

المسئولية المدنية الناشئة عن خدمات النقل البري باستخدام تكنولوجيا المعلومات

د. محمد شعيب محمد
أستاذ مساعد بقسم القانون
كليات الخليج الأهلية
المملكة العربية السعودية
٢٠٢١م/١٤٤٢هـ

أولاً: المصطلحات:

الشركة: الشركة الوسيط بين طالب الخدمة وقائد المركبة.
التطبيق (Application): هو برنامج مصمم لكي يوصل طالب الخدمة بالشركة التي تحوله على قائد المركبة.
طالب الخدمة: إما أن يكون الراكب، أو طالب لنقل أغراض.
قائد المركبة: هو من يقود المركبة ولا يشترط أن يكون مالكها.
المركبة (وسيلة النقل): هي المركبة التي تتم عملية النقل من خلالها، وقد تكون دراجة بخارية.
مالك المركبة: هو الشخص الذي يمتلك المركبة ولا يشترط أن يقودها بنفسه.
الأغراض: تشمل المشتريات ومن ضمنها توصيل الطعام.
القانون: قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨
القرار: قرار رئيس مجلس الوزراء ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون.
الجهاز: جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي الصادر بالقانون رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٩.

خطة البحث:

المقدمة:

المبحث الأول: تحديد نوع العلاقة بين أطراف عملية نقل الأشخاص
المطلب الأول: تحديد العلاقة بين الشركة وقائد المركبة
المطلب الثاني: تحديد العلاقة بين مالك المركبة وقائد المركبة
المطلب الثالث: تحديد العلاقة بين طالب الخدمة والشركة
المطلب الرابع: تحديد العلاقة بين طالب الخدمة وقائد المركبة
المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن عملية نقل الأشخاص
المطلب الأول: المسؤولية عن سلامة طالب الخدمة.

المطلب الثاني: المسؤولية المتعلقة بالمكان والزمان في عملية النقل.

المطلب الثالث: الالتزام بالأجرة المتفق عليها.

المطلب الرابع: التأمين على الراكب والأمتعة.

إشكالية البحث:

-شركة تمتلك تطبيق (Application) ولا تمتلك سيارات وتكون وسيط بين طالب الخدمة وقائد المركبة.

-مركبة خاصة تقوم بخدمة نقل الأشخاص والأغراض.

-قائد السيارة لا يشترط أن يكون مالكاها

-قائد السيارة غير مرخص له من قبل الإدارة العامة للمرور برخصة مهنية (نقل الركاب)

-السيارة خاصة (للاستخدام الشخصي) وليست أجرة (للاستغلال التجاري)

-ما هو نطاق مسؤولية مالك المركبة؟

-ما نوع العلاقة بين الشركة وقائد المركبة ومالكها (في حالة عدم قيادة السيارة من غير مالكاها)؟ وما نوع العلاقة بينهم وبين طالب الخدمة؟

-على من يرجع طالب الخدمة: الشركة أم السائق؟

أهمية البحث:

النقل ضرورة من ضروريات الحياة فهو يشمل نقل الأشخاص والبضائع، وعملية النقل كما أنها ضرورة، فهي تتطور بحكم تطور المجتمع الذي تتم فيه عملية النقل، وبعد أن كانت وسائل النقل قديماً من الخيل والجمال أصبحت السفن ثم السيارات والطائرات.

وكما تطورت وسيلة النقل تطورت كذلك الطريقة التي يتم الاتفاق بها على النقل فأصبح بتطبيق صغير (APP) يأتي السائق عند المكان الذي يوجد فيه طالب الخدمة.

وعندما تكون عملية النقل عن طريق شركة نقل مرخص لها وسائق يعمل تحت إشراف وإدارة هذه الشركة فلا إشكالية في تحديد المسؤولية الناتجة عن

ذلك لوجود علاقة التبعية القانونية بين صاحب العمل (الشركة) والعامل (قائد المركبة).

كما أنه قد صدر قانون يعتبر حديثاً نسبياً ألا وهو قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وقرار رئيس مجلس الوزراء ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون.

لذلك وجب تحديد الحقوق والالتزامات الناشئة بين أطراف عملية النقل، وكذا تحديد المسؤولية القانونية ودراسة مدى الاستيعاب التشريعي لتنظيم عملية النقل.

المقدمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين، وبعد:

الإنسان له احتياجات ضرورية لكي يعيش حياة مستقرة، منها المأكل والملبس والمسكن ويلحق بذلك وسيلة النقل عن سعد بن أبي وقاص رضي الله عنه عن رسول الله صلى الله عليه وسلم قال: (أربع من السعادة: المرأة الصالحة، والمسكن الواسع، والجار الصالح، والمركب الهنيء، وأربع من الشقاوة: الجار السوء، والمرأة السوء، والمسكن الضيق، والمركب السوء).^١

والمقصود بالمركب الهنيء المركب السهل الذي تصل به إلى المكان الذي تريده بسهولة ويسر بلا تعب ولا مشقة، بخلاف المركب السوء الذي يتعبك ويرهقك، ولا تصل به إلى المكان الذي تريده إلا بالمشقة والتعب، وربما تأخر بك عن ركب تريد اللحاق به.^٢

وعندما تكون عملية النقل عن طريق شركة نقل مرخص لها وسائق يعمل تحت إشراف وإدارة هذه الشركة؛ فلا إشكالية في تحديد المسؤولية الناتجة عن ذلك لوجود علاقة التبعية القانونية بين صاحب العمل والعامل.

تعتبر مسؤولية الناقل في مواجهة المسافر مسؤولية تعاقدية تستند إلى عقد النقل المبرم بينهما، ومن ثم يلتزم الناقل بتعويض المسافر أو ورثته عن الأضرار الناشئة عن إخلاله بالتزاماته السابقة.^٣

^١ صحيح ابن حبان ٤٠٣٢، مسند الأمام أحمد ١٤٤٨

^٢ موقع الإسلام سؤال وجواب [/https://islamqa.info/ar/answers/193745](https://islamqa.info/ar/answers/193745)

^٣ د. محمود سمير الشراوي، د. على جمال الدين: الوجيز في القانون التجاري، دار

النهضة العربية، القاهرة (١٩٧٥) ص ١٢١

ولكن تختلف المسؤولية المدنية الناشئة عن نقل الأشخاص بين إن كانت عملية النقل تتم بمركبه أجره تقوم بنقل الأشخاص أو مركبة خاصة تنقل الأشخاص بناءً على اتفاق بينها وبين شركة نقل.

وتظهر ملامح هذا الاختلاف لعدة أسباب هي:

أولاً: أن المركبة المرخص لها بنقل الركاب تقوم بذلك وفقاً لخطوط سير يتم تعيينها من قبل الشركة التي يعمل تحت إدارتها، وتمتلك هي المركبة ويتم إعطاء المركبة المرخص لها لون أو شعار الشركة مالكة المركبات.

أما عندما يكون النقل بواسطة مركبة خاصة؛ فإنه لا يكون هنالك خطوط سير توضح المكان الذي تتم فيه عملية النقل، وكذلك لا توجد علامة مميزة توضع على المركبة -لأنها مركبة خاصة- ولا يطبق عليها قانون المرور الذي ينظم مركبات الأجرة، وذلك لحين صدور قانون تنظيم النقل البري سالف الذكر.

ثانياً: تختلف رخصة القيادة (الخاصة) اللازمة لقيادة المركبات الخاصة، حيث أنها تكون لفترة طويلة نسبياً وهي ١٠ سنوات ولا يشترط فيها شروط كثيرة باعتبار أن استخدامها يكون مقصور على الاستخدام الشخصي.

أما في رخصه القيادة المهنية تكون بين سنة واحدة أو ثلاث سنوات كحد أقصى ومدى تأثير ذلك على المسؤولية الناتجة من قائد السيارة.

قائد السيارة الأجرة يكون مسئول عنها؛ إما باعتباره مالك لها، أو يكون هو نفسه قائد هذه السيارة، أو قد يكون مسئول عن السائق الذي يقودها وفقاً لقواعد مسئوليته المتبوع عن أعمال تابعه.

ونقل الأشخاص من خلال شركة نقل أشخاص في سيارات خاصة يثير العديد من التساؤلات: ما هو نوع العلاقة بين شركات نقل الأشخاص وقائدي السيارات الخاصة؟ وهل هذه العلاقة هي علاقة سمسة أم علاقة عمل أم علاقة تعاقدية من نوع خاص؟

هذه الزيادة في حجم التجارة الإلكترونية راجعة إلى استمرار انخفاض الإنترنت واشتراك غالبية البنوك والشركات فيه، فضلاً عن إمكانية فتح أسواق جديدة

عبر الإنترنت، وزيادة الإقدام على تسويق السلع والخدمات من خلالها، وأن الإنترنت سوف يصبح المنفذ الوحيد لتسويق التجارة الخارجية بين الدول.^١ لذلك فإن الإنترنت لم يصبح سلعة في حد ذاته وحسب، بل أصبح عالمياً موازياً يوجد فيه سوق ولكن بشكل إلكتروني يقدم فيه كافة الخدمات (الإعلانات والبيع والشراء والإيجار والاتصالات وغير ذلك) التي تكون أسهل وأسرع وأقل تكلفة، بل أنه أجبر الحكومات على تقديم خدماتها من خلاله. الدليل على ذلك أن شركة نقل الأشخاص تجني أرباحاً طائلة فقط لامتلاكها موقع لتوصيل الركاب بالسائق دون أن تمتلك الشركة مركبة واحدة. ينبغي أن تكون هناك قوانين خاصة بمثل هذه التعاملات الإلكترونية أو أن يتم تطويع النصوص الموجودة لكي تتلاءم مع التعاملات التقليدية والإلكترونية على حد سواء.

