

بررسی تطبیقی ماهیت حقوقی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل (اسنپ و اوپر) در نظام‌های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا

20.1001.1.24767220.1401.12.1.4.9

منصور امینی^۱

صادق صیادی^۲

چکیده

تفاوت ساختار و عملکرد «شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل» با «شرکت‌های سنتی حمل و نقل» باعث شده تا فعالیتشان با مشکلات حقوقی بسیاری روبه‌رو شود. «ماهیت حقوقی» از جمله مشکلات مطرح در این زمینه است. هدف از پژوهش حاضر شناسایی ماهیت حقوقی «شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل» در نظام‌های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپاست. این پژوهش از لحاظ هدف کاربردی است. روش آن توصیفی - تحلیلی است و بر پایه اسناد و منابع کتابخانه‌ای نگاشته شده است. در این تحقیق به مطالعه و بررسی شرکت‌های اسنپ و اوپر پرداخته شده است. این شرکت‌ها با استفاده از فناوری‌هایی همچون هوش مصنوعی، تلفن همراه و اینترنت صرفاً به منزله واسطه‌ای میان راننده و کاربر مسافر معرفی شده‌اند. از همین رو برداشت این است که یکی از طرفین مورد قرارداد حمل و نقل نیستند و مسئولیتی نیز در قبال این خدمات ندارند. اما طبق یافته‌های پژوهش، که برحسب بررسی ساختار فنی و حقوقی عملکرد این شرکت‌ها به دست آمده است، ادعاهای مذکور رد می‌شود و مشخص می‌شود که سهم آن‌ها فراتر از یک واسطه است. شرکت‌ها با استفاده از سامانه‌های هوشمندشان به شدت در روابط میان رانندگان و کاربران خود، از طریق مطابقت و اتصال آن‌ها به یکدیگر، تعیین هزینه حمل و نقل، درخواست امتیازدهی به یکدیگر و مدیریت آن‌ها به موجب امتیازات مذکور و غیره، مداخله می‌کنند و این امر تعیین‌کننده ماهیت حقوقی آن‌هاست. همچنین، شرکت‌ها با استفاده از «شرایط و قوانین» داخلی خود رانندگان و کاربران را در چارچوب قواعد آن شرکت قرار می‌دهند و آن‌ها را ملزم به رعایت مقررات خویش می‌کنند. در نتیجه، این عوامل سبب شده‌اند که دولت‌های گوناگون ماهیت حقوقی این شرکت‌ها را با تصویب مقررات مخصوص یا شناسایی در قالب یکی از نهادهای موجود مضمول مقررات حوزه «حمل و نقل» کنند و آن‌ها را با عنوان «متصدی حمل و نقل» معرفی کنند.

واژگان کلیدی: ماهیت حقوقی، حمل و نقل هوشمند، شرکت‌های حمل و نقل، متصدی حمل و نقل، سامانه‌های هوشمند

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۲/۱۶

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۰/۰۴/۱۸

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۴/۲۱

۱. دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهشتی

۲. کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)؛ Sadegh.Sayyadi@gmail.com

مقدمه

الکترونیکی (واسطه حمل و نقل)؟ در این زمینه به بررسی موردی و تطبیقی دو شرکت برجسته این حوزه، «اوبر»^۱ و «اسنپ»^۲ پرداخته خواهد شد.

۱. پیشینه پژوهش

در این بخش به اختصار به پیشینه دو شرکت اسنپ و اوبر می‌پردازیم.

۱-۱. اسنپ

در سرتاسر جهان به احتمال فراوان مردم اسامی شرکت‌هایی همچون اوبر، آمازون^۳ و ای‌بی^۴ را شنیده‌اند و از خدمات آن‌ها استفاده کرده‌اند. باین حال در کشور ما، ایران، مردم به این شرکت‌های بین‌المللی به دلایلی، از جمله تحریم‌ها، دسترسی ندارند. نتیجه محدودیت‌های شکل‌گرفته ایجاد بازار فناوری انحصاری برای استارت‌آپ‌های^۵ (کسب‌وکارهای نوپا) داخلی بوده است. امروزه شرکت‌های کارآفرین داخلی، با وجود مشکلاتی که با آن مواجه‌اند، در حال توسعه سامانه‌هایی‌اند که زندگی میلیون‌ها ایرانی را در سرتاسر کشور آسان‌تر کرده است. شرکت ایده‌گزين ارتباطات روماک، با نام تجاری اسنپ، ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقل است. این شرکت در زمستان ۱۳۹۳ در تهران تأسیس شد (Snapp, 2021) و نه تنها در تهران، بلکه در بیش از صد شهر کشور صنعت حمل و نقل را متحول کرد. اسنپ در سال ۱۳۹۳ صرفاً شرکتی کوچک و نوپا بود؛ اما بر اساس گزارش‌ها در سال ۱۳۹۹ میزان خدمات این شرکت در حوزه حمل و نقل در روز به ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار خدمات‌دهی سواری رسید که نقطه عطفی در عملکردش تلقی می‌شود (Khalaj, 2020). شرکت اسنپ پس از چهار سال فعالیت، صرفاً به‌منزله شرکت ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل، حوزه فعالیتش را گسترش داد و سامانه خود را نیز به سوپر سامانه ارتقا داد (Snapp, 2021). سوپر سامانه برنامه‌ای است که خدمات متعدد و متنوعی را در قالب فقط سامانه ارائه می‌دهد (Sherlock, 2021). مثلاً هر کاربر از طریق سوپر-اپ^۶ اسنپ می‌تواند علاوه بر آنکه درخواست حمل و نقل کند غذا سفارش دهد، از سوپرمارکت خرید کند، بلیت سفر تهیه کند، با پزشک و مشاور ارتباط برقرار کند و قبض‌های خود را نیز پرداخت کند. در زمینه ماهیت حقوقی شرکت اسنپ، که به ارائه خدمات حمل و نقل از طریق سامانه‌های هوشمند می‌پردازد، باید گفت با

مشکلات حقوقی مطرح‌شده، درباره شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل، متعدد و گوناگون است (Ayata and Speta, 2021)، اما شاید مهم‌ترینشان ماهیت شرکت‌ها باشد که عنوان و جایگاه دسترسی آن‌ها را به بازار تعیین می‌کند. این شرکت‌ها ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقلی‌اند که به‌خودی‌خود مانند خدمات‌دهی تاکسی در نهادهای دیگر (شرکت‌ها و مؤسسات) است؛ اما آن‌ها از لحاظ حقوقی، ساختار و عملکرد هیچ شباهتی به شرکت‌ها و مؤسسات فعال این حوزه ندارند. از این رو، اولین مشکلی که در این دسته از شرکت‌ها مطرح است ماهیت و جایگاه حقوقی آن‌ها در صنعت حمل و نقل است. تا هنگامی که موارد مذکور مشخص نشود نمی‌توانیم به بررسی و تعیین قواعد و مقررات حاکم بر آن‌ها بپردازیم.

یکی از مهم‌ترین مسائلی که باید در زمینه شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل در نظر گرفت ارتباط تنگاتنگ آن‌ها با حوزه فناوری‌های پیشرفته است. شرکت‌ها در صورت فقدان آن‌ها عملاً نمی‌توانند خدمات مدنظر خود را ارائه دهند. اگرچه اندیشمندان این حوزه تعریف واحدی برای هوش مصنوعی ارائه نکرده‌اند، می‌توان آن را توانایی نهادی غیرطبیعی برای انتخاب و تصمیم‌گیری با استفاده از فرایند ارزیابی‌کننده مخصوص به خود تعریف کرد (Turner, 2018). اقتصاد تسهیمی نیز شیوه‌ای از کسب‌وکار است که از طریق پلتفرم‌های دیجیتال برای فراهم آوردن دسترسی مناسب و مقرون‌به‌صرفه برای استفاده از منابع کمتر مورد استفاده یا منابع مازاد طراحی و ایجاد شده است (Reuschl et al., 2021). هدف از هوش مصنوعی در شرکت‌هایی که بر پایه شیوه اقتصاد تسهیمی‌اند ایجاد سامانه‌های هوشمند است. این سامانه‌ها اغلب مانند انسان‌ها عمل می‌کنند و واکنش نشان می‌دهند و رایانه‌ها را توانمند می‌کنند که وظایف مربوط به تصمیم‌گیری، مهارت‌های آموخته‌شده یا تخصص انسانی را انجام دهند. در شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل سامانه‌های تلفن همراه همین سهم را دارند. شرکت‌ها با طراحی و عرضه این سامانه‌ها به ارائه خدمات خود می‌پردازند. به عبارتی، به جای آنکه انسان با مشتریان شرکت تعامل کند این سامانه است که پیوسته در حال تعامل با رانندگان و کاربران (مسافر) شرکت‌های مذکور است. همین عوامل سبب می‌شوند که نظام‌های حقوقی گوناگون در سرتاسر جهان به اعمال قوانین و مقررات خود در برابر این شرکت‌ها دچار مشکلات جدی شوند.

در این پژوهش به تجزیه و تحلیل عملکرد شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل می‌پردازیم تا مشخص کنیم که ماهیت حقوقی این شرکت‌ها بر چه اساسی است، شرکت‌های حمل و نقل (متصدی حمل و نقل) یا شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات

1. Uber

2. Snapp!

3. Amazon

4. eBay

5. Startup

6. Super-app

ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل تشکیل می‌دهند و رابطه جدایی‌ناپذیری دارند. همچنین ماهیت حقوقی شرکت اوبر را می‌توان در دو قالب قرار داد: یا باید آن را در قالب یک نهاد حقوقی جدید و نوظهور قرار دهیم و مقررات خاصی برای آن وضع کنیم یا آنکه باید آن را یکی دیگر از انواع حمل‌ونقل‌های عمومی شناسایی و طبقه‌بندی کنیم (نه واسطه حمل‌ونقل) و مقررات فعلی موجود در این حوزه را بر آن حاکم کنیم.

شایان ذکر است، برای شرکت‌هایی که از شیوه کسب‌وکار شرکت اوبر الگوبرداری کرده‌اند، اصطلاح «اوبری‌سازی»^۶ مطرح شده است (JDN, 2019). این اصطلاح از روی نحوه عملکرد شرکت اوبر پدید آمده است. «اوبری‌سازی» را می‌توان ساده‌سازی هرگونه خدمت تعریف کرد. به عبارت دیگر، اوبری‌سازی یعنی به جای آنکه فیزیکی به مکانی مشخص بروید و خدمات خاصی را دریافت کنید با استفاده از ابزار خاصی بتوانید همان خدمات را از منزل یا محل کار خود درخواست و دریافت کنید (Stark, 2017). این واژه اما در صنعت حمل‌ونقل معنای کمی متفاوت‌تری دارد و در این زمینه شاهد دو شیوه برخوردیم. از گذشته شرکت‌های ارائه‌دهنده تاکسی‌ها، به سبک سنتی، درخواست‌محور (تاکسی بی‌سیم، آژانس‌ها و حتی تاکسی‌های سطح شهر) فعالیت می‌کردند، اما هم‌اکنون این شرکت‌ها در سرتاسر جهان به‌منظور بهبود خدمات خود رویکردی مشابه شرکت اوبر (شیوه کسب‌وکار اوبر) اتخاذ کرده‌اند. به همین علت، بسیاری از شرکت‌ها تصمیم به طراحی و استفاده از سامانه‌ای مشابه سامانه شرکت اوبر گرفتند و در نتیجه این تصمیم‌گیری‌ها سبب گسترش مفهوم اوبری‌سازی شدند. همچنین در طول سال‌های اخیر، استارت‌آپ‌های جدیدی بر اساس شیوه کسب‌وکار اوبر در کشورهای گوناگون تأسیس شده‌اند. از جمله این استارت‌آپ‌ها می‌توان به شرکت اسنپ اشاره کرد. الگوبرداری شرکت‌هایی مانند اسنپ از شرکت اوبر منجر به این شد که این شرکت‌ها در اغلب موضوعات مشابه یکدیگر باشند و از لحاظ ساختاری حداقل تفاوت را با همدیگر داشته باشند.

۲. روش پژوهش

نوشتار حاضر از لحاظ هدف از دسته تحقیقات کاربردی است. این پژوهش مبتنی بر مطالعه توصیفی - تحلیلی است و با استناد به شیوه مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی، از طریق مراجعه به کتب و نشریات علمی، وبگاه‌های اینترنتی و همچنین استفاده از قوانین و مقررات و آرای دادگاه‌ها تهیه شده و به رشته نگارش درآمده است. مطالعه موردی این پژوهش به شرکت‌های اوبر و اسنپ اختصاص دارد. محور این تحقیق شناسایی ماهیت حقوقی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل است که در

توجه به بدیع و نوظهور بودن آن و مشکلات حقوقی اش تاکنون در این باره پژوهشی انجام نگرفته و حتی در نهادهای قضایی و اداری کشور نیز پرونده‌ای در این زمینه تشکیل نشده است. از این رو به زبان فارسی منابعی در این زمینه موجود نیست. در این نوشتار به صورت تخصصی به این موضوع خواهیم پرداخت.

۱-۲. اوبر

در سال ۲۰۰۹ گرت کمپ^۱ و تراویس کالانیک^۲ شرکت اوبر را با نام اوبرکب^۳ تأسیس کردند. این فکر هنگامی شکل گرفت که آن‌ها برای استخدام راننده‌ای شخصی ۸۰۰ دلار هزینه کرده بودند و می‌خواستند راهی برای کاهش هزینه حمل‌ونقلشان پیدا کنند. آن‌ها به این طرح رسیدند که با اشتراک‌گذاری وسایل حمل‌ونقل با سایرین می‌توانند هزینه حمل‌ونقل را مقرون‌به‌صرفه کنند (Brand Riddle, 2019). در ابتدا اوبر پلتفرم حمل‌ونقلش را صرفاً با چند ماشین و تعداد محدودی کارمند در شهر سانفرانسیسکو، در ایالات متحده آمریکا، راه‌اندازی کرد (Swisher, 2014). اوبر با عنوان «راننده خصوصی همه» روشی ایمن، کارآمد و مقرون‌به‌صرفه برای درخواست خدمات حمل‌ونقل به ساکنان شهرها فراهم کرد. این شرکت در حال حاضر در بیش از ۱۰ هزار شهر، در سرتاسر جهان، فعالیت دارد (Uber1, 2021). برقراری این نوع ارتباط میان مسافران و رانندگان انقلابی در صنعت حمل‌ونقل به وجود آورد. اگرچه اوبر مالک اتومبیل نیست و رانندگان را استخدام نمی‌کند،^۴ از طریق شرکای حمل‌ونقل محلی خود ده‌ها هزار شغل برای رانندگان ایجاد کرده و به مردم نیز در رفت‌وآمدهایشان در سطح شهرها در سرتاسر جهان کمک کرده است. شرکت اوبر علاوه بر حوزه حمل‌ونقل مسافر در حوزه‌های دیگری از جمله تحویل غذا، تحویل بسته و اجاره دوچرخه برقی نیز فعالیت دارد (Uber2, 2021). درباره ماهیت حقوقی این شرکت صرفاً پژوهشی در قالب فصلی از یک کتاب با عنوان «اوبر - خدمات جدید شجاعانه یا رقابت ناعادلانه»^۵ در سال ۲۰۲۰ انجام گرفته است. عنوان این پژوهش «ماهیت خدمات اوبر» (Mudrić, 2020) است و به بررسی حقوقی روابط طرفین در قالب سامانه اوبر پرداخته است. بر اساس نتایج این پژوهش، شیوه کسب‌وکار این شرکت را از نظر حقوقی نمی‌توان تجزیه کرد و نمی‌شود خدمات دیجیتال آن را مستقل از خدمات حمل‌ونقلش شناسایی حقوقی کرد؛ بلکه هر دو، نهادی را با عنوان شرکت

1. Garrett Camp
2. Travis Kalanick
3. UberCab

۴. این مطلب صرفاً ادعای خود شرکت است. در ادامه، در این زمینه توضیحاتی داده خواهد شد.

