

الدكتور / محمود حسن السحلي
مدرس القانون المدني بكلية الحقوق جامعة الإسكندرية

تعليق على حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر ٤ مارس ٢٠٢٠ بشأن تكييف العلاقة التعاقدية بين شركة أوبر Uber والسائق

■ **المراسلة:** د. محمود حسن السحلي

مدرس القانون المدني بكلية الحقوق جامعة الإسكندرية، مصر

■ **معرف الوثيقة الرقمي (DOI):** <https://doi.org/10.54873/jolets.v2i1.63>

■ **البريد الإلكتروني:** dr.mahmoud.elsehly.law@alexu.edu.eg

■ **نسق توثيق البحث:**

محمود حسن السحلي تعليق على حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر
٤ مارس ٢٠٢٠ بشأن تكييف العلاقة التعاقدية بين شركة أوبر Uber والسائق،
مجلة القانون والتكنولوجيا، المجلد ٢، العدد ١، أبريل ٢٠٢٢، صفحات ٢٩٧-٣١٣

مقدمة

تُعتبر منصة شركة أوبر (Uber) من أوائل المنصات الرقمية العاملة في قطاع نقل الركاب وتوصيل الوجبات الجاهزة^(١). وقد اتجهت إلى الأخيرة أنظار رجال القانون من كل حذب وصوب^(٢) بعد صدور حكم محكمة النقض الفرنسية بشأنها في ٤/٣/٢٠٢٠^(٣)، والذي أضفى وصف العامل على «السائق المتعاقد» مع الشركة، ورفض وصف شركة أوبر للسائق «بالشريك». ولا يُعد من قبيل المغالاة وصف ذلك الحكم بالأكثر أهمية وشهرة في مجال المنصات الرقمية، رغم كونه الثاني من نوعه الصادر عن محكمة النقض الفرنسية^(٤) لعدة أسباب، أولها: كون الحكم يُمثل الاتجاه الحديث لمحكمة النقض الفرنسية، خاصة بعد اضطراد محاكم الموضوع الفرنسية - مؤيدة بجانب من الفقه - على رفض تكييف العلاقة التعاقدية بين السائق وبين المنصة بعلاقة عمل^(٥)، وهو ما يمثل انتصاراً لعمال المنصات الرقمية العاملة في مجال خدمات النقل.

ثانيها: اهتمام الشراح الفرنسيين بالحكم وانقسامهم بين مؤيد ومعارض، وقد ظهر ذلك الانقسام جلياً في تعليقات الفقهاء على الحكم^(٦).

(١) شركة أمريكية تأسست عام ٢٠٠٩ تعمل في مجال خدمة النقل من خلال الاعتماد على المنصة الرقمية والتطبيق الإلكتروني التابع لها، حيث تقوم بتوصيل الركاب طالبي القيام برحلات -مشاوير- بالسائقين الذين يقدمون خدمات النقل باستخدام سياراتهم.

(2) Nathalie Martial-Braz, De quoi l'« ubérisation » est-elle le nom ? Dalloz, 2017, p.133.

(3) Cour de cassation - Chambre sociale, Arrêt n°374 du 4 mars 2020 (19-13.316).

(٤) من الجدير بالذكر أن أول حكم صدر من محكمة النقض الفرنسية بخصوص المنصات الرقمية هو الحكم الخاص بمنصة Take Eat Easy والذي صدر في ٢٨ نوفمبر ٢٠١٨، بيد أنه لم يحظ بنفس شهرة الحكم محل التعليق. لمزيد من التفاصيل انظر:

Catherine Courcol-Bouchard, Le livreur, la plateforme et la qualification du contrat, Revue de droit du travail, Dalloz, 2018, p.812 ; Christophe Radé, La Cour de cassation et la théorie de l'évolution, Droit social, Dalloz, 2018 p.213.

(5) CPH Paris, 28 mars 2014, n° 13/05344 ; CPH Paris, 14 avril. 2014, n° 13/11372 et n° 13/11376 ; CPH Paris, 5 septembre.2016, confirmé par CA Paris, 9 nov. 2017, n° 16/12875 ; CPH Paris, 1er juin 2015 confirmé par CA Paris, 7 janvier. 2016, n° 15/06489.

(6) Alexandre Fabre, Le droit du travail peut-il répondre aux défis de l'ubérisation ? Revue de travail, 2017, p.166; Patrice Le Maigat, Marché du travail et plates-formes numériques : les coursiers en roue libre ? Gazette du Palais, 22 janvier, 2019, p.15 ; Calinaud David, En question : les plateformes d'intermédiation sont-elles créatrices de salariés ? Communication Commerce électronique n° 10, LexisNexis, 2018, p.73.

ثالثها: الحكم أدى لظهور مفهوم جديد في المجال القانوني، وهو مفهوم (L'ubérisation) ⁽¹⁾ والذي يُقصد به إمكانية إسباغ علاقة العمل على العلاقة التعاقدية بين أي منصة رقمية والمتعاقدين معها للقيام بعمل أو تقديم خدمة ⁽²⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن الإشكالية أو التساؤل الذي انشغل قضاة محكمة النقض الفرنسية بالإجابة عنه هو هل السائق التابع لمنصة أوبر «شريك» بالفعل كما تصفه الشركة؟ أم يمكن تكييف العلاقة التعاقدية بين منصة أوبر الرقمية والسائق كعلاقة عمل؟ إذا كانت الإجابة على السؤال السابق بالإيجاب، فهل يُمكن تصنيف السائق كعامل بأجر أم كعامل مستقل؟ أم عامل ذي طبيعة خاصة؟ وكان الفيصل في الإجابة عن هذه التساؤلات هو محاولة الإجابة عن سؤال آخر لا يقل أهمية عن سابقه، يتعلق بالتكييف القانوني لمنصة أوبر الرقمية، هل هي مجرد وسيط إلكتروني؟ أم يُصدق عليها وصف صاحب العمل؟

في محاولة الإجابة عن التساؤلات المثارة وغيرها يبدو من المناسب استعراض حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في ٤ مارس ٢٠٢٠ من خلال استعراض ملخص الحكم والوقائع في مبحث أول، ثم استعراض التكييف القانوني لمحكمة النقض للعلاقة بين شركة أوبر والسائق في مبحث ثانٍ.

