

خدمات النقل عبر التطبيقات الإلكترونية بين غياب الإطار التشريعي وتراكم الإشكالات القانونية

Ride-Hailing Services via Electronic Applications: Between the Absence of a Legislative Framework and the Accumulation of Legal Issues

سعادة فاطمة الزهرة *

جامعة عمار ثلجي، الأغواط، الجزائر fz.saada@lagh-univ.dz

تاريخ الإرسال: 2025/09/29 تاريخ القبول: 2026/01/03 تاريخ النشر: 2026/01/30

الملخص:

تتناول هذه الدراسة خدمات النقل عبر التطبيقات الإلكترونية، والتي ظهرت بدايةً كظاهرة اقتصادية تهدف إلى تطوير قطاع النقل من خلال توظيف تكنولوجيا الإعلام والاتصال، ودفعه نحو مزيد من الكفاءة والفعالية. غير أن هذا النموذج الجديد أفرز إشكالات قانونية عديدة، بسبب الفراغ التشريعي والتنظيمي الذي يحيط به في الجزائر.

فالشركات المالكة لهذه التطبيقات تُعدّ شركات تجارية تخضع لأحكام القانون التجاري، إلا أنها لا تمارس نشاط النقل بشكل مباشر، بل تكتفي بوضع وسائط إلكترونية تحت تصرف سائقين مستقلين، يرمون معها عقودًا تسمح لهم باستخدام التطبيق لتقديم خدمات نقل الأشخاص، وهو ما يؤدي إلى غموض كبير في تحديد الطبيعة القانونية للعلاقة بين الأطراف، لاسيما في ظل غياب نصوص قانونية خاصة تنظم هذا النوع من الخدمات.

وتهدف هذه الورقة البحثية إلى تحليل هذا الغموض، وتسليط الضوء على الإشكالات القانونية المرتبطة به، من خلال دراسة العلاقة التعاقدية بين الشركة والسائق، وطبيعة هذا النشاط.

الكلمات المفتاحية: شركات النقل؛ التطبيقات الالكترونية؛ السائقون.

Abstract:

This study explores ride-hailing services provided through electronic applications, which initially emerged as an economic phenomenon aimed at modernizing the transport sector by leveraging information and communication technologies to enhance its efficiency and effectiveness. However, this new model has given rise to numerous legal challenges, primarily due to the lack of a clear legislative and regulatory framework governing such services in Algeria.

The companies that own these applications are considered commercial enterprises subject to the provisions of commercial law. Yet, they do not engage directly in transport activities. Instead, they provide digital platforms to independent drivers who enter into contracts with them, allowing the use of the application to offer passenger transport services. This situation creates significant ambiguity regarding the legal nature of the relationship between the parties involved, especially in the absence of specific legal provisions regulating this type of activity.

This research paper aims to analyze this ambiguity and shed light on the associated legal issues by examining the contractual relationship between the company and the driver, as well as the legal characterization of the activity itself.

Keywords: Transport companies, Electronic applications, Drivers.

مقدمة:

قطاع النقل، شهد تحولاً نوعياً بداية من سنة 2022، حيث تم إدخال العديد من الخدمات الرقمية لتحسين أداء النقل البري والجوي، من خلال إطلاق تطبيقات مثل "محطتي" و"إيتوزا موب"، لتسهيل تنقل المواطنين وتعزيز فعالية الخدمة العمومية، وقد تميزت هذه المبادرات بكونها

أطلقت من طرف مؤسسات عمومية اقتصادية كما يوجد تطبيقات أخرى لكن بمبادرات من القطاع الخاص مثل يسير وكورسة وهيتش و TEMTEM ONE... الخ

لقد أدى دمج الخدمات الرقمية في قطاع النقل الى إحداث نقلة نوعية وتحول جوهري في هذا المرفق الحيوي من خلال تحسين جودة الأداء، وتسهيل حركة الأفراد وتعزيز الشفافية وتقديم حلول مبتكرة تلبي احتياجات الحياة الحديثة أوالعصرية، كما أنها ساهمت بشكل أو بآخر في تعميم ثقافة الاعتماد على التكنولوجيا في المجتمع الجزائري، ومع ذلك فإن هذا التطور رغم أهميته ودوره الإيجابي الواضح فقد أفرز مجموعة من التحديات القانونية والتنظيمية - أن صح القول - خاصة في ظل عدم سن نصوص تشريعية أو تنظيمية واضحة تنظم عمل هذه المنصات الرقمية وتحدد بدقة المسؤوليات المترتبة على إستخدامها، حيث لا تزال جوانب عديدة تحتاج إلى ضبط وتدقيق يضمن عمل هذه الخدمات في إطار قانوني جلي وواضح .

لا سيما إذا علمنا أن الغالبية العظمى من السائقون يتعرضون للتوقيف من طرف مصالح شرطة المرور على أساس ممارستهم لنشاط نقل الأشخاص بطريقة غير قانونية _ chauffeur non agréé أو مفهوم الشارع الجزائري clandestin (client a distance) chauffeur _ حيث لا يحملون أي تراخيص صادرة من مديرية النقل وكل ما يقدمونه عند المراقبة هو عقد كراء مركبة مبرم مع الشركة المالكة للتطبيق، وهوما يضع جميع الأطراف سواء السائق أو الشركة أو الجهات الرقابية في وضعية قانونية ملتبسة يغيب فيها التأطير القانوني الواضح لهذا النوع من النشاط، ونشير هنا إلى أن مديريات النقل لا تمنع التعامل مع المنصات الإلكترونية بل تدعوا الى ذلك مثل آخر تطبيق وضعته وزارة النقل وهو " طاكسي سايف TAXI SAFE "، ولكن بالنسبة لخدمات النقل الالكترونية التي تقدمها الشركات الخاصة فالوزارة لديها تحفظات عديدة عليها، وليس لدى الشركات الخاصة المقدمة لهذه الخدمة أي علاقة أو تنسيق مع مديريات النقل باعتبارها مصالح غير مكرزة للوزارة .

ومن هنا تبرز إشكالية هذه الدراسة في تحديد مدى وجود تنسيق أو إطار تنظيمي يربط بين تطبيقات النقل الخاصة غير معتمدة وبين المصالح غير مكرزة للدولة في قطاع النقل ؟ وهل تكفي

القواعد القانونية العامة لتنظيم هذا النشاط، أم أن هناك فراغاً تشريعياً يستدعي تدخلاً تشريعياً وتنظيمياً عاجلاً؟

وللإجابة على هذه الإشكالية، سيتم تناول الموضوع وفق دراسة تحليلية من خلال مبحثين، نتطرق فيهما إلى واقع هذه التطبيقات ونخص بالذكر تطبيقات سيارات الاجرة وتحدياتها القانونية، ثم نستعرض المقترحات الكفيلة بإرساء تنظيم قانوني فعال لهذا النشاط الرقمي المتنامي بما يضمن حقوق والتزامات اطراف العلاقة التعاقدية .

1. طبيعة خدمات النقل عبر التطبيقات الالكترونية

في مستهل هذا المبحث من الضروري تحديد مفهوم خدمات النقل موضوع هذه الدراسة بشكل دقيق، وكما أُشير سابقاً، فإن التركيز ينصب على تطبيقات سيارات الأجرة أو النقل الحضري، حيث تُعد خدمات النقل عبر التطبيقات أحدث الابتكارات في عالم التجارة الإلكترونية المتنقلة¹، وتصنف بأنها تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصال في قطاع النقل والمواصلات (Intelligent Transportation Systems - ITS) تعرف بأنها أنظمة نقل ذكية تهدف الى تحسين كفاءة وسلامة نظم النقل من خلال دمج التقنيات الرقمية في البنية التحتية للنقل.

وهذه الخدمات تعد نمطاً حديثاً من الخدمات الذكية، حيث تتيح للمستخدمين طلب وسيلة نقل عبر تطبيق إلكتروني مثبت على أجهزتهم الذكية، سواء كانت هواتف محمولة أو أجهزة لوحية أو غيرها من وسائل الاتصال الإلكترونية، وتمثل هذه الطريقة بديلاً مبتكراً للوسائل التقليدية المعتمدة سابقاً في الحصول على خدمات النقل.

من الزاوية القانونية تعرف خدمات النقل المعتمدة على تكنولوجيا التطبيقات الذكية بأنها منظومة نقل إلكترونية تتيح طلب وحجز وسائل نقل مرخصة من خلال منصات رقمية معتمدة تعمل على الأجهزة الذكية، وذلك وفقاً لضوابط وشروط تنظيمية.