ترخيص شركة نقل الأشخاص في مصر:

في البداية يجب تعريف عقد النقل:

أسوةً بالتقنين الفرنسي والتقنيات المستمدة منه؛ لم يتضمن نظام المحكمة التجارية تعريفاً لعقد النقل، والواقع إنه ليس من اليسير وضع تعريف لعقد النقل يصدق في نفس الوقت على نقل الأشياء ونقل الأشخاص، فالنقل في حد ذاته واقعة مادية تتعلق بتغيير مكان الشيء أو الشخص المنقول، ومع ذلك فيمكن تعريف عقد النقل بأنه " اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص بأن يقوم بنقل شيء أو شخص من مكان إلى آخر مقابل أجر معلوم".^٢

١. ماجد محمد سليمان أبا الخيل: العقد الإلكتروني، مكتبة الرشد: الطبعة الأولى، (٢٠٠٩م)

ص ٢٤

٢. أنظر د/ محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك، جامعة الملك سعود، المملكة

العربية السعودية ص ١٤٣

وبالنسبة للترخيص فيوجد اختلاف بين شركات نقل الأشخاص وشركات نقل الأشياء، فشركات نقل الركاب سواء الجماعي أو الأجرة كانت موجودة من قبل.

أما نقل الأشخاص باستخدام وسائل التكنولوجيا، لم تكن مرخص لها بالعمل لأنها تستخدم مركبات خاصة غير مرخص لها بنقل الركاب، ولم تكن خاضعة لرقابة جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي حيث أن رقابة الجهاز للشركات المرخص لها بنقل الأشخاص والبضائع وفقاً لنص المادة (١) من قانون تنظيم خدمات النقل البري التي تنص على " الناقل: شخصي طبيعي أو اعتباري مرخص له قانوناً بتقديم خدمات النقل البري للركاب والبضائع. "

وبعد صدور قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وقرار رئيس مجلس الوزراء 2180 لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون.^٢ وصدور قانون إنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي الصادر بالقانون رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٩.

بناءً على ذلك تم إعطاء الشركات التي كانت قائمة وقت إصدار القانون بتوفيق أوضاعها خلال مدة لا تجاوز ستة أشهر من تاريخ العمل بالقانون.

التكيف القانوني لنقل الركاب باستخدام التكنولوجيا:

تتم عملية نقل الركاب بواسطة تطبيقات (APP) حيث يقوم الراكب بالاتصال بالشركة نقل الركاب ثم الشركة تحوله إلى أقرب سائق له وكل ذلك يتم بشكل الكتروني باستخدام التكنولوجيا الموجودة في التطبيق دون أن يتم مقابلة أطراف عملية النقل وهو ما يعرف بالعقد الإلكتروني.

^١ قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وقرار رئيس مجلس الوزراء 2180 لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون.

^٢ القانون السابق.

هو ذلك العقد: الذي يتم إبرامه عبر شبكة الإنترنت، فهو عقد عادي إلا أنه يكتسب الطابع الإلكتروني من الطريقة التي ينعقد بها أو الوسيلة التي يتم إبرامه من خلالها حيث ينشأ العقد من تلاقى القبول بالإيجاب بفضل التواصل بين الأطراف بوسيلة مسموعة مرئية عبر شبكة دولية مفتوحة للاتصال عن بعد.^١

عملية نقل الركاب باستخدام التكنولوجيا هي في الحقيقة تعاقد على نقل ركاب يتم بإيجاب وقبول طبقاً للقواعد القانونية ولكن يتم التعبير عنهما بوسيلة إلكترونية.

ذلك وفقاً لنص المادة (٩٠) من القانون المدني التي تنص على: " (١) التعبير عن الإرادة يكون باللفظ وبالكتابة وبالإشارة المتداوله عرفاً، كما يكون باتخاذ موقف لا تدع ظروف الحال شكاً في دلالاته على حقيقة المقصود. (٢) ويجوز أن يكون التعبير عن الإرادة ضمنياً، إذا لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحاً"^٢

ولقد عرفت محكمة النقض المصرية الإيجاب بأنه: "العرض الذي يعبر عنه الشخص الصادر منه على وجه جازم عن إرادته في إبرام عقد معين بحيث إذا اقترن به قبول مطابق انعقد العقد".^٣

بتطبيق ذلك على عملية النقل باستخدام التكنولوجيا نجد أن شركة نقل الركاب تقوم بعرض خدمة (نقل الركاب - توصيل الطلبات - شراء الأغراض).

^١ د محمد أمين الرومي: التعاقد الإلكتروني عبر الإنترنت، دار المطبوعات الجامعية

الإسكندرية (٢٠٠٤م)

^٢ القانون المدني المصري - المادة (٩٠).

^٣ نقض مدني جلسة ١٩٦٩/١/١٩ - مجموعة أحكام النقض - السنة ٢٠ ق - ص

١٠١٧ رقم ٥٩، نقض مدني جلسة ١٩٨٥/١٢/٤ - مجموعة أحكام النقض - السنة ٣٦

- ص ١٠٨٤ رقم ٢٢٣.

فيقوم الشخص (الراكب) بطلب خدمة النقل (له أو لشخص يختاره) من الموقع المتواجد فيه إلى موقع آخر فتحيل الشركة الطلب على أقرب سائقها من موقع الراكب.

الطبيعة الإلكترونية للتعاقد:

إن العقد الإلكتروني: يتميز عن باقي العقود بأنه عقد مُبرم عن بُعد، أي أن هناك مسافة بين المتعاقدين "فالتعاقد الإلكتروني عبر الإنترنت يُعد تعاقد بين حاضرين حكماً، حيث أن هناك تباعد مكاني بين البائع أو المنتج وبين المستهلك، ولكن هناك في الغالب اتحاد زمني بين الطرفين، فالطرفين لا يجمعهما عقد واحد".^١

تقوم شركة نقل الأشخاص بعمل نوعين من الإعلانات:

الإعلان الأول:

يكون عن خدمة نقل الأشخاص بمركبات حديثة تضمن الرفاهية والالتزام بمواعيد الالتقاء والإنزال (إجراء مشاوير ولكن يلزم تسجيل الاسم ورقم الهاتف والبريد الإلكتروني وكلمة المرور)

الإعلان الثاني:

يستهدف الأشخاص الذين بحوزتهم سيارة ينطبق عليه الشروط ويستطيعون قيادتها، ويكون الإعلان وفقاً للصيغ التالية:

"انضم إلينا كشريك سائق، حدّد مواعيد عملك بنفسك أنت مدير نفسك. يمكنك القيادة باستخدام تطبيق أوبر في أي وقت، ليلاً أو نهاراً. حدّد مواعيد القيادة بما يتناسب مع نمط حياتك وليس العكس. حقّق الدخل وفقاً لشروطك الخاصة كلما زاد مُعدّل القيادة، زاد مقدار دخلك. يمكنك تحقيق المزيد من الدخل حين يكون مُعدّل الطلب أعلى من المعتاد. (دع تطبيق أوبر يتولّى كل شيء).

١. د. محمد أمين الرومي: التعاقد الإلكتروني عبر الإنترنت، الإسكندرية، دار المطبوعات

الجامعية، ٢٠٠٤م، ص ٥٩.

كل ما عليك هو الضغط ثم الانطلاق. ستحصل على اتجاهات متتابعة للطرق، والاقتراحات التي تساعدك على تحقيق المزيد من الدخل، وكذلك خدمات الدعم على مدار الساعة وطوال أيام الأسبوع.^١ الملاحظ هنا: أن مجلس العقد غير مباشر بين الشركة وبين كلٍ من السائق والراكب، ولكن عن بعد بواسطة الانترنت.

فمجلس انعقاد العقد أصبح موجوداً، ولكن صورته هي التي تغيرت وأصبح يتم عن طريق شبكة الاتصالات الإلكترونية الحديثة التي يتواجد عليها كل من طرفي العقد، وتعد الشبكة هذه بمثابة مجلس انعقاد العقد وهي التي يتم من خلالها التفاوض على شروط وبنود العقد، وما يتحمل به كل طرف من التزامات وماله من حقوق تجاه الطرف الآخر المتعاقد.^٢

لأن العقد ينشأ المسؤولية العقدية هي جزاء عدم تنفيذ العقد، ويكون تنفيذ العقد تنفيذاً عينياً واجباً إذا كان ممكناً وطلبه الدائن، غير أنه في بعض الأحيان قد لا يكون تنفيذ الالتزام عينياً من الأمور الممكنة.^٣

إجراءات عملية نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا:

تبدأ العملية بوجود شركة للنقل تعمل عبر شبكة المعلومات الدولية (Internet) تقوم باستخدام تطبيق (Application) للهاتف النقال تقوم بعمل:

١- إعلان تقديم خدمة توصيل (Announcement to provide a delivery service) أو خدمة نقل ركاب (Passenger transportation)

^١ موقع شركة أوبر لنقل الركاب [/ https://www.uber.com/ae/ar/drive](https://www.uber.com/ae/ar/drive)

^٢ منير ممدوح محمد الجنبهي: الطبيعة القانونية للعقد الإلكتروني، الإسكندرية، دار الفكر العربي، ص ١٥٥.