(1) Conseil national du numérique, «Neutralité des plateformes. Réunir les conditions d'un environnement numérique ouvert et soutenable», rapport remis au ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique - mai 2014 ; le rapport au premier ministre sur l'économie collaborative de février 2016 par Pascal Terrasse, député de l'Ardèche, le rapport de l'IGAS établi en mai 2016 par Nicolas Amar et Charles Viossat sur Les plateformes collaboratives, l'emploi et la protection sociale; Le rapport réalisé pour l'Institut de l'Entreprise et Terra Nova par Jacques Barthélémy et Gilbert Cette en janvier 2017 intitulé «Travailler au XXIème Siècle - L'ubérisation de l'économie ?» et le document d'études n°2013 d'août 2017 de la DARES sur l'Économie des plateformes .

(2) مفهوم «L'ubérisation» هو مصطلح جديد، ذاع استخدامه في فرنسا بعد المقابلة التي أجرتها جريدة الفاينانشيال تايمز في ديسمبر ٢٠١٤ مع موريس ليفي رجل الأعمال الفرنسي ورئيس الجمعية الفرنسية للمؤسسات الخاصة (Afp). ويُقصد به نموذج العمل التجاري الذي يعتمد على المنصة الرقمية والتي يتميز بعدة خصائص: كون المنصة الرقمية تهدف لربط العميل بمزود الخدمة، اعتماد المنصة الرقمية على نظام تحديد الموقع الجغرافي، الاتصال الفوري بين العميل والمنصة، تقييم العميل لمقدم الخدمة والمنصة.

أولاً - الوقائع وملخص حكم محكمة النقض الفرنسية:

١- الوقائع:

من الأهمية بمكان قبل التعرض لوقائع الحكم وبيان ملخصه أن نشير إلى الوصف الذي حرصت منصة أوبر (Uber) على وصف نفسها به، لما لهذا الوصف من أهمية في فهم الوقائع وتفهم دفاع المنصة. فقد قدمت منصة أوبر (Uber) نفسها بأنها مزود خدمة لصالح السائقين، تلعب دور الوساطة الإلكترونية بين الراكب والسائق، الذي يستفيد من خدمات المنصة من خلال التحميل المجاني للتطبيق التابع للمنصة على هاتفه الذكي، والذي يقوم بالتوقيع على العقد المقترح من قبل المنصة، بعد تقديم المستندات المطلوبة بموجب القانون مثل رخصة القيادة، رخصة السيارة، التأمين على السيارة.. الخ^(١).

تتلخص وقائع القضية في:

بتاريخ ١٢ أكتوبر ٢٠١٦ بدأ مواطن فرنسي بمزاولة عمله كسائق، لصالح المنصة الرقمية لشركة أوبر (Uber) فرنسا، وذلك بعد التوقيع على نموذج تسجيل الشراكة الصادر عن المنصة، وبعد ذلك قام بتسجيل نفسه بالفعل في السجلات التجارية كعامل مستقل، بهدف العمل في نشاط نقل الركاب بسيارته الخاصة^(٢).

في شهر إبريل ٢٠١٧ ألغت منصة أوبر (Uber)، حساب السائق المتعاقد معها بشكل نهائي؛ مما نتج عنه حرمانه من إمكانية تلقي طلبات رحلات جديدة^(٣).

رفع السائق دعوى أمام المحكمة العمالية في باريس يطلب فيها اعتبار العلاقة التعاقدية بينه وبين الشركة عقد عمل، وطالب بالتعويض عن فصله فضلاً تعسفيًا. وقضت المحكمة بتاريخ ٢٨ يونيو ٢٠١٨^(٤) بعدم وجود علاقة

(1) Françoise Champeaux, Un contrat de travail sans obligation de travailler ? Semaine Sociale Lamy, n°1896, p. 1.

(2) Catherine Courcol-Bouchard, Avis écrit du premier avocat général relatif à l'arrêt n°374 du 4 mars 2020 (pourvoi n°19-13.316), Arrêt Uber, formation plénière du 13 février 2020, p. 2 et s.

(3) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(4) Conseil de prud'hommes de Paris, 28 juin 2018, n° 17/04674.

عمل بين السائق وبين منصة أوبر (Uber) للأسباب التالية: أ) تكييف منصة أوبر (Uber) كوسيط إلكتروني بين مُشغلي خدمات النقل والمستخدمين الذين يرغبون في الاستفادة من هذه الخدمات الرقمية. ب) غياب الرقابة من جانب المنصة نحو السائق أثناء قيامه بتوصيل الركاب، وعدم وجود أي التزام على السائق بالعمل في فترة معينة أو ضرورة استخدام التطبيق لمدة معينة. ج) تمتع السائق بالحرية في قبول أو رفض القيام بالرحلة المناسبة له، فضلاً عن تمتع الأخير بالحرية الكاملة في قطع الاتصال بالمنصة وبالتطبيق في أي وقت. د) حق السائق في القيام بعمل لصالح منصة منافسة تعمل في مجال خدمات النقل مما يعني عدم وجود شرط عدم المنافسة. أخيراً حرية السائق في اختيار ساعات العمل المناسبة له⁽¹⁾.

طعن السائق في حكم المحكمة العمالية أمام محكمة استئناف باريس، التي أصدرت حكمها في ١٠ يناير ٢٠١٩ والذي أعلنت فيه صراحة أن العقد المبرم بين منصة أوبر (Uber) وبين السائق عقد عمل⁽²⁾. وقد أكدت المحكمة أنها أصدرت قرارها بعد فحص أربعة مستندات مختلفة قدمها السائق وهي: استمارة تسجيل الشراكة وشروط الشراكة، عقد تقديم الخدمة، ميثاق منصة أوبر (Uber)، القواعد الأساسية لمنصة أوبر (Uber)⁽³⁾.