1.1 التكييف القانوني للخدمة

نتطرق الى نقل في السيارة الاجرة والتي تكون بموجب عقد رضائي بين سائق سيارة الاجرة المرخص له وبين المستهلك او الزبون وهو الراكب حيث يلتزم السائق بتحقيق نتيجة وهي توصيل الزبون الى المكان المراد الوصول اليه بالمقابل يلتزم الزبون بدفع المقابل .

إن خدمة النقل عبر التطبيقات الذكية تتضمن اولا عملية النقل وبالتالي هي عقد بين طرفين اوعدة اطراف بواسطة الكترونية، ويعرف عقد النقل بصفة عامة أنه " عقد بمقتضاه يلتزم شخص مقابل اجر بأن ينقل بنفسه شخصا أو بضاعة من مكان لآخر "2 كما يراه البعض انه عمل بتغيير وتحول الأشخاص أو الأشياء من مكان إلى آخر.

عرّف المشرّع الجزائري عقد النقل في المادة 36 من القانون التجاري بأنه: "اتفاق يلتزم بموجبه الناقل، مقابل أجر، بأن يقوم شخصياً بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

ويُعدّ هذا العقد من العقود التجارية نظراً للطبيعة التجارية لعملية النقل، سواء تم تنفيذها من قبل شخص طبيعي أو معنوي، غير أن الصفة التجارية تنطبق فقط على الناقل، دون أن تشمل الطرف الآخر (الزبون أو الراكب)، ما لم يكن هذا الأخير تاجراً، وفي هذا الإطار، تنص الفقرة الثامنة من المادة 2 من القانون التجاري على أن: "يُعدّ عملاً تجارياً بحسب موضوعه كل عمل يهدف إلى الاستغلال مقابل أجر لوسائل النقل أو الانتقال"³.

هذا فيما يخص عقد النقل التقليدي ضمن القواعد العامة، أما في حالة النقل عبر التطبيقات الذكية، فإننا نكون أمام عقد يُبرم في بيئة رقمية، وبالتالي يُعد عقداً إلكترونياً، ووفقاً للفقرة 2 من المادة 6 من القانون رقم 05/18 المتعلق بالتجارة الإلكترونية، يُعرّف العقد الإلكتروني بأنه: "العقد الذي يُبرم عن بُعد دون الحضور الفعلي والمتزامن لأطرافه، وذلك من خلال استخدام حصري لتقنيات الاتصال الإلكتروني".

يُقصد بالعقد الإلكتروني ذلك العقد الذي يتم إبرامه باستخدام الوسائل الإلكترونية، سواء أُبرم بشكل كامل أو جزئي، عبر تقنيات تعتمد على الطاقة الكهربائية أو المغناطيسية أو الضوئية أو الكهرومغناطيسية، أو غيرها من الوسائل التقنية، لتبادل المعلومات وتخزينها⁴.

ويُرم هذا العقد عندما يتم الإيجاب والقبول باستخدام تلك الوسائل، أو عندما يُستخدم أحدها إلكترونياً والآخر بالطرق التقليدية⁵.

وعليه فهذه الخدمة هي عمل تجاري تكون عن طريق عقد رضائي بين ثلاث أطراف وعقد النقل عبر التطبيقات الذكية هو عقد رضائي يُبرم في بيئة إلكترونية بين ثلاثة أطراف: الناقل، والراكب، والوسيط الإلكتروني (التمثل في التطبيق الذكي).

يلتزم بموجبه الناقل بنقل الراكب إلى وجهة محددة مقابل أجر يتم الاتفاق عليه عبر الوسيط الإلكتروني، الذي يربط بين الطرفين من خلال منصة رقمية، ويُعد هذا العقد من الأعمال التجارية نظراً للطبيعة الربحية للنشاط وطريقة تقديم الخدمة عبر وسائل تقنية حديثة.

انطلاقاً من التعريف السابق لعقد النقل عبر التطبيقات الإلكترونية أو الذكية، يمكن القول إنه يتميز بجملة من الخصائص القانونية والتقنية التي تمنحه طابعاً مميزاً عن عقود النقل التقليدية، وذلك على النحو التالي:

- **رضائي** : يُبرم العقد بمجرد توافق الإرادتين وتبادل الإيجاب والقبول بين الأطراف المعنية، دون الحاجة إلى شكلية خاصة، حيث يتم الاتفاق ضمن بيئة إلكترونية مبنية على التفاعل الفوري.

- **معاوضة** : حيث يلتزم كل طرف بأداء مقابل لما يأخذه من الطرف الآخر، إذ يلتزم الراكب بدفع الأجرة، في حين يقدم السائق خدمة النقل، بينما تلزم شركة التطبيق بتوفير المنصة الإلكترونية التي تتيح الالتقاء بين العرض والطلب أو الإيجاب والقبول .

- **تجاري :** يُعد هذا العقد ذا طبيعة تجارية بالنسبة لصاحب شركة النقل بلا خلاف، وكذلك بالنسبة للسائق في بعض الأنظمة القانونية كالقانون المصري أو في الوا م مثل شركة اوبرا، حيث يُعتبر السائق تاجرًا، بينما يبقى الأمر محل جدل في التشريع الجزائري في ظل غياب نصوص قانونية صريحة تنظم هذا النوع من النشاط.

- **إلكتروني :** لأنه يبرم عبر وسيلة إلكترونية وهي التطبيق الذي يتم تحميله في الأجهزة الإلكترونية على غرار الهاتف أو اللوحات الرقمية أو الحواسيب، كما أنه يتم عن بعد في بيئة افتراضية رقمية.

- **المرونة :** يتمتع هذا العقد بدرجة عالية من المرونة، حيث يُتيح للمستخدمين اختيار توقيت الرحلة بما يتناسب مع احتياجاتهم، كما يستفيد من تقنيات المعلومات في تسهيل إجراءات الحجز، والدفع الإلكتروني، ومتابعة سير الرحلة لحظيًا.

2.1 أركان عقد النقل عبر التطبيق الإلكتروني

أركان عقد النقل عبر التطبيقات الإلكترونية (أو الذكية) هي نفس الأركان الأساسية لأي عقد في القانون المدني، لكنها تظهر بصيغة حديثة تتناسب مع الطبيعة الإلكترونية والتقنية للعقد، يمكن تقسيم الأركان إلى ثلاثة رئيسية:

الرضا: ويكون بمجرد تطابق الإيجاب والقبول كما أشرنا سابقا، على أن تكون إرادة الأطراف خالية من عيوب الإرادة وفقا للقواعد العامة في القانون المدني وهي الإكراه، الغلط، التدليس، الاستغلال .

وبالنسبة للأهلية فهي تختلف حسب نوع عقد النقل وبما أن الدراسة تتعلق بالنقل البري للمسافرين، فإنه لا يشترط الأهلية في الراكب (المسافر) إذ يمكنه الإستفادة من الخدمة دون إعتبار للسن أو الأهلية القانونية الكاملة، في المقابل يجب توافرها في السائق، الى جانب إستفائه الشروط

الموضوعية المنصوص عليها في القوانين المنظمة للمهنة النقل بشكل عام، أما بالنسبة لشركة التطبيق يجب توفر فيها أهلية الشخص المعنوي والشروط الموضوعية والشكلية بالشركات التجارية⁶.

ويتم التعبير عن الرضا بوسائل إلكترونية من خلال :

- قبول الشروط عند تحميل التطبيق

__ تأكيد طلب الرحلة من قبل الراكب

__ قبول الطلب من قبل السائق عبر التطبيق .

الحل : وهي العملية القانونية التي يراد تحقيقها من خلال التعاقد القائم على التراضي وتتحقق هذه العملية عبر مجموعة الالتزامات التي ينشئها العقد، ومحل العقد في عقد النقل عبر التطبيقات الذكية هو خدمة النقل نفسها أي إلزام السائق أو الشركة بنقل الراكب من مكان إلى آخر مقابل أجر⁷.

ويشترط في الحل وفقا للقواعد العامة في القانون المدني أن يكون مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة، كما يشترط أن يكون معينا أو قابلاً للتعين عند إبرام العقد .

