولية المدنية المترتبة على عقد النقل الإلكتروني، حيث تم معالجة المسؤوليات التي تترتب على عملية النقل من خلال التطبيق الذكي، حيث إن هذه العملية ترتب ثلاثة أنواع من العقود وهي عقد بين السائق والمستخدم وهو عقد نقل، وعقد بين المستخدم والشركة وهو عقد غير مسمى للحصول على خدمات التطبيق، وعقد بين السائق والشركة وكانت إشكالية البحث تتمحور حول تحديد طبيعة العقد المبرم ما بين السائق وشركة Uber "أوبر" لمعالجة مسؤولية الشركة اتجاه الراكب وفيما إذا كان المتضرر يستطيع مطالبة الشركة عن الأضرار التي تلحق به أثناء عملية النقل أم لا، واتبعت الرسالة أسلوب المنهج الوصفي التحليلي فتم الاستعانة بالنصوص القانونية، والأحكام القضائية وتحليلها للوصول إلى نتائج سليمة.

تم من خلال هذه الدراسة الوصول إلى جملة من النتائج والتوصيات أهمها أن مسؤولية الشركة اتجاه الراكب المتضرر مسؤولية قانونية استناداً إلى نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية حيث ألزم المشرع الشركة مراقبة أداء السائق ومسؤوليتها عن جودة أعماله وعن الأضرار التي تلحق بالركاب مما يعني توافر عنصر التبعية بين السائق والشركة وبالتالي فإن العقد المبرم بين السائق والشركة هو عقد عمل، وقد توصلت الدراسة إلى ضرورة إضافة نص صريح تكون بموجبه الشركة المرخص لها مسؤولية عن تعويض المستفيدين من الخدمة عن أي أضرار تحصل لهم أثناء عملية النقل، ويقع باطلاً كل شرط يقضي خلاف ذلك، وحيث يشمل مصطلح المستفيدين من الخدمة كلاً من السائق والراكب.

* باحثة.

** أستاذ مشارك، كلية الحقوق، الجامعة الأردنية.

Civil Liability Arising from the Electronic Transport Contract

Abstract

This study examines the civil liability arising from the electronic transport contract, where the responsibilities that arise from the transportation process were addressed through the smart application, as this process arranges three types of contracts, which is a contract between the driver and the user "a transfer contract", and a contract between the user and the company, which is an indefinite contract to obtain the application services, and a contract between the driver and the company. The problem of the research revolves around determining the nature of the contract between the driver and the Uber to address the company's responsibility towards the passenger and whether the affected passenger can ask the company about the damages caused by it during the transportation process or not. The study followed the descriptive analytical approach, where the legal texts, judicial rulings were used and analyzed to reach sound results. Through this study, it was reached to a number of results and recommendations, the most important of which is that the company's responsibility towards the affected passenger is a legal responsibility based on the system of regulating passenger transport through smart applications where the legislator committed the company to monitor the performance of the driver and its responsibility for the quality of his business and the damages caused to passengers which means the availability of the dependency element between the driver and the company, and therefore the contract concluded between the driver and the company is a work contract, and the study has reached the necessity of adding an explicit text according to which the licensed company is responsible for compensating the beneficiaries of the service for any damages obtained for them during the transportation process, and every condition that requires otherwise, and where the term beneficiaries of the service includes both the driver and passengers.

المقدمة:

مع التطور التكنولوجي ودخول الإنترنت لمجتمعنا بشكل كبير، بحيث أصبح الإنترنت الركيزة الأساسية التي يستند إليها العالم في جميع القطاعات الاقتصادية والاجتماعية والصحية، بحيث أصبح الإنترنت الوسيلة الفعالة التي يمكن للفرد أن يصل إلى مبتغاه من خلالها بأقل كلفة وبسرعة وسهولة ودون جهد يتنذل.

و تعد وسيلة النقل أهم الوسائل التي لعب فيها الإنترنت دوراً كبيراً وفعالاً في الآونة الأخيرة، فأصبحت هذه العقود تبرم بواسطة التطبيقات الذكية، حيث قامت مجموعة من الشركات في الأردن باستحداث تطبيق ذكي يتيح لمتلقي الخدمة النقل لأي وجهة يطلبها المتلقي بواسطة التطبيق الذكي مقابل أجر، وتتم عملية النقل باستعانة الشركة بشخص لديه مركبة تتوافر فيها مجموعة من الشروط يخوله بالدخول إلى التطبيق وتلقي طلبات النقل (سواء نقل أشخاص أم نقل بضائع) وتتم عملية النقل مقابل أجر يقتطع من متلقي الخدمة للسائق وللشركة فيحقق كل منهما الربح، فكان هذا الاستحداث من شأنه أن يؤدي إلى تعدد العلاقات ضمن هذه العملية وهي: (علاقة السائق والمستخدم)، (علاقة الشركة والمستخدم)، (علاقة شركة التأمين والركاب)، (علاقة مالك المركبة والركاب)، الأمر الذي أدى إلى تسليط الضوء على هذه العلاقات.

ولمحاولة المشرع لضبط عملية نقل الأشخاص من خلال التطبيقات الذكية تم استحداث نظام تنظيم نقل الركاب باستخدام التطبيقات الحديثة في عام 2018 وكان هذا النظام من شأنه أن يضع شروطاً خاصة للمركبات والشركات المرخص لها للنقل بواسطة التطبيقات الذكية وحدد شروط المركبة المراد اشراكها في عملية النقل ووضع التزامات على عاتق الشركة والسائق ومالك المركبة من خلال هذا النظام فقد تم استحداث مجموعة من النصوص التي لها علاقة بالتأمين على الراكب، التي تعد إضافة على ما هو مقرر في نظام التأمين الإلزامي على المركبات، كما وضع شروطاً وقواعد خاصة بمحاولة منه لعدم تأثر القطاعات الأخرى مثل التاكسي الأصفر.

مشكلة الدراسة:

نتيجة لتعدد العلاقات وارتباط عقد النقل بعدة عقود وأطراف أخرى يثار التساؤل حول المسؤولية المدنية الناشئة على عقد النقل الإلكتروني وذلك عن طريق تحديد مسؤولية كل طرف في العلاقة ومدى مساهمته في تحمل التعويض عن الأضرار التي قد تصيب المستخدم أثناء عملية النقل ولتحديد هذه المسؤولية يتطلب ابتداءً تحديد أنواع العلاقات المرتبطة بعقد النقل الإلكتروني والتكييف القانوني لها والآثار المترتبة عليها، ومن ثم تحديد مسؤولية كل طرف من أطراف هذه العلاقة.

أسئلة أو فرضيات الدراسة:

تتمحور الدراسة في الإجابة على الأسئلة الآتية:

1. ما هو التكييف القانوني للعلاقة بين السائق والشركة مالكة التطبيق؟

2. هل يمكن للراكب المتضرر مطالبة السائق والشركة مالكة التطبيق بالأضرار التي تحدث أثناء عملية النقل بشكل مباشر؟

3. هل يمكن للراكب المتضرر مطالبة شركة التأمين بالأضرار الناشئة عن عملية النقل؟
أهمية الدراسة:

تكمن الأهمية العملية والنظرية لهذه الدراسة في حداتها في ظل غياب التنظيم القانوني لهذا النوع من العقود، لذلك كان لابد من تسليط الضوء على ما هو جديد في عالم النقل وإسقاط الأحكام القانونية عليه لمعرفة نوع هذه العقود وتحديد العلاقات التي تتحقق من هذه العقود والمسؤوليات الناجمة عنها، وكذلك تحديد الأساس القانوني لهذه المسألة، من خلال التطرق لهذا الموضوع ومعالجته من جميع النواحي، والاستعانة في جملة من القرارات القضائية وتحليلها لتغطية المشكلة وإيجاد حل قانوني لها وإيجاد تأصيل وأساس قانوني يمكن الاستناد عليه عند تأسيس دعواه.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد العلاقات القانونية التي يمكن أن تنشأ بموجب هذا العقد وتحديد المسؤوليات التي تتحقق بموجبه، فضلا عن تسليط الضوء على أحكام نظام تنظيم نقل الركاب الذي استحدث لتنظيم هذا النوع من العقود ودراسة أحكامه.
الدراسات السابقة:

بسبب حداثة هذا الموضوع، كان من الصعب إيجاد دراسات تناولت هذا الموضوع بشكل مباشر. تناولت دراسة الحياوي، فيصل (2017)، المسؤولية المدنية للناقل في النقل البري للركاب في القانون الأردني، النقل البري للركاب ومسؤولية الناقل فيها، بينما تعالج الدراسة الحالية موضوع النقل باستخدام التطبيقات الذكية.

منهج الدراسة:

ستتبع الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال الاستعانة بالأحكام القانونية والأحكام القضائية وتحليلها بشكل يؤدي للتوصل للنتائج القانونية السليمة.

الفصل الأول: الطبيعة القانونية للعقد المبرم ما بين المرخص له ومقدم الخدمة.

يعتبر عقد النقل العقد الرئيسي الذي يبرم ما بين السائق ومتلقي الخدمة، وذلك إما لنقل الأشخاص أو الأشياء من مكان إلى آخر مقابل أجر، ويعد عقد النقل الإلكتروني هو ذاته عقد النقل التقليدي من حيث تعريفه وأركانه ومحلّه وسبب انعقاده وآثاره، إلا أن ما يميز عقد النقل هنا أنه طغى عليه الطابع الإلكتروني بحيث اختلفت وسيلة انعقاده، وذلك عن طريق التطبيق الإلكتروني، حيث قامت مجموعة من الشركات في الأردن باستحداث تطبيق ذكي يتيح لمتلقي الخدمة النقل لأي وجهة يطلبها المتلقي بواسطة التطبيق الذكي مقابل أجر، وتتم عملية النقل باستعانة الشركة بشخص لديه مركبة تتوافر فيها مجموعة من الشروط يخوله بالدخول إلى التطبيق وتلقي طلبات النقل (سواء نقل أشخاص أم نقل بضائع) وتتم عملية النقل مقابل أجر

يقطع من متلقي الخدمة للسائق وللشركة فيحقق كل منهما الربح، وبذلك فإن عقد النقل الإلكتروني هو ذاته عقد النقل التقليدي وإن اختلفت وسيلة انعقاده، بحيث أي خلاف ينشأ ما بين السائق والراكب (المتعاقدين الآخرين) تطبق عليه الأحكام العامة لعقد النقل وبذلك نتوصل إلى أن طريقة إبرام عقد النقل لا تؤثر على تعريفه أو خصائص العقد، لأنه يجمع ذات العناصر والخصائص المكونة لعقد النقل وما التطبيقات الذكية إلا وسيلة إبرام حديثة لا تؤثر على ماهية العقد.