قامت منصة أوبر (Uber) فرنسا، بالطعن في حكم محكمة الاستئناف أمام محكمة النقض وطالبت بعدم اعتبار العلاقة التعاقدية بينها وبين السائق المتعاقد معها عقد عمل لذات أسباب المحكمة العمالية.

٢- ملخص حكم محكمة النقض الفرنسية:

حيث إن شركة أوبر (Uber) فرنسا، تستخدم منصة رقمية، وتطبيقاً من أجل التواصل مع العملاء؛ بهدف توفير خدمات النقل للركاب، وذلك من خلال الاعتماد

(1) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(2) Lionel Costes, Voiture de transport avec chauffeur (VTC) La Cour de cassation requalifie en salarié un chauffeur Uber, Lamy, 2020, p.2.

(3) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

على سائقين^(١) «VTC» يقدمون خدمة نقل الركاب بواسطة المنصة الرقمية والتطبيق باعتبارهم عمالاً مُستقلين يعملون لحسابهم الخاص. وقد قام أحد السائقين بعد الإغلاق النهائي لحسابه من قبل منصة أوبر (Uber) فرنسا، بتقديم طلب للمحكمة العمالية لاعتبار العلاقة التعاقدية بينه وبين المنصة عقد عمل وطالب بسريان أحكام قانون العمل عليه، بيد أن المحكمة رفضت إضفاء وصف العامل على سائق منصة أوبر (Uber) فرنسا، وتمت إحالة الدعوى لمحكمة باريس الاستئنافية بتاريخ ١٠ يناير ٢٠١٩ التي قضت بأن عقد الشراكة الذي أبرم بين السائق والشركة يرقى إلى اعتباره عقد عمل^(٢). طعنت شركة أوبر في الحكم الصادر من محكمة الاستئناف أمام محكمة النقض، وبتاريخ ٤ مارس ٢٠٢٠ قررت محكمة النقض الفرنسية تأييد حكم محكمة الاستئناف في تكييفها للعلاقة التعاقدية بين منصة أوبر (Uber) فرنسا، والسائق الذي يقدم خدماته لمصلحة الشركة بأنها علاقة عمل تخضع لأحكام قانون العمل، واعترفت بدورها بأن العقد المبرم بين السائق والمنصة يمثل بالفعل عقد عمل.

بعد استعراض وقائع وملخص الحكم الصادر من محكمة النقض الفرنسية ننتقل إلى التعرف على الأسباب التي اعتمدت عليها محكمة النقض فيما انتهت إليه في المبحث القادم.

ثانياً - التكييف القانوني لمحكمة النقض للعلاقة بين شركة أوبر - والسائق:

يُمكن القول إن محكمة النقض الفرنسية في سبيل تأسيس قضائها بوصف «العامل» لسائق شركة أوبر وعدم الاعتراف بوصف الأخيرة لسائقيها بالشركاء اعتمدت على عدة أسباب، نتناولها على النحو التالي:

السبب الأول: عدم تمتع السائق بالحرية الكاملة:

في معرض الرد على الدفع المقدم من شركة أوبر بأن السائق يتمتع بالحرية الكاملة

(1) VTC : Il s'agit d'une Voiture de transport avec chauffeur, ou Véhicule de Tourisme avec Chauffeur. وهي تعني سيارة سياحية بسائق، أو سيارة بسائق؛ وهي سيارات تقوم بنفس خدمات سيارة الأجرة العادية - التاكسي - غير أنها تتميز بالحجز الإلكتروني المسبق للرحلة قبل القيام بها، بواسطة الراكب.

(2) Thomas Pasquier, Les plateformes numériques dans la tourmente : À propos de l'arrêt Uber rendu par la Cour d'appel de Paris le 10 janvier 2019, Semaine Sociale Lamy, n° 1845, 21 janvier 2019, p.2.

في الاتصال بالتطبيق وفي اختيار وتحديد أيام العمل وساعاته، وأن هذه الحرية تؤكد كونه عاملاً مستقلاً وليس عاملاً تابعاً. أكدت محكمة النقض أن حرية السائق في الاتصال بالتطبيق، وحرية في اختيار وتحديد أيام العمل وساعاته لا تستبعد وجود رابطة التبعية، عندما يتصل السائق بمنصة أوبر أو بالتطبيق؛ لأنه بمجرد اتصاله بالتطبيق يصبح عاملاً مرتبطاً بتقديم خدمة تنظمها منصة أوبر (Uber)، ومن ثم يخضع للقيود المتعلقة بتنظيم العمل التي تفرضها الشركة⁽¹⁾. وأضافت المحكمة أن قضاءها مستقر⁽²⁾ على أن العمل وفقاً لخدمة منظمة (service organisé) أو للقيود المتعلقة بتنظيم العمل يمثل مؤشراً على وجود رابطة التبعية القانونية، خاصة عندما ينفرد صاحب العمل وحده بتحديد شروط تنفيذ العمل. ومن ثم فلا مجال للحديث عن الحرية والاستقلالية النافية لعلاقة التبعية التي يتمتع بها السائق؛ طالما أصبح جزءاً من الشركة بمجرد اتصاله بالمنصة أو التطبيق⁽³⁾.

ومن جانبنا نحتاج لموقف محكمة النقض؛ خاصة وأن دفع منصة أوبر (Uber) المتعلق بالحرية التي يتمتع بها السائق، وكفايته لنفي علاقة التبعية، ورغم قوة حجته للوهلة الأولى، يفترق للتأسيس القانوني السليم؛ ذلك أن العبرة في إثبات علاقة التبعية لا تعتمد فقط على الحرية في بدء العمل، ولكنها تعتمد بشكل رئيس على الحرية في تنظيم العمل، إضافة لعدة عوامل أخرى في القيام بالعمل، كخضوع السائق تلقائياً لتعليمات وتوجيهات المنصة بمجرد اتصاله بها⁽⁴⁾، وتنفيذ السائق لتعليمات المنصة... إلخ. وعليه فالادعاء بحرية السائق -على فرض توافرها- لا تنهض وحدها كدليل على عدم توافر علاقة التبعية⁽⁵⁾. كما نؤيد موقف محكمة النقض في رفضها لدفاع منصة أوبر (Uber) الذي استهدفت منه نفي علاقة العمل بينها وبين السائق، حينما دفعت

(1) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(2) Cass. 2e civ., 25 mai 2004, n° 02-31.203, Bull. civ. II, n° 233 ; Cass. Soc., 4 décembre. 1997, n° 96-16.442, Bull. civ. V, n° 419 ; Cass. Soc., 13 Janvier. 2000, n° 97-17.766, Bull. civ. V, n° 20.