^٣ د. أنور سلطان: مصادر الالتزام، في القانون المدني الأردني، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة، عمان، الأردن، (٢٠٠٧). ص (٢٣١).

٢- توفير فرصة عمل (job opportunity) وتحقيق أرباح كثيرة للأشخاص الذين يوفرّون وسيلة نقل (مركبة - دراجة بخارية) ويقومون بتوصيل الركاب أو الأغراض.

وضمان وجود رحلات بأجر تضمن لهم عائد مادي كبير مقابل توصيل الأشخاص والأغراض (المشتريات - المأكولات).

٣- هناك نوع آخر من الأشخاص يتم استهدافهم بالإعلان وهم الركاب ويتم جذبهم إلى شركة نقل الأشخاص (وضمان نقلهم بوسيلة نقل مريحة ورخيصة من خلال تقديم عروض لتخفيض تكلفة النقل).

المبحث الأول تحديد نوع العلاقة بين أطراف عملية نقل الأشخاص

عقد نقل الأشخاص التقليدي ينشأ بين طرفين هما: الراكب وسائق المركبة الأجرة وتكون الحقوق والالتزامات محددة بشكل كبير، على عكس ذلك عقد نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا حيث ينشأ بين مجموعة من الأشخاص لا يعرفون بعضهم ولا يجمعهم مجلس عقد واحد (مالك المركبة - قائد المركبة - الشركة - الراكب)

حيث يرتب عقد النقل (البضائع) التزامات في ذمة طرفيه: المرسل وأمين النقل، كما يرتب أيضاً حقوقاً والتزامات بالنسبة للمرسل إليه مع أنه ليس طرفاً في العقد.^١

وذلك ينطبق أيضاً على نقل الأشخاص رغم تعدد الأشخاص فيحدث تتداخل بين حقوق والتزامات الأطراف، لذلك كان من الواجب تنظيم العلاقات بين أطراف عملية النقل على النحو التالي:

المطلب الأول: تحديد العلاقة بين الشركة وقائد المركبة.

المطلب الثاني: تحديد العلاقة بين مالك المركبة وقائد المركبة.

المطلب الثالث: تحديد العلاقة بين طالب الخدمة والشركة.

المطلب الرابع: تحديد العلاقة بين طالب الخدمة وقائد المركبة.

المطلب الأول

تحديد العلاقة بين الشركة وقائد المركبة

تقف صعوبات عديدة أمام رغبة المتعاقد في معرفة وتحديد شخصية الطرف الآخر في التعاقد عبر الانترنت، تتعلق بعضها بجهالة الهوية، والبعض الآخر بسرقة الهوية ويقف وراء هذه الصعوبات عدة عوامل، قانونية وذاتية.^١

١. د. محمد حسن الجبر: العقود التجارية وعمليات البنوك، ص ١٥٣.

فبالنظر على بنود الشركة التي تتضمن: "إن وصولك إلى الخدمات واستخدامها يعتبر موافقة منك على الالتزام بهذه الشروط، مما ينشئ علاقة تعاقدية بينك وبين أوبر. نجد أنه في حالة عدم موافقتك على هذه الشروط، لا يجوز لك الحصول على الخدمات أو استخدامها".^٢

ولكن يظل التساؤل ما نوع العقد وسوف أجيب عنه في الصفحات القادمة. وللوقوف على وجود عقد من عدمه؟ وهل العقد مكتوب أم مفترض؟ عقد تقليدي أم إلكتروني؟

لا يوجد عقد مكتوب بين أطراف عملية نقل الأشخاص (الشركة - مالك المركبة - قائد المركبة - طالب الخدمة) لذلك فالعقد مفترض. كما أن الأطراف لم يجمعهم مجلس عقد واحد، وإنما تم التواصل بينهم عن طريق الانترنت.

وسواء قام الأطراف بتسمية العقد أم لا؛ فنجد هنا أن عملية نقل أشخاص تحكمها العلاقة التعاقدية المفترضة، ولكن أي نوع من العقود هو؟ لذلك ينقسم هذا المطلب إلى :

أولاً: عقد شركة.

ثانياً: عقد وكالة.

ثالثاً: عقد سمسة.

رابعاً: عقد عمل.

أولاً: عقد شركة:

تطلق الشركة أحياناً على قائد المركبة صفة الشريك وهذا بغرض تحفيزه للعمل بجدية وبث الثقة فيه باعتباره شريك في مؤسسة ضخمة، وإن كان ذلك يصلح لإشعار السائق بالثقة بهدف زيادة الأرباح ولكن التسمية غير مكتملة الأركان

^١ انظر الباحث هيثم السيد أحمد عيسى، المسؤولية المدنية في إطار المعاملات عبر

الإنترنت، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة المنوفية، ص ١١٤

^٢ <https://www.uber.com/ae/ar/drive/>

من الناحية القانونية وذلك لانتهاء أركان عقد الشركة وعدم تحققه للأسباب الآتية:

* الطريقة التي يتم بها الإعلان عن وجود فرصة للحصول على ربح أقرب ما تكون إلى إعلان عن وظيفة شاغرة فمن المقبول أن ينظمها عقد العمل في هذه الناحية.

* العقد (مفترض إلكتروني) غير مكتوب، على عكس ما تطلبه المادة ٥٠٧ من القانون المدني المصري الفقرة الأولى والتي تنص على " يجب أن يكون عقد الشركة مكتوباً وإلا كان باطلاً، وكذلك يكون باطلاً كل ما يدخل على العقد من تعديلات دون أن تستوفى الشكل الذي أفرغ فيه ذلك العقد".^١ فالعقود التجارية^٢ لا تتميز بنظرية مستقلة عن تلك التي تحكم العقود المدنية، بل هي تقوم على نفس القواعد التي تقوم عليها العقود المدنية فالعقد الواحد لا تتغير أركانه وشروط صحته تبعاً لكونه مدنياً أو تجارياً، فعقد البيع التجاري كعقد البيع المدني لا يتم إلا بإيجاب وقبول ومبيع وثمان، بل إن العقد المدني قد يصبح عقداً تجارياً إذا توافرت فيه شروط معينة، كما أن العقد الواحد قد يكون تجارياً بالنسبة لأحد طرفيه ومدنياً بالنسبة للطرف الآخر.

* كذلك تخالف طبيعة العلاقة بين الشركة وقائد المركبة الشروط اللازم توافرها في الشركة فإن الشركة لا تمتلك سيارة واحدة ولا توظف سائق واحد ضمن موظفيها - رغم أنها شركة نقل أشخاص وتوصيل الطعام والأغراض فهي تعتمد على ثقة العملاء في الشركة، وهو ما يخالف نص المادة (٥٠٩) من القانون المدني المصري التي تنص على " لا يجوز أن تقتصر حصة الشريك على ما يكون له من نفوذ، أو على ما يتمتع به من ثقة مالية".^٣

^١ انظر القانون المدني المصري، مادة رقم ٥٠٧

^٢ انظر د. محمد حسن الجبر، المرجع السابق، ص ٣.

^٣ القانون المدني المصري - المادة ٥٠٩.

كذلك فإن الصورة الغالبة لإنهاء العلاقة التعاقدية الافتراضية بين الشركة وقائد المركبة تكون في صورة عقوبة من الشركة عند مخالفة أحد الشروط التي تلزم الشركة بها السائق عند القيام بتقديم خدمة النقل، فيلاحظ أن طريقة إنهاء هذه العلاقة تختلف عن طريقة إنهاء عقد الشركة المتعارف عليه قانوناً.

ثانياً: عقد الوكالة:

تعريف عقد الوكالة في القانون المدني المصري المادة ٦٩٩ التي تنص على " الوكالة عقد^١ بمقتضاه يلتزم الوكيل بأن يقوم بعمل قانوني لحساب الموكل ". ويلاحظ أن القيام بأعمال مادية تقبل ملحقة به وتابعه له، أما إذا كان العمل المعهود به تمحض عملاً مادياً، فالعقد لا يكون وكالة، بل يكون عقد عمل فالتعاقد مع طبيب لإجراء عملية جراحية أو مع مهندس لبناء منزل، لا يعتبر توكيلاً.^٢

ويجب أن يعمل الوكيل دائماً لحساب الموكل، والأصل أنه يعمل أيضاً باسم الموكل، الا إذا أبيع له أن يعمل باسمه الشخصي فيكون في هذه الحالة اسم مستعار وهو في الحالتين وكيل.^٣

والملاحظ أن عقد نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا لا يعتبر عقد وكالة وذلك لعدم تحقق شروط الوكالة فيه على النحو الآتي:

١- الوكيل يقوم بعمل قانوني لحساب الموكل:

أما السائق فيقوم بعمل مادي (نقل الأشخاص الذين تحولهم إليه الشركة) وليس لحساب الشركة بل عملية نقل أشخاص، تأخذ الشركة (نسبة من الأجر مقابل تحويل الراكب على السائق) ويأخذ السائق (نسبة من الأجر مقابل قيامه بعملية النقل).