5. Uber—Brave New Service or Unfair Competition

6. Uberisation - Uberization - Uberification

توجه داشت این شرکت نخستین شرکتی است که به این شکل در حمل‌ونقل از فناوری‌ها بهره برده و آن را به بازار عرضه کرده است، به همین علت باید مستقلاً شناسایی قانونی شود. نهادهای نظارتی نیز باید به این مسئله دقت می‌داشتند که مقررات فعلی با توجه به این نوآوری‌ها وضع نشده است (Kolodny2, 2010).

در طول سالیان گوناگون در دیگر ایالت‌های امریکا مانند پنسیلوانیا، کارولینای جنوبی، اورگان و پورتلند نیز با شرکت اوبر برخورد‌های مشابهی مانند موارد فوق صورت گرفت (Lowensohn, 2015; The Associated Press, 2019). لیفت^۶ و سایدکار^۷ از جمله شرکت‌های دیگر فعال در این حوزه بودند که آن‌ها نیز شرایط مشابهی داشتند. در حال سرانجام اوبر و سایر شرکت‌ها با نهادهای نظارتی درباره کیفیت عملکردشان توافقاتی را انجام دادند. مثلاً اختلافات اوبر با اداره حمل‌ونقل شهرداری سان‌فرانسیسکو تا سه سال ادامه پیدا کرد تا در نهایت در ژانویه ۲۰۱۳ این شرکت و سایر شرکت‌های مشابه توافقی مقدماتی را با کمیسیون خدمات عمومی ایالت کالیفرنیا امضا کردند. طبق آن توافق‌نامه به آن‌ها اجازه داده می‌شد، با رعایت شرایطی، به‌صورت قانونی در سرتاسر ایالت کالیفرنیا فعالیت کنند. همچنین در این توافق‌نامه به این موضوع اشاره شد که شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل شرکت تاکسیرانی به سبک سنتی نیستند و مشمول مقررات حاکم بر آن‌ها قرار نمی‌گیرند (Kerr, 2013). در نهایت در سپتامبر ۲۰۱۳ کمیسیون خدمات عمومی ایالت کالیفرنیا به اتفاق آرا رأی به دائمی کردن این توافق‌نامه داد و بدین ترتیب دسته جدیدی از خدمات حمل‌ونقل با عنوان «شرکت شبکه حمل‌ونقل» ایجاد شد (Geron, 2013). به این ترتیب ایالت کالیفرنیا به نخستین حوزه قضایی‌ای تبدیل شد که چنین شرکت‌هایی را به‌صورت مستقل به رسمیت شناخته است.

از آنجا که در زمینه شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل در دولت فدرال ایالات متحده امریکا قانونی تصویب نشده است، در ایالت‌ها سعی شده با وضع مقرراتی این فقدان قانون در سطح آن ایالت برطرف شود. در سال ۲۰۱۴ ایالت کلرادو به‌صورت رسمی نخستین قانون‌گذاری در سطح ایالت را برای مجوز و تنظیم فعالیت‌های «شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل»^۸ وضع کرد (Texas A&M Transportation Institute, 2017).

قانون‌گذاران در ایالت کالیفرنیا، که خواستگاه اولیه شرکت‌های فعال این حوزه است، در سال ۲۰۱۴ طرحی را تصویب کردند که به‌موجب آن یک ماده (ماده ۷) به فصل هشتم بخش دوم قانون

همین راستا شرکت‌های اوبر و اسنپ، از آنجا که از نخستین و موفق‌ترین فعالان این حوزه‌اند، مورد مطالعه قرار گرفتند.

۳. اوبر

در این بخش ابتدا به ماهیت حقوقی شرکت اوبر در نظام حقوقی ایالات متحده امریکا (ایالت کالیفرنیا) و نظام حقوقی اتحادیه اروپا می‌پردازیم.

۳-۱. نظام حقوقی ایالات متحده امریکا

در سال ۲۰۱۰ اوبر نامه‌ای مبنی بر متوقف کردن و انصراف دادن^۱ از ادامه فعالیت‌هایش از اداره حمل‌ونقل شهرداری سان‌فرانسیسکو^۲ دریافت کرد. در آن نامه ادعا شده بود از آنجا که این شرکت بدون هیچ‌گونه مجوزی در قالب تاکسی‌سرویس فعالیت می‌کند و در نام خود نیز از واژه کب^۳ استفاده می‌کند باید فعالیت‌هایش را متوقف کند. همچنین شرکت اوبر نامه دیگری نیز از کمیسیون خدمات عمومی ایالت کالیفرنیا^۴ دریافت کرد. در آن نامه مقرر شده بود به سبب آنکه این شرکت به کرایه لیموزین (ماشین لوکس سیاه) بدون کسب مجوز و رعایت مقررات می‌پردازد باید فعالیت‌های خود را متوقف کند و از ادامه آن کار منصرف شود (Kolodny1, 2010).

شرکت اوبر در پاسخ به این ادعاها نام خود را از اوبرکب به اوبر تغییر داد و دامنه Uber.com را از گروه موسیقی یونیورسال^۵ خریداری کرد تا جایگزین UberCab.com کند (Kolodny2, 2010). استفاده از واژه کب برای اتومبیل‌های سواری غیرتاکسی مجاز نبود و افزون بر آن بنیان‌گذاران اوبر استدلال کرده بودند که اوبر شرکت تاکسیرانی به معنای سنتی آن نیست. از این رو، دلیلی نداشت که در نام خود از واژه کب استفاده کنند (Bonneau, 2021). همچنین استفاده شرکت‌ها از این واژه در نام خود به مشتری این موضوع را القا می‌کرد که این شرکت تاکسی‌سرویس دارای شرایط و مجوزهای مربوطه است (Singh, 2011)؛ در حالی که اوبر فاقد کلیه این موارد بود. علاوه بر اقدامات ذکر شده، طبق باور اوبر، باید

1. Cease and Desist Letter

«نامه توقف و انصراف» امکان دارد از جانب هر شخصی به یک فرد یا کسبوکاری برای هشدار و جلوگیری از فعالیت‌های غیرقانونی او ارسال شود. در این نامه از فرد یا آن کسبوکار متخلف خواسته می‌شود از ادامه فعالیتش خودداری کند؛ اما این نامه برخلاف «دستور توقف و انصراف» لازم‌الاجرا نیست و آن فرد یا کسبوکار اجباری در پذیرش و پاسخگویی ندارد و آن‌ها را نیز به‌صورت قانونی از فعالیت منع نمی‌کند. برای توضیحات بیشتر به منبع زیر مراجعه کنید:

Grinvald, Leah Chan (2015). "Policing the Cease-and-Desist Letter". University of San Francisco Law Review. Volume 49. Issue 3. pp 409-463.

2. San Francisco Municipal Transportation Agency

۳. Cab به معنای تاکسی.

4. California Public Utilities Commission

5. Universal Music Group

6. Lyft

7. Sidecar

8. Transportation Network Company (TNC)

حمل‌ونقل ندانست، بلکه آن را یک شرکت حمل‌ونقل سنتی شناخت که قوانین هریک از کشورهای عضو اتحادیه اروپا در حوزه حمل‌ونقل به‌صورت ملی بر آن حاکم است. در ادامه این پژوهش به بررسی ماهیت حقوقی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل در اتحادیه اروپا در قالب مطالعه پرونده قضایی، که به آن پیش‌تر اشاره شد، می‌پردازیم.

۲-۳. نظام حقوقی اتحادیه اروپا

از شرکت اوبر در بسیاری از کشورهای جهان دعوی متعددی در موضوعات مختلف مطرح شده است (Reuters Staff, 2020). از جمله این دعوی تعیین ماهیت حقوقی این شرکت است که آیا این شرکت به عمل واسطه‌گری می‌پردازد یا به عمل حمل‌ونقل، زیرا این موضوع در حقوق و تکالیف این شرکت‌ها کاملاً تأثیرگذار است و سبب می‌شود کامل مقررات و قوانین دیگری بر آن‌ها حاکم شود. یکی از مهم‌ترین پرونده‌ها در این زمینه پرونده‌ای^۳ است که رسیدگی به آن در سال ۲۰۱۵ به دیوان دادگستری اتحادیه اروپا^۴ کشیده شد و در خصوص مسئله شیوه کسب‌وکار شرکت اوبر بود (انجمن حرفه‌ای الیت تاکسی در برابر سامانه‌های اوبر اسپانیا).^۵

۳-۲-۱. خدمات حمل‌ونقل یا خدمات جامعه اطلاعاتی (خدمات واسطه الکترونیکی)

مطابق ماده ۴ قانون شماره ۲۰۰۳/۱۹ در زمینه خدمات تاکسی^۶ در اسپانیا، به‌منظور ارائه خدمات تاکسی شهری یا هر فعالیت واسطه‌ای مربوط به این دست از خدمات باید برای قلمرو محلی که قرار است چنین خدماتی ارائه شود از طرف مرجع محلی ذیصلاح مجوزی صادر شود. انجمن ارائه‌دهندگان خدمات تاکسی، تاکسی الیت^۷، بر ضد سامانه‌های اوبر اسپانیا^۸ دادخواهی کردند و مدعی نقض قوانین مرتبط، شیوه‌های گمراه‌کننده و رفتار رقابتی غیرمنصفانه^۹ شدند (هم بر ضد سامانه اوبر اسپانیا و هم رانندگان شرکت؛ به عبارتی، خدمات اوبر مورد نظر اوبرپاپ^{۱۰} بود). مدعی خواهان این بود که دادگاه تجاری در بارسلونا (دادگاه تجاری شماره ۳ بارسلونا) دستور توقیف تمامی این‌گونه فعالیت‌ها را صادر کند و ارائه چنین خدماتی را در آینده ممنوع کند. علاوه بر این، به سامانه اوبر اسپانیا دستور دهد تا ارائه خدمات

خدمات عمومی^۱ افزودند.^۲ عنوان این ماده «شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل» است و در آن به مسائلی چون الزامات بیمه‌ای، حفاظت از اطلاعات شخصی مسافران و شرایط لازم رانندگان پرداخته شده است. مقررات وضع شده در این ماده از سال ۲۰۱۴ تا به امروز (سال ۲۰۲۱) بارها اصلاح شده و بر تعداد آن‌ها نیز افزوده شده است. در بند C شماره ۵۴۳۱ ماده ۷ قانون خدمات عمومی، «شرکت شبکه حمل‌ونقل» چنین تعریف شده است: «تشکیلاتی است ... که در ایالت کالیفرنیا برای به‌دست‌آوردن دستمزد به ارائه خدمات حمل‌ونقل از پیش برنامه‌ریزی شده می‌پردازد. ارائه این خدمات با استفاده از ۹ یا پلتفرم برخط (آنلاین) برای اتصال مسافران با رانندگان دارای وسیله نقلیه شخصی صورت می‌گیرد.» قبل از ارائه این تعریف، همان‌طور که گفته شد، در کمیسیون خدمات عمومی ایالت کالیفرنیا نخستین شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل، مانند شرکت اوبر، در دسته اجاره اتومبیل‌های لیموزین (ماشین لوکس سیاه) دسته‌بندی شده بودند. در بند A شماره ۵۴۴۰ ماده ۷ قانون‌گذار به ماهیت حقوقی این شرکت‌ها بدین طریق اشاره کرده است: کمیسیون خدمات عمومی ایالت کالیفرنیا شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل را دسته جدیدی از اجاره متصدیان حمل‌ونقل تلقی کرده و به تدوین مقررات مناسب برای این سرویس جدید ادامه خواهد داد. به این ترتیب شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل «متصدی حمل‌ونقل» شناخته می‌شوند و برای آنکه بتوانند به ارائه خدمات بپردازند باید مجوزها و بیمه‌های لازم و همچنین سایر الزامات مربوط به شرایط راننده و دیگر مسائل را که در قانون اختصاصی مربوط به خودشان به آن‌ها تصریح شده رعایت کنند. علت آنکه قانون‌گذاران شرکت‌هایی مانند اوبر را واسطه حمل‌ونقل نمی‌شناسند و آن‌ها را متصدی حمل‌ونقل عنوان کرده‌اند دیدگاهی است که آن را قبل از تصویب قانون نیز مطرح کرده بودند. آن‌ها باور دارند شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل نظارت گسترده‌ای بر رانندگان و مشتریان خود دارند. سامانه‌های شرکت‌های مذکور ابزاری‌اند که کاربران مسافر با استفاده از آن‌ها وسایل نقلیه رانندگان را ذخیره (رزرو) می‌کنند، همچنین سامانه‌ها به محاسبه هزینه حمل‌ونقل و پردازش سایر مسائل مربوط به سفر نیز می‌پردازند که این فعالیت‌ها منتسب به شرکت‌ها خواهد بود (PYMNTS, 2018). نکته‌ای که باید به آن اشاره کرد این است که در سال ۲۰۱۷، یعنی یک سال قبل از آنکه در ایالت کالیفرنیا شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل را متصدی حمل‌ونقل بشناسند، عالی‌ترین دادگاه اتحادیه اروپا نیز در موقعیت مشابه قانون‌گذاران ایالت کالیفرنیا قرار داشت. دادگاه مذکور نیز شرکت اوبر را واسطه

3. Case C-434/15

4. Court of Justice of the European Union (CJEU)

5. Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL

6. Law No 19/2003 on Taxi Services

7. Elite Taxi

8. Uber Systems Spain

۹. بر اساس ماده ۵۱ قانون رقابت غیرمنصفانه کشور اسپانیا.

Law No 3/1991 on unfair competition

10. UberPOP

1. Public Utilities Code

۲. برای دسترسی به این ماده به آدرس ذیل مراجعه کنید:

[https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?](https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=PUC&division=2.&title=&part=&chapter=8.&article=7)

[lawCode=PUC&division=2.&title=&part=&chapter=8.&article=7](https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=PUC&division=2.&title=&part=&chapter=8.&article=7)

می‌برد. شیوه اول، آیین ارجاع مقدماتی^۶ (ماده ۲۶۷ معاهده کارکرد اتحادیه اروپا) و شیوه دوم، آیین رسیدگی به نقض تعهد^۷ (ماده ۲۵۸ معاهده کارکرد اتحادیه اروپا) است. آیین ارجاع مقدماتی دارای سه کارکرد اولیه در حقوق اتحادیه اروپاست که بدین شرح است:

۱. تفسیر پایدار حقوق اتحادیه اروپا را تضمین می‌کند؛
۲. با رفع تقابل میان حقوق داخلی و حقوق اتحادیه اروپا برای حمایت از نظم حقوقی منسجم در اتحادیه عمل می‌کند؛
۳. دسترسی به آن را با گسترش کاربرد حقوق اتحادیه اروپا به دادگاه‌های داخلی و در نتیجه به شهروندان اتحادیه بیشتر می‌کند.