(3) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(4) Jean-Philippe Lhernould, Les plateformes électroniques de mise en relation rattrapées par le salariat, Jurisprudence Sociale Lamy, n° 468, 28 janvier 2019, p.6.

(5) Patrice Le Maigat, Marché du travail et plates-formes numériques : les coursiers en roue libre ? Gazette du Palais, 22 janvier, 2019, p.15.

بأن السائق غير ملتزم تجاه الشركة بأي التزام مالي، وأن استخدامه للتطبيق مجاني، فمثل هذا الدفع هو الآخر لا يرقى لدحض علاقة العمل؛ حيث إن أغلب عقود العمل لا يلتزم فيها العامل تجاه صاحب العمل بأداء مالي، ولم ينف عنها أحد أبداً وصف عقود العمل، إضافة إلى أنه وعلى الرغم من حقيقة مجانية استخدام المنصة والتطبيق، بيد أن هناك العديد من الالتزامات الملقاة على عاتق السائق في العقد المبرم مع المنصة، تؤكد سلامة تكييف العقد بأنه عقد عمل. أخيراً فإن الشركة وبصدد نفيها لإثبات علاقة العمل، نجدها - أحياناً - تصف العقد المبرم بينها وبين السائق بأنه عقد شراكة (Contrat de partenariat)، ومن ثم تصف السائق كشريك. وفي مواضع أخرى تصف العقد المبرم بينها وبين السائق بأنه عقد تقديم خدمة (Contrat de prestations de services)، ومن ثم تصف السائق بأنه عامل مستقل. فهل هو شريك أم عامل مستقل؟ نعتقد أن هذا التضارب في التوصيف ناتج عن غياب الأساس القانوني السليم في دفاع الشركة التي تبحث بكل الطرق لنفي علاقة التبعية، حتى وإن تضاربت!

السبب الثاني: عدم تمكن السائق من القيام بعمله إلا من خلال منصة الشركة:

أيدت محكمة النقض ما انتهت إليه محكمة الاستئناف من أن السائق لا يمكنه أن يتواصل مع الركاب إلا من خلال المنصة الرقمية أو التطبيق، وأن خدمة نقل الركاب التي يقوم بها السائق لا يتصور وجودها إلا بفضل المنصة الرقمية للشركة^(١). وبالتالي فإن السائق يعتمد بشكل كامل في قبول رحلات التوصيل ومن ثم القيام بعمله على المنصة الرقمية والتطبيق، مما يدل بوضوح على توافر علاقة التبعية بينه وبين الشركة، من خلال استئثار المنصة بعمل السائق لصالحها بشكل حصري^(٢).

ومن جانبنا نرى أن محكمة النقض -رغم اتفاقنا معها فيما انتهت إليه- كانت بحاجة إلى تنفيذ دفاع الشركة بشكل أكثر تفصيلاً في هذه المسألة. خاصة وأن الشركة أكدت أن السائق غير ملتزم بالعمل الحصري لديها، ويمكنه العمل لدى شركات منافسة

(1) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(2) Catherine Courcol-Bouchard, Avis écrit du premier avocat général relatif à l'arrêt n°374 du 4 mars 2020, op.cit., p.7.

رغم كونه متعاقدًا مع منصة أوبر (Uber)، وأن العقد المبرم بينهما جاء خاليًا من أي التزام بعدم المنافسة. فهذا الزعم وإن كان صحيحًا في ظاهره، غير أنه كان يُمكن الرد عليه بأن السائق غير ملتزم بالفعل بعدم المنافسة في حالة وحيدة هي ما إذا كان غير متصل بالمنصة فقط، أما إذا اتصل بالمنصة أو التطبيق وقيل القيام برحلة مقترحة عليه من خلال المنصة فهو يلتزم بعدم المنافسة، ولا يمكنه قبول رحلات من منصات منافسة، والأخير هو عين الالتزام بعدم المنافسة. ومن ثمَّ فادعاء الشركة بعدم وجود الالتزام بعدم المنافسة في العقد المبرم مع السائق، لا ينهض لنفي علاقة التبعية القانونية.

السبب الثالث: عدم معرفة السائق بمكان توصيل العميل قبل الموافقة على الرحلة:

في معرض الرد على الدفع المتعلق بعدم معرفة السائق مكان الوصول قبل الموافقة على الرحلة المقترحة من قبل الشركة، أكدت محكمة النقض ما توصلت إليه محكمة الاستئناف من أن السائق يُفرض عليه طريق الرحلة التي سوف يقوم بها، وليس لديه حرية اختيار الطريق⁽¹⁾. كما أن مكان توصيل العميل أو الوجهة النهائية للرحلة في كثير من الأحيان يكون غير معروف مسبقًا للسائق، ومن ثمَّ فهو لا يتمتع بحرية الاختيار في حقيقة الأمر كما هو الحال بالنسبة للسائق المستقل، الذي يستطيع تحديد هل الرحلة تناسبه أم لا؛ لذا رفضت المحكمة دفاع شركة أوبر (Uber) بأن رفض القيام برحلة على أساس عدم معرفة السائق لوجهته يشكل رفضًا لتقديم خدمة بدون سبب مشروع تحظره المادة ١٢١-١١ L. من قانون حماية المستهلك⁽²⁾.