إلا أن ما يهمنا هنا في هذا المبحث هو تسليط الضوء على العلاقات القانونية المتولدة عن عقد النقل الإلكتروني، حيث إن عقد النقل ليس العقد الوحيد الذي يتم إبرامه حتى تتحقق عملية النقل، فهناك تصرفات قانونية قد تصدر عن مستخدمي هذه التطبيقات ولا يعلم أنه قد أبرم عقداً إلكترونياً، بحيث يترتب بموجبه حقوق والتزامات، حيث إن هنالك علاقة قانونية إلكترونية تترتب ما بين الشركة (المُرخص لها) والمستخدم (متلقي الخدمة) فور تحميل التطبيق وهو عقد غير

وذلك للحصول على خدمات التطبيق بحيث يترتب على المستخدم مجموعة من الالتزامات التي تتعلق باستخدام الخدمة والدفع والتعامل مع السائق، بحيث يعتبر عقداً بالمعنى القانوني ويرتب آثاره بمجرد أن يوافق عليه المستخدم وما يهمنا في هذا العقد ليس البحث في الالتزامات المترتبة على الأطراف إنما البحث في مسؤولية الشركة اتجاه المستخدم التي سيتم الحديث عنها في إطار المسؤولية في الفصل الثاني.

أما العلاقة القانونية التي تثير الكثير من الإشكاليات هي العلاقة القانونية الإلكترونية التي تتولد ما بين المرخص له والسائق فما هو العقد المبرم ما بينهم هل هو عقد غير مسمى؟ أم هو من العقود المسماة؟ وهل يعتبر السائق عاملاً لدى شركة "أوبر" أم يعتبر مقاولاً أم له تكييف قانوني آخر؟ وعليه سيتم البحث بماهية العقد المبرم والتكييف القانوني لهذا العقد وذلك في المبحثين الأول والثاني على التوالي.

المبحث الأول: ماهية العقد المبرم بين المرخص له ومقدم الخدمة:

تحرص الشركات المرخص لها على توقيع عقد بينها وبين مقدم الخدمة تبين فيه حقوق والتزامات كل منهما وفقاً للشروط المنصوص عليها في نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات، والتعليمات الصادرة بمقتضاه، وذلك حتى تضمن نجاح عملية النقل وضمان جودة الخدمة بشكل يميزها عن غيرها من عمليات النقل التقليدية.

المطلب الأول: ماهية العقد المبرم بين المرخص له ومقدم الخدمة:

حرصاً على الالتزام بما نص عليه النظام²، تسعى الشركات المرخص لها على إبرام هذه العقود (تتضمن مجموعة من الشروط والأحكام التي بموجبها يتمتع مقدم الخدمة بمميزات النقل من خلال التطبيقات الذكية) إما بواسطة إبرام هذه الاتفاقية بالتوقيع عليها كتابياً، أو إلكترونياً وذلك عندما يطلب مقدم الخدمة (السائق) طلب الاشتراك من خلال التطبيق الإلكتروني ويسعى

"تطبيق السائق" فيظهر له العقد بجميع بنوده ويعتبر المرخص له قد أبرم هذا العقد وملتزمًا به وببنوده عند الضغط على زر "موافق".

الفرع الأول: خصائص العقد المبرم بين الشركات المرخص لها ومقدم الخدمة:

يتمتع هذا العقد شأنه شأن بقية العقود بمجموعة من الخصائص وهي:

1. عقد من العقود الرضائية، إذ إن تراضي المتعاقدين يعتبر كافياً لانعقاده، ولا يشترط المشرع شكلاً معيناً لانعقاده.
2. عقد ملزم لجانبين، فهذا العقد يرتب التزامات متقابلة في ذمة كل من الطرفين (الشركة المرخص لها ومقدم الخدمة).
3. عقد من عقود المعاوضة، بحيث يأخذ كل من الطرفين مقابل لما أعطاه، فبموجب هذا العقد يحصل السائق على خدمة تشغيل التطبيق التي تربطه بموجها مع الركاب الذين يرغبون بعملية النقل، مقابل ذلك تحصل هذه الشركات على نسبة من الأجرة التي يتقاضاها السائق.
4. يعتبر هذا العقد من العقود غير المسماة، فلم يطلق عليه المشرع اسماً خاصاً، ولم يفرد له أحكاماً خاصة به.

الفرع الثاني: الآثار المترتبة على العقد المبرم بين الشركات المرخص لها ومقدم الخدمة:

إذا نشأ العقد صحيحاً فقد خلصت له قوته الملزمة، ووجب على المتعاقدين تنفيذ ما التزما به ولا يجوز لأي من أطرافه الرجوع فيه أو تعديله أو فسخه إلا بالتراضي أو التقاضي أو بمقتضى نص القانون. حيث إن هذا العقد لا يختلف عن بقية العقود، فيرتب آثاره ويترتب بذمة كل من المتعاقدين حقوق والتزامات وجب على كل منهم الالتزام بما ورد فيه في ذمته للآخر. وهنا نستعرض أهم الالتزامات المستنبطة من اتفاقية شركة "أوبر":

1. الالتزامات المترتبة على السائق مقدم الخدمة، وتعتبر حقوقاً للطرف الآخر (الشركة المرخص لها) وجب على مقدم الخدمة الالتزام بتنفيذها على النحو المطلوب وتالياً أبرز هذه الالتزامات:
 - أ. نقل المستخدم، أي إتمام عملية النقل، حيث يشترط في هذا الالتزام أن يتم نقل الراكب وحده ما لم يسمح له الراكب باصطحاب ركاب غيره.
 - ب. المحافظة على سمعة الشركة التي يعمل لديها السائق، من حيث المحافظة على تصرفاته وتجنب أي عمل يشين لسمعة الشركة أو يحط من قدرها.
 - ج. المحافظة على متوسط التصنيف (إبداء المستخدم لآرائه وملاحظاته عن خدمة النقل التي يقدمها السائق عبر التطبيق)، فيجب على الشريك السائق الحفاظ على متوسط تصنيف من قبل المستخدمين يتجاوز الحد الأدنى لمتوسط التصنيف المقبول الذي تحدده "أوبر" الأردن للمنطقة، حسبما يتم تحديثه من حين لآخر.

أ. المحافظة على ترخيص المركبة والمتطلبات الخاصة بها وفقاً للقوانين والأنظمة.

ب. اللباقة في القيادة والتعامل مع الركاب سواء أثناء التحدث أم أثناء القيادة.

ج. عدم استخدام المركبة من قبل شخص آخر غير المرخص له لتقديم خدمات النقل.

د. دفع الضرائب، بحيث يقر الشريك السائق ويوافق على أنه ملزم بإتمام كافة التزامات التسجيل الضريبي وحساب وتحويل كافة المطلوبات الضريبية المتعلقة بتقديم خدمات النقل من قبل الشريك السائق.

هـ. المحافظة على السرية، واحترام هذه البيانات الخاصة بالمستخدمين ومنع تداولها للغير. و. دفع رسم الخدمات، بحيث يترتب على السائق مقدم الخدمة إزاء خدمة شركات التطبيق الذكي رسم يسمى رسم الخدمات تحسب على أساس نسبة من كل عملية نقل يقوم فيها السائق على حدة.

ز. تأمين المركبة، بحيث تكون مرخصة ومؤمنة تأميناً إلزامياً وفقاً لأحكام نظام التأمين الإلزامي للمركبات، إضافة إلى تأمين مسؤولية يغطي المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها السيارة يزيد على التغطيات التأمينية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي للمركبات والتعليمات الصادرة بمقتضاه⁽¹⁾.

2. الالتزامات المترتبة على الشركات المرخص لها، بحيث تتقيد الشركات المرخص لها بالالتزامات المترتبة على الشركات حتى تصبح مرخص لها، وبالاتزامات المترتبة على الشركات المرخص لها بمواجهة مقدم الخدمة ومصدر هذه الالتزامات الاتفاقية المبرمة بين هذه الشركات ومقدم الخدمة وتالياً أهم هذه الالتزامات:-

أ. التنسيق بين العميل والسائق، أي ربط الشركات المرخص لها بالعمل بالسائق حتى يتم إبرام عقد النقل فيما بينهما.

ب. عمل مقاصة بالأجرة، بحيث تحدد الشركات المرخص لها تعرفه الأجرة التي تراعي فيها الظروف المحيطة بالمنطقة.

المبحث الثاني: التكييف العقدي للعلاقة بين الشركة (المرخص لها) والسائق:

أقام العديد من السائقين دعاوى قضائية ضد شركة "أوبر"، مدعين أنه يحق لهم الحصول على رواتب، وغيرها من وسائل الحماية القانونية بسبب وضعهم كعمال مما أدى إلى اعتراض شركة "أوبر" على هذا الادعاء بحجة أن سائقها هم متعاقدون مستقلون وبالتالي لا يحق لهم الحصول على أي من المزايا التي يزعمون أنها تخصهم⁽¹⁾. وهذا أدى إلى حدوث تخبط في القضاء والفقه لمعرفة طبيعة العلاقة العقدية فيما بينهم، أثارت قضية التكييف العقدي للعلاقة ما بين الشركات المرخص لها جدلاً واسعاً بين فقهاء القانون خاصة في البلدان التي تنتشر فيها هذه التطبيقات فمنهم من اعتبر أنها علاقة عمالية وغيرهم من اعتبرها علاقة مقاوله أو شراكة أو سمسرة، فبعد أن تم التعرف على مضمون العقد المبرم ما بين الشركات المرخص لها والسائقين وتحديد الآثار المترتبة على هذه العقود، سيتم تناول الاتجاهات الفقهية حول تكييف العقد على النحو التالي:-

المطلب الأول: هل هو عقد عمل؟

عرف القانون المدني الأردني عقد العمل بأنه "عقد يلتزم أحد طرفيه بأن يقوم بعمل لمصلحة الآخر تحت إشرافه أو إدارته لقاء أجر. أما إذا كان العامل غير مقيد بأن لا يعمل لغير صاحب

العمل أو لم يؤقت لعمله وقت فلا ينطبق عليه عقد العمل ولا يستحق به أجره إلا بالعمل حسب الاتفاق".⁽²⁾

وجاء أيضاً بتعريف عقد العمل في قانون العمل الأردني بأنه " اتفاق شفهي أو كتابي صريح أو ضمني يتعهد العامل بمقتضاه أن يعمل لدى صاحب العمل وتحت إشرافه أو إدارته مقابل أجر، ويكون عقد العمل لمدة محدودة، أو غير محدودة، أو لعمل معين، أو غير معين".⁽³⁾ إن القول بأن العقد المبرم ما بين السائقين والشركات هو عقد عمل، يكسبهم مجموعة من الامتيازات التي يتمتع بها العمال بموجب قانون العمل.