^١ القانون المدني المصري- المادة ٦٩٩

^٢ د. محمد كامل مرسى: شرح القانون المدني، دار المعارف، الإسكندرية (٢٠٠٥)

ص ٣٣٦، ٣٣٥.

^٣ المذكورة الإيضاحية للمشروع التمهيدي للقانون المدني ص ٢٢٧.

٢- الوكالة قد تكون بلا أجر:

نصت المادة (٧٠٤) من القانون المدني المصري على أن: (إذا كانت الوكالة بلا أجر وجب على الوكيل أن يبذل في تنفيذها العناية التي يبذلها في أعماله الخاصة)^١ ولكن عملية النقل لا تكون إلا بأجر لأنها عمل تجاري يهدف إلى الربح فهي بذلك ليست عقد وكالة ولا تطبق عليها أحكام الوكالة.

٣- اختلاف دور الشركة عن الوكيل:

قد يتم عقد نقل الأشخاص بواسطة وكيل بالعمولة للنقل، وقد يكون الوكيل فرداً أو شركة تحترف أعمال الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص.^٢ ولكن دور الشركة ليس الوكالة بالعمولة التي تأخذ الشركة فيها عمولة على الوساطة بين الناقل والمنقول، وإنما إدارة عملية النقل بشكل كامل.

ثالثاً: عقد سمسرة:

تعريف عقد السمسرة وفقاً للقانون التجاري المصري المادة (١٩٣) التي تنص على " السمسرة: عقد يتعهد بمقتضاه السمسار لشخص بالبحث عن طرف ثان لإبرام عقد معين أو التوسط في إبرامه".

والسمسار ليس وكيلاً عن طرف أو آخر من أطراف التعاقد، بل هو وسيط ينحصر دوره في التقريب بين وجهتي نظر طرفي العقد والتوفيق بينهما بغية تسهيل إبرام العقد دون أن يكون طرفاً فيه.^٣

والسمسار يقوم بعمل وساطة بغرض التعاقد ولكي يحصل اتصال لا بد ان يكون التعاقد قد تم بناء على المعلومات التي قدمها الوسيط عن طريق تطبيق (Application) على نقل الأشخاص.

^١ القانون المدني المصري المادة ٧٠٤

^٢ د. مصطفى كمال طه: القانون التجاري، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية (١٩٨٠). ص (١١٢)

^٣ د. أكثم الخولي: الوسيط في القانون التجاري مطبعة نهضة مصر ج ٤، بند رقم ١٥٥.

أما المادة (١٩٨)^١ من القانون سالف الذكر تنص على "١- لا يستحق السمسار الأجر إلا ممن فوضه من طرفي العقد في السعي إلى إبرامه. ٢- وإذا صدر التفويض من الطرفين كان كل منهم مسئولاً قبل السمسار بغير تضامن بينهما عن دفع الأجر المستحق عليه ولو اتفقا فيما بينهم على أن يتحمل الأجر بأكمله".

وبتطبيق نص المادة على عقد نقل الأشخاص نجد أن الأمر معكوس من عدة جوانب ألا وهي: أن السمسار لا يكون أحد أطراف العقد بل يعتبر وسيط بين الطرفين بينما الشركة لا يمكن اعتبارها سمساراً لأنها صاحبة المشروع وقائدي المركبات يعملون تحت إدارتها.

رابعاً: عقد العمل:

تعريف عقد العمل^٢: هو الذي يتعهد فيه أحد المتعاقدين يعمل في خدمة المتعاقد الآخر، وتحت إدارته وإشرافه مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر^٣.
وبتطبيق نص المادة على نقل الأشخاص نجد أن:

- السائق يعتبر هو العامل ويتعهد بالعمل (التمثل في توصيل طالبي الخدمة) التي تحددهم الشركة صاحب العمل.
- السائق يعمل تحت إدارة وإشراف الشركة.
- السائق يعمل بأجر تحدده الشركة.

^١ القانون التجاري المصري - المادة ١٩٨

^٢ عقد العمل: مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات الناشئة عن قيام شخص بالعمل لحساب شخص آخر وتحت إدارته وإشرافه مقابل أجر، د. محمد لبيب شنب، الاتجاهات الحديثة في التفرقة بين حوادث العمل وأمراض المهنة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، القاهرة، س٩، ع١، ص٤١

^٣ القانون المدني المصري - المادة ٦٧٤

كذلك أن عقد العمل لا يشترط له شكل معين وفقاً لنص المادة (٦٧٧) من القانون المدني المصري التي تنص على " لا يشترط في عقد العمل أي عقد خاص، ما لم تنص القوانين واللوائح الإدارية على خلاف ذلك". كذلك ما يتعلق بالتزامات العامل:

ما جاء في المادة (٦٨٥) من القانون المدني المصري الفقرة (ب) التي تنص على " أن يأتمر بأوامر رب العمل الخاصة بتنفيذ العمل المتفق عليه أو العمل الذي يدخل في وظيفة العامل، إذا لم يكن في هذه الأوامر ما يخالف العقد أو القانون أو الآداب، ولم يكن في إطاعتها ما يعرض للخطر "السائق لا يحق له رفض نقل أي عملاء لدى الشركة.

حيث يولد عقد العمل رابطة التبعية بين العامل وصاحب العمل، بمعنى أن العامل يخضع في أداء العمل المكلف به لإدارة أو إشراف صاحب العمل، ويلتزم العامل بأن يطيع أوامر صاحب العمل وتعليماته المتعلقة بالعمل الذي يدخل في وظيفته.^١

كذلك هناك التزام على السائق بعدم الاحتفاظ بأرقام العملاء وهذا الالتزام يجد أساسه في المادة (٦٨٦) من القانون المدني المصري التي تنص على " إذا كان العمل الموكول الى العامل يسمح له بمعرفة عملاء رب العمل أو بالاطلاع على سر أعماله، كان للطرفين أن يتفقا على ألا يجوز للعامل بعد انتهاء العقد أن ينافس رب العمل، ولا أن يشترك في أي مشروع يقوم بمنافسته".^٢

يتضح أن: العلاقة أقرب لعقد العمل: صاحب العمل (الشركة) هو الذي يتعامل مع العملاء، وهو الذي يقبل أو يرفض دخول السائق للعمل من عدمه،

١. د. السيد عيد نايل، الوسيط في شرح نظامي العمل والتأمينات الاجتماعية في المملكة

العربية السعودية، مكتبة الرشد، الطبعة الثالثة، ٢٠١٦، ص ١١٥

٢ القانون المدني المصري - المادة (٦٨٦)

وهو الذي يحدد الأجرة ونسبة كل طرف، وهو الذي يوقع الجزاءات على السائق التي قد تصل إلى إغلاق حسابه لدى الشركة. السائق يجب عليه الالتزام بنقل الأشخاص الذين تحولهم الشركة وأن يلتزم بالوقت والمكان وفقاً للتطبيق ويأخذ النسبة التي تعطيه له الشركة.

المطلب الثاني

تحديد العلاقة بين مالك المركبة وقائد المركبة لا تشترط شركة نقل الأشخاص على السائق الذي يعمل لديها امتلاك المركبة وإنما تشترط بعض الشروط في السائق (كالحصول على رخصة قيادة وخلو صحيفة الحالة الجنائية من السوابق القضائية - تحليل المواد المخدرة سلبية (negative

وبالنسبة للمركبة تشترط الشركة بعض المواصفات (الماركة - سنة التصنيع - الصلاحية الفنية للمركبة بموجب فحص فني من قبل مركز صيانة معتمد لدى شركة نقل الأشخاص)

لذلك تكون مسؤولية السائق إحضار مركبة تتوافر فيها الشروط المطلوبة لإضافة المركبة والسائق على تطبيق الشركة.

فالعلاقة بين مالك المركبة وقائدها، تعتبر شركة (يسهم كل منهما في مشروع يستهدف الربح (نقل الأشخاص) بتقديم حصة من مال (مركبة) أو عمل (قيادة) المركبة لاقتسام ما ينشأ من هذا المشروع من ربح أو خسارة.^١

العلاقة بين مالك المركبة وقائدها لا تعتبر عقد عمل، لأن العامل يلتزم بطاعة أوامر صاحب العمل وتعليماته، بأن تكون الأوامر والتعليمات الصادرة منه تتعلق بالعمل فلا تمتد سلطة صاحب العمل في إصدارها إلى خارج هذا النطاق.^٢

١. د. بدر محمد: القانون التجاري السعودي: مكتبة المتنبئ - السعودية (٢٠٢١).