فمثلاً عند استخدام التطبيق الذكي لحجز سيارة الاجرة يقوم الراكب بتحديد نقطة الانطلاق والوجهة داخل التطبيق في هذه الحالة يكون محل العقد _ وهو خدمة النقل _ معينا بشكل واضح من خلال تحديد المكانين (الانطلاق والوصول) كما أن هذه الخدمة مشروعة ولا تخالف النظام العام والآداب العامة حيث انها تتعلق بنقل الأشخاص مقابل أجر متفق عليه

أما إذا تضمن الطلب شرطاً بأن يقوم السائق بنقل الراكب إلى مكان يُستخدم في أنشطة غير قانونية، فإن محل العقد في هذه الحالة يُعد غير مشروع، وبالتالي يكون العقد باطلاً لمخالفته للنظام العام.

السبب: السبب في العقد يقصد به الدافع الذي أدى الى ابرامه، ويشترط لصحة هذا السبب أن يكون مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة، كما يجب ألا يتعلق بأمر غير قابل للتعامل فيه سواء بطبيعته او بحكم القانون⁸

وقد يكون السبب مباشراً، كأن يكون التزام الناقل ناتجاً عن دفع المسافر لأجرة النقل، فيرتبط التزام الناقل بإتمام عملية النقل بالتزام المسافر بدفع الأجرة. أما إذا تم النظر إلى السبب بمعناه كـ"باعث" على التعاقد، فإنه يُعد مشروعاً بالنسبة للناقل الذي يهدف من تقديم خدمات النقل إلى تلبية احتياجات الجمهور وتقديم خدمة عامة⁹.

والسبب بالنسبة للراكب في عقد النقل عبر التطبيقات الالكترونية هو الوصول الى وجهته بأمان وراحة

والسبب بالنسبة للسائق أو الشركة هو تحقيق دخل مادي مقابل تقديم الخدمة .

2. الإشكالات القانونية في العلاقة بين أطراف العقد

في عقد النقل عبر التطبيقات الإلكترونية، يوجد ثلاثة أطراف رئيسية، بخلاف عقد النقل التقليدي الذي يتكون عادة من طرفين فقط: السائق بصفته الناقل، والعميل بصفته الراكب أوالمسافر.

قد يتضمن عقد النقل التقليدي ثلاثة أطراف في حال كانت هناك شركة نقل، بحيث يكون السائق عاملاً لدى الشركة، وتُعتبر هذه الأخيرة هي الناقل قانوناً، بينما العميل هو الراكب، وبموجب هذا الترتيب، يُعتبر العقد قانونياً بين طرفين فقط: الناقل (الشركة) والراكب، ويُنظر إلى السائق كممثل عن الناقل كونه عاملاً لديه.

أما في عقد النقل الحديث عبر التطبيقات الإلكترونية، والذي يمكن اعتباره نموذجاً جديداً لعقود النقل، فإنه يتكون من ثلاثة أطراف فعلياً:

الناقل: وهي الشركة المالكة للتطبيق الإلكتروني، وتُعد وسيطاً بين السائق والراكب.

السائق: ولا يُعتبر في هذا السياق موظفًا أو عاملاً لدى الشركة الناقلة.

الراكب: وهو العميل المستفيد من خدمة النقل.

غير أن العلاقة القانونية بين أطراف عقد النقل عبر التطبيقات الإلكترونية تعترضها العديد من الإشكالات، لا سيما في الجزائر، وذلك نتيجة غياب نصوص قانونية خاصة تنظم هذا النوع من العقود.

وفي ظل هذا القصور التشريعي، تُطبّق القواعد العامة المنصوص عليها في القانونين المدني والتجاري على هذه العلاقة، إلا أن هذه القواعد لا تأخذ بعين الاعتبار الخصوصيات التقنية والقانونية التي تميز هذا النمط الحديث من التعاقد، كدور الوسيط الرقمي، وطبيعة العلاقة بين السائق والشركة المالكة للتطبيق، ومدى وجود رابطة تعاقدية مباشرة بين الأطراف الثلاثة.

وبالتالي، فإن غياب تنظيم قانوني خاص بهذا النوع من العقود يُفرز قصورا قانونيًا يثير العديد من الإشكالات العملية والنظرية، لا سيما فيما يتعلق بتحديد المسؤولية، وطبيعة الالتزامات، وصفة كل طرف في العلاقة التعاقدية، وها ما سنحاول التطرق إليه في ما يلي :

1.2 أطراف العقد

المسافر : هو الشخص الذي يتعهد الناقل بنقله من مكان إلى آخر، وتختلف الطبيعة القانونية لعقد النقل باختلاف صفة المسافر.

وفي عقد النقل بصفة عامة إذا كان الناقل تاجراً، فإننا ننظر إلى صفة المسافر لتحديد ما إذا كان عقد النقل تجارياً أم مدنياً، ففي حال كان المسافر تاجراً وأبرم العقد مع الناقل لأغراض تتعلق بتجارته، فإن العقد يعد تجارياً بالنسبة للطرفين، وذلك تطبيقاً لنظرية التبعية المنصوص عليها في المادة 1/4 من القانون التجاري، والتي تنص على ما يلي: "يعد عملاً تجارياً بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره."

أما إذا لم يكن المسافر تاجراً، أو كان تاجراً لكنه تعاقد مع الناقل لأغراض شخصية لا علاقة لها بنشاطه التجاري، فإن عقد النقل يُعد مدنياً بالنسبة له، وفي هذه الحالة يكون العقد مختلطاً: تجارياً من جهة الناقل، ومدنياً من جهة المسافر¹⁰.

وبناءً على ذلك، يمكن اعتبار المسافر في هذه الحالة "مستهلكاً" وفقاً لما ورد في الفقرة الأولى من المادة 3 من القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، والتي تنص على أن:

"المستهلك هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني، بمقابل أو مجاناً، سلعة أو خدمة موجهة للاستهلاك النهائي، لتلبية حاجته الشخصية أو حاجة شخص آخر أوحياوان تحت رعايته."

وعليه، يُعد المسافر أوالراكب، سواء في إطار عقد النقل التقليدي أو عقد النقل عبر التطبيقات الذكية، مستهلكاً من الناحية القانونية، متى قام بالحصول على خدمة النقل مقابل أجر، وكان الهدف من هذه الخدمة هو الوصول إلى وجهة محددة.

السائق : لا بد من التفريق بين السائق في عقد النقل الكلاسيكي وعقد النقل الحديث عبر التطبيقات ففي إطار عقد النقل التقليدي، يُعد السائق هو الشخص الطبيعي الذي يعمل لحساب الناقل (سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً)، ويتولى تنفيذ عملية النقل الفعلي للأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر باستخدام وسيلة نقل معينة (كسيارة، حافلة، شاحنة...).

ويكون السائق في هذا السياق مجرد عامل يقوم بتنفيذ العقد المبرم بين الراكب والناقل، ولا تربطه علاقة تعاقدية مباشرة مع المسافر، بل يعمل تحت إشراف ومسؤولية الناقل الذي يتحمل تبعات أفعاله. ويخضع السائق غالباً لعقد عمل يربطه بالناقل.

كما قد يكون السائق هو الناقل وبالتالي تنشأ علاقة مباشرة مع الراكب أو المسافر وهنا على سبيل المثال النقل بواسطة سيارات الأجرة، كما يجب التنويه في هذه الحالة أن يستوفي السائق مجموعة من الشروط المنصوص عليها في المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 230/12 المؤرخ في 2012/05/24 المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة من أجل الحصول على رخصة الاستغلال، وبعد إستكمال هذه الإجراءات وبمقتضى المادة 19 من نفس المرسوم يجب على

السائق التسجيل في سجل نشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة المرقم والمؤشر عليه من قبل المصالح المختصة وهو متوفر على مستوى مديرية النقل المختصة إقليمياً، ويعد بمثابة التسجيل في السجل التجاري بالنسبة للأنشطة غير مقننة .

أما الممارس لهذا النشاط - السائق - في نموذج النقل الحديث الذي يتم عبر المنصات الإلكترونية (مثل هيتش، يسير، وغيرها)، يُعد طرفاً فاعلاً في تنفيذ عقد النقل، إذ يقوم بنقل الراكب بناءً على طلب يُقدّم عبر التطبيق هذا من الناحية العملية، -أما من الناحية القانونية في الجزائر فيعتبر مجرد سائق غير قانوني - وغالباً ما يكون السائق في هذه الحالة طرفاً مستقلاً (Freelancer) أو مستخدماً للمنصة حيث يقوم بدفع قيمة مالية ثابتة شهرياً لصاحب المنصة مقابل الخدمة، دون أن يكون عاملاً لديها، ما يخلق نوعاً من العلاقة التعاقدية المباشرة أو شبه المباشرة بينه وبين الراكب مما يجعل السائق هنا هو الناقل الفعلي والحقيقي وليس مؤسسة صاحبة التطبيق

وفي هذا النوع من العقود، يُنظر إلى السائق باعتباره مقدم خدمة مباشرة، وقد يُرتب عليه التزامات قانونية خاصة، لاسيما في حالات الإخلال أو المسؤولية، بخلاف السائق في النقل الكلاسيكي الذي يعمل تحت مسؤولية الناقل.