ومن جانبنا نؤيد ما انتهت إليه محكمة النقض من أن السائق المتعاقد مع المنصة في غالب الأحيان لا يعلم مسبقًا مكان توصيل الراكب عندما يتعين عليه قبول الرحلة، وقد تكون الرحلة بالفعل غير مناسبة للسائق لأسباب مختلفة كبُعد المسافة بين مكان

(1) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(2) «Il est interdit de refuser à un consommateur la vente d'un produit ou la prestation d'un service, sauf motif légitime, et de subordonner la vente d'un produit à l'achat d'une quantité imposée ou à l'achat concomitant d'un autre produit ou d'un autre service ...».

تواجده وبين المكان الذي يتواجد فيه الراكب، عدم معرفته الدقيقة بمكان الوصول وكيفية الوصول إليه، أو طول مسافة الرحلة المقترحة... إلخ. وبالتالي فإن السائق لا يتمتع بالفعل بحرية الاختيار لمكان توصيل الراكب، كما هو الحال بالنسبة للسائق المستقل الذي يستطيع قبل بدء الرحلة تقييم مدى ملاءمة الرحلة، لذلك فالسائق التابع للمنصة يعد مجبراً في جميع الأحوال على قبول الرحلة المقترحة بوصفه سائقاً تابعاً للشركة؛ ومن ثم لا يمكن وصفه بالسائق المستقل.

السبب الرابع: إصدار شركة أوبر أوامر للسائق باعتبارها صاحب عمل:

أكدت محكمة النقض صراحة امتلاك شركة أوبر (Uber) سلطة إصدار الأوامر باعتبارها صاحب عمل، عبر منصتها الرقمية وعبر تطبيقها «Uber Mobile»، بناءً على ما ذكره السائق أنه بعد ثلاث حالات رفض لطلبات توصيل الركاب المقترحة عليه من قبل التطبيق تلقى رسالة «هل ما زلت موجوداً»، والتي لها تأثير كبير في حثه وتشجيعه على قبول رحلات التوصيل^(١). كما أكدت المحكمة أن السائق ليس لديه حرية اختيار مكان التوصيل الذي يناسبه، وفقاً للبند ٢ فقرة ٢ من العقد الذي ينص على أن السائق «سيتعرف على مكان توصيل الراكب إما بواسطة العميل عندما يستقل السيارة، أو بواسطة التطبيق إذا اختار الراكب تحديد وجهة الرحلة ومكان الوصول مسبقاً عن طريق تطبيق «Uber Mobile»، مما يعني أن مكان توصيل الراكب غير معروف أحياناً للسائق عندما يتعين عليه الرد على طلب التوصيل المقترح من المنصة خلال ثماني ثوان فقط، هي المدة المحددة لقبول أو رفض الرحلة المقترحة عليه. مما يمكن القول معه إن التطبيق يُصدر أوامر وتعليمات يجب على السائق الالتزام بها^(٢).

وبصدد الرد على عدم احترام محكمة الاستئناف لنص المادة ٢ فقرة ٤ من عقد تقديم الخدمات المبرم بين الشركة والسائق: فإن محكمة النقض رأت أن محكمة الاستئناف وإن كانت ملزمة باحترام نصوص العقد الصريحة فإنها غير ملزمة بتكييف

(1) Catherine Courcol-Bouchard, Avis écrit du premier avocat général relatif à l'arrêt n°374 du 4 mars 2020, op.cit., p.6.

(2) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

ووصف المتعاقدين للعلاقة التعاقدية المبرمة بينهما بأنها ليست علاقة عمل. لذلك فإن محكمة النقض رفضت الدفع بأن محكمة الاستئناف لم تحترم المادة ٢ فقرة ٤ من عقد تقديم الخدمات المبرم بينها وبين السائق^(١).

وحسناً فعلت محكمة النقض في التأكيد على ممارسة الشركة لسلطتها في إصدار الأوامر للسائق في شكل رسائل تُرسل للسائق من خلال المنصة أو التطبيق، أو من خلال العديد من الالتزامات التعاقدية الملقاة على عاتق السائق في العقد المبرم بينهما. كما نتفق مع محكمة النقض في أن العبرة في تكييف العقد ليست بالألفاظ التي يستخدمها المتعاقدان، إذا تبين اتفاقهما على عقد غير العقد الذي سماه، كما أن عملية التكييف كما هو مُستقر تسبقها دائماً مهمة تفسير إرادة المتعاقدين، فإذا استخلص القاضي حقيقة إرادة المتعاقدين، أنزل عليها حكم القانون ليتمكن من تكييف العقد، والتكييف مسألة قانون تخضع لرقابة محكمة النقض^(٢).

السبب الخامس: منصة أوبر تمارس الرقابة على السائقين من خلال نظام تحديد التتبع الجغرافي؛

أكدت محكمة النقض ما انتهت إليه محكمة الاستئناف من أن استخدام المنصة لنظام تحديد التتبع الجغرافي^(٣) «GPS»، المنصوص عليه في المادة ٢ فقرة ٨ من عقد تقديم الخدمة المبرم بين السائق والشركة، يُمثل أهم صور الرقابة التي تمارسها الشركة على السائق من خلال تحديد موقعه الجغرافي وتتبع مسار الرحلة، كما أضافت المحكمة أنه يُمكن استنتاج ممارسة المنصة لعنصر الرقابة من خلال قراءة بنود ميثاق منصة أوبر (Uber) التي تنص على أن الشركة تستخدم تكنولوجيا التتبع وتحديد الموقع الجغرافي لضمان سلامة السائقين والركاب، من خلال متابعة كل رحلة باستخدام إشارة GPS والسماح للركاب بمشاركة رحلتهم في الوقت الفعلي مع أسرهم

(1) Marie-Anne Valéry, Rapporteur et conseiller référendaire, le rapport du conseiller de la Cour de cassation, 2020, p.4.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، العقود التي تقع على الملكية، البيع والمقايضة، المجلد الأول، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، ص ٥-٦.

(3) Alexis FITZJEAN Ó COBHTHAIGH, Une cour d'appel anglaise juge que les « chauffeurs Uber » sont des « travailleurs » (workers), Journal du droit international (Clunet) n° 2, Avril 2018, chron. 4, p.5.

