



The Theory of “Platform Service Contract”: Snap and Drivers’ Contract in Light of Case Law

Mohamad Hosein Osta 

Ph.D. Student of the Department of Private Law, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran

Morteza Shahbazinia* 

Associate Professor of the Department of Private Law, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran

Abstract

This research examines the legal nature of the contractual relationship between the owners of the Snapp ride-hailing digital platform and its driver-users (commonly referred to as "driver-partners"). The principal aim of this study is to analyze and determine the appropriate legal classification of the relationship between these two parties. Given the complexities inherent in such platform-based contracts, the nature of the agreement is often mischaracterized or ambiguously interpreted under traditional legal frameworks such as employment contracts, service contracts, agency agreements, or usufruct arrangements. The methodology employed in this study is descriptive-

- Extract from the doctoral dissertation on the topic: Civil liability of platform owners in platform transactions; a comparative study of Iranian and European Union law

* Corresponding Author: shahbazinia@modares.ac.ir

How to Cite: Osta, M. H. and shahbazinia, M. (2025). The Theory of “Platform Service Contract”: Snap and Drivers’ Contract in Light of Case Law. *Private Law Research*, 13 (50), 75 - 116. [10.22054/jplr.2025.82693.2888](https://doi.org/10.22054/jplr.2025.82693.2888)

analytical. Initially, a representative contract between Snapp and its driver-partners was examined. Subsequently, the provisions of this contract were compared and aligned with various legal regulations, prevailing judicial decisions, and authoritative academic opinions in the field of contract and labor law. At each stage, the research sought to propose the most accurate and contextually appropriate legal characterization of the contractual relationship in question. According to the terms and conditions laid out in the contractual agreement, drivers are classified as independent service providers. They possess autonomy in determining their working hours and bear full responsibility for their own operational expenses, including fuel costs, vehicle maintenance, and repairs. Moreover, driver-partners are directly accountable for the quality of service they render to passengers. These features significantly distance the relationship from that of a traditional employer-employee contract, where the employer typically exerts managerial control over hours, tools, and performance outcomes. Conversely, Snapp's role is predominantly that of a digital intermediary and facilitator. The company provides the technological infrastructure for the ride-hailing service, processes ride requests via algorithmic matching, manages financial transactions between passengers and drivers, and deducts a predetermined commission from each completed trip. Importantly, Snapp does not exercise direct supervisory authority over drivers, nor does it dictate their schedules or enforce disciplinary measures typical of an employment relationship. A focal point of this research is the examination of existing judicial precedents concerning the legal status of such platform-mediated contractual relationships. Courts have frequently emphasized the absence of direct supervision and the complementary economic subordination of drivers, which collectively underscore the operational independence of these individuals. This judicial perspective supports the contention that the contractual affiliation between Snapp and its drivers is not predicated on hierarchical

subordination or economic dependency, which are essential attributes of an employment contract. Furthermore, judicial bodies have consistently construed Snapp’s function as that of a technological enabler rather than a direct provider of transportation services. Such an interpretation reinforces the notion that Snapp does not assume the obligations typically borne by transportation companies, such as direct liability for service delivery or the provision of employment benefits. The findings of this study indicate that the contractual relationship in question cannot be squarely placed within any singular traditional legal category. While it shares certain features with employment, service, and agency contracts, it does not fully conform to the defining characteristics of any of these. Likewise, it cannot be adequately explained through the legal constructs of partnership or usufruct. Rather, it appears to represent a *sui generis* contractual relationship that blends elements of service provision with principles drawn from the sharing economy and platform capitalism. This unique legal configuration emerges from the specific dynamics of internet-based platforms, where decentralized service provision, algorithmic management, and peer-to-peer interaction redefine the contours of traditional contractual obligations. The relationship between Snapp and its driver-partners exemplifies this shift, as it is predicated not on hierarchical command structures but on flexible, demand-driven cooperation facilitated through digital infrastructure. In conclusion, this research posits that the legal relationship between ride-hailing platforms and their driver-users constitutes a novel form of contractual arrangement. It reflects the evolving nature of work and service provision in the digital era—where contractual autonomy, technological intermediation, and decentralized control challenge the adequacy of conventional legal taxonomies. As such, there is a compelling need for legislative and doctrinal innovation to accommodate the particularities of platform-based work within the broader legal system. This includes the development of new legal

frameworks or the adaptation of existing ones to ensure clarity, fairness, and protection for all parties engaged in the emerging gig economy.