آیین ارجاع مقدماتی از طریق فراهم ساختن امکان ارجاع سؤالات درباره حقوق اتحادیه (سؤالاتی که در چارچوب پرونده‌ای خاص طرح می‌شوند) از جانب دادگاه‌های داخلی به دیوان به تفسیر و تحقق این اهداف عمل می‌کند. سپس از این تفسیر در دادگاه‌های داخلی برای حل و فصل پرونده مربوط، مطابق با حقوق اتحادیه و حقوق داخلی، استفاده می‌شود؛ بنابراین دیوان پس از رسیدگی و صدور رأی دوباره پرونده را به دادگاه ملی مربوط ارسال می‌کند. درحقیقت در دادگاه است که حکم بر اساس تفسیر ارائه شده از طرف دیوان صادر می‌شود و در این صورت راه‌های تجدیدنظر همچنان وجود دارد. مدت زمان رسیدگی حدود ۱۸ ماه است. در این شیوه تصمیم‌گیری برای ارجاع سؤال به دیوان دادگستری اروپا با دادگاه داخلی است. طرفین دعوی نمی‌توانند ادعا کنند که پرونده آن‌ها دربردارنده سؤالی درباره حقوق اتحادیه است و بایستی به دیوان ارجاع شود (Farokhi et al., 2016).

در دادگاه تجاری بارسلونا در تاریخ ۷ اوت ۲۰۱۵ برای رسیدگی به اختلاف خواهان (انجمن حرفه‌ای تاکسی الیت) و خوانده (سامانه اوبر اسپانیا) از دیوان دادگستری اروپا سؤالاتی شد. از میان سؤالات مطرح شده نخستین سؤال درباره ماهیت حقوقی شرکت اوبر بود که ما نیز به بررسی این سؤال و پاسخ‌های داده شده خواهیم پرداخت.

سؤال اول در خصوص شناسایی ماهیت حقوقی فعالیت شرکت اوبر است. موضوع مطرح در دادگاه بارسلونا از این قرار بود: از آنجا که ماده ۲ (۲) (d) دستورالعمل EC/۱۲۳/۲۰۰۶ مجلس و شورای اروپا مصوب ۱۲ دسامبر ۲۰۰۶ در زمینه «خدمات در بازار داخلی»^۸ فعالیت‌ها در حوزه حمل و نقل را از شمول این دستورالعمل خارج

مبتنی بر درخواست و تقاضا بر پایه تلفن همراه و رزرو برخط (پلتفرم دیجیتال اوبر) را متوقف سازد. دادگاه تجاری تأیید کرد که سامانه اوبر اسپانیا و رانندگان شریک اوبر (رانندگان غیرحرفه‌ای) مجوزها و مدارک قانونی لازم را ندارند و علاوه بر این تأیید کرد که اوبر فعالیت خود را برای کسب سود انجام می‌دهد.

برای ارزیابی اینکه آیا چنین رفتاری نشان‌دهنده اعمال ناعادلانه است در دادگاه لازم دانسته شد در ابتدا مشخص شود که چه قوانینی باید اعمال شوند: قوانین خدمات جامعه اطلاعاتی یا حوزه حمل و نقل یا ترکیبی از هر دو. با توجه به اینکه خدمات جامعه اطلاعاتی^۱ زیر پوشش قوانین اتحادیه اروپاست - درحالی‌که حوزه حمل و نقل همچنان در حیطه مقررات ملی باقی مانده است - در دادگاه تجاری شماره ۳ بارسلونا، در اسپانیا، در سال ۲۰۱۵ درخواست شد با توجه به چندین سؤال اساسی درباره طبقه‌بندی حقوقی خدمات مورد اختلاف دیوان دادگستری اروپا^۲ (جزئی از دیوان دادگستری اتحادیه اروپا) رأی مقدماتی را صادر کند.

۳-۲-۲. ارجاع به دیوان دادگستری اروپا

دیوان دادگستری اروپا عالی‌ترین مرجع قضایی اتحادیه اروپاست که مقر آن در لوکزامبورگ است. این دیوان متشکل از ۲۷ قاضی و ۱۱ مستشار است. قضات^۳ و مستشاران^۴ پس از مشورت با هیئتی که مسئول ارائه نظر در زمینه شایستگی نامزدهای آینده برای اجرای وظایف مربوط است (ماده ۲۵۵ معاهده کارکرد اتحادیه اروپا)^۵ با توافق و نظر مشترک دولت‌های عضو منصوب می‌شوند (ماده ۲۵۳ معاهده کارکرد اتحادیه اروپا). مستشاران وظیفه دارند در صورت درخواست دادگاه، با بی‌طرفی و استقلال کامل، درباره پرونده‌هایی که به آن‌ها محول شده است نظر دهند. برخلاف آرای دیوان نظرهای کتبی مستشاران یک نویسنده واحد دارد. نظرهای مستشاران مشورتی است و دیوان ملزم نیست که از آن‌ها پیروی کند؛ اما با وجود این بسیار تأثیرگذار است و در اکثر موارد از قضات تبعیت می‌شود (CURIA, 2020). این دیوان بدون آنکه توجه بسیاری را به خود جلب کند در توسعه حقوق اتحادیه اروپا تأثیرگذار است. دیوان از دو شیوه برای توسعه وحدت حقوق اتحادیه اروپا بهره

1. Information Society Service

خدمات جامعه اطلاعاتی مفهومی در تجارت الکترونیکی اروپاست و شامل هر خدماتی است که معمولاً برای کارمزد، از راه دور و با استفاده از تجهیزات الکترونیکی برای پردازش و ذخیره‌سازی داده‌ها و به درخواست شخصی گیرنده خدمات ارائه می‌شود. برای اطلاعات بیشتر به وبگاه زیر مراجعه کنید:

<https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/information+society+service>.

2. European Court of Justice (ECJ)

3. Judges

4. Advocates General

5. Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)

6. Preliminary Reference Procedure

7. Infringement Procedure

۸. «ماده ۲:۲. این دستورالعمل در مورد فعالیت‌های زیر اعمال نخواهد شد: (d) خدمات در زمینه حمل و نقل، از جمله خدمات بندری، که در محدوده عنوان V معاهده [مؤسس جامعه اروپایی - Treaty establishing the European Community] قرار دارند.»

9. Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on Services in the Internal Market..

را به قضات دیوان دادگستری اروپا ارائه کرد که برخی از مهم‌ترین این نظرها درخصوص ماهیت فعالیت شرکت اوبر به ترتیب زیر است (Szpunar, 2017):

خدمات حمل‌ونقل ارائه‌شده پلتفرم اوبر بسته به کیفیت رانندگان و نوع وسیله نقلیه به دسته‌های متفاوتی تقسیم می‌شوند. بر اساس اطلاعات ارائه‌شده خواننده در جریان دادرسی اصلی، موضوع در آن دادرسی خدماتی به نام اوبرپاپ است که به موجب آن رانندگان غیرحرفه‌ای خصوصی مسافران را با استفاده از وسایل نقلیه شخصی خود حمل می‌کنند. (بند ۱۴)

میزان کرایه بر اساس مسافت و مدت‌زمان سفر با اپراتور پلتفرم تنظیم می‌شود. این میزان با توجه به حجم تقاضا در هر زمان مشخص متفاوت است، به طوری که کرایه در زمان اوج ممکن است چندین برابر بیشتر از هزینه اولیه باشد. کرایه با سامانه محاسبه می‌شود و خودکار با اپراتور پلتفرم پرداخت می‌شود که بخشی از هزینه پرداخت‌شده را به نگره می‌دارد؛ معمولاً بین ۲۰ تا ۲۵ درصد و باقی‌مانده را به راننده پرداخت می‌کند. (بند ۱۵)

نتیجه این تحلیل تا حد بسیاری به این بستگی خواهد داشت که آیا فعالیت اوبر باید یک کل در نظر گرفته شود. یعنی اول تجهیزاتی که به موجب آن مسافران و رانندگان از طریق پلتفرم الکترونیکی به یکدیگر متصل می‌شوند و دوم تأمین حمل‌ونقل به مفهوم دقیق باید در نظر گرفته شود یا اینکه آیا این دو تجهیزات باید دو خدمت جداگانه در نظر گرفته شوند. (بند ۳۹)

هنگام طبقه‌بندی یک فعالیت در پرتو مقررات قانونی مرتبط تعدادی ارزیابی واقعی و موثق (بر پایه اطلاعات و داده‌ها) باید انجام شود. با توجه به اینکه اطلاعات واقعی و موثق ارائه‌شده دادگاه ارجاع‌دهنده ناقص است و خدمات موردبحث در بارسلونا در نتیجه احکام مختلف به حالت تعلیق درآمده است. تحلیل من بر اساس اطلاعات موجود در زمینه روش‌های عملیاتی اوبر در کشورهای دیگر خواهد بود. این روش‌های عملیاتی تقریباً مشابه یکدیگرند. در هر صورت، برای دادگاه ارجاع‌دهنده است که ارزیابی‌های واقعی قطعی را انجام دهد. (بند ۴۰)

اوبر اغلب کسب‌وکاری (یا پلتفرمی) در اقتصاد «مشارکتی»^۴ توصیف شده است. فکر نمی‌کنم بحث درباره معنای دقیق این اصطلاح در اینجا معنایی داشته باشد. آنچه به اوبر مربوط می‌شود این است که قطعاً نمی‌تواند پلتفرم به اشتراک‌گذاری خودرو در نظر گرفته شود. رانندگان در پلتفرم اوبر به مقصدی که مسافر انتخاب کرده است خدمات حمل‌ونقل ارائه می‌دهند و بر این اساس مبلغی پرداخت می‌شود که به مراتب بیش از هزینه‌های متحمل‌شده راننده است. بنابراین اوبر یک نوع خدمات

می‌کند آیا باید فعالیتی (واسطه‌گری میان مالک وسیله نقلیه و مسافر برای برقراری ارتباط میان آن دو) را که خواننده برای سودآوری با استفاده از تلفن هوشمند و سامانه اوبر (به گفته خواننده) انجام می‌دهد از طرف دادگاه صرفاً خدمات حمل‌ونقل در نظر گرفت یا باید آن را خدمات واسطه الکترونیکی یا خدمات جامعه اطلاعاتی دانست؛ همان‌طور که در ماده ۱ (۲) دستورالعمل EC/۳۴/۹۸ مجلس شورای اروپا مصوب ۲۲ ژوئن ۱۹۹۸ در مورد «وضع رویه‌ای برای ارائه اطلاعات در زمینه استانداردها و مقررات فنی و قوانین مربوط به خدمات جامعه اطلاعاتی»^۲ تعریف شده است. هدف اصلی در پس پرسش‌های مقدماتی تعیین این موضوع بود که آیا شیوه کسب‌وکار اوبر مشمول مقررات قانون ملی در زمینه حمل‌ونقل است، به‌ویژه با توجه به این واقعیت که حوزه حمل‌ونقل بیشتر به کشورهای عضو اتحادیه اروپا و مقررات قوانین داخلی آن‌ها واگذار شده است. بنابراین دادگاه از اعمال مقررات مشترک اتحادیه اروپا در این موضوع معاف است؛ اما اگر شیوه کسب‌وکار اوبر از اعمال مقررات قانون حمل‌ونقل ملی کنار گذاشته و مستثنا شود، این موضوع موقعیت اوبر را به‌عنوان ارائه‌دهنده پلتفرم دیجیتال تثبیت می‌کند و خدمات اصلی آن را از قوانین داخلی حاکم بر مسائل مربوط به رانندگان شریک اوبر، مجوزها و موارد مشابه دیگر دور می‌سازد.

۳-۲-۳. نظریه مشورتی به دیوان

در این پرونده مستشار اشپونار^۳ در تاریخ ۱۱ مه سال ۲۰۱۷ آرای

۱. ماده ۱: برای مفاهیم این دستورالعمل معانی زیر اعمال می‌شود: ۲. «خدمات»، هرگونه خدمات جامعه اطلاعاتی، یعنی هرگونه خدماتی که معمولاً برای دستمزد، از راه دور، با استفاده از ابزارهای الکترونیکی و به درخواست فردی دریافت‌کننده خدمات ارائه می‌شود. تعاریف ذیل برای مفاهیم تعریف فوق است:

- «از راه دور» به این معنی است که خدمات بدون حضور هم‌زمان طرفین ارائه می‌شود؛
- «با استفاده از ابزارهای الکترونیکی» به این معناست که این خدمات در ابتدا از طریق تجهیزات الکترونیکی ارسال می‌شوند و برای پردازش (از جمله فشرده‌سازی دیجیتال) و ذخیره‌سازی اطلاعات در مقصد نیز از همان طریق دریافت می‌شوند و کامل به وسیله سیم، رادیو، ابزار نوری یا از طریق دیگر ابزارهای الکترومغناطیسی ارسال، منتقل و دریافت می‌شوند.

- «به درخواست فردی دریافت‌کننده خدمات» به این معنی است که خدمات از طریق انتقال داده‌ها در صورت درخواست فردی ارائه می‌شود.

فهرست مشخصی از خدمات که شامل این تعریف نمی‌شوند در پیوست ۷ آورده شده است.

2. Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations and of rules on Information Society services.

البته این دستورالعمل بارها اصلاح شده است که سرانجام نیز در تاریخ ۹ سپتامبر ۲۰۱۲ با دستورالعمل مشابهی که جایگزین آن شد نسخ شد. عنوان دستورالعمل جایگزین شده به ترتیب زیر است:

Directive (EU) 2015/1535 of the European Parliament and of the Council of 9 September 2015 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical regulations and of rules on Information Society services.

3. Szpunar

4. Collaborative

همراه مسافران بالقوه را به رانندگانی متصل می‌کند که بعد از تقاضا حمل‌ونقل شهری خصوصی ارائه می‌دهند، جایی که ارائه‌دهنده خدمات بر شرایط اصلی حاکم بر تأمین حمل‌ونقل ایجاد شده در آن بستر، به‌ویژه قیمت، نظارت دارد. خدمات جامعه اطلاعاتی در معنایی که طبق مقررات مشخص شده نیست، بلکه خدماتی که شرح داده شد و مفاهیم آن در مقررات آمده به‌منزله خدمات حمل‌ونقل است.