أو أصدقائهم^(١). وهو ما يؤكد صراحة ممارسة الشركة لعنصر الرقابة على عمل السائق^(٢). ورفضت المحكمة دفاع الشركة بأن نص المادة المشار إليه من عقد تقديم الخدمة يسمح لها بتحليل ومشاركة معلومات تحديد وتتبع الموقع الجغرافي للسائق التي تم الحصول عليها لأسباب أمنية أو لأسباب فنية أو تسويقية أو تجارية، ولا سيما لتحسين المنتجات والخدمات التي تقدمها منصة أوبر (Uber).

على الرغم من وجهة الدفع الذي أبدته منصة أوبر (Uber) بأن الهدف من استخدام نظام تحديد الموقع الجغرافي يتمثل في تسهيل اتصال السائقين مع العملاء المحتملين، وضمناً لحسن سير العمل وجودة خدمة النقل المقدمة للركاب، فإن هذا الدفع وعلى فرض صحته، لا ينفي ممارسة الشركة لعنصر الرقابة والتتبع للسائق من خلال تحديد وتتبع مساره بواسطة نظام تحديد الموقع الجغرافي سواء أثناء قيامه برحلة لمصلحة المنصة، أو لتحديد موقع سيارته لاقتراح أقرب رحلة مناسبة لموقعه الجغرافي، وهو ما يؤكد دون أدنى شك توافر عنصر الرقابة من قبل الشركة بمجرد اتصال السائق بالمنصة، ومن ثم توافر علاقة التبعية القانونية التي حاولت الشركة نفيها.

السبب السادس: عدم قدرة السائق على تحديد سعر الرحلة:

تبنت محكمة النقض موقف محكمة الاستئناف الذي انتهت فيه بأن الأسعار يتم تحديدها عن طريق خوارزميات منصة أوبر (Uber) بألية ديناميكية، وفقاً لنص المادة ٤ من عقد تقديم الخدمة المبرم بين الشركة والسائق الذي ينص على أن تعريفه الراكب تُحدد وفقاً للمسافة التي تحسبها خدمة تحديد الموقع الجغرافي أو الوقت الذي استغرقته الرحلة^(٣). مما يُمكن معه استتباط أن الشركة تمارس بالفعل سلطة الرقابة والإشراف على تنفيذ السائق لعمله من خلال تحديدها لسعر الرحلة، بغض النظر عن

(1) Marie-Anne Valéry, Rapporteur et conseiller référendaire, le rapport du conseiller de la Cour de cassation, op.cit., p.5.

(2) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(3) Catherine Courcol-Bouchard, Avis écrit du premier avocat général relatif à l'arrêt n°374 du 4 mars 2020, op.cit., p.7.

طريقة التحديد^(١). كما أضافت المحكمة أن الشركة تملك صلاحية تعديل سعر الرحلة إذا لم يتبع أو لم يُسلك السائق الطريق المقترح عليه من قبل المنصة وفقاً لنص المادة ٤ فقرة ٣ من العقد المبرم بين الشركة والسائق الذي ينص على إمكانية تعديل منصة أوبر (Uber) للأسعار إذا اختار السائق طريقاً مغايراً للطريق الذي اقترحه التطبيق. وحيث إنه قد ثبت للمحكمة أن السائق قد التزم بدفع العديد من «التصحیحات التعريفية؛ بناءً على تعديل سعر الرحلة من قبل المنصة والتزم بدفع فارق الأسعار، فإن الشركة تملك وحدها صلاحية تحديد سعر الرحلة وتعديله دون أدنى تدخل من السائق، وهو ما يدل على حقيقة مؤكدة تتمثل في قدرة الشركة على إصدار أوامر وتوجيهات للسائق، ومراقبة تنفيذها من خلال التطبيق الإلكتروني، وتتمتع بسلطة توقيع الجزاء حال مخالفتها^(٢).

ومن جانبنا نعتقد صحة الموقف الذي تبنته محكمة النقض، والذي أكدت فيه أن تحديد الأسعار وتعديلها من قبل الشركة عن طريق خوارزميات منصة أوبر (Uber) يدل بالفعل على ممارسة الشركة لعنصر الرقابة والإشراف، ولا يجدي المنصة نفعاً الدفع بأن الطريقة التي يتم بها احتساب وتحديد سعر الرحلة يتم بصورة أتوماتيكية لا دخل لها فيها، من خلال الخوارزميات التي تستخدمها المنصة؛ حيث أغفلت الشركة أنها المتحكم الرئيسي لتلك الخوارزميات، كونها المسيطر الوحيد على برمجة بيانات تلك الخوارزميات، فهي من تحدد سعر بدء الرحلة، وتحدد سعر الكيلو متر في الأوقات العادية والذي يختلف عن وقت الذروة، كما يختلف من مدينة لأخرى داخل الدولة الواحدة، كما تملك المنصة صلاحية تعديل سعر الرحلة إذا اختار السائق طريقاً غير المقترح عليه. ومن ثمَّ فمن غير المقبول النعي بأن الشركة لا تحدد سعر الرحلة أو تملك صلاحية تعديل الأسعار، خاصة وأن السائق في واقع الأمر لا يتدخل بأي شكل من الأشكال في تحديد الأسعار أو يملك تعديلها، وهو ما يُعد دليلاً لا يدع مجالاً للشك في ممارسة المنصة لدورها الرقابي والإشرافي على عمل السائق التابع لها.

(1) Marie-Anne Valéry, Rapporteur et conseiller référendaire, le rapport du conseiller de la Cour de cassation, op.cit., p.5.