الناقل : بناءً على القواعد العامة، بأنه الشخص الذي يلتزم بنقل الأشخاص أو الأشياء إلى مكان محدد لقاء أجر سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً¹¹، كما يُعرف الناقل بأنه الشخص الذي ينقل الأفراد أو البضائع بين الأماكن المختلفة، ويُشار إليه أيضاً باسم متعهد النقل، ويُصنف الناقل كتاجر وفقاً للمادة الثانية من القانون التجاري، حيث يُعتبر نشاط نقل الأشخاص أو البضائع عملاً تجارياً إذا تم ممارسته بشكل مهني معتاد، سواء أكان الناقل شخصاً طبيعياً أم اعتبارياً، وذلك في إطار الأحكام القانونية المنظمة لنشاط النقل¹².

فيما يتعلق بعقد النقل عبر التطبيقات الإلكترونية، فقد تمت الإشارة في مواضع متعددة من هذه الدراسة إلى أن السائق يُعد الناقل الفعلي، باعتباره الطرف الذي يُنفذ عملية النقل بشكل

مباشر، ويعمل بشكل مستقل من خلال استغلال خدمات المنصة الإلكترونية دون أن يكون تابعاً لها من الناحية التنظيمية. وبناءً على ذلك، يُمكن وصفه بالناقل في المفهوم العملي للعقد.

من جهة أخرى، يمكن النظر إلى الشركة المالكة أو المسؤولة عن المنصة الإلكترونية باعتبارها طرفاً وسيطاً يُوفر البنية التكنولوجية التي تربط بين السائق والراكب، وفي هذا السياق، يُمكن وصف هذه الجهة بـ "الناقل غير المباشر" أو "الوسيط الإلكتروني"، وذلك تبعاً لدورها المحوري في تسهيل إبرام العقد دون أن تتولى التنفيذ الفعلي لعملية النقل.

ويجدر التوقف عند نقطتين أساسيتين في هذا المقام :

- **الاختلاف بين التشريعات والآراء الفقهية:** يُلاحظ وجود تباين واضح بين التشريعات المقارنة، بل وحتى بين الباحثين والمهتمين بهذا المجال، حيث يرى بعضهم أن الشركة المالكة للتطبيق تدخل في حكم الناقل، بالنظر إلى دورها الأساسي في تنظيم العلاقة وتمكين أطراف العقد من الالتقاء والتعامل. في المقابل، يعتبر آخرون أن دور هذه الشركة لا يخرج عن كونه وساطة إلكترونية، وبالتالي فإن العلاقة التعاقدية تظل محصورة فقط بين السائق والراكب، دون أن تمتد إلى الشركة صاحبة التطبيق.

- **الفراغ التشريعي في القانون الجزائري:** وهذه النقطة تطرقنا إليها في مواضع متعددة من هذه الدراسة ونؤكد عليها مجدداً - فهي الفراغ التشريعي الكامل في تنظيم هذا النوع من العقود في الجزائر، رغم الانتشار الواسع لتطبيقاته العملية، كما يظهر جلياً في أنشطة شركات مثل "يسير" و"هايتش" (على سبيل المثال لا الحصر)، إلى جانب العديد من الشركات الناشئة الأخرى التي تعمل في هذا القطاع

بالنسبة للجزائر فإن هذا العقد يكون بين السائق الذي يدفع مبلغاً شهرياً ثابتاً للشركة، مقابل استخدام التطبيق دون أن يكون تابعاً أو عاملاً لديها، بل ودون أن يكون له سجلاً تجارياً، فهنا الوضع القانوني يمكن أن يكون معقداً بعض الشيء.

لكن من الناحية النظرية يصبح الوضع كما يلي:

السائق كناقل: إذا كان السائق هو الذي يقوم فعليًا بنقل الركاب، فإنه يعتبر ناقلًا، وعليه يتحمل المسؤولية القانونية الملقاة على عاتق الناقل ويتحمل جميع الالتزامات، بما في ذلك سلامة الركاب أثناء الرحلة.

الشركة كمزود خدمة: في هذه الحالة، الشركة توفر التطبيق وتقوم بصيانته، لكنها لا تتدخل في عملية النقل بشكل مباشر. لذا، يمكن اعتبارها مزود خدمة تكنولوجية، وليست ناقلًا بالمعنى التقليدي.

بناءً على ذلك، يمكن القول إن السائق هو الناقل لأنه يقوم بتنفيذ عملية النقل، بينما الشركة تعمل كوسيط أو مزود خدمة تكنولوجية، ومع ذلك، قد تكون هناك بعض المسؤوليات القانونية التي تتحملها الشركة، مثل توفير بيئة آمنة للتطبيق وضمان التزام السائقين بالنصوص القانونية المتعلقة بنقل الأشخاص، وعليه يُعد عقد النقل عبر التطبيقات الإلكترونية لنقل الأشخاص في الجزائر عقدًا ثنائي الأطراف، ينعقد بين السائق من جهة، والراكب أو المسافر من جهة أخرى، في حين تقتصر وظيفة الشركة المالكة للتطبيق الإلكتروني على توفير خدمة تقنية، فهي لا تُعد طرفًا مباشرًا في العقد، وإنما تمثل مجرد مؤجر لخدمة إلكترونية تُتيح التواصل بين الطرفين.

2.2 حدود العلاقة القانونية بين أطراف العقد في ظل تحفظ المشرع الجزائري

في هذا المطلب، سنتناول أولاً دور الوسيط الإلكتروني، أي التطبيق الذي توفره الشركة المالكة، والذي يتم من خلاله تبادل الإيجاب والقبول تمهيداً لإبرام عقد النقل الإلكتروني، بعد ذلك، سنقوم بتحليل طبيعة العلاقة القانونية، وما تثيرها من جدل وإشكالات بين السائق والشركة المشغلة للتطبيق، ثم ننتقل إلى العلاقة التي تربط بين الراكب والزبون وبين السائق.

أولاً: الوسيط الإلكتروني

تُعرف التطبيقات الإلكترونية الحديثة أنها منصات تكنولوجية متقدمة تتيح للمستخدمين، سواء كانوا مستهلكين أو مزودي خدمات، التفاعل وإبرام العقود بشكل مباشر وسلس، دون الحاجة إلى تدخل بشري مباشر في كل مرحلة من مراحل التعاقد.

حيث تعمل تطبيقات النقل الذكي، كما يلي : يقوم الراكب، بعد تثبيت التطبيق على جهازه الذكي، بطلب خدمة النقل. عندها، تُرسل إشارة أو إشعار إلى السائق المتصل بالنظام ذاته، فيقوم هذا الأخير بالرد على الطلب وقبول المهمة، ليتم تنفيذ العقد الإلكتروني تلقائياً من خلال تلك المنصة.

يعرفها قانون المعاملات الإلكترونية العراقي، تعريفاً واضحاً على النحو التالي:

"برنامج أو نظام إلكتروني للحاسوب أو أية وسيلة إلكترونية أخرى، تُستعمل من أجل تنفيذ إجراء أو الاستجابة لإجراء بقصد إنشاء أو إرسال أو استلام رسالة معلومات¹³".

يعني ذلك أن التطبيق الإلكتروني يُنظر إليه كأداة تقنية تُمكن من إجراء تصرفات قانونية عبر الوسائط الرقمية، سواء كانت هذه التصرفات تعاقدية أو معلوماتية.