٢. أ.د. السيد عيد نايل، المرجع السابق، ص ١١٥

فالسائق له الحرية في أن تكون المركبة مملوكة له أو مستأجرة أو طريقة أخرى، وإذا كان السائق مالك المركبة فلا مشكلة لوحدة الشخص الذي يقود المركبة، ولكن ما يحدث أن السائق لا يمتلك مركبة وفي نفس الوقت هناك شخص آخر يمتلك مركبة (ولا يجيد القيادة أو لا يرغب في العمل لدي شركة نقل الأشخاص أو يمتلك أكثر من مركبة) ويرغب في الحصول على عائد من استغلال المركبة.

وجرى العرف أن يتفق صاحب المركبة والسائق على العمل بنسبة الثلث للسائق والثلثين لصاحب المركبة.

والملاحظ أن شركة نقل الأشخاص لا تبحث عن ملكية المركبة وهذا قد يشكل جريمة جنائية في حالة كانت المركبة مسروقة، وكذلك قد يؤثر على سلامة الراكب.

ولكن مسؤولية السائق تجاه مالك المركبة لا تعدوا أن تكون (المحافظة الفنية على المركبة والمسؤولية الجنائية بالإضافة الى التزامه بسداد نسبة مالك المركبة التي تعتبر بمثابة إيجار للمركبة بنسبة الريح من عائد نقل الأشخاص).

لذلك فلا يوجد علاقة بين مالك المركبة إلا مع السائق، فالشركة وكذلك الراكب لا يتعاملون إلا مع السائق فقط.

المطلب الثالث

تحديد العلاقة بين طالب الخدمة والشركة

عملية النقل تبدأ بإعلان من شركة نقل الأشخاص، وعند طلب الراكب لخدمة النقل من الشركة تبدأ العلاقة التعاقدية معها.

وتعريف العقد هو توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين هو إنشاء الالتزام أو نقله أو تعديله أو إنهائه^١.

أ.د. أيمن سعد: مصادر الالتزام - مركز جامعة القاهرة ٢٠١٣ ص (٣).

وبتطبيق نظرية العقد على العلاقة بين طالب خدمة النقل والشركة نجد توافق إرادتهما على عملية النقل فهي بذلك علاقة تعاقدية ولا يحول دون وصفها بذلك أن يتم تنفيذها من خلال السائق.

حيث تقوم شركة نقل الأشخاص بعمل العديد من الإعلانات في وسائل التواصل الاجتماعي وكذلك وسائل الإعلام المرئية والمسموعة عن تقديم خدمة نقل الأشخاص برفاهية وأسعار اقتصادية وذلك لجذب عدد كبير من العملاء، بل أنها قد تقدم خصم على سعر الرحلة أو تجعل أو رحلة للراكب (العميل) مجاناً.

وكذلك إعلانات عن فرص عمل بدخل مرتفع للسائق الذي يمتلك مركبة مناسبة لعملية نقل الأشخاص.

فالشركة هي التي تحدد الشروط والقواعد التي يلزم توافرها في كل من السائق ومركبته وكذلك الراكب من خلال التقييمات التي يقوم بها السائقين للراكب.

كما أن الراكب لا يثق إلا في الشركة (لأنها شركة عالمية international company لها معايير جودة ثابتة في أداء عملها أو الخدمة التي تقدمها إلى عملائها) ولكن السائق حتماً شخص يتغير في كل رحلة فليس له ثقة بل يتغير مستوى الخدمة الذي يقدم للراكب حسب إداء السائق.

كما أن الشركة لا يقتصر دورها نحو السائق في اختياره والتدقيق في مدى توافر شروط الشركة فيه هو والسيارة التي يقودها.

وفقاً لبند الشركة الذي يتضمن: "إن وصولك إلى الخدمات واستخدامها يعتبر موافقة منك على الالتزام بهذه الشروط، مما ينشئ علاقة تعاقدية بينك وبين أوبر. وفي حالة عدم موافقتك على هذه الشروط، لا يجوز لك الحصول على الخدمات أو استخدامها"^١

^١ <https://www.uber.com/ae/ar/drive/>

بل أن الشركة هي التي تحدد له العملاء الذين يذهب لهم، كما أنها تحدد قيمة الأجرة لكل رحلة ونصيبه منها وقد تعطيه مكافأة إذا التزم في عمله من حيث الوقت والأداء، وفي حالة أدائه المتدني؛ فإنها قد تخصص له جزء من أجره أو توقف حسابه بشكل جزئي أو تغلق حسابه بشكل نهائي.

المطلب الرابع

تحديد العلاقة بين طالب الخدمة وقائد المركبة يبدأ التعامل بين طالب الخدمة (الراكب) وقائد المركبة (السائق) بعد أن يقوم طالب الخدمة بالاتصال بشركة النقل عن طريق التطبيق application ويطلب القيام برحلة على أن يتم إقلاله من المكان الذي يتواجد فيه إلى مكان آخر يحدده وتقوم الشركة بعد ذلك باختيار أقرب سائق لكي يقوم بعملية النقل. لذلك تعتبر الشركة مسؤولة عن أعمال السائق، فيحق للراكب الرجوع على الشركة في أي إخلال يتعلق بعملية النقل، وبعد ذلك ترجع الشركة على السائق لأنه لا يوجد علاقة مباشرة بين الراكب والسائق.

نجد المادة (١٧٤) من القانون المدني المصري التي تنص على: "١) يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها. (٢) وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كان له عليه سلطة فعلية في رقيبته وفي توجيهه".^١

وبتطبيق ذلك نجد أن شركة النقل هي التي تحدد الشروط التي ينبغي توافرها في السائق وتحدد له العملاء وخطوط السير وعندما يعمل بجد تمنحه مكافأة وعندما يقصر أو يخالف التعليمات تقوم بعمل خصم وقد تشطب اسمه من سجلات السائقين.

^١ القانون المدني المصري - المادة ١٧٤

ويكون الناقل في حالة إيجاب عام ودائم، وينعقد العقد فور قبول الراكب، فيكفي أن يعلن الراكب عن رغبته في السفر بالشروط التي أعلنها الناقل على الجمهور فينعقد العقد.^١

ولكن شركة النقل لا تصرح بذلك وتدعى أحيانا أن السائق شريك وأنها غير مسؤولة عن الراكب في أي شيء رغم أن الراكب يتعامل مع التطبيق الذي يحمل اسم الشركة وعلامتها التجارية وهي التي توصله بالسائق الذي يتعامل معه بعد ترشيحه من الشركة، فتثق الراكب في السائق مبنية على انتمائه للشركة، بل أن الراكب يتعامل مع السائق بصفته موظف عند شركة النقل وليس باسمه لأنه لم يعرفه إلا عن طريق الشركة.

دفع المسؤولية عن أعمال المتبوعين:

وفقاً لنص المادة (١٧٣) من القانون المصري الفقرة (٣) التي تنص على: "يستطيع المكلف بالرقابة أن يخلص من المسؤولية إذا اثبت أنه قام بواجب الرقابة، أو اثبت أن الضرر كان لا بد واقعاً ولو قام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية".^٢

فشركة النقل (على علاقة تعاقدية مع الراكب) تعتبر متبوعة والسائق تابع، وهي لا تستطيع أن تتفى مسؤوليتها بنفي مسؤولية التابع لأنها إذا تحققت فإن المتبوع لا يستطيع دفعها، وحينئذ يكون المضرور (الراكب) له الحق في الرجوع على المتبوع (الشركة) أو التابع (السائق) أو عليهما معاً.^٣

١. د. حمد الله محمد حمد الله: عقد النقل البري، البحري، الجوي دار النهضة العربية،

القاهرة، ١٩٩٨، ص ٧٢

٢. القانون المدني المصري المادة ١٧٣

٣. أ.د. أيمن سعد: مصادر الالتزام، مركز جامعة القاهرة - كلية الحقوق ٢٠١٣ ص ٢٣٢.

ولكي يستحق الراكب التعويض لا بد من أن يتم إثبات الخطأ الشخصي لرب العمل أو للناقل، إلا أن هذا الإثبات كان في الواقع عسير. ^١ولكن حدوث الضرر أثناء عملية الناقل يجعل السائق مسئولاً عنه.

المبحث الثاني

^١Corinne Mascara, accidents de gares : "derailment" Obligation de securities, DALLOZ, 1991p80.

المسؤولية الناشئة عن عملية نقل الأشخاص

بعد طلب الراكب (خدمة نقل) من الشركة وتحويل الطلب على أقرب سائق لديها (من موقع الراكب) ينشأ عدة التزامات مشتركة بين الشركة والسائق تجاه الراكب، وتفصيل ذلك من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: المسؤولية عن سلامة طالب الخدمة.

المطلب الثاني: المسؤولية المتعلقة بالمكان والزمان في عملية النقل.

المطلب الثالث: الالتزام بالأجرة المتفق عليها.

المطلب الرابع: التأمين على الراكب والأمتعة.

المطلب الأول

المسؤولية عن سلامة طالب الخدمة.

عقد نقل الأشخاص ينشأ التزام على عاتق قائد المركبة (التزام بتحقيق نتيجة) ألا وهي نقل الراكب مع الالتزام بضمان سلامته لحين نقله إلى الجهة وفي الوقت المتفق عليهما.