وإن القول بأن العقد المبرم ما بين السائقين والشركات هو عقد عمل، يكسبهم مجموعة من الامتيازات التي يتمتع بها العمال بموجب قانون العمل وهي:

1- الاجازات الممنوحة للعامل بموجب عقد العمل:

- الإجازة السنوية.⁽¹⁾

- إجازة الامومة.⁽²⁾

- الإجازة المرضية.⁽⁴⁾

- الإجازات الاضافية.⁽⁵⁾

2- استحقاق العامل تعويض عن الفصل التعسفي:^{(6) (7)}

3- الضمان الاجتماعي أو مكافأة نهاية الخدمة:^{(8) (9)}

4- العمل الإضافي.⁽¹⁰⁾

5- مسؤولية رب العمل عن الأعمال التي يقوم بها العمال أثناء تنفيذهم لعملهم.⁽¹¹⁾

للقول بأن العلاقة العقدية هي علاقة عمالية أم لا يجب أن يتوافر فيها عناصر عقد العمل التي تميز عقد العمل عن غيره من العقود وهو:-

● عنصر التبعية: وهو ما نص عليه المادة الثانية من قانون العمل عندما عرفت عقد العمل والعامل، فنصت على أن عقد العمل هو " اتفاق شفهي أو كتابي صريح أو ضمني يتعهد العامل بمقتضاه أن يعمل لدى صاحب العمل وتحت إشرافه أو إدارته مقابل أجر. وعرفت العامل بأنه " كل شخص ذكراً كان أو أنثى يؤدي عملاً لقاء أجر ويكون تابعا لصاحب العمل وتحت إمرته ويشمل ذلك الأحداث ومن كان قيد التجربة أو التأهيل".

ويقصد بالتبعية القانونية بأن يقوم العامل بالعمل تحت سلطة وإشراف صاحب العمل وتعليماته مقابل أجر سواء أكان هذا الأجر هو مورد رزقه الوحيد أم كانت له موارد أخرى وسواء أكان صاحب العمل يستأثر بكل مجهود العامل أو كان يعمل لحساب عدد معين من أصحاب العمل.⁽²⁾

ومن هذه النصوص نستنتج بأن المشرع الأردني تبني عنصري الأجر والتبعية القانونية وهذا ما تبنته محكمة التمييز الأردنية حيث جاء في أحد قراراتها " أن المعيار الذي يجب أن يؤخذ به هو رابطة التبعية ذلك أن النصوص التشريعية -سواء في قانون العمل أم في القانون المدني- تؤكد

ذلك، فإذا كان العامل خاضعاً لرقابة رب العمل وبإشرافه بمعنى أن رب العمل يكون له أن يصدر ما يشاء من توجيهات، فإن العقد يكون بهذه الحالة هو عقد عمل⁽³⁾.
توجهت العديد من المحاكم الأجنبية إلى اعتبار أن سائقي شركة "أوبر" هم عمال لديها، وهذا ما قضت به المحكمة الهولندية حيث قضت بأن سائقي شركة "أوبر" في هولندا مشمولون بعقود العمل جاء الحكم في القضية التي تقدمت بها نقابة هولندية بعد أشهر على قرار مماثل صدر عن محكمة بريطانية حول حقوق سائقي "أوبر" ما دفع الشركة الأميركية إلى الموافقة على اتفاقية نقابية للمرة الأولى في المملكة المتحدة. ورأت محكمة أمستردام في بيان أن "العلاقة القانونية بين "أوبر" وهؤلاء السائقين تتوافر فيها كل عناصر عقد العمل" ما يجعل السائقين مشمولين باتفاقية العمل الجماعية لسائقي الأجرة⁽⁴⁾.

ومنحت المحكمة العليا في بريطانيا، أحقية سائقي شركة "أوبر" "التمتع بحقوق العمال مثل الحد الأدنى للأجور، في قضية قادها سائقان، قضت محكمة توظيف في لندن عام 2016، أنهما كانا مستحقين استحقاقات مثل الإجازات المدفوعة وإجازات الراحة⁽¹⁾.

وهذا ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية حيث قررت إعادة تكييف العلاقة التعاقدية التي تجمع بين شركة "أوبر" وUber والسائق على أساس أنها عقد عمل. لأنه عند الاتصال بالموقع الرقمي "أوبر"، يوجد رابط تبعية بين السائق والشركة، وعليه فالسائق لا يؤدي الخدمة المطلوبة بصفته عاملاً مستقلاً، بل بصفته أجيرياً. (محكمة النقض الفرنسية قرار الغرفة الاجتماعية، بتاريخ 4 مارس 2020، طعن عدد 19 – 13316) : وجاء في قرارها "من أهم عناصر العمل المستقل إمكانية أن يكون العامل زبائن خاصين به، الحرية في تحديد الثمن، الحرية في تحديد شروط تنفيذ الخدمة، بالمقابل في إطار عقد العمل، عنصر التبعية يرتكز أساساً على قدرة وسلطة المشغل في إصدار الأوامر والتوجيهات، مراقبة التنفيذ ومعاينة عدم احترام التوجيهات الصادرة عن إدارة العمل، العامل الذي يمكن أن يدخل إلى تطبيق شركة أوبر Uber، لا يستطيع أن يحدد بنفسه الزبائن الذين سيتعامل معهم، ولا يحدد بحرية تعرفه خدماته، ولا يحدد بنفسه شروط تنفيذ خدمة النقل، كما أن خريطة الطريق مفروضة عليه من قبل وإذا لم يتبعها، سيتبع ذلك تغييرات على مستوى التعرفة والسعر والمقابل، كما أن الوجهة غير معروفة من قبل السائق، وبالتالي لا يستطيع أن يحدد بحرية المشوار الذي يناسبه، حيث إذا رفض السائق طلب النقل ثلاث مرات متتالية يحق لشركة أوبر Uber أن تعزل بشكل مؤقت سائق الدراجة عن التطبيق، وتمنعه من الدخول، في حالة تجاوز حد معين من إلغاء الطلبات أو شكاوي الزبائن بخصوص سلوك السائق، فإن هذا الأخير يمكن أن يفقد إمكانية الدخول للتطبيق للمرة وبصفة نهائية.

ختاماً السائق يشارك في خدمة نقل، وأن شركة أوبر Uber وحدها من تحدد سلفاً شروط ممارسة الخدمة، بناء على مجموع العناصر المكونة لوجود علاقة تبعية بين السائق وشركة أوبر Uber عند الإتصال بالموقع الرقمي للشركة، فإن صفة السائق كعامل مستقل ليست إلا شيئاً صورياً وهمياً، وأن واقعة كون السائق ليس ملزماً بالاتصال أو الدخول إلى الموقع، كيفما

كانت مدة غيابه، وكونه لا يعاقب على ذلك، فإن هذه الأمور لا تدخل في تقدير مسألة وجود علاقة التبعية من عدمها.⁽³⁾

وبالرجوع إلى طبيعة العلاقة ما بين الشركة والسائق، نجد بأن هناك نوعاً من أنواع التبعية والإشراف في العلاقة ما بين السائقين وشركة "أوبر" ومن يماثلها، حيث إن هذه الشركات تضع مجموعة من القواعد الواجب على السائقين اتباعها مثل: القواعد الخاصة بالسيارات وصيانتها والآداب التي يجب أن يتحلى بها السائقون كحظر التدخين والتعامل بلباقة مع الركاب، تحديد الأجرة الواجب تحصيلها من الركاب، وفرض جزاءات على السائقين المخالفين للتعليمات وقد تصل إلى حد الحظر من الخدمة، وتراقب الشركات أيضاً عملية النقل التي يتولاها السائق من حيث الطرق التي سلكها ومن حيث تقييم الركاب له، والكثير من التعليمات والالتزامات التي تفرضها الشركة على السائقين عند القيام بعملية النقل مما يعني أن هناك نوعاً من أنواع التبعية في العلاقة بين السائقين والشركة، فهذه الشركات لا تترك السائقين ينفذون عملية النقل بالشكل الذي يحلو لهم لا بل تلزمهم وتراقبهم وتفرض جزاءات على مخالفتهم قد تصل إلى الحظر.

وهذا ما أكدته اتفاقية "أوبر" في البند 2.5.2 حيث جاء فيها بأنه "يقر الشريك السائق ويوافق على أن تقديم "أوبر" الأردن خدمات "أوبر" تنشئ علاقة عمل قانونية ومباشرة ما بين "أوبر" الأردن والشريك السائق. يقر الشريك السائق ويوافق على أن ترخيص "أوبر" للشريك السائق لاستخدام تطبيق السائق ينشئ علاقة عمل مباشرة وقانونية ما بين "أوبر" والشريك السائق." إلا أنها وبالرغم من اعترافها بوجود علاقة عمالية إلا أنها وبذات الوقت تنفي علاقة العمل فيما يتعلق باعترافها بحقوق السائق العمالية سواء ما يتعلق بما هو منصوص عليها في عقد العمل أو الضمان الاجتماعي.⁽²⁾

الفرع الثاني: هل هو عقد مقاوله؟

عرف المشرع الأردني في المادة (780) من القانون المدني بأنه "عقد يتعهد أحد طرفيه بمقتضاه بأن يصنع شيئاً أو يؤدي عملاً لقاء بدل يتعهد به الطرف الآخر".