Keywords: digital platform, internet taxi, virtual space, snap, platform.

نظریه «قرارداد خدمات پلتفرمی»: قرارداد اسنپ و رانندگان در پرتو رویه قضایی

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه تربیت مدرس، تهران،
ایران

محمد حسین استا 

دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

مرتضی شهبازی نیا* 

چکیده

این پژوهش به بررسی ماهیت حقوقی قرارداد میان صاحبان سکو تاکسی اینترنتی «اسنپ» و کاربران راننده اختصاص دارد. هدف اصلی تحقیق، تحلیل و تعیین نوع رابطه حقوقی بین این دو طرف است که با توجه به پیچیدگی‌های موجود در قراردادها، ممکن است به اشتباه به عنوان یکی از انواع قراردادهای کار، پیمانکاری، وکالت، یا حق انتفاع تفسیر شود. روش تحقیق در این مطالعه توصیفی-تحلیلی است. ابتدا، مفاد نمونه قرارداد بین اسنپ و رانندگان بررسی می‌شود. در ادامه این مفاد با مقررات حقوقی مختلف، رویه قضایی موجود و نظریات علمی تطبیق داده شده است، سپس در هر مرحله، تلاش شده تا بهترین و دقیق‌ترین توصیف برای این رابطه حقوقی ارائه شود. براساس مفاد قرارداد، رانندگان در جایگاه «ارائه‌دهندگان خدمات مستقل» فعالیت می‌کنند و با اختیار در تعیین ساعات کاری، مدیریت هزینه‌های شخصی (مانند سوخت، تعمیرات و نگهداری خودرو) و پذیرش مسئولیت مستقیم کیفیت خدمات، از نقش‌های شناخته شده در قالب قراردادهای کارگر و کارفرما فاصله دارند. از سوی دیگر، اسنپ در نقش «تسهیل‌گر» و ارائه‌دهنده بستر دیجیتال، متعهد به فراهم آوردن زیرساخت‌های فنی، پردازش داده‌های مربوط به درخواست‌ها و مدیریت پرداخت‌ها با کسر حق کمیسیون است. یکی از محورهای مهم این پژوهش، بررسی رویه قضایی موجود درباره این رابطه قراردادی است؛ قید عدم وجود نظارت مستقیم و تبعیت اقتصادی مکمل از ویژگی‌های بارز رانندگان است که بر استقلال عملی ایشان تأکید دارد و نشان می‌دهد که رابطه قراردادی ایشان صرفاً براساس همکاری در ارائه خدمات حمل و نقل شکل گرفته است. همچنین، این مراجع قضایی نقش صاحب سکو را در مقام یک شرکت تسهیل‌کننده و نه یک متصدی مستقیم حمل مسافر تبیین کرده‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که این رابطه نه به طور کامل با قراردادهای کار، پیمانکاری، یا وکالت منطبق است و نه می‌توان آن را در قالب مشارکت یا حق انتفاع بررسی کرد؛ بلکه، به نظر می‌رسد که این رابطه حقوقی، خاص و منحصر به فرد است که می‌تواند عناصر مختلفی از قراردادهای خدماتی و اقتصاد مشارکتی را در خود جای دهد. این رابطه حقوقی که مبتنی بر سکوی اینترنتی و اقتصاد مشارکتی است، به عنوان یک نوع جدید از قراردادها ظهور کرده که در قالب‌های سنتی حقوقی قابل دسته‌بندی نیست.

کلیدواژه‌ها: اسنپ، پلتفرم، تاکسی اینترنتی، سکوی دیجیتال، فضای مجازی.