أما في التشريع الجزائري، ورغم وجود مجموعة من القوانين التي تنظم المعاملات الإلكترونية مثل:

- القانون رقم 04-09 المؤرخ في 5 أغسطس 2009، الخاص بالوقاية من الجرائم المرتبطة بتكنولوجيات الإعلام والاتصال،
- القانون رقم 04-18 المؤرخ في 10 مايو 2018، المتعلق بالبريد والاتصالات الإلكترونية،

• القانون رقم 18-07 المؤرخ في 10 يونيو 2018، المتعلق بحماية الأشخاص في مجال معالجة البيانات الشخصية،

• القانون رقم 18-05 المؤرخ في 10 مايو 2018، الذي ينظم التجارة الإلكترونية،

• القانون رقم 15-04 المؤرخ في 1 فبراير 2015، المتعلق بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين،¹⁴

إلا أن هذه النصوص لم تتضمن تعريفاً لا دقيقاً ولا صريحاً للتطبيق الإلكتروني، على عكس ما نجده في القانون العراقي، وهذا لا يعني أنها كانت خالية من تحديد المفاهيم فتقريباً كل التشريع من التشريعات السالفة الذكر وضعت مادة أو مواد تحدد أحياناً بشكل دقيق ومفصل وتحصر أحياناً أخرى بعض المفاهيم

أما من الناحية التقنية، يُظهر هذا النوع من التطبيقات مرونة كبيرة في التفاعل مع المعلومات، حيث يمكنه تحويل البيانات الواردة إليه إلى إجراءات تنفيذية فعلية. وقد اعتبر بعض الباحثين¹⁵ أن هذه التطبيقات بمثابة "وكلاء إلكترونيين" للمشغلين أو مقدمي الخدمات، بالنظر إلى قدرتها على:

- أداء مهام معقدة دون تدخل بشري مباشر،
- اتخاذ قرارات بشكل شبه مستقل،
- التفاعل مع المستخدمين أو مع تطبيقات أخرى بطريقة ديناميكية،
- تنفيذ الأوامر والمبادرات تلقائياً بناءً على خوارزميات محددة.

وتُشير هذه الخصائص إلى أن الوسيط الإلكتروني في هذه الحالة يتمتع بقدر من الاستقلالية والقدرة على المبادرة، ما يجعله أقرب إلى كونه شريكاً في العملية التعاقدية وليس مجرد أداة تنفيذية فقط.

ويجب الإشارة إلى ضرورة التمييز بين فئتين من تطبيقات النقل الذكية، وذلك لأغراض تحديد نطاق المسؤولية القانونية:

الفئة الأولى تتمثل في التطبيقات التي تعتمد اعتماداً كلياً على تقنيات الذكاء الاصطناعي في إبرام عقد النقل وتنفيذه، دون تدخل بشري مباشر. أما الفئة الثانية، فهي تلك التي تقوم على نموذج تفاعلي مشترك، يتم فيه توظيف الذكاء الاصطناعي إلى جانب العنصر البشري، سواء في مرحلة التفاوض على العقد أو في تنفيذه.

ويكمن جوهر التفرقة بين هذين النموذجين في مدى اتساع نطاق المسؤولية المدنية أو التقصيرية. ففي النموذج الأول، حيث يغيب التدخل البشري، يُطرح إشكال امتداد المسؤولية القانونية لتشمل المصممين، والمطورين، والمبتجين، والمستخدمين لتلك الأنظمة الذكية، استناداً إلى نظرية الخطأ المفترض أوحى المسؤولية عن المنتج. أما في النموذج الثاني، فتُحصر المسؤولية القانونية - في الغالب - في الناقل أو الجهة المشغلة للتطبيق، باعتبارهم الطرف المتحكم فعلياً في تنفيذ العقد والمخاطب بالتزاماته¹⁶.

وفي هذا السياق، وقبل الانتقال إلى المسألة التالية، أود أن أتوقف أيضاً عند تعريف مفهوم الأنظمة الإلكترونية الذكية، إذ تُستخدم أنظمة النقل الذكية (ITS) لتسخير مجموعة متنوعة من التقنيات من أجل مراقبة وتقييم وإدارة شبكات النقل، بهدف تعزيز السلامة ورفع كفاءة الأداء، وتعتمد هذه الأنظمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات - مثل الحواسيب، والإلكترونيات، وأجهزة الاستشعار - لربط المركبات بالبنية التحتية للنقل، مما يساهم في تحسين التنقل بشكل ذكي وفعّالاً¹⁷.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأنظمة تقوم، في جوهرها، على الاعتماد المكثف على تقنيات الاتصال والتحكم بغرض جمع وتحليل المعطيات المتعلقة بأداء منظومة النقل¹⁸، وقد ذهبت بعض الدراسات والأوراق البحثية إلى تعريفها باعتبارها استخداماً تكاملياً للحوسبة وتقنيات الاتصالات واستراتيجيات الإدارة، بهدف توفير بيانات دقيقة حول مدى فاعلية البنية التحتية للنقل ومستوى

الطلب عليها، فضلاً عن إرساء آليات تواصل تفاعلي بين المركبات ذاتها، وكذلك بين هذه المركبات ومرافق البنية التحتية المحيطة بها¹⁹.

ثانياً: العلاقة القانونية بين السائق والشركة صاحبة التطبيق

في الجزائر، تعتمد الشركات التي تقدم خدمات النقل عبر التطبيقات على وسائل التواصل الاجتماعي، أو ما يُعرف بـ"السوشيال ميديا"، للإعلان عن حاجتها إلى سائقين، وبمجرد استقطاب الراغبين في الانضمام، تشرع هذه الشركات في إبرام عقود معهم وفقاً لسلسلة من الإجراءات والخطوات التنظيمية، وذلك على النحو التالي:

- التسجيل في التطبيق:

يُطلب من السائقين الراغبين في العمل عبر المنصة الرقمية أن يقوموا بالتسجيل في التطبيق المخصص لذلك، وذلك من خلال إدخال بياناتهم الشخصية الأساسية، كالاسم الكامل، رقم التعريف الوطني، ورقم الهاتف.

- تقديم الوثائق المطلوبة:

يشترط على السائقين تقديم مجموعة من الوثائق الضرورية، بما في ذلك رخصة السياقة، ووثيقة تأمين السيارة، وشهادة حسن السيرة (أو السوابق العدلية)، وتهدف هذه المتطلبات إلى التأكد من أهلية السائق من جهة، ومدى مطابقة المركبة للمعايير التقنية والأمنية المعتمدة من جهة أخرى.

كما أن التنظيمات الحالية لمهنة سائقي سيارات الأجرة في الجزائر تفرض جملة من الشروط القانونية والتنظيمية، من أبرزها الخضوع لتكوين مهني مدته خمسة عشر (15) يوماً، والحصول على ترخيص رسمي صادر عن مديرية النقل المختصة إقليمياً²⁰، وذلك وفقاً لما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 المتعلق بتنظيم نشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة.

غير أن ما يلاحظ بشأن سائقي المركبات العاملين ضمن إطار عقود النقل عبر التطبيقات الذكية هو أنهم لا يخضعون لأي تكوين مهني رسمي، ولا يُسجلون في السجل نشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة كمزاولين لنشاط نقل الأشخاص ولا حتى السجل التجاري، وهذا ما يجعل وضعيتهم القانونية مريبة، ويعد هذا الوضع ثغرة قانونية وتنظيمية واضحة، ناجمة عن عدم وجود نصوص تشريعية أو تنظيمية خاصة تنظم هذا النوع من الخدمات المستجدة، وربما هونتيحة خيار تشريعي ضمني بعدم تنظيمه أو منعه وتقييده لدوافع تتصل بإعتبارات أمنية أو إقتصادية .

لكن اذا نظرنا الى الواقع، فإن اقبال العديد من الافراد على ممارسة هذا النشاط، واعتماد المواطن عليه في حياته اليومية، يفرض من منظور قانوني وتنظيمي ضرورة التدخل العاجل للمشرع الجزائي قصد وضع إطار تشريعي واضح ومتكامل ينظم نشاط النقل عبر التطبيقات الذكية، ويحدد بدقة حقوق والتزامات جميع الأطراف المتداخلة فيه، وما يعزز هذا المطلب ان المشرع لم يمنع الشخص المعنوي أي الشركة من ممارسة هذا النشاط وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 230/12 سواء كان عمومي أو خاص، ولم يمنع أيضا استخدام التطبيقات الالكترونية في هذا المجال أو غيره، ومن ثم يبدو أن هذا الفراغ يعد أقرب إلى إغفال تشريعي لا خيار واع إتخذه المشرع، لا سيما وأن إصدار نص تنظيمي صريح يحظر هذا النوع من النشاط كان سيشكل الخيار الأسهل والأوضح إن كان المنع هو المقصود.