ويلاحظ أن محكمة النقض المصرية ذهبت إلى أن التزام الناقل يبقى قائماً حتى مع وجود خطأ الغير - وذلك في حالة الأضرار الجسدية - إلا إذا كان ذلك الخطأ لا يمكن توقعه أو تفاديه وأن يكون خطأ الغير وحده سبب الضرر، وفي ذلك تقول المحكمة الموقرة: "المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ من قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير على أنه يشترط في خطأ الغير الذي

يعفى الناقل من المسؤولية إعفاءً كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تقاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب".^١ ومعنى ذلك أن الناقل يلتزم بتحقيق غاية معينة هي وصول المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول، فإذا أصاب المسافر ضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، اعتبر الناقل مخالفاً بتنفيذ التزامه لأنه لم يحقق النتيجة المطلوبة ولا يعفيه من المسؤولية أن يثبت أنه بذل العناية اللازمة من أجل توصيل المسافر سالماً.^٢ فتقع على عاتق قائد المركبة الالتزام بالمحافظة على سلامة طالب الخدمة من لحظة صعوده للسيارة ويظل الالتزام بالمحافظة على سلامة طالب الخدمة مستمر أثناء الرحلة وحتى إيصال الراكب سالماً إلى المكان المتفق عليه وفقاً للتطبيق.

أي أن قائد المركبة يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الراكب من بداية عملية النقل إلى نهايتها والمسؤولية هنا تنقسم إلى:
أضرار بفعل قائد المركبة:
ويتمثل ذلك في مخالفة قواعد المرور التي تتضمن:
القيادة تحت تأثير المخدر.
القيادة بسرعة تتجاوز حدود السرعة المقررة.
ويترتب على اعتبار مسؤولية الناقل من قبيل المسؤولية التعاقدية في القانون المقارن نتيجة بالغة الأهمية وهي أن يكفي أن يثبت المسافر وقوع الضرر حتى يفترض خطأ الناقل.^٣

^١ الفقرة الأولى من الطعن رقم ٢٢٧١ لسنة ٥٩ بتاريخ ٢٨/١١/١٩٩٥ سنة المكتب الفني ٤٦. والفقرة الرابعة من الطعن رقم ٨٨٨ لسنة ٦٠ بتاريخ ٦/١٩/١٩٩٤ سنة المكتب الفني ٤٥.

^٢ د. عيد أودارد: المرجع السابق، بند رقم ١٤٧.

^٣ د. محمد حسن الجبر: المرجع السابق، ص ٢٠٣.

ولقد ذهب الرأي الراجح في الفقه الفرنسي والمصري إلى القول إن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يكون التزاما بتحقيق نتيجة، فسلامة المسافر في عقد النقل تكون لازمة.^١

أضرار بسبب خارجي:

السبب الخارجي إما أن يكون فعل الراكب أو القوة القاهرة وإذا أثبت السائق ذلك يمكنه دفع المسؤولية عن الضرر، فإذا ثبت خطأ السائق فإنه يكون مسؤولاً عن تعويضه وعن علاجه إذا تسبب في أضرار أو إصابات جراء هذا الخطأ.

ويجوز للناقل دفع مسؤوليته إذا نجم الحادث عن قوة القاهرة، أما إذا كان سببه حادث مفاجئ، فالناقل يتحمل ما يصيب الراكب من أضرار.^٢ أما إذا أدى الخطأ إلى وفاة الراكب؛ فإن الناقل يعد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تصيب ورثة الراكب.

مسؤولية قائد المركبة:

إذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل فذلك يكفي لقيام المسؤولية تجاه قائد المركبة، بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع عنه المسؤولية إلا إذا اثبت أن الإصابة كانت بسبب الحادث نشأ عن خطأ المضرور (الراكب) أو خطأ الغير أو قوة القاهرة.

بداية مسؤولية الناقل تبدأ من لحظة حضور المسافر في المكان الوقت المتفق عليه، وتنتهي مسؤوليته بعد خروجه من محطة الوصول في خلال مدة مناسبة بعد نزوله من واسطة النقل.^١

^١Bartheiemy Mercédaire, Droit des Transports Terrestres ET aerie's, DALLOZ/DELTA, 1996p389

^٢. بلحاج العربي: النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج ٢، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر (١٩٩٩م) ص(٢٩٢).

أسباب دفع المسؤولية:

المسؤولية مفترضة في السائق طالما أن الراكب (المضروب) كانت إصابته أثناء عملية النقل، ولا ترفع المسؤولية عن قائد المركبة إلا إذا اثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من الراكب المضروب أو خطأ من الغير. لذلك لا يستطيع الناقل عندئذ أن يتخلص من هذه المسؤولية بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب خطأ بل عليه - متى أراد نفي مسؤوليته - أن يثبت أن الضرر الذي لحق المسافر يرجع لسبب خارجي^٢. ويرون أنه بالنسبة لما قيل من أن جسم الإنسان لا يكون قابلاً للتعامل مما يستدعي بطلان الاتفاقات التي ترد عليه^٣.

الأسباب الخارجية للإعفاء من المسؤولية:

أولاً: خطأ المضروب (الراكب):

يعتبر خطأ المضروب أحد أسباب دفع المسؤولية بشكل عام، ولكن قد يكون دفع المسؤولية بشكل كلي أو بشكل جزئي وفقاً للقواعد العامة، وبتطبيق ذلك على مسؤولية الناقل نجد أن:

أ- خطأ الراكب (المضروب) الجزئي: الخطأ الذي يساهم مع خطأ السائق في تحقق الضرر.

ب- خطأ الراكب (المضروب) الكلي: عندما يكون خطأ الراكب هو السبب الوحيد للضرر، كقفز الراكب من المركبة وهي سائرة، فعندها لا يكون هناك أية مسؤولية على السائق.

١. د. سمير الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ٢٠٠١

ص ٣١٣

٢. د. محمد حسن الجبر: المرجع السابق. ص ٢٠٣.

٣. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون

الدولي، دار النهضة العربية (١٩٨٠م) ص (٢٨٨)

ولا يترتب على خطأ المسافر إعفاء الناقل من المسؤولية كليةً إلا إذا كان هذا الخطأ هو الذي تسبب في إحداث الضرر بكامله، أما إذا اجتمع خطأ المسافر مع خطأ الناقل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر بنسبة الخطأ الذي وقع منه.^١

ثانياً: خطأ الغير:

للمسافر المتضرر أن يتمسك بقواعد المسؤولية العقدية كجزء لعدم تنفيذ الالتزام أي نتيجة لإخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، ولو كان عدم التنفيذ لا يرجع إلى خطأ المدين (الناقل) بل إلى فعل شيء موجود في حراسته إذ المتفق عليه أن المدين يُسأل عن عدم التنفيذ الراجع إلى شيء من الأشياء كما لو كان راجعاً إلى فعله الشخصي.^٢

يؤثر خطأ الغير في إعفاء قائد المركبة من المسؤولية وهذا الإعفاء إما أن يكون كاملاً أو جزئياً، وفقاً إلى مقدرة قائد المركبة على توقع حدوث الضرر، كما أن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب.

أ- فعل الغير الذي لا يمكن توقعه:

قد يكون فعل الغير سبباً لدفع مسؤولية الناقل، لكن لا يعتبر فعل الغير من قبيل السبب الأجنبي بالنسبة إلى الناقل؛ إلا إذا توافرت له صفات القوة القاهرة بحيث يكون لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه، كما إذا اعتدى الغير على الراكب أثناء عملية النقل.

ب- فعل الغير الذي يمكن توقعه:

أما إذا كان فعل الغير مما يمكن توقعه، فإنه لا يمنع من مسؤولية الناقل الذي يكون قد أخطأ بسبب عدم القيام بالاحتياطات اللازمة لمنع وقوعه.

١. د. أكثم الخولي: الوسيط في القانون التجاري مطبعة نهضة مصر، ص ٣٩٢.

٢. د. طلبه وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دراسة قضائية مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ص ٣٩٧.

ثالثاً: القوة القاهرة:

والقوة القاهرة يقصد بها أن يكون الحادث غير متوقع، والوقت الذي يعتد به في عدم التوقع بالنسبة للمسؤولية العقدية أن يقع الحادث غير المتوقع بعد إبرام العقد وقبل تنفيذه، أما بالنسبة للمسؤولية التقصيرية فيجب أن يكون عدم إمكان التوقع وقت وقوع الحادث لا بعده.^١

"هي حادث يأتي بالخارج ولا يتصل بنشاط المدين كعاصفة أو زلزال"، وأيضاً يمكن تعريفها بأنها الفعل الذي لا يمكن توقعه أو دفعه، ومن أمثلتها الظواهر الطبيعية: الزلازل، البراكين. وهذا ما جاء في القانون المدني المصري المادة (١٦٥) التي تنص على: "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملتزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".^٢

المطلب الثاني

المسؤولية المتعلقة بالمكان والزمان في عملية النقل بعد أن يطلب الراكب من الشركة نقله الى مكان معين، تحوله الشركة الى أقرب سائق من الموقع الذي يتواجد فيه طالب الخدمة (الراكب) ولكن لذلك ضوابط تتعلق:

بوقت عملية النقل حيث يتم تحديد الوقت الذي يستغرقه السائق حتى يصل إلى الراكب. وهنا ينشأ التزام على السائق أن يصل في الوقت والمكان المحدد للالتقاء ولا يتأخر عنه وإلا يعد مقصراً في عمله. هناك التزام على السائق بعملية النقل في الموعد المحدد: يلتزم الناقل بأن يقوم بعملية النقل في الميعاد المحدد، فإذا أحل الناقل بتنفيذ هذا الالتزام وتأخر

١.د. أيمن سعد: مصادر الالتزام-كلية الحقوق-جامعة القاهرة (٢٠١٣) ص ٢١١.