– مستخرج از رساله دکتری با موضوع: مسئولیت مدنی صاحبان سکو در معاملات سکوپایه؛ مطالعه تطبیقی حقوق ایران و اتحادیه اروپا.

* نویسنده مسئول: shahbazinia@modares.ac.ir

مقدمه

در سال‌های اخیر، ظهور سکوهای اینترنتی و اقتصاد مشارکتی تحولات چشمگیری در شیوه‌های کسب و کار ایجاد کرده است. سکوهای اینترنتی مانند اسنپ^۱ به عنوان واسطه‌ای بین ارائه‌دهندگان خدمات و مشتریان عمل می‌کنند و قراردادهای جدیدی را میان این بازیگران ایجاد کرده‌اند. این تحولات، چالش‌های متعددی در زمینه حقوقی به وجود آورده است، چراکه روابط و قراردادهای ایجادشده از طریق این سکوها به سختی در چارچوب قراردادهای سنتی کار، پیمانکاری، وکالت، یا اجاره قرار می‌گیرند. یکی از مهم‌ترین نمونه‌های این نوع قراردادهای رابطه حقوقی میان صاحبان سکوی اسنپ و رانندگان است. این رابطه که با استفاده از فناوری دیجیتال تسهیل شده، دارای ویژگی‌هایی از قرارداد پیمانکاری، خدمات مستقل و اقتصاد مشارکتی است. درحالی که رانندگان به طور مستقل عمل می‌کنند و از سکوی اینترنتی برای کسب درآمد استفاده می‌کنند،

ازسوی دیگر، سکوی اسنپ به مثابه یک تسهیل‌کننده و واسطه عمل می‌کند که خدمات اینترنتی را ارائه کرده، تقاضا را مدیریت می‌کند. به گواه وبسایت سکوی اینترنتی مورد اشاره «این سکو، در دهمین سال فعالیت خود توانست با همراهی کاربران راننده و مسافر رکورد بیش از ۵,۰۰۰,۰۰۰ سفر روزانه را ثبت کند و بیش از نود درصد سهم بازار تاکسی‌های اینترنتی در کشور را در اختیار بگیرد.

تعداد کاربران راننده اسنپ ۶,۱۵۲,۵۰۹ نفر و تعداد کاربران راننده فعال در سال گذشته ۳,۳۰۵,۱۴۷ نفر بیان شده است که ۵,۹۱۹,۲۹۵ نفر آن‌ها مرد و ۲۳۳,۲۱۴ نفر آن‌ها زن هستند. همچنین تعداد سفر پرسفرترین کاربر مسافر ۸,۵۴۳ سفر اعلام شده است. میانگین درآمد کاربران راننده پاره‌وقت ۸,۰۴۴,۲۸۵ تومان و کاربران راننده تمام‌وقت ۱۹,۱۹۳,۶۱۳ تومان است. در این میان پردرآمدترین کاربر راننده با ۸,۷۹۸ سفر با درآمد

۱. شایان توجه است که سکوی اینترنتی اسنپ متعلق به شرکت ایده‌گزين ارتباطات روماک (با مسئولیت محدود) بوده و اسنپ نام تجاری این شرکت به‌شمار می‌آید. این پلتفرم اینترنتی، خدمات نرم‌افزاری مرتبط با جابه‌جایی مسافر یا حمل کالا را ازسوی شرکت مذکور به کاربران ارائه می‌دهد.

۶۷۵,۰۰۰,۰۰۰ تومان بوده است^۱. در این زمینه، تحلیل ماهیت حقوقی قرارداد میان شرکت اسنپ و رانندگان از اهمیت بالایی برخوردار است؛ زیرا تعیین نوع و ساختار این قرارداد تأثیر گسترده‌ای بر حقوق و تعهدات طرفین، نحوه اجرای قرارداد و مسئولیت‌های ناشی از آن دارد^۲.