۴-۲-۳. رأی قضات دیوان

قضات دیوان دادگستری اروپا نیز در تاریخ ۲۰ دسامبر ۲۰۱۷ در دیدگاهی مشابه مستشار پرونده اعلام داشتند:

بر این اساس، خدمات واسطه‌ای که با استفاده از سامانه‌ای در تلفن هوشمند انتقال اطلاعات مربوط به رزرو خدمات حمل‌ونقل میان مسافر و راننده‌ای غیرحرفه‌ای را که حمل‌ونقل را با وسیله نقلیه شخصی خود انجام می‌دهد امکان‌پذیر می‌کند. در اصل معیارهای طبقه‌بندی را به‌عنوان «خدمات جامعه اطلاعاتی» در معنای ماده ۲(۱) دستورالعمل ۹۸/۳۴ و ماده ۲(a) دستورالعمل ۲۰۰۰/۳۱^۲ داراست. طبق تعریفی که در ماده ۲(۱) دستورالعمل ۹۸/۳۴ آمده است، این خدمات واسطه‌گری «خدماتی است که به‌طور معمول برای دستمزد، از راه دور، با استفاده از ابزارهای الکترونیکی و به درخواست فردی دریافت‌کننده خدمات ارائه می‌شود».

با این حال شایسته است این موضوع در نظر گرفته شود خدماتی مانند موردی که در دادرسی اصلی مطرح شده فراتر از خدمات واسطه‌ای است که راننده غیرحرفه‌ای را با استفاده از وسیله نقلیه خودش از طریق سامانه تلفن هوشمند به شخصی متصل می‌کند که مایل به سفر شهری است.

در شرایطی دادگاه ارجاع‌دهنده به این مورد [پرونده‌ای] می‌پردازد که در آن رانندگان غیرحرفه‌ای با استفاده از وسیله نقلیه خود مسافران را حمل می‌کنند. ارائه‌کننده خدمات واسطه‌ای نیز هم‌زمان، به‌طور ویژه از طریق نرم‌افزاری مانند سامانه مورد بحث در دادرسی اصلی، خدمات حمل‌ونقل شهری ارائه می‌دهد و با این کار نحوه عملکرد کلی‌اش را به نفع اشخاصی سازمان‌دهی می‌کند که برای سفر شهری خود مایل به استفاده از آن‌اند.

در همین راستا، از اطلاعاتی که سابق بر این در دادگاه مطرح شده چنین برمی‌آید که به‌کارگیری خدمات واسطه‌گری ارائه‌شده شرکت اوبر بر اساس انتخاب رانندگان غیرحرفه‌ای با استفاده از وسیله نقلیه خودشان است. شرکت برای آن‌ها سامانه‌ای فراهم می‌کند که بدون آن اولاً رانندگان مذکور نمی‌توانند به ارائه خدمات حمل‌ونقل بپردازند و ثانیاً افرادی که مایل به سفر شهری‌اند از خدمات ارائه‌شده این رانندگان نمی‌توانند بهره‌مند شوند.

حمل‌ونقل سنتی است. اینکه آیا بخشی از «اقتصاد مشارکتی» محسوب می‌شود یا نه، با طبقه‌بندی آن بر اساس قانون ارتباطی ندارد. (بند ۴۲)

اوبر ادعا می‌کند که به‌سادگی عرضه (عرضه حمل‌ونقل شهری) و تقاضا را مطابقت می‌دهد. با این حال، فکر می‌کنم که این نگاهی محدود و ناعادلانه به نقش آن است. اوبر در واقع کارهایی بیش از تطبیق عرضه با تقاضا انجام می‌دهد: اوبر خود این عرضه را ایجاد می‌کند. همچنین مقرراتی در زمینه خصوصیات اساسی عرضه وضع می‌کند و نحوه عملکرد آن را سازمان‌دهی می‌کند. (بند ۴۳)

این شرکت این امکان را برای افرادی فراهم می‌کند که مایل به انجام دادن فعالیت حمل‌ونقل مسافر شهری‌اند تا به سامانه اوبر متصل شوند و آن فعالیت را با توجه به شرایط و ضوابط تحمیل‌شده شرکت انجام دهند. این مقررات برای رانندگان، با استفاده از قرارداد بهره‌برداری از سامانه، لازم‌الاجراست. شرایط و ضوابط متعددی وجود دارد. این موارد شامل فعالیت، پیگیری فعالیت و حتی رفتار رانندگان هنگام ارائه خدمات می‌شود. (بند ۴۴)

بنابراین، اوبر بر تمام جنبه‌های مربوط به خدمات حمل‌ونقل شهری نظارت دارد. بدیهی است که مداخله اوبر فراتر از موضوع تعیین قیمت است. این موضوع با توجه به برقراری حداقل شرایط ایمنی با استفاده از الزامات قبلی رانندگان و وسایل نقلیه و مدیریت عرضه حمل‌ونقل با تشویق رانندگان به کار در زمان و مکان با تقاضای بالا صدق می‌کند. همچنین با استفاده از نظام رتبه‌بندی بر رفتار رانندگان و به سبب قابلیت ممنوع‌ساختن راننده در استفاده از پلتفرم اوبر بر خدمات حمل‌ونقل نظارت دارد. به نظر من، جنبه‌های دیگر از دیدگاه کاربر متوسط خدمات حمل‌ونقل شهری اهمیت ثانویه دارند و در انتخاب‌های اقتصادی او تأثیر نمی‌گذارند. بنابراین اوبر جنبه‌های مهم اقتصادی خدمات حمل‌ونقل ارائه‌شده از طریق پلتفرم خود را کنترل می‌کند. (بند ۵۱)

در حالی که این نظارت در چارچوب رابطه سنتی کارفرما و کارمند اعمال نمی‌شود فرد نباید با ظواهر فریب بخورد. کنترل غیر مستقیم مانند آنچه بر اساس مشوق‌های مالی و رتبه‌بندی غیر متمرکز از جانب مسافران در اوبر اعمال می‌شود این امکان را فراهم می‌کند که راننده به همان اندازه‌ای - اگر نه بیشتر - مدیریت شود که بر اساس دستورات رسمی داده‌شده کارفرما به کارکنانش و نظارت مستقیم بر اجرای چنین دستوراتی مدیریت می‌شود. (بند ۵۲)

به همین سبب است که فکر می‌کنم مقایسه اوبر با پلتفرم‌های واسطه‌ای مانند مواردی که برای رزرو هتل یا خرید پرواز استفاده می‌شوند اشتباه است. (بند ۵۷)

در پایان نیز مستشار پرونده با نتیجه‌گیری از توضیحاتی که ارائه کرده بود بیان داشت خدماتی که با استفاده از سامانه‌ای در تلفن

۲. این دستورالعمل تعریف خدمات جامعه اطلاعاتی را به تعریف ارائه‌شده از خدمات جامعه اطلاعاتی در دستورالعمل ۸۹/۴۳ با اصلاحات بعدی ارجاع داده است.

خدمات اسنپ و طرف تجاری در سوپر اپ» (Snapp, 2021)، تعریفی از عملکرد آن در بند ۱۷ ماده ۳ ارائه شده که به شرح زیر است: «کاربران می‌پذیرند که اسنپ ارائه‌دهنده خدماتی است که ارتباط بین کاربران مسافر یا راننده را جهت توافق بر انجام یک سفر فراهم می‌کند. در خدمات اسنپ کاربر راننده مختار است یک درخواست سفر را بپذیرد یا رد کند، همچنین کاربر مسافر مختار است پس از ارسال درخواست سفر، مشخص شدن کاربر راننده و قبل از آغاز سفر اقدام به لغو سفر کند. لذا هر سفری که کاربران مسافر با راننده انجام می‌دهند باید به‌عنوان یک قرارداد لازم مستقل و رابطه قراردادی بین کاربران مسافر و راننده در نظر گرفته شود.» علاوه بر این تعریف، در همان بخش از وبگاه شرکت اسنپ، اما این مرتبه در ذیل عنوان «قوانین و مقررات اسنپ باکس» در بند ۱۲ ماده ۳، تعریف مشابهی مجدداً از عملکرد آن بدین نحو مطرح می‌شود: «کاربران می‌پذیرند که اسنپ خدمات حمل‌ونقل شهری نیست، بلکه تنها خدمات نرم‌افزاری است که ارتباط بین کاربر سفارش‌دهنده و کاربر راننده را به‌منظور توافق بر انجام حمل‌مرسوله یا انجام سفر فراهم می‌نماید. در خدمات اسنپ کاربر راننده مختار است یک درخواست حمل یا انجام سفر را بپذیرد یا رد کند، همچنین کاربر سفارش‌دهنده مختار است پس از ارسال درخواست حمل‌مرسوله یا انجام سفر، مشخص شدن راننده و قبل از آغاز عزیمت راننده به نقطه مبدأ، حمل یا سفر را انجام دهد یا خیر. لذا هر توافق که کاربران انجام می‌دهند باید به‌عنوان یک قرارداد لازم مستقل و رابطه قراردادی بین کاربران در نظر گرفته شود و شرکت ضامن صلاحیت، رفتار و اعمال کاربران در مقابل یکدیگر نبوده و هیچ مسئولیت حقوقی و کیفری در این خصوص و اتفاقات حین حمل یا انجام سفر نخواهد داشت.»

همان‌طور که مشاهده می‌شود مفاهیم بیان‌شده در تعریف اسنپ از عملکرد آن مشابه مفاهیم تعریف‌شده اوبر از عملکردش است. مهم‌ترین نکته‌ای که هر دو تعریف بر آن پافشاری می‌کنند این موضوع است که آن‌ها تأمین‌کننده و ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل نیستند و صرفاً خدمات آن‌ها فراهم‌کننده محیطی در قالب سامانه‌ای در تلفن هوشمند برای ارتباط میان رانندگان و مسافران با یکدیگر است؛ اما در همین زمینه پیش‌تر ماهیت شرکت اوبر در حقوق اتحادیه اروپا تجزیه و تحلیل شد و مشخص شد که ماهیت این شرکت، برخلاف مطالب رسمی منتشرشده از طرف خود شرکت، «خدمات حمل‌ونقل» است. اگرچه بنیاد و ساختار شرکت اسنپ نیز بر اساس الگوبرداری از شرکت اوبر است و مشابه همان شرکت شکل گرفته است، با توجه به تفاوت‌های نظام‌های حقوقی ایران و اتحادیه اروپا (و کشورهای آن) با یکدیگر لازم است ماهیت حقوقی شرکت اسنپ نیز جداگانه بر اساس مقررات نظام حقوقی ایران بررسی شود تا بتوان مقررات حاکم بر آن را تشخیص داد.

علاوه‌براین، اوبر تأثیر قاطعی در شرایط ارائه خدمات حمل‌ونقل رانندگان دارد.

در زمینه نکته اخیر به نظر می‌رسد اوبر با استفاده از سامانه شناخته‌شده خود حداقل و حداکثر میزان کرایه را تعیین می‌کند. این شرکت قبل از پرداخت بخشی از کرایه به راننده غیرحرفه‌ای با وسیله نقلیه تمامی آن مبلغ را از مشتری دریافت می‌کند، همچنین کنترل مشخصی بر کیفیت وسایل نقلیه، رانندگان و رفتار آن‌ها اعمال می‌کند که می‌تواند در برخی شرایط به محرومیت آن‌ها از سامانه منجر شود.

در پایان نیز دیوان دادگستری اروپا بیان داشت هدف از خدمات واسطه‌گری، مانند موردی که در دادرسی اصلی مطرح است، کسب دستمزد با استفاده از سامانه در تلفن هوشمند است. این کار با اتصال میان رانندگان غیرحرفه‌ای دارای وسیله نقلیه شخصی با افرادی صورت می‌گیرد که می‌خواهند سفر شهری انجام دهند. این خدمات واسطه‌گری باید در اصل به خدمات حمل‌ونقل مرتبط دانسته شوند و بر این اساس باید به‌منزله «خدمات در زمینه حمل‌ونقل» در معنای ماده ۱۵۸(۱) معاهده کارکرد اتحادیه اروپا طبقه‌بندی شوند. به عبارت دیگر، دیوان نیز بر آن است خدمات ارائه‌شده شرکت اوبر باید مشمول قوانین حمل‌ونقل داخلی کشور اسپانیا قرار گیرد، زیرا عملکرد شرکت اوبر با تعریفی که از خدمات جامعه اطلاعاتی اتحادیه اروپا وجود دارد همخوانی ندارد و بنابراین نمی‌تواند مشمول مقررات آن نیز قرار گیرد.

۳-۲-۵. رأی دادگاه تجاری شماره ۳ بارسلونا

سرانجام دادگاه تجاری شماره ۳ بارسلونا در تاریخ ۹ فوریه ۲۰۱۸ رأی خود را به این پرونده صادر کرد. متن این رأی دقیقاً و بدون هیچ‌گونه تغییری همان متن پایانی رأی دیوان دادگستری اروپا بود که پیش‌تر متن آن بیان و تحلیل شد.

۴. اسنپ - نظام حقوقی ایران

در نظام حقوقی ایران با توجه به این موضوع به تحلیل پرداختیم که رأی از دادگاه‌ها در این زمینه صادر نشده است؛ بنابراین، در ادامه ساختار شرکت اسنپ را با استفاده از مقررات و قوانین موجود تحلیل می‌کنیم.

۴-۱. متصدی حمل‌ونقل یا واسطه حمل‌ونقل؟

در آغاز بحث برای تشریح ماهیت شرکت‌هایی همچون شرکت اسنپ که بر اساس شیوه کسب‌وکار شرکت اوبر شکل گرفته‌اند باید تعریفی از عملکرد آن‌ها داده شود. در وبگاه رسمی شرکت اسنپ، در قسمت «شرایط و قوانین» با عنوان «شرایط و قوانین استفاده از

۱. ماده ۵۸:۱. آزادی ارائه خدمات در زمینه حمل‌ونقل باید با مقررات عنوان مربوط به حمل‌ونقل تنظیم و تعیین شود.»

۲-۴. مقررات اختصاصی

(قرارداد) برقرار شد، از طریق سامانه ارتباط مناسبی میان کاربر مسافر و راننده برای انجام سفر شکل می‌گیرد.