٢ القانون المدني المصري-المادة ١٦٥

وصول المسافر عن الميعاد كان الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر بسبب هذا التأخير.^١ لذلك يسأل السائق عن التأخير في إيصال الراكب الى المكان المتفق عليه وفقاً للتطبيق.

والتأخير في حد ذاته يعتبر إخلال تعاقدي حتى ولو لم يترتب عليه ضرر للراكب و إضاعة الوقت الناشئة عن التأخير تعتبر ضرر محقق، ولهذا لا ضرورة لإثبات الضرر، كما أن التأخير قد يفوت على الراكب موعد هام مثل الطيران أو الجلسات العلاجية المؤقتة أو اجتماع فيترتب على ذلك تقويت مكسب وإلحاق خسارة.

حق الراكب في التعويض عن التأخير ينشأ عن الفترة التي زادت عن المدة المتفق عليها وما يترتب على ذلك من أثار، ولكن لو تمت عملية النقل في الفترة المتفق عليها وفقاً للتطبيق؛ فلا مسؤولية على قائد المركبة حتى لو لم يدرك الراكب مواعده.

ولكن للوقوف على الأسباب التي قد حالت دون أن تتم عملية النقل في الموعد المحدد ليس بالأمر اليسير فذلك يتوقف على عدة عوامل ليس من اليسير تحديدها بدقة كتعطل السيارة أو وجود ازدحام مروري أو عدم معرفة السائق بالطريق، وأي منها يرجع للسائق وأي منها خارج عن إرادته وبالتالي يكون غير مسئول عنه.

ولكن يلزم عدم الخلط بين خطأ الراكب الذي قد يتسبب في تأخير التوصيل ومسؤولية قائد المركبة، إلا أن الخطأ الصادر من الراكب والمساهم في إحداث الضرر (المتمثل في التأخير) يؤدي الى تخفيض مسؤولية قائد المركبة.

١. د. محمد حسن الجبر: المرجع السابق، ص ٢٠١

المطلب الثالث

الالتزام بالأجرة المتفق عليها

الالتزام الرئيسي للمسافر هو دفع الأجرة، والأصل أن يتم تحديد الأجرة وميعاد دفعها بالاتفاق بين الناقل والمسافر، ولكن إذا كان الناقل محتكراً فإنه يعين في لوائحه أجرة النقل، وكيفية أدائها ولا يجوز للجمهور مناقشة هذه الأمور.^١ عندما يطلب الراكب من الشركة نقله، يقوم بتحديد الموقع الذي يتواجد فيه والمكان الذي يرغب الانتقال إليه وحينها تحدد الشركة الأجرة المحددة للقيام بعملية النقل المتفق عليها.

ولا يجوز للشركة أن تقوم بزيادة هذه الأجرة، لأن الراكب ربما ما كان ليقدم على قبول عملية النقل لو كانت بتكلفة أعلى من الأجرة المتفق عليها.

المطلب الرابع

التأمين على الراكب والأمتعة

لما كانت الأعباء مالية كبيرة يوجبها الالتزام بضمان السلامة لا يمكن تغطيتها إلا عن طريق التأمين، فإنه من المنطقي ألا يُفرض هذا الالتزام إلا على المهنيين (الشركة، والسائق)، فهم وحدهم الذين يملكون القدرة المالية التي تمكنهم من تحمل أعباء مسؤوليتهم عن طريق التأمين.^٢

ولقد نص المشرع على إلزامية التأمين في النقل البري الدولي وفقاً لما جاء في نص المادة (٣٧): "يجب أن تكون عمليات النقل البري الدولي مغطاة بتأمين من بداية الرحلة حتى نهايتها، وتحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون أحكام التأمين وشروطه".^٣

١. د. محسن شفيق، المرجع السابق، بند رقم ١٩٥

٢. د. أمل كاظم سعود، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية، العدد السابع،

ص ١٠٧

٣. قانون رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٩ بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي.

ولم ينظم المشرع المصري التأمين على النقل البري الإقليمي، ولكن بعد قبول الشركة والسائق لنقل الراكب فينشأ عدة التزامات عليهما تجاه الراكب أهمها المحافظة على سلامته ونقله في الموعد والي المكان المتفق عليهما. عند حدوث إخلال من الشركة أو السائق تنشأ مسؤولية تضامنية بينهما ولكي لا يضيع حق الراكب فمن الأفضل أن يكون هناك تأمين لصالحه ويتم تخصيص جزء من الأجرة لعمل تأمين على الراكب أسوة بالنقل البري الدولي. وبما أن السائق مسؤول عن سلامة الراكب (المنقول) فمن مصلحته أن يقوم بالتأمين من المسؤولية، ويكون المؤمن له هو الشخص الذي أبرمت الوثيقة لتغطية مسؤوليته، سواء كان المتعاقد مع المؤمن، أو من أبرم التأمين لحسابه^١.

الخاتمة

أ.د. أشرف جابر سيد: الوجيز في العقود المدنية المسماة: الإيجار - التأمين - جامعة حلوان.

لقد ظهرت في الآونة الأخيرة شركات لنقل الأشخاص والأغراض بالسيارات الخاصة والدراجات البخارية الخاصة. ولم يكن هناك قانون لتنظيم مثل هذا النوع من المعاملات.

إلا أن صدر قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وقرار رئيس مجلس الوزراء ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون ولكن هذا القانون يعتبر حديث نسبياً.

فقبل صدور القانون كان هناك فراغ تشريعي حيث كانت عملية النقل تتم دون وجود نص قانوني ينظم عملية نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا، وبعد صدور القانون لم يتناول تنظيم بعض الأمور المتعلقة بعملية النقل وعلى رأسها حقوق الراكب المتمثلة في: الحق في السلامة، والحق في الالتزام بمواعيد (الإقلال والتوصيل) والأجرة المتفق عليها.

ومن الثابت أنه يقع على البائع في عقود التجارة الإلكترونية التزام أساسي بأن يقوم بكل ما هو ضروري لنقل الحق المبيع إلى المشتري، كما أنه يقع على المشتري مسؤولية تسليم الثمن للبائع، وهذا يُعد التزام متبادل بين طرفي العلاقة التعاقدية الإلكترونية مثلها مثل العلاقة التعاقدية العادية.^١

وعملية النقل باستخدام التكنولوجيا في توصيل الراكب بالسائق تعتبر من العقود الإلكترونية.

تقدم هذه الشركات خدماتها عن طريق أصحاب وسيلة النقل الخاصة وتشتترط الشركة على المتقدم لخدمة النقل:

شروط ترجع لوسيلة النقل: (غير مشترط أن تكون السيارة مملوكة لقائدها)

١. د. ماجد أبا الخليل: المرجع السابق ص ٧١

١- امتلاك سيارة ذات سنة تصنيع معينة (يشترط ماركة معينة - سنة صناعة معينة)

٢- الفحص الفني للسيارة من قبل شركة معتمدة لدي شركة النقل للوقوف على مدى كفاءة السيارة وصلاحياتها لتقديم الخدمة.
شروط لقائد وسيلة النقل:

١- أن يكون تحليل المواد المخدرة Negative وذلك يضمن اتزانه العقلي والنفسي.

٢- خلو صحيفة الحالة الجنائية لقائد السيارة من أي سوابق جنائية، وذلك يضمن أنه شخص حسن السيرة والسلوك.

وإن كانت هذه الشروط لازمة للتعامل مع الشركة، ولكنها لا تجيز نقل الركاب وتعتبر مخالفة للقانون حيث أنها غير مرخصة لنقل الأشخاص حتى ٢٠١٩م. جوانب الإذعان في عقد نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا: يوجد شركتين لنقل الركاب (أوبر وكريم) وهما الأكثر تداولاً، ولكن شركة أوبر قامت باتفاقية للاستحواذ على شركة كريم^١ مما يدل على سيطرة شركة أوبر على تقديم خدمة نقل الركاب في السوق المصري.

وبالنظر على بنود الشركة التي تتضمن: "إن وصولك إلى الخدمات واستخدامها يعتبر موافقة منك على الالتزام بهذه الشروط، مما ينشئ علاقة تعاقدية بينك وبين أوبر. وفي حالة عدم موافقتك على هذه الشروط، لا يجوز لك الحصول على الخدمات أو استخدامها"

"ويجوز لشركة أوبر تعديل الشروط المتعلقة بالخدمات من حين إلى آخر" وغيرها من البنود التي تضعها الشركة لتضمن حقوقها ولكنها قد تعفى نفسها من أي مسؤولية البند المتعلق بحدود المسؤولية ينص على "لن تكون أوبر مسؤولة عن الأضرار غير المباشرة والعرضية....."