(2) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

السبب السابع: سلطة شركة أوبر في توقيع الجزاء على السائق؛

في معرض الرد على الدفع الخاص بسلطة الشركة في توقيع الجزاء في حالة ارتكاب مخالفة من جانب السائق، تبنت محكمة النقض وجهة نظر محكمة الاستئناف التي أكدت على وجود سلطة توقيع الجزاء من قبل الشركة تجاه السائق المخالف، والتي تتمثل في تعطيل حسابه مؤقتاً أو فقدان الوصول إلى حسابه نهائياً. وتوصلت محكمة النقض هي الأخرى إلى إثبات سلطة المنصة في توقيع الجزاء والتي تظهر بوضوح في ميثاق منصة أوبر (Uber) تحت عنوان الأسباب التي يمكن أن يفقد بسببها السائق الوصول إلى تطبيق أوبر سواء بالتعليق المؤقت للوصول للحساب أو من خلال الغلق النهائي للحساب؛ حيث حددت المنصة قائمة بعنوان (الجودة، الأمان، الغش، العنصرية). وتحت عنوان الجودة: أكد الميثاق على حرية السائق في إلغاء القيام بالرحلة التي سبق له قبولها، غير أن مرات الإلغاء محدودة؛ وذلك لضمان جودة خدمة النقل المقدمة ولضمان الحصول على رضا العملاء. وتحت عنوان الأمان: حدد الميثاق بعض السلوكيات التي يمكن أن يفقد السائق الوصول لحسابه إن قام بإحداها مثل: استخدام لغة أو إشارة غير لائقة مع العميل، انتهاك أحد نصوص قانون المرور، أو القيادة بطريقة متهوره أو خطيرة. وإذا قام العميل بإبلاغ الشركة أن السائق أثناء قيامه بالرحلة قد أتى أيًا من هذه السلوكيات فللشركة الحق في تعليق حساب السائق مؤقتاً، بغض النظر عما إذا كانت الشكاوى المزعومة قد حدثت أم لا، أو ما إذا كانت العقوبة تتناسب مع المخالفة التي ارتكبتها السائق، كما يمكنها غلق الحساب نهائياً إذا كان سلوك السائق خطيراً (العنف، التحرش) أو رفض التعاون مع الشركة لإظهار الحقيقة⁽¹⁾.

وعليه انتهت محكمة النقض إلى أن قدرة الشركة على تعطيل الحساب سواءً بشكل مؤقت أو نهائي، وبغض النظر عن سبب التعطيل يؤكد بصورة قاطعة على سلطة الرقابة

(1) Marie-Anne Valéry, Rapporteur et conseiller référendaire, le rapport du conseiller de la Cour de cassation, op.cit., p.5.

التي تمارسها الشركة أثناء تنفيذ السائق لعمله، وتؤكد بوضوح إمكانية توقيع الشركة للجزاء على السائق في حالة مخالفته لتعليماتها؛ وهو لا يمكن معه نفي علاقة التبعية، أو نفي علاقة العمل^(١).

لهذه الأسباب مجتمعة أكدت محكمة النقض أن ظروف وملابسات تنفيذ السائق لخدمة نقل الركاب بواسطة المنصة أو التطبيق تؤكد أن عناصر عقد العمل وعلاقة التبعية القانونية تظهر بوضوح بين الشركة والسائق: حيث إن لمنصة أوبر (Uber) سلطة التوجيه والتي تمارسها من خلال: تحديد مسار الرحلة، تحديد الأسعار، تحديد السلوكيات المسموح بها وغير المسموح بها من السائق أثناء الرحلة، عدم السماح له بقبول إكراميات من الركاب. كما أن للمنصة سلطة الرقابة التي تظهر من خلال تمتعها: بسلطة تعديل وتغيير الأسعار، تلقي طلبات النقل من قبل الركاب واقتراحها على السائقين، تحديد الموقع الجغرافي للسيارة وللسائق. كما أن للمنصة سلطة توقيع الجزاء والتي تظهر من خلال: قدرة الشركة على غلق أو تعليق حساب السائق في حالة الرفض المتكرر لطلبات الرحلات أو قيامه بسلوك غير مقبول. كما أشارت المحكمة إلى وجود علاقة تبعية اقتصادية بين السائق والشركة؛ حيث أكدت المحكمة أن السائق تعاقد مع الشركة بوصفه شريكاً وقد أصبح جزءاً من خدمة النقل التي أنشئت وتنظم بالكامل من قبل منصة أوبر (Uber)، والتي لم تكن لتوجد إلا من خلال المنصة الرقمية والتطبيق الخاص للشركة. وبالتالي فهو يعتمد اقتصادياً في دخله على الشركة ولا يتمتع بالسيطرة الكاملة على تنظيم مهام عمله^(٢). وبالتالي لا يمكن اعتباره عاملاً مستقلاً أو رائد أعمال لعدم إمكانية الوصول إلى عملائه بنفسه.

(1) Cour de cassation, Chambre sociale, n°374 du 4 mars 2020, 19-13.316, Publié au bulletin.

(2) هذا التبرير أخذت به محكمة العدل الأوروبية في حكم Elite Taxi ٢٠ ديسمبر ٢٠١٧.

خاتمة

نؤيد ما انتهت إليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في ٤ مارس ٢٠٢٠، والذي اعترفت فيه صراحة بوصف العامل لسائق منصة أوبر (Uber)؛ حيث إن ما أورده قضاة المحكمة من أسباب تتفق وصحيح القانون، وما ساقوه من تبريرات سائفة، تكفي لحمل حكمهم على ما انتهوا إليه للأسباب التالية:

الأول: الحكم الذي أصدرته محكمة النقض الفرنسية يعد ترسيخاً للاتجاه الجديد للمحكمة في الاعتراف بصفة العامل لسائق منصة أوبر (Uber)، والذي أضفى وصف عقد العمل على العقد المبرم بين السائق ومنصة أوبر (Uber)، والذي يشكل خطوة مهمة، تدق ناقوس الخطر لتنبه المشرع المصري إلى ضرورة وأهمية التدخل لتنظيم وضع عمال المنصات الرقمية.