در این مرحله، کاربر مسافری که در سامانه ثبت‌نام کرده است (نه کاربر مهمان) و راننده در رابطه قراردادی حمل‌ونقل مسافر وارد می‌شوند. هنگامی که کاربر مسافر به مقصد رسید و این موضوع را راننده از طریق سامانه ثبت کرد، پرداخت در صورتی که به صورت برخط انجام شده باشد در سامانه اسنپ پردازش می‌شود. سپس گزارشی الکترونیکی حاوی اطلاعات سفر (شامل شماره پلاک وسیله نقلیه، زمان ابتدا و انتهای سفر، طول پیمایش سفر، کرایه سفر و شناسه یکتای سفر)^۴ را در همان سامانه اسنپ صادر و ثبت می‌کند.^۵ همچنین کاربر مسافر می‌تواند پس از رسیدن به مقصد قیمت محاسبه‌شده را به انتخاب خویش به جای شیوه برخط به شیوه نقدی پردازد. شایان ذکر است در برخی سامانه‌های دیگر، مانند سامانه اوبر (در خدمات مستقلی با عنوان اوبرپول)^۶، بسته به حوزه‌های قضایی که در آنجا فعالیت می‌کنند انتخاب گزینه تقسیم کرایه را دارند. به موجب این قابلیت چندین کاربر مسافر که مقصد و مسیر آن‌ها یکسان است وسیله نقلیه‌ای را میان یکدیگر به اشتراک می‌گذارند. به عبارت دیگر، در این نوع خدمات در صورتی که فردی وسیله نقلیه‌ای درخواست کند و سوار آن نیز باشد افراد دیگر نیز اگر هم مسیر و هم مقصد وی باشند، می‌توانند به همان وسیله نقلیه درخواست سواری دهند. در این وضعیت هزینه‌ها میان مسافران تقسیم خواهد شد و در نتیجه هزینه‌های سواری در این شیوه کسب‌وکارها باز هم کاهش پیدا می‌کند.^۷ در ادامه مطلب پیش (شرح عملکرد شیوه کسب‌وکار اسنپ) باید گفت پس از آنکه هزینه سفر پرداخت شد، ابتدا سهم اسنپ کسر می‌شود (در برخی شهرها ۱۵ درصد و برخی دیگر ۲۰ درصد) و سپس باقی پرداختی کاربر مسافر به راننده پرداخت می‌شود؛ البته هر کرایه پس از انجام سفر مستقیم به حساب راننده منتقل نمی‌شود، بلکه کلیه دریافتی‌های یک روز راننده در حساب کاربری وی در نزد اسنپ جمع می‌شود و روزانه به حساب او واریز می‌شود. به استناد دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور مصوب ۱۳۹۸/۰۷/۰۳ قراردادی مابین معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری‌ها با

در حال حاضر تنها مقرره‌ای که در آن مستقیم به شرکت‌هایی همچون شرکت اسنپ پرداخته شده است «دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور» است که با مشارکت شهرداری تهران و شرکت‌های فعال در حوزه تاکسی اینترنتی نگارش یافته است^۱ و از طریق وزرای کشور و صنعت، معدن و تجارت در تاریخ ۱۳۹۸/۰۷/۰۳ تأیید و تصویب شده است.

۳-۴. نحوه عملکرد و فعالیت شرکت

توضیحات ذیل به ارتباط متقابل میان رانندگان، شرکت و کاربران مسافر (یا مهمان)^۲ از دید شرکت اسنپ می‌پردازد.

راننده اسنپ وسیله نقلیه خود را برای ارائه خدمات به مسافران از طریق سامانه اسنپ در دسترس قرار می‌دهد و به اشتراک می‌گذارد. کاربر مسافر سامانه اسنپ را در دستگاه هوشمند خود انتخاب می‌کند و درخواست سواری (سفارش حمل‌ونقل) می‌دهد. پس از درخواست سواری الگوریتم هوش مصنوعی سامانه اسنپ بدون مداخله انسان به مسیریابی میان نقاطی می‌پردازد که مسافر به عنوان مبدأ و مقصد مشخص کرده است. هزینه سفر در این سامانه بر اساس شاخص‌هایی تعیین و به مسافر اعلام می‌شود. سامانه اسنپ هزینه پیشنهادی ابتدایی را به کاربر مسافر نمایش می‌دهد و او می‌تواند همان پیشنهاد را بپذیرد یا آنکه با انجام دادن برخی تغییرات در درخواست خود، مانند افزودن نقاط مشخصی برای توقف در طول مسیر و موارد دیگر، هزینه پیشنهادی را تغییر دهد. پس از پذیرش قیمت، مسافر درخواست سواری را ارسال می‌کند. در مرحله بعد نوبت به پذیرش درخواست سواری مسافر از جانب راننده می‌رسد. الگوریتم سامانه اسنپ درخواست ارسالی را به مناسب‌ترین (مطابق‌ترین) رانندگان ممکن بر اساس جزئیات درخواست (نوع وسیله نقلیه: اتومبیل یا موتور، ویژه بانوان) ارسال می‌کند و جزئیات درخواست سواری مسافر (قیمت تعیین‌شده و مبدأ و مقصد) را با رانندگانی که نزدیک‌ترین فاصله را با مکان مسافر در مبدأ دارند به اشتراک می‌گذارد. در نهایت در اغلب موارد^۳ یکی از رانندگان مسافر را از طریق سامانه اسنپ می‌پذیرد و وی نباید او را در اصطلاح رد کند. پس از اینکه راننده درخواست مسافر را پذیرفت و اتصال

۱. برای مطالعه بیشتر در این زمینه می‌توانید به آدرس ذیل مراجعه کنید:

<http://www.madeh12.ir/fa/operation/agendaandresolutions/year97>.

۲. کاربر مهمان: شخص حقیقی است که بدون نیاز به داشتن حساب کاربری، توسط کاربر مسافر جهت استفاده از خدمات اسنپ معرفی می‌شود (بند ۱۰ ماده ۱ شرایط و قوانین استفاده از خدمات اسنپ و طرف تجاری در سوپر اپ).

۳. زیرا ممکن است درخواست به دلایل متعددی از جمله پایین بودن قیمت تعیین‌شده هرگز از طرف سامانه پذیرفته نشود.

۴. بند ۱ ماده ۱ دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور مصوب ۱۳۹۸/۰۷/۰۳.

۵. گزارش مذکور (داده سفر) به موجب تبصره ۲ ماده ۲ دستورالعمل اخیرالذکر باید از طرف ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند سفر، به صورت روزانه یا هفتگی، در سامانه مشترک اطلاعات سفرها (ساماس) ثبت شود.

6. UberPool

۷. برای اطلاعات بیشتر به آدرس ذیل مراجعه کنید:

<https://www.uber.com/us/en/ride/uberpool>

۳. در شرکت اسنپ با درج شروطی با عنوان تعهدات کاربر (بندهای ۲، ۴، ۵، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ ماده ۵) در قرارداد با راننده و با عنوان مسئولیت کاربران در شرایط و قوانین استفاده از اسنپ (بندهای ۹ و ۱۰ ماده ۶) برای کیفیت وسایل نقلیه تکالیفی مقرر شده است؛

۴. همچنین در شرکت اسنپ نحوه رفتار مناسب رانندگان در هنگام ارائه خدمات حمل‌ونقل (بند ۶ ماده ۵ قرارداد) تعیین شده است؛

۴-۵-۲) کاربر به هیچ‌عنوان حق استفاده از نرم‌افزار اسنپ با خودرویی به‌غیراز خودروی تعرفه‌شده برابر این قرارداد و یا ثبت‌شده در نرم‌افزار اسنپ (اعم از مغایرت حقوقی و فیزیکی شامل نوع، رنگ، شماره شهری، خودرو و غیره) را نخواهد داشت. همچنین کاری متعهد می‌باشد هرگونه تغییر ایجادشده در خودروی ثبت‌شده در نرم‌افزار را ظرف مدت ۲۴ ساعت از تاریخ اعمال تغییرات برابر فرم تغییرات خودرو کاربر راننده به شرکت اعلام نماید و تا زمان ثبت تغییرات فوق توسط شرکت حق استفاده از خودروی مذکور را در نرم‌افزار اسنپ نخواهد داشت. در صورت عدم رعایت این موضوع چه به‌صورت کلی و چه به‌صورت جزئی از سوی کاربر شرکت حق فسخ فوری قرارداد حاضر و مسدود نمودن حساب کاربری وی را خواهد داشت.»

۵-۵-۶) ... همچنین کاربر متعهد می‌باشد که چارچوب توصیه‌های شرکت از قبیل نوع رفتار با مسافر، وضعیت فنی و ظاهری مناسب خودرو و غیره را رعایت کند و در هر حال خود کاربر منحصراً مسئول و پاسخگویی هرگونه اعتراض و شکایات احتمالی مسافران در رابطه با نوع عملکرد، رفتار و غیره خواهد بود.»

۶-۵-۷) کاربر متعهد و ملتزم می‌باشد فتوکپی برابر اصل کارت خودرو، سند مالکیت خودرو، معاینه فنی خودرو، بیمه‌نامه، کارت ملی، شناسنامه، گواهینامه، قبض تلفن ثابت محل سکونت خود، یک قطعه عکس ۳×۴ و هر مدرک دیگری را که مورد نیاز شرکت باشد در اختیار شرکت قرار دهد، در غیر این صورت شرکت مجاز به فسخ قرارداد و مسدود نمودن حساب کاربری وی خواهد بود.»

۷-۵-۱۰) کاربر متعهد و ملتزم می‌باشد تمامی همکاری‌های لازم را برای انجام فرایندهای شرکت اعم از تجهیز، آموزش و نظارت انجام دهد.»

۸-۶-۹) کاربران راننده مکلف به انجام سفر با وسیله نقلیه‌ای است که از نظر فنی سلامت کامل داشته باشد و قبل از انجام سفر مکلف به احراز صحت وسیله نقلیه از قبیل ترمزها، فرمان، روشنایی (چراغ‌های جلو و عقب، وضعیت شکستگی یا انکسار نور شیشه‌های جلو)، چرخ‌ها، بوق، برف‌پاک‌کن، وسایل گرمایشی و سرمایشی، ترمزهای پایی و دستی و لوله‌کشی و رابط‌های آن، چراغ‌های راهنما، برق و آینه‌ها، سیستم فرمان و چرخ‌های جلو و عقب، کمربند ایمنی استاندارد به تعداد صندلی‌ها، سلامت عملکرد درب‌های جلو و عقب (دستی و برقی)، دسترسی به کلیدهای اضطراری درب‌های خروجی است.»

۹-۶-۱۰) کاربران راننده قبول‌کننده سفرهای بین‌شهری علاوه بر رعایت ضوابط و مقررات قانونی حاکم بر سفرهای بین‌شهری و شرایط و قوانین حاضر مکلف به استفاده همیشگی از جعبه کمک‌های اولیه درمانی، علامت هشداردهنده مورد نیاز (مثلث شبرنگ و چراغ چشمک‌زن)، تجهیزات مهار بار متناسب با نوع بار، کپسول آتش‌نشانی مناسب و آماده‌به‌کار، دستگاه سنجش سرعت و زمان بدون نقص فنی، زنجیر چرخ در صورت لزوم، لاستیک‌های آجدار قابل قبول در وسیله نقلیه خود است و با توجه به مسافت سفر بین‌شهری، مقدمات و شرایط استفاده کاربر مسافر را از سرویس بهداشتی بین‌راهی و مکان‌های مطمئن برای نماز و صرف غذا فراهم کند.»

۱۰-۵-۶) نظر به اینکه مسافران از طریق نرم‌افزار اسنپ با کاربر ارتباط پیدا کرده و از خدمات وی برای رسیدن به مقصد استفاده می‌کنند کاربر موظف است برای حفظ اعتبار نام شهرت و برند اسنپ کلیه ضوابط اخلاقی و پسندیده، شئون شرعی، رفتار احترام‌آمیز، امانت‌داری و کلیه قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران را در ارتباط با مسافر رعایت نماید. ... و در هر حال خود کاربر منحصراً مسئول و پاسخگویی هرگونه اعتراض و شکایات احتمالی مسافران در رابطه با نوع عملکرد، رفتار و غیره خواهد بود.»

شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات منعقد شده است که به‌موجب آن ۱/۵ درصد از کرایه دریافتی از هر سفر بابت بهای خدمات استفاده از زیرساخت شهر به شهرداری به‌صورت ماهانه پرداخت می‌شود.^۱ این موضوع نیز علاوه بر موضوعاتی چون مشخصات راننده، نوع خودرو، مبدأ و مقصد، نوع خدمات، مبلغ پرداختی و تخفیف‌ها در گزارش سفر برای مسافر درج می‌شود زیرا عوارض شهرداری مبلغی به‌غیراز مبلغ سفر است که مسافر آن را می‌پردازد. نکته آخر اینکه ممکن است در این زمینه مشکل جداگانه‌ای پیش آید، یعنی مسافر همان کاربر سامانه نباشد، بلکه کاربر مهمان باشد.

۴-۴. روابط شرکت با رانندگان

همان‌طور که مطرح شد صاحبان اسنپ مدعی‌اند که این شرکت صرفاً ارائه‌دهنده خدماتی است که محیطی را در قالب سامانه‌ای در تلفن هوشمند فراهم می‌کند تا رانندگان و مسافران برای توافق بر انجام یک سفر با یکدیگر ارتباط برقرار کنند. در نتیجه، اسنپ جز طرفین قراردادی که میان مسافر و راننده در این زمینه منعقد می‌شود نیست؛ اما با بررسی وضعیت روابط طرفین این مسئله تأیید نمی‌شود.^۲ موضوعی که ادعای اسنپ را دچار خدشه می‌کند کیفیت رابطه حقوقی شرکت اسنپ و راننده است. اگرچه در قراردادهایی که در شرکت اسنپ با رانندگان منعقد می‌شود موضوع قرارداد^۳ «حق استفاده و بهره‌برداری موقت از نرم‌افزار شرکت به نام اسنپ (Snapp) به مدت قرارداد حاضر و مطابق شرایط قراردادی» عنوان می‌شود، اغلب شواهد دیگری که در زمینه شرکت اسنپ با راننده وجود دارد بیان‌کننده عنوان و موضوعی فراتر از وضعیتی است که در اسنپ ادعا می‌شود.

در آغاز برای کشف وضعیت حقوقی رابطه فوق به‌صورت مختصر به بیان مهم‌ترین ارتباط‌های حقوقی ممکن شرکت اسنپ با رانندگان می‌پردازیم. این موارد عبارت‌اند از:

۱. در اسنپ از طریق سامانه مجهز به هوش مصنوعی هزینه سفر پذیرفته‌شده از طرف راننده تعیین شده است؛
۲. در اسنپ کلیه هزینه و پرداخت‌های غیرنقدی (برخط) سفر از مسافر دریافت می‌شود و پس از آنکه سهم اسنپ از آن مبلغ کسر شد باقی‌مانده مبالغ دریافتی طی تسویه حساب‌های روزانه به رانندگان پرداخت می‌شود. در پرداخت‌های نقدی نیز همیشه مبلغی (۱۰ هزار تومان) در حساب‌های کاربری رانندگان غیرقابل برداشت تعیین می‌شود تا از این طریق همواره سهم اسنپ از هزینه سفرها تضمین شده باشد؛

۱. تبصره بند ۵ ماده ۵ قرارداد تیپ ارائه خدمات هوشمند مسافر در کلان‌شهرها و غیرکلان‌شهرها.

۲. این مسئله در مقاله دیگری به‌صورت تفصیلی بررسی شده است.

۳. ماده ۲ قرارداد ثبت‌نام رانندگان در ناوگان اسنپ.