ومع ذلك ومن الجزم يمكن القول أن المشرع ربما كانت لديه دوافع معينة لاتخاذ هذا الاتجاه ونرى ان السبب الرئيسي في عدم النص على المنع بنص صريح هو ان التطبيقات تؤدي فعليا دورا مهم في منظومة النقل وتساهم في توفير وسائل النقل والتخفيف من معاناة المواطنين خصوصا في المدن الكبرى، غير ان المشرع في المقابل لم ينص صراحة على السماح بها او اباحتها وذلك بسبب التخوف من التطبيقات التي تسيرها الشركات الخاصة، إذ يصعب مراقبتها أو قد يخرج عن نطاق الرقابة، ولهذا السبب - حسب اعتقادنا- تتاح التطبيقات الالكترونية في مجال النقل عندما تكون صادرة عن المؤسسات العمومية الاقتصادية على غرار تطبيق "طاكسي سايف" وغيرها من التطبيقات التي تخضع لإشراف الجهات العمومية.

إبرام العقد:

عقب التأكد من صحة الوثائق المقدمة واستيفاء الشروط، تقوم الشركة بإبرام عقد قانوني مع السائق. يتضمن هذا العقد مجموعة من البنود التي تُحدد شروط العمل، بما في ذلك نسبة العمولة التي تأخذها الشركة، والتزامات السائق، وحقوقه داخل المنظومة التعاقدية المعتمدة.

وتبقى العلاقة القائمة بين السائق والشركة تُصنّف في الغالب ضمن نطاق التعاقد المدني، وتخضع تبعاً لذلك إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، فضلاً عن بعض النصوص ذات الصلة.

وفي ظل عدم وجود نصوص تنظيمية خاصة، يثور التساؤل القانوني حول الطبيعة الحقيقية للعلاقة القانونية بين السائق والشركة:

• هل يُعتبر السائق في هذا السياق مقاولاً مستقلاً يزاوّل نشاطه لحسابه الخاص، ويُبرم عقداً يُشبه في طبيعته عقد إيجار خدمات، بحيث يبدو وكأنه استأجر التطبيق الإلكتروني كأداة لتقديم خدمات النقل؟

• أم أن العلاقة تتسم بوجود رابطة تبعية قانونية وتنظيمية تجعل من السائق عاملاً لدى الشركة، وتخضع العلاقة إلى قواعد عقد العمل وما يترتب عليه من حماية قانونية أوسع وفقاً لتشريع العمل.

ثالثاً: العلاقة القانونية بين السائق والعميل

من الضروري أن نستعرض مجدداً الاتجاهات الأساسية التي تناولت طبيعة العلاقة القانونية بين السائق والشركة، وهناك اتجاهان رئيسيان:

الاتجاه الأول: يرى أن السائق يُعتبر عاملاً لدى الشركة.

وهذا ما ذهبت إليه غالبية الاجتهادات القضائية في عدد من الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، وأستراليا، والتي سنعرض البعض منها لاحقاً، حيث اعتبرت المحاكم أن العلاقة بين السائق والشركة تندرج ضمن علاقة العمل التقليدية، وبالتالي تنطبق عليها القوانين الخاصة بحماية العمال.

الاتجاه الثاني: يرى أن السائق يُعد مقاولاً مستقلاً.

ويستند هذا الرأي إلى أن السائقين العاملين عبر التطبيقات الذكية - مثل "يسير" أو "هيتش" في الجزائر، و"أوبر" في مصر والولايات المتحدة - لا يُطلب منهم التفرغ الكامل للعمل، بل يمكن لأي شخص يملك سيارة ولديه وقت فراغ أن يسجل نفسه ويبدأ العمل، كما أن السائق يستخدم سيارته الخاصة ويقوم بدفع مبلغ مالي دوري للشركة مقابل الاستفادة من خدمات التطبيق.

وبناءً على ذلك، فإن العلاقة هنا تُوصف على أنها علاقة مقاوله مستقلة، حيث يعمل السائق لحسابه الخاص باستخدام التكنولوجيا التي توفرها الشركة، وقد استندت شركة أوبر في ولاية واشنطن إلى هذا التصنيف في نفي مسؤوليتها عن إصابات جسدية ادعى أحد الركاب تعرضه لها على يد أحد السائقين العاملين من خلال منصتها، موضحة أن السائق ليس موظفاً تابعاً لها، بل يُعد مقاولاً مستقلاً²¹.

وقد تعرّض الاتجاه الثاني، الذي يعتبر السائق مقاولاً مستقلاً، لانتقادات واسعة، خاصة عند مقارنته بالاتجاه الأول الذي سبق ذكره، والذي يرى أن السائق يُعد عاملاً لدى الشركة.

ففي قضية أخرى نُظرت أمام محكمة فيدرالية في إحدى مقاطعات ولاية كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية، دفعت شركة "أوبر" بعدم كونها صاحب العمل، مدعية أنها شركة تكنولوجية دورها يقتصر على ربط السائقين بالركاب، باعتبار هؤلاء السائقين "شركاء" مستقلين.

غير أن المحكمة رفضت هذا التبرير واعتبرته مجرد صياغة لفظية لا تعكس طبيعة العلاقة الحقيقية، مؤكدة على ضرورة التركيز على طبيعة عمل التطبيق الذكي لتحديد ما إذا كان السائقون يعملون كموظفين لدى الشركة أو كمقاولين مستقلين عنها.

وقد خلصت المحكمة إلى أن شركة "أوبر" لا تقدم خدمات معلوماتية أوتكنولوجية للجمهور كما تدّعي، وإنما تقدم خدمة نقل مباشرة من خلال السائقين، وهو ما يُثبت أن النشاط الأساسي للشركة لا يختلف عن شركات النقل التقليدية، مما يُعزز وصف السائقين بأنهم عمال تابعون لها²².

وفي السياق نفسه، أصدرت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2020/03/04 حكمًا يقضي بأن العلاقة بين السائق وشركة "أوبر" تُعد عقد عمل، مستندةً إلى وجود رابطة تبعية يخضع لها السائق بمجرد تسجيله واستخدامه للتطبيق.

ورغم أن السائق لا يُلزم بعدد محدد من ساعات العمل، رأت المحكمة أن ذلك لا ينفي وجود التبعية القانونية، طالما أن الشركة تتحكم في طريقة أداء الخدمة وتفرض قيودًا وشروطًا على السائق.

وبالتالي، يُعد السائق أجيرًا وليس مقاولًا مستقلًا، ويحق له المطالبة بالتعويض في حال حظره من استخدام التطبيق. كما اعتبرت المحكمة أن هذا الحظر يُعد بمثابة فصل تعسفي، يُفضي إلى إنهاء غير مشروع لعقد العمل²³.

أما بالنسبة لشركة يسير ونفس الأمر بالنسبة لجميع الشركات، التي تقدم خدمات النقل الذكي في الجزائر فإنها في الحقيقة لا تضع شروط خاصة، يكفي أن يكون لدى الطالب سيارة ورخصة سياقة لمدة سنتين، فبعد قبول الطالب عبر التطبيق الالكتروني الخاص بالسائقين يقوم بدورة تدريبية في مقر الشركة لمدة نصف يوم، ثم يقوم بإبرام العقد الذي يعتبر عقد إيجار السيارة، ويدفع السائق مقابل استغلال التطبيق مبلغ شهري ثابت للشركة .

وفي شروط الاستخدام نجد في بند 10 المتعلق بالمسؤولية نجد ان الشركة ليست مسؤولة إلا عن التطبيق لا غير حيث اوردت أنها تتعهد الشركة بتقديم الخدمة بعناية ووفقًا لقواعد المهنة، ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن تتحمل مسؤولية العلاقات بين العملاء والمتدخل - السائق - عبر منصة Yassir Chauffeur، حيث لا تتدخل الشركة في الرحلات، أوجودتها، أو أمانها، أو موقعها، أو دفعها، أو جداولها الزمنية.

وبصفتها وسيطاً، تلتزم الشركة فقط بالتزام الوسائل دون أي التزام بتحقيق النتائج، وهو ما يفهمه العملاء ويقرّون به صراحة ويوافقون عليه.

كما تتعهد الشركة بإجراء عمليات تحقق منتظمة للتأكد من تشغيل التطبيق وإمكانية الوصول إليه. ولهذا الغرض، تحتفظ الشركة بالحق في تعليق الوصول إلى التطبيق مؤقتاً لأسباب تتعلق بالصيانة.

وبالمثل، لا يمكن تحميلها المسؤولية عن الصعوبات أو الاستحالة المؤقتة في الوصول إلى التطبيق والتي قد تكون ناتجة عن ظروف خارجة عن إرادتها، أحوالات القوة القاهرة، أو الاضطرابات في شبكات الاتصالات.