ومن هذا التعريف نجد بأن هذا العقد يتشابه مع عقد العمل، فبالرجوع إلى طبيعة أحكام كل من العقدين نجد أن هنالك أوجه تشابه بين كلا العقدين قد يصل البعض إلى الخلط فيما بينهم فمحل كلا العقدين هو القيام بعمل ولقاء بدل.

إلا أن الرأي المسلم به في الوقت الحاضر هو أن عقد العمل يتميز عن عقد المقاوله، بأنه يخول رب العمل سلطة توجيه ما يؤدي له من خدمات، بحيث يقوم العامل بأداء ما هو مكلف به تحت إدارة وإشراف رب العمل، ويعبر عن ذلك بأن العامل يكون في مركز خضوع أو تبعية بالنسبة لرب العمل، أما في المقاوله فإن المقاول يقوم بالعمل المعهود به إليه مستقلاً، فلا يخضع في تنفيذه لأي إشراف أو توجيه من قبل رب العمل، فهو الذي يختار وسائل التنفيذ ووقته، وما دام عمله مطابقاً لما هو متفق عليه في العقد، ولما تفرضه الأصول الفنية لمهنته، فلا يجوز لرب العمل أن يتدخل في تنفيذ العمل، فعلاقة التبعية هي التي تميز عقد العمل عن عقد المقاوله.⁽¹⁾

وبسبب كثرة التشابه بين هذين العقدين نشأت النزاعات القانونية بين شركة "أوبر" والسائقين لتحديد طبيعة العلاقة فيما بينهم، فيدفع سائقو "أوبر" إلى أنهم عاملون لدى الشركة بينما تدفع شركة "أوبر" بأن هؤلاء السائقين هم مجرد مقاولين مستقلين، بحيث تأخذ هذه العلاقة طابعاً من عقد المقاولة، حيث يتمتع السائقون بالمرونة في تقديم الخدمات بالوقت والمكان الذين يريدون، وأنهم أحرار في عملية تقديم الخدمات فيمكن لهم رفض عملية النقل أو قبولها وهم أحرار في وقت عملهم وعطلتهم فلا تتدخل "أوبر" بتحديد أوقات عملهم، كما أن الشركة لا تحتكر عمل السائقين لديها فقط بل إنها تسمح لهم بالعمل بأماكن أخرى سواء بذات القطاع أم بقطاعات أخرى.⁽²⁾

الفرع الثالث: هل هو عقد الشراكة؟

تعرف المادة 582 من القانون المدني الأردني الشركة بأنها عقد يلتزم فيه شخصان أو أكثر بالمساهمة في مشروع مالي بتقديم نصيبهم من المال أو العمل والاشتراك في أي ربح أو خسارة. ومع ذلك، عند السماح للسائق بالوصول إلى أحد التطبيقات، تظل الشركة هي المالك ولا تمنح الملكية. إن الغرض من العلاقة بين الشركة والسائق ليس تكوين شخصية اعتبارية، بل الشراكة في الربح فقط. وأكدت محكمة التمييز الأردنية أن تقاسم الربح بين صاحب العمل والعامل لا يجعل من عقد العمل عقد شراكة. والمقصود هو تكييف العقد والعمل وفق هدفه وأغراضه وتحديد حقوق أطرافه. ولو خسرت الشركة لأي سبب كان، فتتحمل "أوبر" الخسارة وحدها ولا يتحمل السائق أي مسؤولية عن الخسائر التي تكبدها الشركة، كما أن الغاية في العلاقة بين الشركة والسائق ليست لتكوين شخص معنوي ولا ترمي نيتهم إلى تأسيس شركة (شخص معنوي) إنما هم شركاء في الربح فقط، فمن أهم عناصر عقد الشركة الذي يميزه عن غيره من العقود هو وجود نية الشراكة، أي رغبة الشركاء في تحقيق فكرة تكوين الشركة والحصول على الربح.⁽³⁾ وعليه فلا مجال للقول بأن العلاقة بين الشركة والسائقين هي عقد شراكة.

الفرع الرابع: هل هو عقد وكالة؟

عرف المشرع الأردني عقد الوكالة بأنه "عقد يقيم الموكل بمقتضاه شخص آخر مقام نفسه في تصرف جائز معلوم".⁽²⁾

إن المحل في عقد الوكالة بالنسبة إلى التزامات الوكيل هو التصرف القانوني الذي يقوم به الوكيل،⁽³⁾ وعليه فإن محل الوكالة يرد على التصرفات القانونية وليس التصرفات المادية، وهذا أهم ما يميز عقد الوكالة عن غيرها من العقود. فيتفق كل من عقد المقاولة والوكالة أن كليهما يرد على عمل، ولكنهما يختلفان في أن العمل في عقد الوكالة هو تصرف قانوني في حين أنه في عقد المقاولة عمل مادي.⁽⁴⁾ كما أنه قد يلتبس عقد الوكالة بعقد العمل فيتميز عقد الوكالة عن عقد العمل بأن محله تصرف قانوني لا مادي كما أن الوكيل والموكل لا تقوم بينهما أي علاقة تبعية.⁽⁵⁾ إن التصرفات التي يقوم بها السائق هي عمل مادي يتمثل في نقل الركاب من مكان إلى آخر وليس تصرفاً قانونياً، فإن القول بأن السائق هو وكيل عن الشركة في عملية النقل هو قول في غير محله.

الفرع الخامس: هل هو عقد السمسرة؟

عرف المشرع الأردني عقد السمسرة بأنه " عقد يلتزم به فريق يدعى السمسار بأن يرشد الفريق الآخر إلى فرصة لعقد اتفاق ما أو أن يكون وسيطاً له في مفاوضات التعاقد مقابل أجر ".⁽¹⁾

كما أن المشرع لم يسمح لأي شخص ممارسة عمل السمسرة إلا إذا كان مسجلاً وفقاً لسجل الوسطاء التجاريين، وهذا ما أكدته المادة الخامسة من قانون الوكلاء والوسطاء التجاريين بحيث نصت على أنه "لا يجوز لأي شخص ممارسة أعمال الوكالة التجارية أو الوساطة التجارية في المملكة إلا إذا كان مسجلاً، حسب مقتضى الحال، في سجل الوكلاء التجاريين أو سجل الوسطاء التجاريين".

وحيث إن من التزامات السمسار تقريب وجهات النظر بين الشخص الذي تعاقد معه (مفوض السمسار) وطرف آخر وأن مهمته هذه تنتهي متى تم التقارب بين الطرفين واتفقا على شروط العقد بينهما، وتنحصر حقوق السمسار في استحقاقه للأجرة عند إنجاز مهمته وفي العادة تمثل نسبة مئوية من قيمة العملية المكلف بها، كذلك يستحق السمسار أجرته إذا كان قد سعى بما فيه الكفاية لعقد الاتفاق، ولكن بظروف لا يد له فيها لم يتم انعقاد المطلوب بين الطرفين.⁽³⁾

واستناداً لقانون الوكلاء والوسطاء التجاريين، فإن شركة النقل ليست بسمسار طالما هي ليست مسجلة ضمن سجل الوسطاء التجاريين، وهذا لا يعني أن شرط التسجيل هو شرط لتكييف العقد إنما هو شرط لممارسة مهنة الوساطة التجارية، كما أن شركة "أوبر" تقرب عملية التعاقد بين السائق والمستخدم إلا إنه عندها يقوم المستخدم بإلغاء عملية النقل لأي سبب تستحق الشركة عمولة الغاء وهذا خلافاً لما هو متعارف بعد السمسرة الذي يستحق السمسار عمولته عند إتمام الصفقة، وعليه فلا مجال للقول بوجود عقد السمسرة.

الفرع السادس: الرأي الراجح:

بالرغم من أن هذا العقد يجمع أوصاف وخصائص جميع هذه العقود فيجتمع مع عقد العمل بوجود إشراف وتبعية، ويجتمع مع المقابلة بوجود مرونة في تنفيذ الالتزام، ويجتمع مع الشراكة بالاشتراك بالأجرة، ويجتمع مع السمسرة بوجود الوساطة، إلا أن الأحكام القضائية التي عالجت نزاع تكييف العلاقة كان الخلاف على اعتبارها عملاً أم اعتبارها مقابلة فقط دون التطرق لاحتمالية تكييفها على باقي العقود، ومن رأي الباحثة أن هذين الاحتمالين هما الأقرب للتكييف الصحيح.

وبالرجوع إلى موقف المشرع الأردني من تكييف هذه العلاقة نجد بأن نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية لم يعالج التكييف العقدي ولم يحدد طبيعة العلاقة بين الشركة والسائق، فاكتمل بإلزام الشركة المرخص لها بإبرام عقد مع مقدم الخدمة دون بيان ماهية هذا العقد، وبالرغم من سكوت المشرع حول التكييف العقدي للعلاقة بينهم، إلا أن المشرع في المادة الخامسة من هذا النظام ألقى على عاتق الشركة المرخص لها مسؤولية متابعة أداء مقدم الخدمة

والإشراف عليه وتحمل المسؤولية عن أعماله⁽¹⁾، أي أن المشرع يقر بوجود عنصر التبعية في العلاقة بين الشركة والسائق، أي أن المشرع يعترف ضمناً بأن هذه العلاقة هي علاقة عمالية. ومن خلال عرض موقف المشرع الأردني في نظام تنظيم نقل الركاب، ومجموع قرارات المحاكم الأجنبية، ترى الباحثة أن التكييف القانوني السليم للعلاقة بين شركة "أوبر" (المرخص له) والسائق (مقدم الخدمة هي عقد عمل لتوافر عنصرَي الإشراف والتبعية وذلك للأسباب التالية مستشهداً بتعليق الدكتور محمود حسن السحلي⁽⁴⁾ على قرار محكمة النقض الفرنسية⁽⁵⁾):

أولاً: سلطة المرخص له (شركة "أوبر") في توقيع جزاء الحظر على السائق.

حيث يخول العقد المبرم ما بين السائق والشركة، الأخيرة بحظر السائق ومنعه من الدخول إلى التطبيق، وعادةً ما تلجأ هذه الشركات إلى حظر السائق ومنعه من الحصول على خدمات التطبيق في حال قام السائق بأي عمل مشين يؤثر في سمعة الشركة، أو في حال انخفاض مستوى التقييم من قبل الركاب، كما يخولها العقد سلطة الحظر في أي وقت ودون بيان الأسباب، أي يمكن أن تتعسف الشركة في قرار الحظر ومع ذلك فإن العقد يتيح لها ذلك⁽⁶⁾.