^١ <https://www.uber.com/ar-AE/newsroom/uber-careem-2/>

أي أن شركة أوبر تخلي مسؤوليتها عن أي ضرر يحصل للراكب في حين أنها ذكرت أن العلاقة تعاقدية (أوليس لكلا الطرفين في العقد حقوق وواجبات) "الشريك السائق" في حين أنه لا يختار العملاء ولا يحدد أجرة الرحلة ويجب عليه الالتزام بكافة القواعد التي تضعها الشركة وإلا قمت الشركة بإغلاق حسابه (إلا تعتبر شركة هي صاحبة العمل وأن السائق يعمل تحت إدارتها وإشرافها وتكون الشركة مسؤولة عنه وفقاً لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه). "توافق من جانبك على تعويض وإبراء ذمة أوبر ومسؤوليها ومديريها وموظفيها ووكلائها عن جميع المطالبات والخسائر والمسؤوليات والنفقات....."

فإن التنازل المسبق عن الحق قبل أن ينشأ ذلك يعتبر من قبيل شروط الإذعان الذي يملك القاضي السلطة لإلغائها.

النتائج والتوصيات:

بعد التطرق إلى جوانب عملية نقل الركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات خلصت إلى النتائج الآتية:

أولاً: لقد تأخر المشرع المصري في إصدار قانون ينظم عملية نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا رغم أن شركات نقل الأشخاص كانت موجودة من قبل ذلك بفترة طويلة حيث أنها موجودة من عام ٢٠١٢ ولكن قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وقرار رئيس مجلس الوزراء ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون وكذلك تم إنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي الصادر بالقانون رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٩.

مما يدل على أن:

أ- عملية نقل الركاب باستخدام التكنولوجيا كانت موجودة بالفعل ولكن دون نص قانوني ينظمها الى فترة زمنية طويلة.

ب- للأسف الشديد أنه حتى وبعد التأخر في إصدار القانون جاء خالياً من تنظيم حقوق الراكب.

ج- الاستيعاب التشريعي لتنظيم عملية نقل الأشخاص باستخدام التكنولوجيا ليس كافياً.

ثانياً: نظم المشرع عملية النقل من حيث التراخيص والرسوم المقررة للدولة، ولم يتطرق إلى جوانب حقوق الراكب الناشئة عن عملية النقل.

ثالثاً: للراكب حقوق:

أ- المحافظة على سلامته.

ب- الائتفاء والتوصيل في الوقت المتفق عليهما.

ج- المحافظة على سرية بياناته.

رابعاً: لا بد من تحديد نوع العلاقة الناشئة بين كلٍ من (مالك المركبة - وقائدها -

الراكب - شركة النقل) وعدم الاكتفاء بالوصف الذي تصبغه الشركة بينها وبين

قائد المركبة (عقد شركة) في حين أن الشركة تتولى الإدارة والتعاقد مع الراكب

والتعاقد مع قائد المركبة وتعطى لنفسها حق توقيع الجزاءات مثل الخصم أو

وقف الدخول للبرنامج أو قد يصل الأمر إلى الحرمان من الدخول للبرنامج.

خامساً: لا بد من تكييف العقد قانونياً بما يتلاءم مع طبيعته من كونه عقد غير

مكتوب مفترض بين غائبين عن مجلس العقد، يستخدمون التكنولوجيا في

التعاقد بين ثلاثة أطراف عملياً (الشركة - الراكب - قائد المركبة)، أو التعاقد

بين أربعة أطراف حقيقةً (الشركة - الراكب - قائد المركبة - مالك المركبة)

سادساً: ينبغي أن تكون هناك قوانين خاصة بمثل هذه التعاملات الإلكترونية

أو أن يتم تطويع النصوص الموجودة لكي تتلاءم مع التعاملات التقليدية

والإلكترونية على حدٍ سواء.

قائمة المراجع

المراجع الإسلامية:

- القرآن الكريم.

- صحيح ابن حبان - دار المعارف - ١٩٥٢.

- مسند الأمام أحمد - دار الحديث - القاهرة - ١٩٦٩.

أولاً: المراجع العامة:

- أ.د. أشرف جابر سيد: الوجيز في العقود المدنية المسماة: الإيجار -
التأمين - جامعة حلوان.

- د. أكثم الخولي: الوسيط في شرح القانون التجاري، مطبعة نهضة مصر.

- أ.د. أيمن سعد: مصادر الالتزام، مركز جامعة القاهرة - كلية الحقوق ٢٠١٣.

- د. أنور سلطان: مصادر الالتزام، في القانون المدني الأردني، دراسة مقارنة
بالفقه الإسلامي، دار الثقافة، عمان، الأردن، (٢٠٠٧).

- د. بلحاج العربي: النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج ٢،
ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر (١٩٩٩م).

- د. محمد كامل مرسي: شرح القانون المدني، الإسكندرية، دار المعارف
(٢٠٠٥م)

ثانياً: المراجع الخاصة:

- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل : مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي
والقانون الدولي، دار النهضة العربية (١٩٨٠م)

- د. حمد الله محمد حمد الله: عقد النقل البري، البحري، الجوي، دار النهضة
العربية (١٩٩٨م).

- د. سمير عبد السميع الاودن : المسؤولية عن حوادث النقل
السريع، الإسكندرية منشأة المعارف ٢٠٠٨م.

- د. شريف أحمد الطباخ: التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية (٢٠٠٥م).
- د. عادل علي عبد الله المقطادي : مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص (دراسة مقارنة) مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن (١٩٩٧م)
- د. محمد أمين الرومي: التعاقد الإلكتروني عبر الإنترنت، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٤م.
- د. ماجد محمد سليمان أبا الخليل: العقد الإلكتروني، مكتبة الرشد، الطبعة الأولى (٢٠٠٩م)
- د. محمد حسن الجبر: العقود التجارية وعمليات البنوك - جامعة الملك سعود - السعودية (١٩٩٧).
- د. محمد حسين منصور: مناهج مسؤوليه القائد ويشتمل على المركبات، مطبعة الاسكندرية، منشأة المعارف ١٩٩٤
- د. محمد شكري سرور: مشكله تعويض الضرر الذي يسببه شخص غير محدد من بين مجموعه محدده من الأشخاص، القاهرة، دار الفكر العربي ١٩٨٣
- د. محمد محي الدين ابراهيم سليم: أحكام مسؤوليه المتبوع عن خطأ (دراسة مقارنة)
- د. محمود التلي: النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية (١٩٨٩م)
- د. محمود سمير الشرقاوي، د. علي جمال الدين: الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة (١٩٧٥).
- د. محمود علي عمران: الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية (١٩٨٠م)

د. منير ممدوح محمد الجنبهي: الطبيعة القانونية للعقد الالكتروني، الإسكندرية، دار الفكر العربي.

د. مصطفى كمال طه: القانون التجاري، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية (١٩٨٠).

د. د. نزيه محمد الصادق المهدي: في التنظيمات القانونية المستحدثة لبعض صور العقود والمعاملات المدنية المتطورة "دراسة مقارنة" المؤسسة الفنية للطباعة والنشر (٢٠١١م)

ثالثاً: الرسائل العلمية:

- الباحثة/ سلامي ليندة: الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص: رسالة ماجستير - كلية الحقوق - جامعة أمجد بوقرة بومراس الجزائر (٢٠١٧م)

د. طلبه وهبه خطاب: المسؤولية المدنية لنقل الاشخاص بالمجان، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة عين شمس (دراسة قضائية مقارنة) دار الفكر العربي (١٩٧٤م)

- الباحثة/ مريم خليفي: مسؤولية الناقل البري للأشخاص، رسالة ماجستير كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر (٢٠٠٣/٢٠٠٤م)

د. هيثم السيد أحمد عيسى، المسؤولية المدنية في إطار المعاملات عبر الإنترنت، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنوفية.

رابعاً: المجالات العلمية:

- مجلة العلوم القانونية والاقتصادية السنة التاسعة، العدد الأول بحث د. محمد لبيب شنب (الاتجاهات الحديثة بين حوادث العمل وأمراض المهنة)

- مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية، العدد السابع، أمل كاظم سعود، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة).

خامساً: التشريعات والقوانين:

- القانون المدني المصري.
- قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات الصادر بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨
- قرار رئيس مجلس الوزراء ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق القانون.
- قانون رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٩ بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي.
- قانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤
- قرار رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٩ بتعديل اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.

خامساً: الأحكام والقرارات القضائية:

- الطعن رقم ٢٢٧١ لسنة ٥٩ ق جلسة ١١/٢٨/١٩٩٥ مكتب فني ٤٦ ج ٢ ق ٢٤٤.

سادساً: المواقع الإلكترونية:

الإسلام سؤال وجواب <https://islamqa.info/ar/answers/193745>

موقع شركة أوبر [/https://www.uber.com/ar/drive](https://www.uber.com/ar/drive)

سابعاً: المراجع الأجنبية:

- 1-Bartheiemy Mercédaire, Droit des Transports Terrestres ETaerie's, DALLOZ/DELTA, 1996
- 2-Corinne Mascara, accidents de gares:" derailment" Obligation de securities, DALLOZ, 1991