أما في حال وقوع حادث أثناء الخدمة:

في حال وقوع حادث (حادث سير، سرقة، اعتداء، إلخ)، يُدعى المستهلك الإلكتروني، إذا أمكن، إلى إعلام الشركة وتزويدها بكافة المعلومات المفيدة، عبر وسائل الاتصال المذكورة في المادة 02 من الشروط أي دليل الاستخدام.

تتخذ الشركة الإجراءات اللازمة إن اقتضى الأمر، ولا يمكن تحميلها أي مسؤولية في حال حدوث خلاف أو نزاع بين المستهلك والمتدخل حول الأغراض أو الممتلكات المفقودة أو الممنسية²⁴.

استناداً إلى ما سبق نعود إلى العلاقة القانونية بين السائق والراكب في النقل عبر سيارات الأجرة باستخدام التطبيقات الذكية وهي علاقة تعاقدية تشمل مجموعة من العناصر تتضمن حقوق والتزامات كل طرف، بالإضافة إلى دور التطبيق الإلكتروني .

1. تعتبر العلاقة بين السائق والراكب بمثابة عقد نقل، حيث يلتزم السائق بنقل الراكب من نقطة إلى أخرى مقابل أجر متفق عليه، هذا العقد يمكن أن يكون ضمناً أو صريحاً، ويعتمد على شروط الاستخدام التي يحددها التطبيق.

2. يتمتع الراكب بحق الحصول على خدمة آمنة ومريحة، ومعرفة قيمة الأجرة قبل بدء الرحلة كما يحق له تقديم شكاوى في حال الإخلال بالشروط المنصوص عليها في التطبيق، وتعتبر أحكام الاستخدام الخاصة بتطبيق "يسير" مثلاً على الشروط المرجعية التي تحكم هذه الحقوق، والتي تم الاستناد إليها سابقاً.

3. يتوجب على السائق الالتزام بالتشريعات المنظمة لقطاع النقل، بما في ذلك أحكام قانون حماية المستهلك ومكافحة الغش رقم 03/09، كما يجب عليه توفير الخدمة وفقاً للمعايير التي تحددها المنصة، والحفاظ على نظافة المركبة وسلامة الراكب طوال مدة الرحلة.

4. يعمل التطبيق كوسيط بين السائق والراكب، حيث يوفر منصة لتسهيل عملية الحجز والدفع دون أن تكون الشركة صاحبة التطبيق بالضرورة طرفاً مباشراً في العقد.

وبناءً على ما تقدم، يمكن الاستنتاج أن السائق في خدمات النقل عبر التطبيقات الذكية في الجزائر يُعد بمثابة "مقاول مستقل"، وهو ما يتماشى مع الاتجاه الأول الذي تمت الإشارة إليه في بداية هذا العنصر، ويُعزى هذا التكييف القانوني إلى غياب إطار تنظيمي واضح ومحدد ينظم عمل هذه التطبيقات، الأمر الذي يُفضي إلى غموض في تحديد الحقوق والالتزامات القانونية للأطراف المعنية، وقد يُفضي لاحقاً إلى ظهور نزاعات قانونية نتيجة هذا الفراغ التشريعي.

الخاتمة:

ختاماً، يمكن القول إن خدمة النقل عبر التطبيقات الإلكترونية تمثل تحولاً مهماً وإيجابياً في قطاع النقل، لما توفره من سهولة ويسر للمستهلك في الحصول على وسيلة نقل دون عناء، كما تشكل مصدر رزق للعديد من الأفراد، لاسيما الفئات ذات الدخل المحدود، فضلاً عن مساهمتها في تطوير القطاع وتحريكه نحو المزيد من التقدم والفعالية.

غير أن الجزائر كانت متأخرة نسبياً في تبني هذا النموذج مقارنة بعدد من الدول، سواء المتقدمة أو النامية، والتي سبقتها إلى تنظيم هذا القطاع من خلال أطر قانونية واضحة، كما هو الحال في الولايات المتحدة، كندا، أستراليا، فرنسا، إضافة إلى دول عربية كالأردن ومصر. بالمقابل، لا تزال

الجزائر تعاني من فراغ تشريعي في هذا المجال، مما يضطرنا إلى الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني عند التعامل مع الإشكالات القانونية المرتبطة به.

وقد خلصت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج، نوجزها فيما يلي:

- أسبقية العديد من الدول الغربية والعربية في سنّ تشريعات خاصة بتنظيم خدمات النقل الذكي.

- بدأ العمل بالتطبيقات الذكية للنقل في الجزائر متأخرة جدا، وكانت شركة "يسير" من أولى الشركات التي انتشرت في المدن الكبرى وكانت قد تأسست في 2017، وهي الوحيدة تقريباً التي تغطي معظم الولايات.

- لا تزال هذه الخدمات تُمارس دون إطار قانوني خاص ينظمها.

- الطبيعة القانونية لهذه الشركات أنها شركات تجارية، تقوم بعقود مع السائقين تحت مسمى "كراء السيارات".

- يعمل السائق بشكل مستقل باستخدام التطبيق، حيث يدفع مقابلًا شهريًا مقابل استخدامه، ما يجعله في الواقع في وضعية أقرب إلى "كراء التطبيق" من الشركة.

- في عدد من الاجتهادات القضائية المقارنة، صُنِّفت الشركة المالكة للتطبيق على أنها "الناقل الحقيقي"، في حين اعتُبر السائق مجرد مستخدم أوعامل، نظرًا لأن شروط العقد توضع من طرف واحد وتُفرض عليه دون نقاش، مما يحتمل الشركة المسؤولية الكاملة عن أي إخلال أو ضرر.

- في الجزائر، لا تكاد توجد اجتهادات قضائية واضحة في هذا الشأن، حسب ما أظهره البحث في الموقع الرسمي للمحكمة العليا.

- تتملص بعض الشركات، وعلى رأسها "يسير"، من المسؤولية، بإلقائها على السائق واعتباره "الناقل الفعلي"، وهو ما يتنافى مع روح العدالة ومبادئ حماية المستهلك.

انطلاقاً من هذه المعطيات، توصي هذه الدراسة بما يلي:

- ضرورة التسريع في سن تشريعات وتنظيمات واضحة ومتكاملة تُنظم خدمات النقل عبر التطبيقات الإلكترونية، مع التركيز على خدمات سيارات الأجرة.
- وجوب تعامل وزارة النقل بجدية مع هذه الظاهرة، والعمل على إشراك جميع الفاعلين في هذا القطاع في صياغة الأطر القانونية المناسبة، بما في ذلك النقابات، والجماعات المحلية، وممثلو القطاع الخاص.
- فتح نقاش أوسع حول المسؤولية المدنية والجزائية في هذه الخدمات، وتحديد من يتحمل المسؤولية في حال وقوع أضرار أو مخالفات.
- في الاخير أتمنى أن تفتح هذه الدراسة آفاقاً جديدة للبحث العلمي والقانوني في هذا المجال الواعد .

المصادر والمراجع:

1. حيدر ضياء طالب مناف، عقد النقل البحري للبضائع والحاويات في التحكيم التجاري الدولي، المصرية للنشر والتوزيع، طبعة 2019، مصر
2. ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، سنة النشر 2012، بيروت، لبنان
3. حازم ربحي عواد، مبادئ القانون التجاري، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع، طبعة 2006، الأردن
4. لاکلي نادية، مطبوعة بيداغوجية تتضمن محاضرات في عقود النقل (البر، البحر، الجوي)، موجهة لطلبة السنة اولى ماستر قانون خاص معمق، لسنة الجامعية 2024/2023، كلية الحقوق جامعة عين تموسنت بلحاج شعيب، الجزائر
5. نارمان جميل النعماني، حسن جابر مهاوش، الطبعة القانونية للنقل بواسطة التطبيقات الذكية -دراسة مقارنة - مجلة المعهد، العدد 14، سنة 2023، العراق،

6. عشير جيلالي، قاشي علال، النام القانوني للعقد الالكتروني في التشريع الجزائري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السادس، العدد2، سنة 2022، الجزائر
7. ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كإستراتيجية لتطوير قطاع النقل، مجلة رؤى اقتصادية، العدد 6، جوان 2014، الجزائر
8. فاطمة لعلمي، عدالة العجال، عنوالشارف، دور أنظمة النقل الذكية في حل المشكلات المرورية والحد من التلوث : دراسة حالة النقل البري في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 48، سبتمبر 2017، الجزائر
9. صدام حسين عبد الكريم الهزائم، العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل الذكي، بحث مقدم كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، السنة 2021
10. الموقع الالكتروني لسلطة الضبط البريد والاتصالات الالكترونية عبر الرابط التالي : <https://www.arpce.dz/ar/reg/loi> يوم 2025/07/23 على الساعة 17:13
11. موقع شركة يسير عبر الرابط التالي <https://yassir.com/terms-of-use>
12. موقع المحكمة العليا عبر الرابط التالي : <https://coursupreme.dz>
13. Utari Mridha Putri .Development of Online Transportation Services: Effectiveness and Efficiency of The Grabbike Applications for Society in Medan City .International Journal of Research in Business and Social Science . Vol 8 No 4..2019-. |Published by: SSBFNET. United States.
14. Cutler J. Cleveland. Encyclopedia of Energy . Reference 2004. online via ScienceDirect visit www.info.sciencedirect.com. 23.07.2025

الهوامش:

¹ Utari Mridha Putri .Development of Online Transportation Services: Effectiveness and Efficiency of The Grabbike Applications for Society in Medan City .International Journal of Research in Business and Social Science . Vol 8 No 4..2019-. |Published by: SSBFNET. United States. P 71/72.