ثانياً: عدم حرية السائق في الاختيار.

تهيمن الشركات على عملية اختيار الراكب وتحديد الأجر، وتحديد الطريق الواجب اتباعه على النحو الآتي:

أ. أن الأجر الذي يتقاضاه السائق لقاء عملية النقل تحدده الشركة وليس السائق، مما يعني خضوع السائق إلى أوامر وتعليمات شركة "أوبر"، كما يمكن للشركة التعديل في سعر الرحلة في حال لم يتبع السائق الطريق المحدد الذي تحدده الشركة، حيث إن الشركة هي المهيمن الوحيد على تحديد سعر الأجر الذي يتقاضاه السائق التي تختلف باختلاف المدينة، واختلاف الذروة والمسافة.

ب. عدم حرية السائق في اختيار الراكب: حيث إن الشركة هي من تحدد الراكب، فلا يملك السائق اختيار الراكب أو معرفة صفته أو هويته، حيث لا تدخل شخصية الراكب محل اعتبار لدى السائق ولا يملك السائق ولا مكان التوصيل أضف إلى ذلك أن السائق لا يعلم بالوجهة التي سينقل إليها الراكب، كما في سائقي الأجرة التقليديين حيث يملك سائق الأجرة الحرية الكاملة في اختيار الراكب والوجهة التي سيسلكها على عكس سائق "أوبر" بحيث لا يملك حرية اختيار الراكب أو حتى معرفة المكان الذي سينقل إليه، بحيث يمكن أن يتفاجأ السائق ببعد المكان الذي سينقل إليه ومع ذلك يبقى ملزماً بإتمام عملية النقل.

ج. عدم حرية السائق في اختيار الطريق الواجب اتباعه: بحيث تقوم الشركة في تحديد طريق الواجب على السائق اتباعه بحيث إذا سلك طريقاً آخر يؤثر في الأجرة التي سيتقاضاها السائق.

ثالثاً: سلطة المرخص له في مراقبة أداء السائق.

تراقب الشركة وتشرف على أداء السائق من خلال طريقتين، الأولى من خلال مستوى التصنيف، حيث تراقب الشركات عملية النقل التي يتولاها السائق من حيث الطرق التي سلكها

ومن حيث تقييم الركاب له، والكثير من التعليمات والالتزامات التي تفرضها الشركة على السائقين عند القيام بعملية النقل مما يعني أن هناك نوعاً من أنواع التبعية في العلاقة بين السائقين والشركة، فهذه الشركات لا تترك السائقين ينفذون عملية النقل بالشكل الذي يحلو لهم لا بل تلزمهم وتراقبهم وتفرض جزاءات على مخالفتهم قد تصل إلى الحظر، أما الطريقة الثانية فهي من خلال نظام التتبع الجغرافي بحيث تراقب حسن سير السائق ومدى التزامه بالطريق الواجب اتباعه، بحيث إذا خالف الطريق المرسوم له يؤثر ذلك على الأجر وعلى تقييمه.

رابعاً: لا يمكن للسائق العمل إلا من خلال مقدم الخدمة.

حيث إن السائق لا يستطيع الحصول على خدمات التطبيق والعمل على تطبيق "أوبر" إلا من خلال الشركة، بحيث يخضع لإشراف ورقابة الشركة وهذا ما نص عليه نظام تنظيم نقل الركاب حيث اشترط نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية رقم 9 لسنة 2018 في المادة الخامسة منه على المرخص له: "هـ- متابعة أداء مقدم الخدمة وعمله وتحمل المسؤولية عن جودة أعماله وسلوكه والأضرار الناشئة عنها خلال مدة تقديم الخدمة بما يضمن حسن تنفيذها ووفقاً للعقد المبرم بينه وبين مقدم الخدمة" وكأن المشرع الأردني يقر بوجود العلاقة التبعية وخضوع السائق إلى إشراف ورقابة مقدم الخدمة.

وترى الباحثة أنه حتى يصبح السائق عاملاً في المعنى القانوني يجب إعمال نص المادة (2/805) من القانون المدني بحيث إعمال عنصر التوقيت في العلاقة العمالية التي نصت على: "أما إذا كان العامل غير مقيد بأن لا يعمل لغير صاحب العمل أو لم يوقت لعمله وقتاً فلا ينطبق عليه عقد العمل ولا يستحق به أجره إلا بالعمل حسب الاتفاق".

أي أن السائق الذي يستخدم التطبيق ويقوم بالعمل عليه بشكل دائم وبانتظام واضطراد فترى الباحثة أنه عامل بالمعنى المقصود ويخضع لأحكام قانون العمل، لأنه يعتبر أن النقل من خلال التطبيق هو مصدر رزقه الوحيد فإذا قامت الشركة ودون سابق إنذار بحظر العامل ومنعه من الدخول إلى التطبيق دون سبب وكأنها فصلته فصلاً تعسفياً، فيستحق التعويض المنصوص عليه في قانون العمل.

بالمقابل إذا كان السائق لا يعمل بانتظام واضطراد على التطبيق فلا يمكن القول بأنه عامل وهو أقرب ما يكون إلى المقاول، فمن يعمل على التطبيق مرة في الشهر ليس كمن يعمل على التطبيق 8 ساعات في الثلاثين يوماً كل شهر.

الفصل الثاني:

آثار الإخلال بعقد النقل المبرم بواسطة التطبيقات الذكية:

تعمل تطبيقات النقل الحديثة على تبسيط عملية العثور على الناقل، ولكنها يمكن أن تؤدي إلى خسارة المسؤولية بسبب تعدد الأطراف المعنية. يتناول هذا الفصل المسؤولية التي تقع على عاتق كل طرف في عقود النقل المبرمة من خلال التطبيقات الذكية.

المبحث الأول: آثار الإخلال بعقد نقل الأشخاص بواسطة العقد المبرم بواسطة التطبيقات الذكية

تتناول هذه الدراسة المسؤولية الناتجة عن عقد نقل الركاب باستخدام التطبيقات الذكية في الأردن، في نظام يسمى "نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية" رقم 9 لسنة 2018، الذي يوضح الالتزامات ويحدد المسؤولية عن مخالفة الأحكام. كما يسلط الضوء على المسؤولية التي يتحملها كل طرف: المسؤولية المترتبة في العلاقة بين متلقي الخدمة ومقدم الخدمة، المسؤولية المترتبة في العلاقة بين متلقي الخدمة والمرخص له، المسؤولية المترتبة في العلاقة بين متلقي الخدمة ومالك المركبة، المسؤولية المترتبة في العلاقة بين متلقي الخدمة وشركات التأمين، المسؤولية المترتبة في العلاقة بين مقدم الخدمة والمرخص له، ودعوى المسؤولية.

المطلب الأول: المسؤولية المترتبة في العلاقة بين متلقي الخدمة ومقدم الخدمة:

إن العلاقة ما بين متلقي الخدمة ومقدم الخدمة (السائق) تقوم على أساس العلاقة العقدية وهي عقد النقل المبرم بينهم بواسطة التطبيق الذي، وبموجب قانون التجارة الأردني حدد الحالات التي تقوم من خلالها مسؤولية الناقل، وحالات إعفاء الناقل من المسؤولية على النحو التالي:

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل:

تقوم مسؤولية الناقل عند عدم إتمام الالتزام المطلوب منه وذلك بتحقيق إحدى الحالات التالية: أولاً: مسؤولية الناقل عن عدم إيصال الراكب:

ينص المشرع الأردني في المادة (77) من قانون التجارة على أنه "يوجب على الناقل إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها وإذا وقع طارئ ما فإن التبعة الناشئة عن العقد تنتفي عن الناقل بإقامته البينة على وجود قوة القاهرة أو خطأ من قبل المتضرر". يكون الناقل مسؤولاً عن خسارة الراكب المصاب، بما في ذلك أمتعته، إذا كانت قيمة التعويض على أساس الضرر الذي لحق بالمتضرر.

ثانياً: مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب أو وفاته:

يتحمل الناقل مسؤولية ضمان سلامة المسافر من خلال توفير المقاعد والتعليمات المناسبة، وفي حال وفاة المسافر نتيجة اصطدام بسبب السرعة الزائدة، فإن ذلك يعد إخلالاً بالالتزام العقدي وهو التزام بتحقيق نتيجة لا ببذل عناية.⁽²⁾ وفي حالة الوفاة يستطيع الورثة المطالبة بالتعويض عن الوفاة ويوزع مبلغ التعويض حسبما تحكم به المحكمة حسب الأنصبة الشرعية لكل منهم.

الفرع الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية:

أولاً: القوة القاهرة، وهي الحادث الذي لا يمكن توقعه أو تجنبه مثل الزلازل أو غيرها من الكوارث الطبيعية.

ثانياً: خطأ الراكب ويتمثل ذلك عندما يكون خطأ الراكب هو السبب الوحيد وراء الأضرار التي لحقت به.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة في العلاقة بين متلقي الخدمة والمرخص له

إن العلاقة ما بين متلقي الخدمة والمرخص له (الراكب والشركة) هي علاقة عقدية بسبب وجود عقد استخدام خدمات عند تحميل التطبيق الذكي، وعليه فإن المسؤولية التي تترتب بموجب العقد هي بالأصل عقدية، ولكن بالرجوع إلى أحكام العقد المبرم بين متلقي الخدمة (المستخدم) والشركة نجد بأن هذه الشركة تعفي نفسها من أي مسؤولية مترتبة جراء استخدام خدمات "أوبر" سواء أكانت الاضرار قد لحق بسبب "أوبر" بشكل مباشر أو غير مباشر حتى وأنها اعفت نفسها من التعويض.