از سوی دیگر، با توجه به نوآوری‌های این نوع قراردادهای و نبود چارچوب‌های مشخص قانونی در بسیاری از کشورها، از جمله ایران، نیاز به بررسی دقیق‌تر این رابطه و پیشنهاد راهکارهای قانونی جدید احساس می‌شود. هدف اصلی این مطالعه، بررسی این موضوع است که آیا قراردادهای پلتفرمی مانند قرارداد اسنپ و رانندگان در قالب قراردادهای سنتی حقوقی قابل تعریف هستند یا نیازمند تدوین مقررات جدیدی برای پذیرش و تنظیم بهتر این نوع روابط حقوقی هستند. در این راستا، ابتدا به بررسی مفاهیم و چارچوب‌های قانونی مرتبط با قراردادهای کار، پیمانکاری، وکالت و سایر انواع قراردادهای مشابه پرداخته می‌شود تا شباهت‌ها و تفاوت‌های این قراردادهای با قرارداد پلتفرمی بین اسنپ و رانندگان تحلیل گردد.

در عین حال در میانه بحث ویژگی‌های خاص سکوه‌های اینترنتی، که قراردادهای این‌چنینی را از مدل‌های سنتی قرارداد متمایز می‌کند، مورد توجه قرار می‌گیرد. از جمله این ویژگی‌ها، می‌توان به استقلال رانندگان در تعیین ساعات کاری، مدیریت درآمد و هزینه‌های شخصی، و نقش تسهیل‌گری سکوی اسنپ در ارتباطات و مدیریت تقاضا اشاره کرد. در نهایت، این تحقیق به بررسی این مسئله می‌پردازد که آیا مدل‌های سنتی قراردادی در نظام حقوقی ایران قادر به پاسخ‌گویی به نیازهای جدید ایجادشده ناشی از فعالیت‌های سکوه‌های اینترنتی هستند یا آنکه نیاز به ایجاد و تدوین مقررات جدید و انعطاف‌پذیرتری وجود دارد که بتواند به‌طور جامع ویژگی‌های خاص این نوع کسب‌وکارهای نوین را

۱. <https://snapp.ir/1402-annual-report>.

۲. حسینی مقدم سیدحسن و دیگران، «مسئولیت مدنی فروشگاه‌های اینترنتی در حقوق ایران و مطالعه تطبیقی موردی در اتحادیه اروپا»، نشریه پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۴۴، (۱۴۰۲)، ص ۲۶۰.

پوشش دهد. در این راستا، قراردادهای کار مشمول مقررات حقوق کار بوده و سایر انواع قراردادهای تابع نظام حقوق مدنی یا حقوق تجارت خواهند بود.

در حالت نخست شخصی که فعالیت می‌کند و اجرت می‌گیرد تابع کارفرما تلقی می‌شود و اقدامات وی از نگاه حقوق قراردادهای به‌طور مستقیم متوجه کارفرما خواهد بود؛ به‌گونه‌ای که گویی از جانب کارفرما و به نمایندگی از او اقدام کرده است. اما در مورد سایر انواع قراردادهای، این قاعده الزام‌آور نیست. باین حال، تشخیص این دو گروه قرارداد در بیشتر موارد دشوار است. به‌علاوه، در برخی موارد توصیف مناسب قرارداد منعقد شده که با قصد واقعی دو طرف قرارداد همخوانی داشته باشد، به آسانی ممکن نیست. گاه تقلب طرفی که با تغییر عنوان و ظاهر قرارداد می‌خواهد خود را از زحمت رعایت مقررات حمایتی برهاند و از تحمل تعهدات و تکالیف ناشی از آن شانه خالی کند، بر سختی موضوع می‌افزاید. افزون‌براین، فقدان معیارهای قطعی و مطلق برای تشخیص و جداسازی روابط کاری از سایر روابط قراردادی و حتی امکان تطبیق برخی از معیارهای ارائه‌شده در قانون کار با دیگر انواع روابط، موجب پیچیدگی و ظرافت مضاعف در تحلیل این موضوع شده است.