یکدیگر ندارند، بلکه در سامانه هوشمند اسنپ درخواست مسافر و مکان‌یابی نزدیک‌ترین وسیله نقلیه به درخواست‌کننده بررسی می‌شود و آن دو از طریق همان سامانه به یکدیگر متصل می‌شوند. فقط در آن زمان است که راننده و مسافر می‌توانند از یکدیگر آگاهی پیدا کنند و قرارداد را نپذیرند. با وجود این مسافر همچنان راننده را جزء ناوگان اسنپ می‌داند و به اعتبار شرکت به او اعتماد می‌کند زیرا جز نام و نوع وسیله نقلیه هیچ اطلاعات قبلی دیگری از راننده ندارد. علاوه بر این، عنوان قراردادی که راننده و شرکت با یکدیگر منعقد می‌کنند «قرارداد ثبت نام رانندگان در ناوگان اسنپ» است. این عنوان به معنی آن است که راننده در اسنپ شخص مستقلی که قصد دارد از آن سامانه برای فعالیت خود استفاده کند محسوب نمی‌شود، بلکه در زمان ثبت نام عضوی از ناوگان خدمات‌دهی اسنپ به حساب می‌آید و شرایطی نیز برای وی مقرر می‌شود؛

۱۱. رانندگان شرکت اسنپ با پیش‌بینی طرح‌های تشویقی به انجام دادن تعدادی سفر مشخص در بازه زمانی از قبل تعیین شده ترغیب می‌شوند که با انجام و رسیدن به هدف اعلام شده می‌توانند علاوه بر درآمد خود پاداش نیز دریافت کنند (Snapp Drivers Club, 2021)؛

۱۲. اگرچه در اسنپ برای پذیرش یا رد سفر به راننده حق انتخاب داده شده (بند ۱۷ ماده ۳ شرایط و قوانین استفاده از خدمات اسنپ)، برای انتخاب هر کدام از آن‌ها نیز محدودیت‌هایی در نظر گرفته شده است. در صورت رعایت نکردن و رد بی دلیل درخواست سفر یا لغو بیش از تعداد مجاز سفر ضمانت اجرایی از جمله غیرفعال شدن حساب کاربری به صورت موقت یا دائم (تبصره ۳ بند ۱۷ ماده ۳ شرایط و قوانین استفاده از خدمات اسنپ) و پرداخت وجه التزام (بند ۱۱ ماده ۶ شرایط

۵. «۳-۱۷) کاربران می‌پذیرند که اسنپ ارائه‌دهنده خدماتی است که ارتباط بین کاربران مسافر یا راننده را جهت توافق بر انجام یک سفر فراهم می‌کند. در خدمات اسنپ کاربر راننده مختار است یک درخواست سفر را بپذیرد یا رد کند. همچنین کاربر مسافر مختار است پس از ارسال درخواست سفر، مشخص شدن کاربر راننده و قبل از آغاز سفر به لغو سفر اقدام کند. لذا هر سفری که کاربران مسافر با راننده انجام می‌دهد باید به‌عنوان یک قرارداد لازم مستقل و رابطه قراردادی بین کاربران مسافر و راننده در نظر گرفته شود.»

۶. «تبصره ۳-۳) در صورت رد بی دلیل درخواست سفر توسط کاربر راننده یا لغو بی دلیل و به‌کرات سفر توسط کاربر مسافر شرکت می‌تواند نسبت به غیرفعال کردن حساب کاربری آن‌ها به‌صورت موقت یا دائم اقدام کند.»

۷. «۶-۱۱) در صورت لغو بیش از تعداد مجاز سفر توسط کاربر راننده در طی روز، که از طریق اپلیکیشن به اطلاع کاربر متخلف رسانده می‌شود، کاربر راننده متعهد و ملتزم می‌باشد مبلغ مشخصی را تا سقف ۲۵۰۰۰ ریال، با توجه به محدوده فعالیت و تصمیم شرکت، به‌عنوان وجه التزام قراردادی پرداخت نماید. وصول تمام یا قسمتی از خسارات و وجه التزام فوق یا تهاژ آن با اعتبار ریالی کاربر راننده نزد شرکت بلا مانع است و کاربر در این خصوص رضایت بدون قید و شرط خود را اعلام می‌نماید و یا در صورت عدم کفایت مطالبات کاربر راننده نزد شرکت برای جبران خسارت وارده و وجه التزام فوق شرکت مجاز خواهد بود نسبت به مطالبه آن‌ها از کاربر راننده از طریق مراجع ذی‌صلاح قضایی اقدام نماید.»

۵. در بخش «شرایط و قوانین» در وبگاه اسنپ مقرراتی وضع شده است. در این مقررات علاوه بر رانندگان مسافران نیز ملزم به پذیرش و رعایت آن موارد برای استفاده از سامانه اسنپ شده‌اند (بند ۱ ماده ۲ شرایط و قوانین استفاده از خدمات اسنپ)؛

۶. در وبگاه شرکت اسنپ در همان بخش «شرایط و قوانین» تعدادی تعهدات و تکالیف برای رانندگان و مسافران وضع شده است؛

۷. در قراردادهای اسنپ با رانندگان، در بخش شرایط و قوانین موجود در وبگاه، در دستورالعمل نظارت و آیین‌نامه انضباطی کاربران راننده (متمم قرارداد کاربران راننده) مجموعه قواعد و مقرراتی برای نظارت و تنبیه آن‌ها در نظر گرفته شده است. از جمله این موارد محرومیت راننده در استفاده از سامانه با مسدود کردن حساب کاربری‌اش و نظرسنجی از مسافران در انتهای سفر برای نظارت بر عملکرد رانندگان^۲ (بند ۲ ماده ۵ شرایط و قوانین) است؛

۸. رانندگان در زمان قرارداد با اسنپ با درج شرطی تا پایان مدت قرارداد از هرگونه همکاری به‌صورت هم‌زمان با اشخاص حقیقی و حقوقی که در زمینه مشابه شرکت اسنپ فعالیت می‌کنند منع می‌شوند (بند ۳ ماده ۵ قرارداد)؛

۹. در اسنپ برای اجرانکردن و تخلف از تعهدات و الزاماتی که در قرارداد با راننده مقرر شده علاوه بر حق الزام به اجرای تعهد وجه التزام نیز پیش‌بینی شده است (بند ۱۵ ماده ۵ قرارداد)؛

۱۰. طرفین قرارداد، مسافر و راننده، هیچ نقشی در انتخاب

۱. «۲-۱) کاربران با ثبت نام در اپلیکیشن اسنپ، همچنین با هر بار استفاده از خدمات آن، می‌پذیرند که شرایط و قوانین حاضر را به‌صورت کامل مطالعه کرده و آن را با اطلاع کامل از شرایط و معانی‌اش پذیرفته‌اند. این شرایط و قوانین ممکن است در طول زمان تغییر کند. استفاده کاربران از اپلیکیشن، پس از هر بار تغییر در شرایط و قوانین، به معنی پذیرش تغییرات مذکور است. این قوانین برای مطالعه کاربران در سایت و اپلیکیشن اسنپ در دسترس است.»

۲. به نحو مشابه، از رانندگان نیز درباره مسافران برای نظارت بر آن‌ها نیز نظرسنجی می‌شود.

۳. «۵-۹) کاربر متعهد و ملتزم است تا پایان مدت قرارداد اعم از انقضای مدت یا اعمال فسخ و مسدود کردن حساب کاربری وی با هیچ شخص حقیقی یا حقوقی دیگری در زمینه موضوع قرارداد (شرکت‌های مشابه) همکاری نکرده و خدمات موضوع قرارداد را صرفاً و انحصاراً از شرکت ایده‌گزين ارتباطات روماک دریافت کند. جهت اطمینان از اجرای صحیح این شرط، در صورت لزوم و به‌منظور بهبود خدمت‌رسانی، شرکت مجاز است به اطلاعات مرتبط با موضوع این بند در ابزاری که اپلیکیشن اسنپ نصب شده و یا به طرق مقتضی دیگر دسترسی داشته باشد.»

۴. «۵-۵) کاربر متعهد و مکلف می‌باشد کلیه تعهدات و الزاماتی را که در این قرارداد قید گردیده است رعایت نموده و در صورت تخلف (تأخیر یا عدم انجام تعهد)، شرکت علاوه بر حق الزام به انجام تعهد مستحق وصول مبلغ ده میلیون تومان به‌عنوان وجه التزام قراردادی از کاربر می‌باشد. وصول تمام یا قسمتی از خسارات و وجه التزام فوق از اعتبار ریالی کاربر نزد شرکت بلا مانع می‌باشد و یا در صورت عدم کفایت مطالبات کاربر برای جبران خسارات وارده و وجه التزام فوق شرکت مجاز خواهد بود نسبت به مطالبه آن‌ها از کاربر از طریق مراجع ذی‌صلاح قضایی اقدام نماید.»

سپس به وبگاه «درگاه ملی مجوزهای کشور»^۲ مراجعه و درخواست مجوز کنند. پس از این مراحل باید سایر اقدامات اداری پیگیری شود. در صورتی که تاکسی اینترنتی به صورت مجازی و از طریق سامانه فعالیت می‌کند صرفاً کافی است بر اساس «دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور مصوب ۱۳۹۸/۰۷/۰۳» عمل کند. توجه شود به اینکه این دستورالعمل در حال حاضر تنها مقررۀ تخصصی موجود در حوزه تاکسی اینترنتی هاست. به این ترتیب برای موضوعاتی که در دستورالعمل مقررۀ برای آن پیش‌بینی نشده است باید به سراغ سایر قوانین و مقررات عام برویم. گفتنی است از آنجاکه ساختار تاکسی اینترنتی‌ها مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی نیست و حمل‌ونقلی است که از طریق شرکت‌های خصوصی ارائه می‌شود، نمی‌توانیم آن‌ها را مشمول قوانین عامی همچون «قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶»^۳ تلقی کنیم.

در بند الف ماده ۱ این دستورالعمل در تعریف «ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر» آمده است: «کلیه اشخاص حقوقی ارائه‌دهنده خدمات برخط جابه‌جایی و حمل‌ونقل مسافر درون شهری و حومه عضو اتحادیه صنفی کشوری کسب‌وکار مربوطه که برخی از عملیات آن‌ها با استفاده از اپلیکیشن یا سایت انجام شود؛ اعم از اینکه وسیله نقلیه تحت مالکیت خود شخص باشد یا طی قرارداد با شخص ثالث همکاری نمایند.» اگرچه صاحبان شرکت اسنپ و سایر شرکت‌های مشابه خود را متصدی حمل‌ونقل نمی‌دانند و صرفاً واسطه و تسهیل‌کننده روابط میان کاربر مسافر و راننده می‌دانند، چنین ادعایی با نحوه عملکرد شرکت و سامانه آن‌ها مطابقت ندارد و بسیار فراتر از عنوانی است که مدعی آن‌اند. در دستورالعمل مذکور نیز به صورت مستقیم به این موضوع پرداخته نشده است، اما از تعریف فوق می‌توان استنباط کرد دستورالعمل ادعای شرکت‌های فعال این حوزه را برای فعالیت‌های خود نپذیرفته است. از آنجاکه در عنوان تعریف خود به این موضوع اشاره نکرده‌اند و در تعریف نیز بیان شده «ارائه‌دهنده خدمات برخط جابه‌جایی و حمل‌ونقل مسافر»، در هر حال واسطه‌گری و تسهیلگری حمل‌ونقل از آن برداشت نمی‌شود. این تعریف بسیار نزدیک به تعریف «تصدی به حمل‌ونقل» است.

مقررات حاکم بر «تصدی به حمل‌ونقل» علاوه بر قانون تجارت (ماده ۳۷۷ ق.ت) در قانون مدنی (مواد ۵۱۲ تا ۵۱۷ ق.م) نیز مطرح شده است؛ اما از آنجاکه قانون تجارت در قیاس با قانون مدنی قانونی خاص محسوب می‌شود، در هنگام

و قوانین استفاده از خدمات اسنپ) در نظر گرفته شده است؛ ۱۳. اعتبار سهمیه سوخت رانندگان به صورت ماهانه محاسبه و به حساب راننده واریز می‌شود. حداقل پیمایش برای دریافت اعتبار سهمیه بنزین ماهانه ۲۰۰ کیلومتر است. این مسافت از زمان قبول سفر تا پایان سفر محاسبه می‌شود. برای مشخص شدن اسامی واجدان شرایط دریافت سهمیه بنزین، شرکت‌ها هر ماه فهرست رانندگان فعال خود را در اختیار وزارت کشور قرار می‌دهند. به این ترتیب در این مورد نیز شرکت به علت ارائه اطلاعات راننده به وزارت کشور بر او نوعی تسلط و کنترل دارد و با او فراتر از یک واسطه رفتار می‌شود. همچنین راننده در این مورد به شدت تحت تأثیر خدمات شرکت است به نحوی که میزان کارکرد او در شرکت به شدت در وضعیت آینده‌اش تأثیرگذار است. این خدمات باز هم ناشی از قرارداد راننده با شرکت است.

با وجود کلیه موارد فوق، در شرکت مزبور ادعا می‌شود که با ارائه خدمات نرم‌افزاری به منزله واسطه عمل می‌شود و فقط تسهیل‌کننده ارتباط میان مسافران متقاضی سفر و کاربران راننده است (بند ۱۳ ماده ۵ قرارداد). اینک به بررسی ادعای مطرح‌شده و تطبیق آن با نهادهای حقوقی موجود در قوانین می‌پردازیم تا علاوه بر آنکه ماهیت حقوقی آن را شناسایی می‌کنیم این موضوع نیز مشخص شود که چه مقرراتی باید بر این دسته از شرکت‌ها حاکم باشد.

۴-۵. وضعیت حقوقی

با بررسی ماهیت حقوقی شرکت اسنپ مشخص می‌شود که با چه نوع شرکتی مواجهیم، آیا این شرکت صرفاً تسهیل‌کننده و واسطه حمل‌ونقل در میان راننده و کاربر مسافر است یا اینکه باید آن را متصدی حمل‌ونقل و بشناسیم و سایر افراد حاضر در سامانه هوشمند را با توجه به این ساختار تحلیل کنیم.

به موجب ماده ۸۷ قانون نظام صنفی کشور مصوب ۱۳۹۲ «فعالیت افراد صنفی در فضای مجازی (سایبری) مستلزم اخذ پروانه کسب از اتحادیه مربوطه است. تبصره چگونگی صدور مجوز و نحوه نظارت بر این‌گونه فعالیت‌های صنفی به موجب آیین‌نامه اجرائی است که توسط اتاق اصناف ایران با همکاری دبیرخانه هیئت عالی نظارت و وزارتخانه‌های اطلاعات و ارتباطات و فناوری اطلاعات تهیه می‌شود و پس از تأیید هیئت عالی نظارت حداکثر ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب وزیر صنعت، معدن و تجارت می‌رسد». بنابراین برای دریافت پروانه کسب فعالیت با عنوان تاکسی اینترنتی باید اشخاص حقوقی ابتدا به «اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی»^۱ درخواست دهند.

2. <http://g4b.ir>.

۳. طبق ماده ۹ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶، «مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است».

۱. برای توضیحات بیشتر به وبگاه «اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی» مراجعه شود: <https://ecunion.ir>.

مالک باشند، پیشه‌ور خواهند بود (Sotoudeh Tehrani and Safari, 2015).

معنای «متصدی» در لغت عبارت است از: «کسی که مباشر کار و شغلی است.» (Moein, 2021). از آنجا که تصدی به حمل و نقل عملی در اصل تجاری است، بنابراین متصدی نیز تاجر محسوب می‌شود و لذا حقوق و تکالیف تاجر بر وی حاکم است. برخلاف قانون مدنی قانون تجارت در ماده ۳۷۷ متصدی حمل و نقل را به این شرح تعریف کرده است: «متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت حمل اشیا را به عهده می‌گیرد.» تعریف ارائه شده کامل نیست و نواقصی دارد.