فأشارت شركة "أوبر" في شروط وأحكام خدمات "أوبر" التي توقع بين "أوبر" والمستخدم على أنه "لن تكون "أوبر" مسؤولة عن الأضرار غير المباشرة، أو العرضية، أو الخاصة، أو التحذيرية، أو الجزائية، أو التبعية بما فيها خسارة الأرباح، أو فقدان البيانات، أو الإصابة الشخصية، أو الضرر اللاحق بالمتعلقات المرتبط أو الناجم بأي صورة عن استخدام الخدمات حتى وإن أبلغت "أوبر" باحتمالية حدوث تلك الأضرار. ولن تكون "أوبر" مسؤولة عن أي أضرار أو مسؤوليات أو خسائر تنشأ عن: (1) استخدامك للخدمات أو اعتمادك عليها أو عدم قدرتك على الوصول إلى الخدمات أو استخدامها؛ أو (2) أي معاملة تجارية أو علاقة بينك وبين أي مقدم خدمات خارجي، حتى وإن تم إبلاغ "أوبر" باحتمالية حدوث تلك الأضرار. ولن تكون "أوبر" مسؤولة عن التأخير أو الإخلال بالأداء الناشئ عن أسباب تقع خارج سيطرة "أوبر" المعقولة".⁽¹⁾

فإذا كان العقد هو الذي يحكم هذا النوع من العلاقات فقط فإن الشركة تعفي نفسها من المسؤولية العقدية بشكل مسبق، ولأنه يجوز الإعفاء من المسؤولية العقدية فيعتبر كأصل عام أن مثل هذا الشرط نافذ.

إلا أن نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية قد حدد مسؤولية المرخص له في المادة الخامسة من النظام فنص على أنه "على المرخص له: هـ - متابعة أداء مقدم الخدمة وعمله وتحمل المسؤولية عن جودة أعماله وسلوكه والأضرار الناشئة عنها خلال مدة تقديم الخدمة بما يضمن حسن تنفيذها ووفقاً للعقد المبرم بينه وبين مقدم الخدمة" وأضاف في الفقرة (و): "وفي حال انتهاء أو إلغاء وثيقة التأمين يعتبر المرخص له والقائمون على إدارته مسؤولين بالتكافل والتضامن عن الأضرار التي تلحق بالمستفيدين من الخدمة".

و عليه واستناداً لما نص عليه نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية، فإن المرخص له مسؤول عن الأعمال التي يقوم فيها مقدم الخدمة (السائق) ويلتزم بالقيام بالإشراف والرقابة على أعماله وأن أي تقصير ينتج عن عملية النقل بسبب السائق يعتبر المرخص له مسؤول عن الأضرار التي تتحقق ويلزم بالتعويض، أي أن المشرع واضح وصريح في إخضاع السائق لرقابة وإشراف المرخص له أي أقر المشرع بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في مثل هذه الحالة، وأنه لا مجال للبحث بطبيعة العلاقة بينهم لتحديد مسؤولية الشركة عن أعمال الناقل من عدمه فالنظام واضح وصريح.

وان مثل هذا النص يجعل من الشرط الموجود في العقد لا قيمة له، حيث إن هذا النص أمر ولا يجوز مخالفة قاعدة أمرة أو الاتفاق على ما يخالفها.

كما أن المشرع وفي سبيل زيادة حماية الركاب من الأضرار الناجمة عن عملية النقل فإنه ألزم المرخص له للحصول على ترخيص أن يقدم وثيقة تأمين مسؤولية إضافية بالإضافة إلى تأمين المسؤولية الذي سبق وتم الإشارة إليه في المادة السابعة.

وهذا يعني أن المتضرر من أفعال السائقين يستطيع الرجوع على كل من الشركة والسائق للمطالبة بالتعويض عن العطل والضرر الذي لحق به جراء عملية النقل.

وأن أساس مطالبة المتضرر من عملية النقل اتجاه الشركة هي مسؤولية قانونية، حيث إن النظام قد رتب التزام المراقبة والإشراف وحمل الشركة مسؤولية الأضرار التي تلحق للمتضرر أثناء عملية النقل وعليه فإن كل ما ينطبق على الالتزامات التي مصدرها القانوني ينطبق بالمعنى الضيق هو ذات ما ينطبق على الالتزامات غير الإرادية⁷

المطلب الثالث: المسؤولية المترتبة في العلاقة ما بين متلقي الخدمة ومالك المركبة:

تنطبق مسؤولية الحارس على الأشياء في القانون المدني على المركبات المستخدمة في النقل، حتى لو لم يكن مالكا طرفاً في عقد النقل.⁽¹⁾

وقد استحدث المشرع هذه المسؤولية في المادة 291 من القانون المدني، حيث نص على أن كل من كانت تحت تصرفه عناية خاصة أو آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها، إلا ما لا يمكن تجنبه، وعليه يخضع مالك السيارة لهذه المسؤولية، ويمكن للطرف المتضرر أن يطالب بالتعويض على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية ضد مالك السيارة. ويلزم نظام التأمين الإلزامي على مالكي المركبات بالشمول بأحكام التأمين، مع تحديد سقف لتعويض المتضررين.

المطلب الرابع: المسؤولية المترتبة على علاقة متلقي الخدمة مع شركات التأمين:

لضمان المحافظة على تعويض الركاب من أي أذى قد يلحق بهم أثناء عملية النقل، ومن خوف أن يكون الناقل غير مليء مادياً لتغطية التعويض عن الضرر اشترط المشرع على مقدم الخدمة أن تكون مركبته مؤمنة تأميناً إلزامياً وفقاً لنظام التأمين الإلزامي على المركبات وهذا ما نصت عليه المادة السابعة من نظام تنظيم نقل الركاب بواسطة التطبيقات الذكية "ويشترط في السيارة أن تكون مرخصة ومؤمنة تأميناً إلزامياً وفقاً لأحكام نظام التأمين الإلزامي للمركبات إضافة إلى تأمين مسؤولية يغطي المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها السيارة، كما يشترط أن تكون المركبة التي تعمل على تطبيق "أوبر" مرخصة وفقاً لنظام تأمين نقل الركاب وإلا كانت مستثناة من التغطية التأمينية حسب ما ورد في نظام التأمين الإلزامي على المركبات⁽⁸⁾

كما اشترط المشرع على الشركات المرخص لها أن تقوم بالتأمين "تأمين مسؤولية إضافية" بقيمة لا تقل عن 20.000 دينار لضمان الأضرار التي قد تلحق بالمستفيدين من الخدمة وفي حال انتهاء مدة التأمين أو الغائها يعتبر كل من المرخص له والقائمين على إدارته مسؤولين بالتكافل والتضامن لضمان الأضرار التي قد تلحق بالمستفيدين من الخدمة.⁽¹⁾

ولم يوضح المشرع الأردني ما المقصود بالمستفيدين هل هم الركاب فقط أم يشمل السائقين باعتبارهم مستفيدين من خدمات التطبيق؟

إلا أنه بالرجوع إلى وثيقة التأمين العائدة لشركة "أوبر" نصت هذه الاتفاقية على الفئات المؤمن عليها بموجب هذه الوثيقة وهم "الركاب والسائقون" حيث يعتبر الركاب والسائقون مشمولين بالتغطية التأمينية خلال الفترة المشمولة بالتأمين وتبدأ هذه الفترة منذ وقت قبول طلب النقل حتى اكتماله باستخدام تطبيق "أوبر".⁽²⁾

كما تقوم شركة "أوبر" بالتأمين على كل من السائق والركاب، من الأضرار التي يمكن أن تحدث لهم أثناء عملية النقل التي تغطي الوفاة والعجز الدائم حتى 20000 دينار، وغيرها من التغطيات التأمينية المنصوص عليها في وثيقة التأمين.⁽⁹⁾

المطلب الخامس: المسؤولية المترتبة في العلاقة بين مقدم الخدمة والمرخص له:

إن العلاقة بين مقدم الخدمة والمرخص له هي علاقة عقدية، يحكمها العقد المبرم بينهما، فكلاهما يخضع لشروط وأحكام العقد، وأي إخلال به يترتب مسؤولية عقدية على الطرف الذي أخل بالعقد إلا أن شركة "أوبر" تعفي نفسها من التعويض عن أية أضرار تلحق بالسائق سواء أكانت الأضرار من قبل الشركة نفسها أم من الغير، أي أن الشركة تعفي نفسها من التعويض عن جميع أنواع المسؤولية التي قد تلحق بالسائق سواء أكانت عقدية أم تقصيرية من الغير، أي وكأن الشركة لا ترتب على نفسها مسؤولية سوى دفع مستحقات أجره السائق، ولا تعطي للسائق الحق في الحصول على تعويض سواء أكان التعويض ناتجاً عن إخلال الشركة بحق من حقوق السائق أم كان الضرر الواقع على السائق من الغير، وحيث إن المشرع الأردني أجاز ضمناً الإعفاء من المسؤولية في النطاق العقدي وذلك ما يستخلص من المواد (213 و358 و514) من القانون المدني فالمشرع أقر بمبدأ العقد شريعت المتعاقدين وبما أن شرط الإعفاء من المسؤولية هو وليد الإرادة ولا يتعارض مع النظام العام والآداب العامة فلا يمنع الأخذ به ما لم يثبت غش المدين أو خطؤه الجسيم¹⁰، ولكن ترى الباحثة أن هذا الشرط غير عادل على الإطلاق لأن السائق لم يلتقي بهؤلاء المستخدمين إلا من خلال الشركة أي على هذه الشركة انتقاء عملائها للمحافظة على السائق وممتلكاته لا بل يجب أن تمتد مسؤوليتها لتشمل تعويض السائق في حال الأضرار التي يتعرض لها من الركاب.

كما أنه يجب أن يتمكن السائق من المطالبة بالتعويض عن الفصل التعسفي في حال قررت الشركة حظر السائق عبر التطبيق ومنعه من العمل وذلك عن طريق تعديل قانون العمل وإضافة نص صريح يشمل السائق في أحكام قانون العمل، في حال كان السائق يعمل على التطبيق بصفة دائمة ومستمرة وبانتظام واضطراباً، أما إذا كان يعمل بصفة متقطعة فيعتبر مقاولاً ولا يتمتع بالضمانات التي يتمتع بها العامل، ويحق له في حال تضرر من الحظر أو تضرر أثناء عملية النقل مطالبة شركة "أوبر" عن الأضرار الحالة التي وقعت له في حال اثباتها، وفي حال أثبت خطأ أو تقصير الشركة.