در مواردی نیز مشاهده می‌شود برخی افراد یا شرکت‌هایی که در واقع کارفرمای مشمول قانون کار محسوب می‌شوند، برای فرار از مقررات قانون کار تلاش می‌کنند که به روابط خود با کارگران عنوانی متفاوت با رابطه کارگر و کارفرمایی بدهند و چنین وانمود کنند که اینها کارکنانی مستقل محسوب می‌شوند و بدین شکل، از شمول قانون کار خارج هستند. آنچه در عمل بیشتر رخ می‌دهد، تلاش برای اعطای ظاهری مستقل به روابط مزدبگیری است؛ به‌گونه‌ای که این روابط تحت عنوان قراردادهای پیمانکاری جلوه داده شوند. البته در برخی موارد، این روابط در قالب نمایندگی یا قراردادهای مبتنی بر مشارکت نیز ظاهر می‌گردند. بر همین اساس، ماهیت حقوقی قرارداد میان صاحبان سکوی تاکسی اینترنتی و کاربران راننده، موضوعی پیچیده و چندبعدی است که قابلیت بررسی از زوایای مختلفی را داراست. برای درک بهتر این رابطه و ارائه تحلیل صحیح، باید جزئیات قرارداد و همچنین قوانین و مقررات مرتبط و اقتضائات عرفی جامعه مورد بررسی قرار

گیرد. بنابراین، در درجه نخست مفاد نمونه قرارداد میان شرکت اسنپ و کاربر راننده بررسی می شود و در مرحله بعد، تطبیق این مفاد با مقررات قانونی مربوطه مورد تحلیل قرار خواهد گرفت.

شایان ذکر است که این پژوهش به صورت تخصصی به بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای تاکسی اینترنتی در چارچوب نظام حقوقی ایران می پردازد و با استناد به قوانین داخلی مانند قانون مدنی و قانون کار و رویه قضایی مرتبط، تفسیر دقیقی از وضعیت این قراردادها ارائه می دهد. نظر به آنکه مقررات و رویه قضایی داخلی، زیرساخت های حقوقی لازم برای تحلیل این روابط را فراهم ساخته اند، انجام مطالعه تطبیقی با سایر نظام ها در این بستر ضروری به نظر نمی رسد؛ زیرا هدف اصلی مقاله، ارائه تحلیلی عمیق و منحصر به فرد از ماهیت قراردادهای اسنپ در نظام حقوقی مورد اشاره است. با این حال، آگاهی اجمالی از ماهیت حقوقی روابط مشابه در نظام حقوقی اتحادیه اروپا در مورد موضوع بحث نیز خالی از فایده نخواهد بود. تحقیقات صورت گرفته در این زمینه، حکایت از این دارد اغلب، روابط حقوقی میان راننده و صاحب سکو به عنوان رابطه کارگر و کارفرما تلقی شده و نقش صاحب سکوی اینترنتی نیز به عنوان متصدی حمل و نقل و نه صرفاً ارائه دهنده خدمات جانبی یا واسطه ای آن، تحلیل و تفسیر گردیده است.^۱

درواقع، با توجه به اینکه معاهده کارکرد اتحادیه اروپا تنها حقوق اساسی را در زمینه برابری دستمزد (ماده ۱۵۷) و حرکت آزاد کارگران (ماده ۴۵) تعیین کرده است، بخش اصلی قانون کار اتحادیه اروپا از طریق قوانین ثانویه و عمدتاً در قالب دستورالعمل ها، تصویب می شود. بر همین اساس، تعریف قانونی مستقلی از مفهوم «کارگر» در دستورالعمل چارچوب ایمنی و بهداشت شغلی^۲ ارائه شده است. طبق بند (الف) ماده ۳ این دستورالعمل، «کارگر» به عنوان «هر فردی که توسط کارفرما به کار گرفته می شود، از جمله

۱. برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به: امینی منصور، صیادی صادق، «بررسی تطبیقی ماهیت حقوقی شرکت های ارائه دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل (اسنپ و اوپو) در نظام های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا»، سیاست نامه علم و فناوری، شماره ۱، (۱۴۰۱)، ص ۸۳ به بعد.