در ابتدا باید گفت این ماده از دو جهت قابل مسامحه است: اول اینکه منظور از کلمه «کسی» علاوه بر شخص حقیقی شخص حقوقی نیز است؛ و دوم اینکه چون در گذشته معمولاً مالکان کالا همراه با کالای خود سفر می‌کردند، حمل و نقل اشخاص بدیهی در نظر گرفته شده است (Samawati, 2015). از این ماده چنین استنباط می‌شود که متصدی حمل و نقل شخصی جز حمل و نقل کننده (حمل و نقل کننده قراردادی) نمی‌تواند باشد؛ اما در ماده ۳۸۸ ق.ت. آمده است: «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد - بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است.» بنابراین از جمع این دو ماده می‌توان گفت متصدی حمل و نقل هم می‌تواند به نمایندگی به حمل و نقل اقدام کند و هم می‌تواند از طریق استخدام اشخاص دیگر حمل و نقل را انجام دهد.

در حمل و نقل متصدی وسیله مخصوصی را در اختیار فرستنده کالا یا مسافر قرار نمی‌دهد، بلکه حمل و نقل کالا یا مسافر را طبق تشخیص خود با وسیله نقلیه‌ای انجام می‌دهد که متناسب می‌داند. به این ترتیب متصدی حمل و نقل در کار خود استقلال دارد و تابع اراده فرستنده کالا یا مسافر نیست، بلکه فرستنده کالا یا مسافر باید از دستورات و مقررات متصدی حمل و نقل پیروی کند (Sotoudeh Tehrani and Safari, 2012). بنابراین متصدی شخصی است که فرایند حمل و نقل در پی مدیریت و نظارت او انجام می‌گیرد و تفاوتی نیز نمی‌کند که خود آن را به تنهایی انجام دهد یا اینکه آن را به شخص دیگری واگذار کند.

به موجب ماده ۳۷۷ ق.ت. تعهد حمل و نقل متصدی در مقابل اجرت (کرایه یا هزینه سفر) است که این امر سبب تفاوت میان حمل و نقل تجاری از غیرتجاری می‌شود. همان‌طور که گفته شد، تصدی به حمل و نقل عملی در اصل تجاری است. اگر متصدی بدون دریافت اجرت، یعنی رایگان، حمل و نقل را انجام دهد، بدین ترتیب دیگر مقررات قانون تجارت بر تعهد حمل و نقل حاکم

اختلاف میان این دو قانون تجارت ارجح خواهد بود و در موارد سکوت یا اجمال یا مواردی که با صراحت از شمول قانون تجارت خارج شده است قانون مدنی قابل اجراست (Shahidi, 1985). البته در زمینه تاکسی‌های اینترنتی در ابتدا مقررات دستورالعمل مقدم است و سپس سایر مقررات در صورت پیش‌بینی نشدن در دستورالعمل برای آن‌ها اعمال‌شدنی خواهد بود. در بند ۱ ماده ۱ دستورالعمل نیز صلاحیت پایش فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند حمل و نقل مسافر برای حصول اطمینان از اجرای قوانین و مقررات «حمل و نقل» و «نظام صنفی» از طریق اجرای مفاد این دستورالعمل به شهرداری‌ها اعطا شده است.

«تصدی» در لغت به معنای «عهده‌دار کاری شدن» یا «مسئولیت کاری را پذیرفتن» است (Moein, 2021). کلمه «تصدی» در بند ۲ ماده ۲ ق.ت. عملی ذاتاً تجاری تعریف شده است که به این شرح است: «معاملات تجاری از قرار ذیل است: ... ۲) تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد.» در بند مذکور «تصدی به حمل و نقل» به طور مطلق مطرح شده است. بنابراین حمل و نقل هم «مسافر» و هم «کالا» مشمول این بند است. «تصدی» لزوماً در قالب «بنگاه» یا «مؤسسه‌ای»^۱ که ابزار خاصی دارد و به امر حمل و نقل می‌پردازد می‌تواند شکل بگیرد (Eskini, 2013, p. 112). اشخاصی که برای کار خود به حمل و نقل می‌پردازند از آنجا که این عمل فرعی است و برای رفع نیازهای خود به این کار می‌پردازند تاجر محسوب نمی‌شوند. اما اشخاص و مؤسساتی که کار آن‌ها حمل و نقل اجناس دیگران در برابر دریافت کرایه است مشمول حقوق تجارت خواهند بود، حتی اگر به عمل تجاری دیگری نپردازند (Sotoudeh Tehrani and Safari, 2015). تصدی عمل حمل و نقل از تکرار آن مشخص می‌شود (Ebadi, 2019). بنابراین شخصی که اتفاقی، و نه دائم، به امر حمل و نقل برای دیگری می‌پردازد را نمی‌توان مشمول قانون تجارت و تعریف تاجر دانست. هنگامی شخص برای انجام دادن امر حمل و نقل تاجر شناخته خواهد شد که اقدامات خود را در این زمینه تکرار کند تا شغل معمولی وی تلقی شود (جمع مواد ۱ و ۲ ق.ت.). با توجه به توضیحات ارائه شده مشخص می‌شود که اشخاص حقیقی نمی‌توانند متصدی حمل و نقل و تاجر شناخته شوند، بلکه در صورتی که مالک وسایل نقلیه نباشند کارگر و اگر

۱. اشخاص حقوقی موضوع حقوق خصوصی دو گروه‌اند: ۱) شرکت‌های تجاری و ۲) تشکیلات غیرتجاری. از آنجا که تصدی به حمل و نقل از اعمالی در اصل تجاری است لذا می‌توان به تأسیس شرکتی تجاری (ماده ۲۰ ق.ت) اقدام کرد که موضوع آن انجام دادن امور حمل و نقل است. تشکیلات و مؤسسات غیرتجاری اشخاص حقوقی اند که برای مقاصد غیرتجاری تأسیس شده‌اند. با توجه به ماهیت این دسته از اشخاص حقوقی آن‌ها نمی‌توانند در اساسنامه خود موضوع فعالیت اصلی‌شان را معاملات تجاری قرار دهند؛ اما در صورت انجام معاملات تجاری، این موضوع سبب نمی‌شود که آن‌ها تاجر محسوب شوند. بنابراین تشکیلات و مؤسسات غیرتجاری این امکان را ندارند برای اینکه تقاضای اخذ مجوزهای لازم را برای تصدی حمل و نقل کنند.

را با داشتن استقلال در عملکرد، به نام و به حساب خود، با نماینده یا شخص دیگری در قبال اخذ کرایه انجام می‌دهد.

با مقایسه تعریف «متصدی حمل‌ونقل» با تعریف بیان‌شده برای «ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر» و همچنین توجه به مقررات مربوط به آن می‌توان گفت دستورالعمل فوق‌الذکر ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل را در قالب «متصدی حمل‌ونقل» تعریف کرده است. اگرچه شرکت‌های تحت‌الشمول این دستورالعمل خلاف این موضوع را تصریح می‌کنند، اما با بررسی‌های انجام‌شده دیدگاه شرکت‌های مذکور رد می‌شود و آن‌ها در ساختار شرکت متصدی حمل‌ونقل مورد بررسی قرار می‌گیرند.

نخواهد بود و مقررات قانون مدنی حاکم خواهد بود. لازم است تذکر داده شود اگر قرارداد حمل‌ونقل از اقسام عقد اجاره و بدون عوض باشد، از نظر قانون مدنی قرارداد باطل است؛ اما در صورتی که بر اساس ماده ۱۰ ق.م. قرارداد شکل گرفته باشد، قرارداد صحیح است و قرارداد حمل‌ونقل تبرعی یا مجانی شناخته می‌شود (Akhlaghi, 1993). برخلاف مؤسسات غیرتجاری که بدون در نظر گرفتن سود و انتفاع برای اهداف عام‌المنفعه و خیرخواهانه تشکیل می‌شوند شرکت‌های تجاری همواره در پی سود و انتفاع‌اند.

با توجه به توضیحات فوق می‌توانیم چنین نتیجه بگیریم متصدی حمل‌ونقل شخص حقوقی است که تصدی به حمل‌ونقل

جدول ۱: خلاصه تحلیل ساختار شرکت‌های اوپر و اسنپ

اسنپ	اوپر	شباهت‌ها و تفاوت‌ها
بله، اسنپ اکو، اسنپ پلاس، اسنپ‌ژر، اسنپ‌باکس، اسنپ‌وانت، اسنپ‌بایک	بله، اوپر ایکس، اوپر پول، اوپر ایکس ال، اوپر سلکت، اوپر بلک، اوپر لوکس و ...	دسته‌بندی خدمات شرکت (نه ازجانب راننده یا قانون)
توسط سامانه هوشمند شرکت بر اساس ورودی، مدت زمان و مسافت سفر و همچنین میزان عرضه و تقاضا کاربران	بر اساس مسافت و مدت زمان سفر توسط سامانه هوشمند شرکت و با توجه به حجم تقاضا سفر و زمان درخواست	نحوه تعیین میزان کرایه
یکپارچه، خدمات دیجیتال و خدمات حمل‌ونقل قابل تجزیه نیست	یکپارچه، خدمات دیجیتال و خدمات حمل‌ونقل قابل تجزیه نیست	ساختار خدمات
اقتصاد سنتی است، اقتصاد تسهیمی (اشتراک‌گذاری) نیست.	اقتصاد سنتی است، اقتصاد تسهیمی (اشتراک‌گذاری) نیست.	شیوه کسب‌وکار
عرضه وسایل نقلیه و مدیریت و نظارت بر آن‌ها (واسطه نیست)	عرضه وسایل نقلیه و مدیریت و نظارت بر آن‌ها (واسطه نیست)	نحوه عملکرد
شرکت اسنپ و کاربر مسافر طرفین قرارداد حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند. راننده و شرکت اسنپ نیز قرارداد مستقل دیگری با یکدیگر دارند.	شرکت اوپر و کاربر مسافر طرفین قرارداد حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند. راننده و شرکت اوپر نیز قرارداد مستقل دیگری با یکدیگر دارند.	طرفین قرارداد حمل‌ونقل
هر دو قرارداد الحاقی‌اند.	هر دو قرارداد الحاقی‌اند.	نوع قراردادها
فاقد هرگونه رابطه قراردادی و مستقیم با یکدیگرند.	فاقد هرگونه رابطه قراردادی و مستقیم با یکدیگرند.	وضعیت رابطه راننده و کاربر مسافر
در ایران: قوانین و مقررات اختصاصی ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند حمل‌ونقل مسافر به علاوه برخی از قوانین و مقررات سنتی حمل‌ونقل	در ایالات متحده آمریکا: قوانین و مقررات اختصاصی شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل در اتحادیه اروپا: قوانین و مقررات سنتی شرکت‌های حمل‌ونقل	قوانین و مقررات حاکم
متصدی حمل‌ونقل	متصدی حمل‌ونقل	ماهیت حقوقی

نتیجه‌گیری

در کسب‌وکارهای مدرن هوش مصنوعی در کنار شیوه‌های اقتصادی جدید (اقتصاد تسهیمی) سهمی اساسی در موفقیت کسب‌وکارها دارند که در صورت فقدان هریک از آن‌ها درکل کسب‌وکار شکل‌گرفته کارایی نخواهد داشت. در همین زمینه سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل مجموعه‌ای از خدمات گوناگون ناشی از فناوری‌اند که در حمل‌ونقل مورد استفاده‌اند. شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل با استفاده از این سامانه‌ها، که مجهز به هوش مصنوعی‌اند، وسایل نقلیه سواری را که مالک آن‌ها نیستند در دسترس قرار می‌دهند. مالکان اتومبیل‌ها نیز به دلایل مختلفی ترجیح می‌دهند از این طریق اتومبیل‌های خود را در اختیار مسافران قرار دهند. در مقابل نیز کاربران مسافر تمایل دارند نیازهای حمل‌ونقل خود را از این شرکت‌ها تأمین کنند.

در باره شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل چه در نظام حقوقی ایران و چه در سایر نظام‌های حقوقی مشکلات گوناگون و متعددی مطرح است. از جمله برجسته‌ترین این موارد ماهیت حقوقی شرکت‌هاست، اینکه شرکت‌ها با چه عنوان و ماهیتی به فعالیت می‌پردازند بر کلیه حقوق و تکالیف آن‌ها مؤثر است به نحوی که مقررات و قوانین حاکم بر آن‌ها کاملاً متفاوت خواهد بود.

با بررسی‌های صورت‌گرفته چه در نظام حقوقی ایران و چه در قالب نظام‌های حقوقی دیگر مشخص شد برخلاف ادعای شرکت‌ها، اعم از اوبر و اسنپ، آن‌ها صرفاً واسطه‌ای میان رانندگان و کاربران مسافر نیستند، بلکه نقش و جایگاهشان فراتر از مورد مذکور است. شرکت‌ها با استفاده از سامانه‌های هوشمند به رانندگان و کاربران مسافر وصل می‌شوند به صورتی که در این ارتباط موقعیت برتر را دارند و شرایط و مقرراتشان بر آن‌ها تحمیل می‌شود. همچنین برخلاف ادعای شرکت‌ها قرارداد حمل‌ونقل میان شرکت و کاربران مسافر منعقد می‌شود و رانندگان طرف قرارداد حمل‌ونقل نیستند. در اصل قرارداد آن‌ها با شرکت است و از این طریق از رانندگان برای ارائه خدمات شرکت استفاده می‌شود و در قبال بهره‌برداری از این خدمات رانندگان به آن‌ها دستمزد پرداخت می‌شود.

در نهایت باید گفت با توجه به عملکرد شرکت‌ها در مقابل رانندگان و کاربران مسافر، آن‌ها را باید مشمول قوانین و مقررات «حمل‌ونقل» و «متصدی حمل‌ونقل» دانست و شناسایی کرد. بنابراین باید احکام و قواعد این نهاد را بر شرکت‌ها حاکم بدانیم. در ایالات متحده آمریکا (ایالت کالیفرنیا) اگرچه شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل مشمول قوانین و مقررات سنتی حمل‌ونقل نیستند، قانون‌گذار آن‌ها را دارای ساختار جدیدی دانسته است که در ساختارهای گذشته نمی‌توان قرارشان داد. به همین دلیل مقررات اختصاصی برای آن‌ها وضع شده و در آن مقررات شرکت‌ها متصدی حمل‌ونقل شناسایی شده‌اند. شرکت اوبر نیز در اتحادیه اروپا مشمول قوانین و مقررات داخلی هریک از کشورها

در حوزه حمل‌ونقل است. از این رو قوانین خدمات جامعه اطلاعاتی بر این شرکت‌ها حاکم نمی‌شود تا واسطه حمل‌ونقل شناسایی شوند. در ایران نیز شرکت اسنپ و سایر شرکت‌های مشابه علاوه بر مقررات اختصاصی خود مشمول قواعد تعیین‌شده در باب «حمل‌ونقل» قانون تجارت‌اند و «متصدی حمل‌ونقل» تلقی می‌شوند

منابع فارسی که معادل لاتین آن‌ها در فهرست منابع آمده است

اخلاقی، بهروز (۱۳۷۲). «بحثی پیرامون ماهیت قراردادهای حمل‌ونقل از دیدگاه حقوق مدنی». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۲۹، شماره ۱۱۵۹، ص ۱-۳۸.