المبحث الثاني: الأحكام العامة لدعوى المسؤولية:

تقوم مسؤولية السائق عندما لا تتم عملية النقل بالشكل المطلوب، وعليه فإن المتضرر يحق له رفع دعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به، ودعوى المسؤولية لا تقتصر على السائق فقط إنما تمتد لتشمل الشركة المرخص لها وشركات التأمين وأحياناً مالك المركبة وفي هذا المطلب سيتم بيان أطراف دعوى المسؤولية وتقادم دعوى المسؤولية على النحو التالي:

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية:

الأصل أن الراكب المتضرر هو الذي يقيم دعوى المسؤولية على السائق إلا أن في حال وفاة الراكب فإن الورثة أو المعالين من قبل المسافر هم من يقيمون دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، كما أنه ليس السائق وحده هو من تقام عليه دعوى المسؤولية، وهنا سيتم بيان أطراف الدعوى على النحو التالي:

أولاً: المدعون:

أ-الراكب المتضرر الذي تعاقد مباشرة مع السائق ويتم رفع الدعوى بناء على المسؤولية العقدية، فيستطيع رفع الدعوى على السائق في حالة وقوع حادث ونجمت عنه أضرار جسيمة أو بحالة التأخير في حال وقوع ضرر وإثبات الراكب الضرر الذي لحق به.

ب-ورثة الراكب المتوفي الذين يكون لهم الحق في إقامة دعوى والمطالبة بالتعويض، ولا تكون المطالبة بالتعويض استناداً لقواعد المسؤولية العقدية إنما لقواعد المسؤولية التقصيرية، أما إذا أصيب الراكب وأقام دعوى للمطالبة بالتعويض ومن ثم توفاه الله فيحكم له بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية وتوزع على الورثة حسب حصصهم في التركة.⁽¹⁾

ثانياً المعالين من غير الورثة:

تسمح المادة 3 من قانون الإجراءات المدنية للأطراف المعنية برفع دعوى التعويض بعد وفاة الراكب، بما في ذلك الورثة والمعالين. ويجب أن تتناول الدعوى الضرر الواقع وانقطاع النفقة والضرر المعنوي الذي سببته الوفاة.⁽¹⁾

ثانياً: المدعى عليهم:

أ-الناقل: يواجه السائق مطالبات بالتعويض عن انتهاك الالتزام بتوصيل الركاب.

ب-الشركة المرخص لها: يتحمل الناقل، بصفته مالك التطبيق الذكي، مسؤولية الأضرار التي يسببها مقدم الخدمة.

ج-مالك المركبة: في بعض الأحيان، تكون مركبة السائق مملوكة لأحد الأقارب، ويكون مالك المركبة مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن مخالفة السائق.

د-شركة التأمين: يحق للمتضرر أو ورثته مطالبة شركة التأمين بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم بسبب المؤمن له.

المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية:

تختلف تقادم دعوى المسؤولية بمواجهة كل طرف عن الطرف الآخر على النحو التالي:

الفرع الأول: تقادم دعوى مسؤولية الناقل:

أغفل المشرع الأردني تحديد تقادم دعوى مسؤولية الناقل في النقل البري للركاب، وذلك يدعونا للرجوع إلى القواعد العامة للتقادم، حيث لا يمكن قياسه بالتقادم المحدد بنقل البضائع لأن المشرع لا يمكن أن يغفل ذلك بالشكل المقصود، وبالتالي فإن الرجوع إلى القواعد العامة يدعونا لإخضاعه للتقادم التجاري باعتباره عقداً تجارياً ومدة تقادمه عشرة سنوات بخلاف ما يقوله البعض بأن مدة تقادمه خمس عشر سنة الواردة بالقانون المدني.⁽¹⁾

الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية بمواجهة الشركة المرخص لها:

لم ينص المشرع الأردني كذلك على نص صريح لتقادم دعوى مسؤولية الشركة المرخص لها.

الفرع الثالث: تقادم دعوى مسؤولية مالك المركبة:

إن أساس العلاقة ما بين الراكب ومالك المركبة تستند إلى أحكام المسؤولية التقصيرية وعليه فإنها تخضع لتقادم المسؤولية التقصيرية وهي ثلاث سنوات من يوم علم المتضرر بوقوع الفعل الضار، استناداً لما نص عليه المشرع الأردني في المادة (272) "لا تسمع دعوى الضمان الناشئة عن الفعل الضار بعد انقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المتضرر بحدوث الضرر وبالمسئول عنه".

الفرع الرابع: تقادم دعوى المسؤولية بمواجهة شركات التأمين:

نصت المادة (932) من قانون المدني الأردني على "لا تسمع الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بعد انقضاء ثلاث سنوات على حدوث الواقعة التي تولدت عنها أو على علم ذي المصلحة بوقوعها. "ولا يبدأ سريان هذا الميعاد في حالة إخفاء المؤمن له البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة إلا من تاريخ علم المؤمن بذلك".

الخاتمة:

تم من خلال هذه الرسالة التعرف على طبيعة العقد المبرم بواسطة التطبيقات الذكية والتطرق للتكييف القانوني لهذا العقد ومن ثم بيان المسؤولية المدنية المترتبة على العلاقات المتشابكة في هذا العقد وتحديد مسؤولية كل طرف من هذه الأطراف وتم من خلال هذه الرسالة التوصل إلى جملة من النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج:

1. إن أهم ما يميز عقد العمل وجود عنصري الإشراف والتبعية ومن خلال البحث تم إثبات وجود عنصري الإشراف والتبعية بين الشركة والسائق وذلك من خلال سلطة الشركة في إيقاع جزاء الحظر كجزاء تأديبي ومن خلال تحكم الشركة في اختيار الراكب وتحديد سعر الأجرة والطريق التي يتوجب على السائق أن يسلكها أثناء عملية النقل، دون أن تخضع كل ذلك لحرية السائق وكما يعد المرخص له مسؤولاً عن مراقبة أداء السائق وهذا ما أكدته المادة (5/هـ) من نظام تنظيم نقل الركاب خلال التطبيقات الذكية، وعليه تعتبر علاقة السائق والشركة أقرب ما يكون لعقد العمل

خاصة إذا عمل السائق على التطبيق بانتظام واضطراد وبشكل مستمر، أما إذا ثبت أن السائق يعمل على التطبيق بشكل نادر فإن التكييف القانوني الأقرب له بهذه الحالة هو "المقابل".

2. نص نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية على مسؤولية المرخص له (الشركة) عن الأضرار التي تلحق بالمستفيدين من الخدمة وعليه، تعتبر الشركة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالراكب أثناء عملية النقل، ويعتبر النص القانوني هو مصدر التزام الشركة وأساس مسؤوليتها اتجاه الركاب.

3. يحق للمتضرر من عملية النقل مطالبة شركة التأمين عن أي أضرار تنشأ أثناء عملية النقل وبحدود مبلغ التأمين، ويعتبر المرخص له والقائمون على إدارته مسؤولين في التضامن والتكافل عن الأضرار التي تحصل للمستفيدين من الخدمة في حال انتهاء أو إلغاء وثيقة التأمين استناداً لنص المادة (5/و) من نظام تنظيم نقل الركاب بواسطة التطبيقات الذكية رقم (9) لسنة (2018).

ثانياً: التوصيات:

1. وضع نص صريح يشمل السائقين العاملين على التطبيقات الذكية بأحكام قانون العمل على النحو الآتي: "تشمل أحكام هذا القانون، السائقين المرخصين العاملين على التطبيقات الذكية، في حال كان السائق يعمل بانتظام واضطراد وبصفة مستمرة وفي حال كان العقد وطبيعة العمل تتفق وأحكام هذا القانون".
 2. إضافة نص صريح في نظام نقل الركاب بواسطة التطبيقات الذكية:
- أ- تكون الشركة المرخص لها مسؤولة عن تعويض المستفيدين من الخدمة عن أي أضرار تحصل لهم أثناء تقديم الخدمة، ويقع باطلاً كل شرط يقضي خلاف ذلك.
- ب- لغايات تطبيق الفقرة أ يعتبر الراكب ومقدم الخدمة مستفيداً من خدمة النقل جراء الأضرار التي تحصل أثناء عملية النقل".

الكتب:

- سامي فوزي، (2014)، الشركات التجارية أحكام عامة وخاصة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة السابعة.
- سامي، فوزي (2009)، شرح القانون التجاري الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- السهوري، عبد الرزاق، (2010)، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء السابع العقود الواردة على العمل، دار الشروق الأولى، القاهرة.
- شنب، محمد، (2001)، شرح أحكام عقد المقاولة، دار النهضة العربية عبد الخالق ثروت، القاهرة.
- العباينة، محمود، (2015)، أحكام عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة والنشر، عمان، الأردن.
- الفضل، منذر والفتلاوي، صاحب، (1995)، العقود المسماة، دار الثقافة والنشر والتوزيع.

أبحاث قانونية:

- الدكتور محمود حسن السحلي، (2022)، تعليق على حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر 4 مارس 2020 بشأن تكييف العلاقة العقدية بين شركة "أوبر" والسائق، مجلة القانون والتكنولوجيا، المجلد 2، العدد 1 أبريل 2022، 313-297

1- القوانين والمواد القانونية

- قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966، الجريدة الرسمية رقم 1910 بتاريخ 1966/3/30.
- قانون الضمان الاجتماعي الأردني، رقم 1 لسنة 2014.
- قانون العمل الأردني

- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 وتعديلاته. المنشور على الصفحة 2 من عدد الجريدة الرسمية رقم 2645 بتاريخ 1976/8/1.
- قانون المعاملات الإلكترونية رقم (15) لسنة 2015 وتعديلاته، المنشور على الصفحة 5292 من عدد الجريدة الرسمية رقم 5341 بتاريخ 2015/5/17.
- المادة (7) نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية رقم 9 لسنة 2018.
- المادة (805) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976.
- المادة 7/أ من نظام تنظيم نقل الركاب رقم 9 لسنة 2018.
- نظام التأمين الإلزامي على المركبات رقم 12 لسنة 2010، المنشور على صفحة 2192 من عدد الجريدة الرسمية 5025، تاريخ 2010/4/15.
- نظام تنظيم نقل الركاب رقم 9 لسنة 2018.
- نظام تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية رقم (9) لسنة 2018، المنشور على الصفحة 533 من عدد الجريدة الرسمية رقم 5499 بتاريخ 2018/2/1.
- 2 قرارات محكمة التمييز
- قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2187 لسنة 2019 (هيئة عامة)، منشورات قرارك.
- قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم (64) لسنة (2023)، منشورات قرارك.
- 3 مراجع أجنبية:
- The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors? (2017). 68 Mercer L. Rev. 461، posted 8 april 2016. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2759886
- Cour de cassation، chambre sociale، n347 du 4 mars 2020، 19-13.316، Publie` au bulletin.
- Uber Jordan Injury Protection Insurance Driver Partner & Passenger – Key Information Document Underwritten by Delta General Insurance Company Ltd