الثاني: الحكم لا يُمثل بأي شكل خروجاً على المُستقر فقهاً^(١) أو انحرافاً عن السوابق القضائية المُستقرة لمحكمة النقض^(٢). فهو يُعتبر الثاني من نوعه بشأن عمال المنصات الرقمية الذي تصدره الغرفة العمالية لمحكمة النقض بعد الحكم الذي أصدرته في قضية Take Eat Easy بتاريخ ٢٨ نوفمبر ٢٠١٨^(٣)؛ حيث انتهت محكمة النقض في تكييف وضع سائقي منصة أوبر، إلى نفس الحل الذي تبنته في حكم منصة Take Eat Easy، وقضت للمرة الثانية بتكييف العلاقة التعاقدية بين المنصة وبين السائق بعلاقة عمل؛ لتوافر جميع عناصر التبعية القانونية. إضافة إلى أن المحكمة اعتمدت على معيار التبعية القانونية، وهو المعيار المعمول به من جانبها لإثبات أو نفي علاقة العمل منذ صدور حكم باردو في ٦ يوليو ١٩٣١، والحكم الشهير في قضية Société Générale بتاريخ ١٣ نوفمبر ١٩٩٦^(٤)، فمنذ ذلك التاريخ وأحكام محكمة النقض مضطردة^(٥)،

(1) Guillaume Henri Camerlynck, Traité du droit du travail, tome 1, Contrat de travail, 1re éd., Dalloz, 1968, p.45; Judith Rochfeld, Célia Zolynski, La « loyauté » des « plateformes ». Quelles plateformes ? Quelle loyauté ? Dalloz, 2016, p.520 ; Jean-François Cesaro, Arnaud Martinon, Bernard Teysié, Droit du travail, Relations individuelles, Lexis Nexis, 4e édition, 2019, p.227 et s ; Gilles Auzero, Dirk Baugard, Emmanuel Dockès, Droit du travail, Dalloz, 33 éd, 2020, p.273 et s.

(2) Cass, Soc., 17 avril 1991, pourvoi n° 88-40.121, Bull. V n° 200 ; Cass, Soc., 19 décembre 2000, pourvoi n° 98-40.572, Bull. V, n° 437 ; Cass, Soc., 9 mai 2001, pourvoi n° 98-46.158, Bull. V, n°155.

(3) Cass, Soc., 28 novembre 2018, pourvoi n° 17-20.079, publié.

(4) Cass, Soc., 13 novembre 1996, n° 94-13.187 Société Générale, Bull.no386 ; Voir aussi, Cass, Soc., 1 décembre 2005, n° 05-43.031, Bull. 2005, n° 349 ; Cass, Soc.8 juin 2010, n° 08-44.965 ; Cass, Soc., 13 février 2013, n° 11-26.548 ; Cass, Soc., 2 décembre 2015, n° 14-22.609.

(5) Cass, Soc., 8 juillet 2003, n° 01-40.464, Bull., n° 217 ; Cass, Soc., 31 octobre 2012, n° 11-18.998 ; Cass, Soc.19 juin 2013, n° 12-17.913 ; Cass, Soc., 18 septembre 2013, n° 11-10.727 ; Cass, Soc., 14 février 2018, n° 16-15.640 ; Cass, Soc., 9 Janvier 2019, pourvoi n° 17-24.023.

على أن الخاصية المميزة لعقد العمل هي التبعية القانونية^(١)، وهو ما لم تحد عنه محكمة النقض الفرنسية في حكم منصة أوبر (Uber) والتي أثبتت فيه وجود علاقة عمل على سند من القول بوجود علاقة التبعية القانونية بين المنصة والسائق.

الثالث: إن المحكمة تمكنت وبحرفية شديدة من إثبات عناصر التبعية القانونية من خلال التحليل الدقيق لظروف ممارسة عمل السائق، ووقائع الدعوى، وبنود العقد المبرم بين السائق وبين المنصة، والوثائق التي وقع أو أطلع عليها السائق من أجل الالتحاق بالعمل لدى المنصة.

أخيراً: ندعو القضاء المصري بأن يحذو حذو نظيره الفرنسي في الاعتراف بصفة العامل لسائق المنصات الرقمية، أو أي متعاقد معها بغرض القيام بعمل بأجر، تأسيساً على معيار التبعية القانونية؛ الذي ثبت لدينا صلاحيته لإثبات علاقة العمل لسائقي المنصات الرقمية؛ في ظل غياب النصوص القانونية التي نأمل أن يُلبي المشرع النداء بتبنيها؛ حماية لقطاع عمال المنصات الرقمية الآخذ في الزيادة في مصر. كما ندعو المشرع المصري إلى التفكير خارج الصندوق والتحرر من المفاهيم التقليدية -عامل بأجر وعامل مستقل- وأن يتبنى نماذج اقتصادية أخرى كما هو الحال في إنجلترا وإسبانيا وإيطاليا الذين يعترف نظامهم القانوني بفتة وسط بين العامل بأجر والعامل المستقل^(٢) يُطلق عليه العامل الوسيط «worker»^(٣)، وهو ذلك العامل الذي يعمل بموجب عقد خدمة، ويستفيد ببعض حقوق العامل مثل: الحد الأدنى للأجر، الإجازة السنوية، تحديد أوقات العمل^(٤). وهو ما قد يحقق التوازن التعاقدى بين طرفي التعاقد، فمن ناحية يوفر الحد الأدنى من الحماية للسائق، ومن ناحية أخرى لا يكبل الشركات ذات الأنشطة الجديدة بالتزامات قوانين العمل.

(١) المثال الكلاسيكي لهذا النوع من العمال: المدربون، الناقلون، المستشارون الإداريون الذين يقومون بمهام نيابة أو لصالح الشركة.

(2) Barbara GOMES, Le statut juridique des travailleurs économiquement dépendants, Étude comparée en droit allemand, espagnol, français, italien et anglais, rapport remis à l'OIT, Paris, 2017, pp.33-39.

(3) Barbara Gomes, Le crowdworking : essai sur la qualification du travail par intermédiation numérique, RDT, 2016, p.464.

(4) V. M. Lao, Workers in the «Gig» Economy: The Case for Extending the Antitrust Labor Exemption, 51 U.C Davis L. Rev. 1543, Apr. 2018.