- ² - نارمان جميل النعماني، حسن جابر مهاوش، الطبيعة القانونية للنقل بواسطة التطبيقات الذكية -دراسة مقارنة - مجلة المعهد، العدد 14، سنة 2023، العراق، ص 329 .
- ³ - لاکلي نادية، مطبوعة بيداغوجية تتضمن محاضرات في عقود النقل (البري، البحري، الجوي)، موجهة لطلبة السنة اولى ماستر قانون خاص معمق، لسنة الجامعية 2024/2023، كلية الحقوق جامعة عين تموسنت بلحاج شعيب، الجزائر، ص 2 .
- ⁴ - عشير جيلالي، قاشي علال، النام القانوني للعقد الالكتروني في التشريع الجزائري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السادس، العدد2، سنة 2022، الجزائر، ص 708 .
- التعريف اعلاه هو تعريف المادة 2 من القانون الأوروبي رقم 85 المؤرخ في 11 ديسمبر 2001 المسمى قانون المعاملات الالكترونية .
- ⁵ -نارمان جميل النعماني، المرجع السابق، ص 330 .
- ⁶ - لاکلي نادية، المرجع السابق، ص 5 .
- ⁷ - حيدر ضياء طالب مناف، عقد النقل البحري للبضائع والحاويات في التحكيم التجاري الدولي، المصرية للنشر والتوزيع، طبعة 2019، مصر، ص 11 .
- ⁸ - لاکلي نادية، المرجع السابق، ص 6 .
- ⁹ - يasmine بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، سنة النشر 2012، بيروت، لبنان، ص 31 .
- ¹⁰ - - لاکلي نادية، المرجع السابق، ص 7 .
- ¹¹ - حازم ربحي عواد، مبادئ القانون التجاري، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع، طبعة 2006، الأردن، ص 130 .
- ¹² - لاکلي نادية، المرجع السابق، ص 7 .
- ¹³ - نارمان جميل النعماني، المرجع السابق، ص 331 .
- ¹⁴ - تم الاطلاع عليها من الموقع الالكتروني لسلطة الضبط البريد والاتصالات الالكترونية عبر الرابط التالي : <https://www.arpce.dz/ar/reg/loi> يوم 2025/07/23 على الساعة 17:13
- ¹⁵ - نارمان جميل النعماني، المرجع السابق، ص 331 .
- ¹⁶ - نفس المرجع، ص 331 .
- ¹⁷ - Cutler J. Cleveland. Encyclopedia of Energy . Reference 2004. online via ScienceDirect visit www.info.sciencedirect.com. 23.07.2025 . p 487 .
- ونشأت آليات مؤسسية من اجل السهر على تطوير هذه الأنظمة في الدول المقارنة حسب ماجاء في الكتاب: تأسست جمعية أنظمة النقل الذكية الأمريكية (ITS America) في عام 1991، وتضم اليوم أكثر من 450 جهة من الوكالات العامة والشركات الخاصة والمؤسسات الأكاديمية والبحثية. وحتى الآن، تم تطوير أكثر من ثلاثين خدمة موجهة للمستخدم بالتعاون بين وزارة النقل الأمريكية و ITS America. كما تأسست منظمة "إرتيكو- أنظمة النقل الذكية في أوروبا - ERTICO" (ITS Europe) أيضًا في عام 1991، وتضم أكثر من مئة شريك يعملون في قطاعات متعددة. أما في أستراليا، فقد تم إنشاء ITS Australia في عام 1992، بينما تم تدشين جمعية الذكاء للمركبات والطرق وحركة المرور (VERTIS) في اليابان في يناير 1994.

وقد تم تطبيق مفاهيم أنظمة النقل الذكية على أنماط نقل مختلفة. وهناك العديد من التطبيقات الناجحة في مجالات مثل سلامة المرور، وتزويد المسافرين بالمعلومات، وعمليات المرور، وعمليات المركبات التجارية، وتشغيل وسائل النقل العام، وأنظمة تحصيل الرسوم، والتسعير حسب الازدحام، وغيرها.

18 - ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كإستراتيجية لتطوير قطاع النقل، مجلة رؤى اقتصادية، العدد 6، جوان 2014، الجزائر، ص 158.

19 - فاطمة لعلمي، عدالة العجال، عنوالشارف، دور أنظمة النقل الذكية في حل المشكلات المرورية والحد من التلوث : دراسة حالة النقل البري في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 48، سبتمبر 2017، الجزائر، ص 78.

20 - . وفي هذا الصدد توجهنا إلى مديرية النقل للإستفسار حول مدى ارتباطها بخدمات النقل الإلكترونية، وقد أوضحت المديرية أن هناك بالفعل عددا من التطبيقات المرخصة وضعتها بعض المؤسسات العمومية الاقتصادية مثل محطتي أوطاكسي سايف، أما بخصوص تطبيقات غير المعتمدة فبينت المديرية أنها لا تربطها أي علاقة ولا يمكن الخوض في شأنها مادامت خارج إطار الترخيص القانوني والرسمي . مقابلة مع موظفة بمديرية النقل بولاية الاغواط يوم 2025/11/18 على الساعة 11:13 .

21 - صدام حسين عبد الكريم الهزيمه، العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل الذكي، بحث مقدم كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، السنة 2021، ص 28.

22 - نفس المرجع، ص 29 .

23 - نفس المرجع، ص 32 .

24 موقع شركة يسير عبر الرابط التالي <https://yassir.com/terms-of-use> تم الاطلاع عليه يوم 2025/09/22 على الساعة 22:57 النص كاملا في ما يلي :

- The company undertakes to provide the Service diligently and according to the rules of the art, it can in no way be responsible for the relations between the Customers and the Intervener with the platform Yassir chauffeur does not intervene in the journeys , their quality, their security, their location, their payment or their schedules, because having the quality of intermediary, the company is committed to an obligation of means to the exclusion of any obligation of result, which the Customers understand, expressly acknowledge and agree; The company undertakes to carry out regular checks in order to verify the operation and accessibility of the application. As such, it reserves the right to temporarily interrupt access to the application for maintenance reasons. Likewise, it cannot be held responsible for the temporary difficulties or impossibilities of access to the application which would have as their origin circumstances which are external to him, cases of force majeure, or which would be due to disturbances of the telecommunications networks; The company cannot be held responsible for content, the authors of which are third parties. Any possible complaint must be directed in the first place to the author of the content in question. Content harmful to a third party may be the subject of a notification to the company, which reserves the right to take the measures described in article 12; The company declines all responsibility in the event of any loss of information accessible in the Customer's personal space, when this loss has been caused by him; The company declines any responsibility in the event of loss of object and/or effect which belongs to you, at the time of the race; The company

disclaims all liability in the event of use not in accordance with these conditions of the Service by the Customer, it declines all responsibility in the event of any damage that may result from the unavailability of the Yassir and Yassir chauffeur applications or from A connection problem.

11.3 In the event of an incident during the service:

In the event of an incident (traffic accident, theft, assault, etc.) during the service, the E-consumer is invited (as far as possible) to notify the company and to send it any useful information, by all the communication media mentioned in article 02 hereof. The company will take all useful measures if necessary. The company cannot be held responsible in any way whatsoever in the event of a disagreement or dispute between the E-consumer and the Intervener with the Yassir chauffeur platform on the effects and/or objects lost, and/or forgotten by the E-consumer.