الهوامش:

- 1 (يعرف العقد غير المسماة هي العقود التي لم يعالجها المشرع بتنظيم ولم يخصها باسم معين لعدم شيوعها في المعاملات المالية بين الأفراد والعقود غير المسماة لا حصر لها، حيث يستطيع الإنسان أن يبرم ما يشاء من العقود شريطة أن تكون مشرعة) انظر عدنان السرحان، نوري حمد خاطر، شرح قانون المدني مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات، 2023، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 61
- 2 نظام تنظيم نقل الركاب رقم (9) لسنة (2018)
- (1) المادة 7/ أ من نظام تنظيم نقل الركاب رقم 9 لسنة 2018.
- The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or ، Richard A. Christian and Bales. Woo(1) ، posted 8 april 2016. Independent Contractors? (2017). 68 Mercer L. Rev. 461 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2759886
- (2) المادة (805) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976.
- (3) المادة (2) من قانون العمل الأردني رقم (8) لسنة 1996.
- (2) المادة (67) من قانون العمل الأردني رقم 8 لسنة 1996: للمرأة التي تعمل في مؤسسة تستخدم عشرة عمال أو أكثر الحق في الحصول على إجازة دون أجر لمدة لا تزيد على سنة للتفرغ لتربية أطفالها، ويحق لها الرجوع الى عملها بعد انتهاء هذه الإجازة، على أن تفقد هذا الحق إذا عملت بأجر في أي مؤسسة أخرى خلال تلك المدة حيث لا يجوز لصاحب العمل إنهاء خدمة أو توجيه إشعار المرأة العاملة الحامل ابتداء من الشهر السادس من حملها أو خلال إجازة الأمومة
- (6) المادة (28) من قانون العمل الأردني رقم 8 لسنة 1996. " حيث لا يجوز لصاحب العمل إنهاء عقد العمل قبل انتهاء مدته أو فصل العامل بشكل يخالف القانون بحيث حدد المشرع حالات الفصل للمشروع للعامل على سبيل الحصر وبإجراءات محددة وضيقة "
- (7) المادة (25 و 26) من قانون العمل الأردني رقم 8 لسنة 1996. " وحيث الزم المشرع رب العمل بتعويض العامل الذي فصل بشكل تعسفي. "
- (8) قانون الضمان الاجتماعي رقم 1 لسنة 2014. أن قانون الضمان الاجتماعي يلزم رب العمل بإخضاع العمال الذين يعملون لديه الى قانون الضمان الاجتماعي للتمتع بالمزايا التي يوفرها لهم هذا القانون
- (9) المادة (32) من قانون العمل الأردني رقم 8 لسنة 1996: " اما إذا لم يخضعهم لقانون الضمان الاجتماعي فانه يلتزم بإعطائهم مكافأة نهاية الخدمة عند انتهاء خدمتهم "
- (4) شركة "أوبر" تخسر معركة قضائية حول حقوق السائقين في هولندا، (2021/9/13)، تم الاطلاع عليه في 2021/6/10 <https://www.mc-doualiya.com/> أوروبا/20210913-شركة- "أوبر" -تخسر-معركة-قضائية-حول-حقوق-السائقين-في-هولندا
- (1) ، 2021/2/19 تم الاطلاع عليه في 2021/10/6 محكمة بريطانية تمنح سائقي "أوبر" حد أدنى للأجور وإجازات <https://www.alhurra.com/business/2021/02/19/> محكمة-بريطانية-تمنع-سائقي- "أوبر" -حدا-أدنى-للأجور- وإجازات
- 3 مجلة قضاء محكمة النقض الفرنسية، : 438 السائق الذي ينقل تحت إشراف شركة أوبر Uber ، ليس عامل مستقل بل أجير تابع، قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 4 مارس 2020، م ب، تم الاطلاع عليه في تاريخ 2021/12/27 <https://www.rjcc.fr/2020/03/438.html>,
- (2) فنصت اتفاقية "أوبر" في، البند 2.6.2 على أنه "اتفق الطرفان صراحة على ما يلي: (أ) أن هذه الاتفاقية ليست اتفاقية عمل ولا تنشئ أية علاقة عمل (بما في ذلك من منظور قانون العمل أو قانون الضريبة أو قانون الضمان الاجتماعي) بين مجموعة "أوبر" والشريك السائق؛ و(ب) أنه ليس هناك أي مشروع ائتلاف أو شراكة أو علاقة وكالة قائمة بين مجموعة "أوبر" والشريك السائق. لا تعتبر العلاقة مع "أوبر" الأردن أو "أوبر" أنها علاقة توجيه أو إشراف أو تبعية أو سيطرة على الشريك السائق عموماً أو في أدائه بموجب هذه الاتفاقية، بما في ذلك بخصوص تقديمه خدمات النقل أو تصرفاته أو اغفاله أو تشغيله مركبته وصيانتها "
- (1) شنب، محمد (2001)، شرح أحكام عقد المقاولة، دار النهضة العربية عبد الخالق ثروت، القاهرة، ص 26-27.

(2) اتفاقية "أوبر" بي بي، 2 نوفمبر 2020 البند 2.5.6 "لا توجه "أوبر" الأردن ولا تتحكم، ولا يجب اعتبارها أنها توجه أو تتحكم، في الشريك السائق بشكل عام أو في أدائه لخدمات النقل أو صيانة أي من المركبات والحفاظ عليها. يقر الشريك السائق بأن "أوبر" الأردن لا تتحكم ولا تعترض التحكم في: (أ) وقت ومدة استخدام الشريك السائق تطبيق السائق أو خدمات "أوبر"؛ أو (ب) قرار الشريك السائق، عبر تطبيق السائق، بقبول أو رفض أو تجاهل طلب المستخدم بخصوص خدمات النقل، أو إلغاء طلب تم قبوله بخصوص خدمات النقل عبر تطبيق السائق".

(3) سامي فوزي، الشركات التجارية أحكام عامة وخاصة 2014، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة السابعة، ص 43.

(2) المادة (833) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976.

(3) السنيوري، عبد الرزاق (2010)، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء السابع العقود الواردة على العمل، دار الشروق الأولى، القاهرة، ص 318.

(4) المرجع ذاته، ص 306.

(5) المرجع ذاته، ص 308.

(1) المادة (99) من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966.

(3) سامي، فوزي (2009)، شرح القانون التجاري الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 285-291.

(1) المادة (5) نظام تنظيم نقل الركاب رقم 9 لسنة 2018.

4 الدكتور محمود حسن السحلي، (2022)، تعليق على حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر 4 مارس 2020 بشأن تكييف العلاقة العقدية بين شركة "أوبر" والسائق، مجلة القانون والتكنولوجيا، المجلد 2، العدد 1 أبريل 2022، 297-313.

Publie` au bulletin. 19-13. 316. n347 du 4 mars 2020 ، Cour de cassation, cha, bre sociale5

6 اتفاقية السائق لشركة "أوبر" بي بي، البند رقم 2.3.3، 2 نوفمبر 2020. "نحتفظ "أوبر" و"أوبر" الأردن بالحق وفق تقديرهما الخاص في أي وقت كان، بوقف تفعيل أو الحد من أو حظر (سواء بصورة مؤقتة أو دائمة) الشريك السائق من الوصول إلى أو استخدام تطبيق السائق... في حال قيام الشريك السائق بالخط من قدر مجموعة "أوبر" أو في حال تصرف أو اغفال ينتج عنه ضرر ل"أوبر" الأردن أو "أوبر" أو أي من شركاتها التابعة، أو لسمعتهم أو عملهم حسبما تقرره "أوبر" بمحض تقديرها".

(2) العباينة، محمود (2015)، أحكام عقد النقل، لطبعة الأولى، دار الثقافة والنشر، عمان، الأردن ص 275.

(1) مسائل قانونية "أوبر"، الشروط والأحكام، 2021/1/25، تم الاطلاع عليه في 2021/10/16 <https://www.uber.com/legal/ar/document/?country=jordan&lang=ar&name=general-terms-of-use>.

7 عدنان السرحان ونوري خاطر، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات، مرجع سابق، ص (527).

(1) المادة (7/و) نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية رقم 9 لسنة 2018.

8 المادة (16/ج)، نظام التأمين الإلزامي على المركبات، رقم 12 لسنة 2010، المنشور على صفحة 2192 من عدد الجريدة الرسمية 5025، تاريخ 2010/4/15.

(1) المادة (5/و) نظام تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية.

Uber Jordan Injury Protection Insurance Driver Partner & Passenger – Key Information Document (1)

" What is covered? ● Death and funeral: In the ، Underwritten by Delta General Insurance Company Ltd dependents or heirs will benefit from a lump sum payment ,unfortunate death event as a result of an Accident On-Trip 000. ● Permanent Disablement: In the unfortunate event of a permanent disability as a result of an Accident . of JD 20 000. The amount depends on the ، the Insured Person will benefit from a lump sum payment of up to JD 20, On-Trip this cover ,severity of the disability. ● Emergency Medical expenses reimbursement: If an Accident happens On-Trip medicines) up to a ، operations.reimburses for necessary medical costs incurred following the Accident (e.g. X-ray

500. ● Driver Partner only Daily Payment Benefit (injury): If a Driver Partner is hospitalised for , capped sum of JD 7 more than 48 hours as a result of an Accident that happened On-Trip and are thereafter unable to work because of the you will receive a daily payment of JD 10 per day for up to 30 days whilst medically certified by a Doctor as .injuries unfit to work."

10 قرار محكمة التمييز بهيئتها الحقوقية رقم (64) لسنة (2023)، منشورات قرارك.

(1) عباينة، محمود، مرجع سابق، ص 276.

(1) عباينة، محمود، مرجع سابق، ص 276.

(1) عباينة، محمود، مرجع سابق، ص 278.