اسکینی، ربیعا (۱۳۹۲). حقوق تجارت: کلیات، معاملات تجاری، تجارت و سازمان‌دهی فعالیت تجاری. چاپ هجدهم. تهران: سمت.

اسنپ (۱۴۰۰). «در باره ما». اسنپ (سامانه هوشمند حمل‌ونقل/ تاکسی اینترنتی)، [دسترسی در ۱۴۰۰/۲/۱۶]، قابل دسترسی در: <https://snapp.ir/about>

اسنپ (۱۴۰۰). «شرایط و قوانین». اسنپ (سامانه هوشمند حمل‌ونقل/ تاکسی اینترنتی)، [دسترسی در ۱۴۰۰/۲/۱۶]، قابل دسترسی در: <https://snapp.ir/terms>

باشگاه رانندگان اسنپ (۱۴۰۰). «خدمات، تخفیف‌ها و آموزش برای کاربران راننده اسنپ». اسنپ (سامانه هوشمند حمل‌ونقل/ تاکسی اینترنتی)، [دسترسی در ۱۴۰۰/۲/۱۶]، قابل دسترسی در: <https://club.snapp.ir>

خلج، محمد (۱۳۹۹). «مدیرعامل اسنپ: رکورد ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار سفر روزانه در اسنپ شکسته شد». اقتصاد آنلاین، [دسترسی در ۱۴۰۰/۲/۱۶]، قابل دسترسی در: <https://www.eghtesadonline.com/n/2Ynh>

ستوده تهرانی، حسن و صفری، محسن (۱۳۹۱). حقوق تجارت. جلد چهارم. چاپ نوزدهم. تهران: دادگستر.

ستوده تهرانی، حسن و صفری، محسن (۱۳۹۵). حقوق تجارت. جلد اول. چاپ سی و ششم. تهران: دادگستر.

سماواتی، حشمت‌الله (۱۳۹۴). قراردادهای تجاری. چاپ اول. تهران: جنگل.

شهیدی، مهدی (۱۳۶۴). «برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل‌ونقل». تحقیقات حقوقی، دوره ۶، شماره ۱، ص ۶۴-۷۱.

عبادی، محمدعلی (۱۳۹۸). حقوق تجارت. چاپ بیست و پنجم. تهران: گنج‌دانش.

فرخی، رحمت‌اله، رضانی قوام‌آبادی، محمدحسین و زمانی، سیدقاسم (۱۳۹۴). «نقش دیوان اروپایی دادگستری در توسعه وحدت حقوقی اتحادیه اروپا». پژوهش حقوق عمومی، دوره ۱۷، شماره ۴۹، ص ۵۷-۸۳.

معین، محمد (۱۴۰۰). فرهنگ فارسی معین. [دسترسی در ۱۴۰۰/۲/۱۶]، قابل دسترسی در: <https://www.vajehyab.com/moein>

منابع

Akhlaghi, Behrooz (1993). "Discussion on the

- 57-83. doi: 10.22054/qjpl.2016.2370. {In Persian}
- Geron, T. (2013). "California Becomes First State To Regulate Ridesharing Services Lyft, Sidecar, UberX". *Forbes*, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/09/19/california-becomes-first-state-to-regulate-ridesharing-services-lyft-sidecar-uberx/?sh=7daba2091804>.
- Grinvald, L. C. (2015). "Policing the Cease-and-Desist Letter". *University of San Francisco Law Review*, 49(3), pp. 409-463.
- JDN (2019). "Uberization: definition, examples". LynkBooster, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://lynkbooster.com/en/uberization-definition-examples/>.
- Kerr, D. (2013). "Uber, Lyft, Sidecar get cease-and-desist letters from LA". CNET, [Accessed: 1400/2/16], Available at: <https://www.cnet.com/news/uber-lyft-sidecar-get-cess-and-desist-letters-from-la/>.
- Khalaj, M. (2020). "SNAPP CEO: The record of 2.3 million daily trips was broken at Snapp". Eghtesadonline, [accessed on 2021/5/6], available at: <https://www.eghtesadonline.com/n/2Ynh>. {In Persian}
- Kolodny1, L. (2010). "UberCab Ordered to Cease And Desist". TechCrunch, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://techcrunch.com/2010/10/24/ubercab-ordered-to-cess-and-desist>.
- Kolodny2, L. (2010). "Ubercab, Now Just Uber, Shares Cease And Desist Orders". TechCrunch, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://techcrunch.com/2010/10/25/ubercab-now-just-uber-shares-cess-and-desist-orders>.
- Law No 19/2003 on taxi services.
- Law No 3/1991 on unfair competition.
- Lowensohn, J. (2015). "UberCab.com upgrade to UBER.com". THE VERGE, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.theverge.com/2015/1/15/7554561/uber-hit-cess-and-desist-south-carolina>.
- Moein, M. (2021). Vajehyab, [Accessed on 2021/5/6]. available at: <https://www.vajehyab.com/moein>. {In Persian}
- Mudrić, M. (2020). *Nature of Uber Services*. In: Nature of Transportation Contracts from a Civil Law Perspective". *Law & Political Science*, 29(1159), pp. 1-38. {In Persian}
- Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL.
- Ayata, Z., and Speta, J. B. (2021). *Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies*. New York: Springer.
- Bonneau, T. (2021). "UberCab.com upgrade to UBER.com". Smart Branding, [Accessed: 2021/5/6], Available in: <https://smartbranding.com/ubercab-com-to-uber-com>.
- Brand Riddle (2019). "How uber business model is generating massive revenue?". Brand Riddle, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://brandriddle.com/how-uber-business-mode-is-generating-massive-revenue/>.
- CURIA (2020). "Presentation, Court of Justice of the European Union". [Accessed: 2021/5/6], Available in: https://curia.europa.eu/jcms/jcms/Jo2_7024.
- Directive (EU) 2015/1535 of the European Parliament and of the Council of 9 September 2015 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical regulations and of rules on Information Society services.
- Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on services in the internal market.
- Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations and of rules on Information Society services.
- Ebadi, M. A. (2019). *Commercial Law*. Twenty-fifth edition. Tehran: Ganjedarsh. {In Persian}
- Eskini, R. (2013). *Business Law: Generalities, Business Transactions, Merchants, and the Organization of Business Activities*. Eighteenth edition. Tehran: Samt. {In Persian}
- Farokhi, R., Ramazani Ghavam Abadi, M., and Zamani, S. (2016). "The Role of European Court of Justice in the Development of EU Legal Integration". *Public Law Research*, 17(49), pp.

- Marin J., Petrović S., Mudrić M., Lisičar H. (eds). Uber—Brave New Service or Unfair Competition. PUBLIC UTILITIES CODE – PUC (DIVISION 2, CHAPTER 8, ARTICLE 7).
- PYMNTS (2018). “California Suggests Classifying Uber As A Charter-Party Carrier”. PYMNTS.com, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.pymnts.com/blockchain/bitcoin/2018/bitcoin-daily-trump-bans-petro-crypto-mining-digital-coins/>.
- Reuschl, A., Tiberius, V., Filser, M., and Qiu, Y. (2021). “Value configurations in sharing economy business models”. *Review of Managerial Science*, (Published Online: SpringerLink). pp. 1-24.
- Reuters Staff (2020). “Factbox: California is just one legal challenge for Uber around the world”. Reuters, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.reuters.com/article/us-uber-california-factbox/factbox-california-is-just-one-legal-challenge-for-uber-around-the-world-idUSKBN25G290>.
- Samawati, H. (2015). *Commercial contracts*. First Edition. Tehran: Jangal. {In Persian}
- Shahidi, Mahdi (1985). “Conflict of Civil and Commercial Code Provisions regarding the Contract of Transportation”. *Legal Research*, 6(1), pp. 64-71. {In Persian}
- Sherlock, H. (2021). “What Is a Super App and What Makes It So Super?”. APPLAUSE, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.applause.com/blog/what-is-a-super-app-and-what-makes-it-super>.
- Singh, M. (2011). “Why did UberCab change their name to Uber?”. Quora, [Accessed: 1400/2/16], Available at: <https://www.quora.com/Why-did-UberCab-change-their-name-to-Uber>.
- Snapp (2021). “About us”. Snapp (Intelligent Transportation System/ online Taxi), [accessed on 2021/5/6], Available at: <https://snapp.ir/about>. {In Persian}
- Snapp (2021). “Terms and Conditions”. Snapp (Intelligent Transportation System / online Taxi), [accessed on 2021/5/6], available at: <https://snapp.ir/terms>. {In Persian}
- Snapp Drivers Club (2021). “Services, Discounts and Training for Snapp Driving Users”. Snapp) Intelligent Transportation System/ online Taxi), [accessed on 2021/5/6], available at: <https://club.snapp.ir>. {In Persian}
- Sotoudeh Tehrani, H., and Safari, M. (2012). *Commercial Law. Volume 4*. Nineteenth edition. Tehran: Dadgostar. {In Persian}
- Sotoudeh Tehrani, H., and Safari, M. (2015). *Commercial Law. Volume 1*. Thirty-sixth edition. Tehran: Dadgostar. {In Persian}
- Stark, H. (2017). “The Science Behind Uberification: How Uber Changed the World”. The Huffington Post, [Accessed: 2021/5/6], Available at: https://www.huffpost.com/entry/the-science-behind-uberif_b_12376016.
- Swisher, Kara (2014). “MAN AND UBER MAN”. Vanity Fair, [Accessed: 2021/1/20], Available at: <https://www.vanityfair.com/news/2014/12/uber-travis-kalanick-controversy>.
- Szpunar (2017). “Opinion of Advocate General Case C-434/15, Court of Justice of the European Union”. [Accessed: 2021/5/6], Available at: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=190593&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=EN&cid=18613289>.
- Texas A&M Transportation Institute (2017). “Transportation Network Company (TNC) Legislation”. Texas A&M Transportation Institute, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://policy.tti.tamu.edu/technology/tnc-legislation/>.
- The Associated Press (2019). “Pennsylvania fines Uber \$11M for operating despite cease-and-desist order”. PENNLIVE, [Accessed: 2021/5/6], Available at: https://www.pennlive.com/news/2016/04/pennsylvania_fines_uber_11m_fo.html.
- Turner, J. (2018). *Robot Rules: Regulating Artificial Intelligence*. New York: Springer.
- Uber1 (2021). “Use Uber in cities around the world”. Uber, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.uber.com/global/en/cities/>.
- Uber2 (2021). “Uber ride options”. Uber, [Accessed: 2021/5/6], Available at: <https://www.uber.com/us/en/ride/ride-options/>.



A Comparative Study of the Legal Nature of Companies Providing Intelligent Transportation Services (Snapp and Uber) in the Legal Systems of Iran, United States and European Union

Mansour Amini¹
Sadegh Sayyadi²

Abstract

Due to the differences in the structure and performance of «Companies Providing Intelligent Transportation Services» with «Traditional Transportation Companies», their activities have faced many legal challenges. One of the challenges concerning these companies is their «Legal Nature». This study aims to identify the legal nature of «Companies Providing Intelligent Transportation Services» in the legal systems of Iran, the United States, and the European Union. This research is applied in terms of purpose and is written based on the descriptive-analytical method and based on library documents and resources. In this paper, Snapp and Uber Companies have been studied. Using technologies such as artificial intelligence, mobile phones, and the Internet, these companies present themselves as mere intermediaries between the driver and the passenger user; Therefore, they are not a party to the contract of carriage and will not be responsible for these services. However, the research findings, which have been obtained based on the study of the technical and legal structure of the performance of these companies, refute the mentioned claims and show their role beyond an intermediary. Using their apps, companies have strongly interfered in the relationships between their drivers and passenger users (Matching and Connecting them, Determining the price of transportation, Requesting ratings for each other, and managing them according to the mentioned ratings, etc.), which determines their legal nature. Also, Companies use their internal «Terms and Conditions» to regulate drivers and passenger users within their rules and require them to comply with their regulations. As a result, these factors have led various governments to subject the legal nature of these companies to «Transportation» regulations by enacting specific regulations or identifying them as one of the existing entities, and identifying them as «Carriers».

Keywords: Legal Nature, Intelligent Transportation, Transportation Intermediary, Carrier, Intelligent Systems

1. Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

2. MA. in Private Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran (Corresponding Author); Sadegh.Sayyadi@gmail.com.

نقش نامه و فرم تعارض منافع

الف) نقش نامه

صادق صیادی	منصور امینی	
نویسنده مسئول	نویسنده اول	نقش
نگارش متن اصلی	ارزیابی محتوا و اعمال پیشنهادات جهت بهبود محتوا	نگارش متن
بازنگری جزئی / ارسال مقاله به مجله	بازبینی متن	ویرایش متن و ...
مفهوم پردازی	روش شناسی و شکل دهی به سؤالات	طراحی / مفهوم پردازی
گردآوری داده ها	بررسی و نظارت بر داده ها	گردآوری داده
تحلیل و تفسیر داده ها	نظارت بر روند پژوهش و بررسی نتایج	تحلیل / تفسیر داده
-	استاد راهنمای پایان نامه	سایر نقش ها

ب) اعلام تعارض منافع

در جریان انتشار مقالات علمی تعارض منافع به این معنی است که نویسنده یا نویسندگان، داوران و یا حتی سردبیران مجلات دارای ارتباطات شخصی و یا اقتصادی می باشند که ممکن است به طور ناعادلانه ای بر تصمیم گیری آن ها در چاپ یک مقاله تأثیرگذار باشد. تعارض منافع به خودی خود مشکلی ندارد بلکه عدم اظهار آن است که مسئله ساز می شود.

بدین وسیله نویسندگان اعلام می کنند که رابطه مالی یا غیر مالی با سازمان، نهاد یا اشخاصی که موضوع این تحقیق هستند ندارند، اعم از رابطه و انتساب رسمی یا غیررسمی. منظور از رابطه و انتفاع مالی از جمله عبارت است از دریافت پژوهانه، گرنت آموزشی، ایراد سخنرانی، عضویت سازمانی، افتخاری یا غیررسمی، اشتغال، مالکیت سهام، و دریافت حق اختراع، و البته محدود به این موارد نیست. منظور از رابطه و انتفاع غیر مالی عبارت است از روابط شخصی، خانوادگی یا حرفه ای، اندیشه ای یا باورمندان، و غیره.

چنانچه هر یک از نویسندگان تعارض منافی داشته باشد (و یا نداشته باشد) در فرم زیر تصریح و اعلام خواهد کرد:

مثال: نویسنده الف هیچ گونه تعارض منافی ندارد. نویسنده ب از شرکت فلان که موضوع تحقیق بوده است گرنت دریافت کرده است. نویسندگان ج و د در سازمان فلان که موضوع تحقیق بوده است سخنرانی افتخاری داشته اند و در شرکت فلان که موضوع تحقیق بوده است سهامدارند.

اظهار (عدم) تعارض منافع: با سلام و احترام؛ به استحضار می رساند نویسندگان مقاله هیچ گونه تعارض منافی ندارد.

نویسنده مسئول: صادق صیادی

تاریخ: ۱۴۰۱/۰۳/۲۸