2. (OSH)89/391/EEC81.

کارآموزان، به استثنای مستخدمین خانگی» تعریف شده است. درحالی که بند (ب) ماده ۳ همان دستورالعمل، «کارفرما» را «هر شخص حقیقی یا حقوقی» تعریف می کند که با کارگر رابطه استخدامی دارد و مسئولیت شرکت یا تأسیس آن را برعهده دارد. بااین حال، این تعریف به تنهایی چندان روشن نیست و صرفاً نشان دهنده گستردگی دامنه کاربرد آن است. سایر دستورالعمل ها نیز، غالباً تعریف مشخصی ارائه نمی دهند و اصطلاحات به کار رفته در آن ها نیز هماهنگ نیستند؛ به گونه ای که برخی از این مقررات از اصطلاح «کارگر» و برخی دیگر بیشتر از واژه «کارمند» استفاده کرده اند. باوجوداین، تقریباً تمامی این دستورالعمل ها درنهایت به تعریف ملی پذیرفته شده از مفهوم کارگر یا کارمند ارجاع می دهند. ازاین رو، نه تنها تنوع اصطلاحات در مقررات ثانویه مشهود است، بلکه ارجاع به تفاسیر ملی نیز بر ناهماهنگی مفهومی در سطح اتحادیه اروپا می افزاید.^۱ به هر حال، ویژگی اصلی رابطه کاری این است که یک فرد برای مدت معینی، خدماتی را برای فرد دیگری انجام می دهد و در این فرایند، تحت دستور او عمل می کند و درمقابل، دستمزدی دریافت می کند. نکته مهم این است که فرد، تحت نظارت و دستورات کارفرمای خود فعالیت می کند؛ به ویژه در مواردی مانند آزادی عمل در انتخاب زمان، مکان و محتوای کار. همچنین، باید توجه داشت که کارگر در مخاطرات تجاری کارفرما سهمی ندارد.^۲

در سال ۱۹۷۳ دیوان دادگستری اتحادیه اروپا مبادرت به ارائه معنایی جامع از مفهوم کارگر کرد و سه معیار «تبعیت، دریافت حقوق و نیز اثربخشی و کارآمدی فعالیت های انجام شده به وسیله کارگر» را ارائه کرد. منظور از اثربخشی و کارآمدی آن است که فعالیت های کارگر، جنبه حاشیه ای و فرعی یا صرفاً مکمل نداشته باشد، بلکه برای کارفرما ماهیتی ضروری داشته باشد. البته این مفهوم به تدریج دامنه گسترده تری یافت و افراد بیشتری تحت شمول قانون حمایتی کار قرار گرفتند. این دیوان، ویژگی اساسی قرارداد کار را

1 . Risak, Martin and Dullinger, Thomas.(2018) "The concept of 'worker' in EU law- Status quo and potential for change", Report 140.p24.

2 . Ibid. p.12.

چنین توصیف می‌کند: «فرد برای مدت زمان مشخص، کار یا خدمتی را تحت فرمان دیگری و در ازای دریافت دستمزد انجام دهد».^۱

همچنین، در چارچوب پیشنهاد کمیسیون اروپا برای تدوین دستورالعمل مربوط به شرایط کاری شفاف و قابل پیش‌بینی - که برای نخستین بار شامل تعریف قانونی از مفهوم «کارگر» در مقررات اتحادیه اروپا می‌شود - طی بند الف از ماده ۱ آن، کارگر «شخص حقیقی دانسته شده که برای مدت معین و در ازای دریافت حق الزحمه تحت مدیریت و سرپرستی و نظارت شخصی دیگر خدماتی را انجام می‌دهد».^۲

سازمان بین‌المللی کار نیز، در ماده ۱۱ توصیه‌های مربوط به قرارداد کار^۳، باهدف تعیین و تبیین روابط میان کارگر و کارفرما، کشورهای عضو را موظف ساخته است تا شاخص‌های مشخصی برای احراز وجود قرارداد کار در حقوق داخلی خود، از طریق تصویب قوانین و مقررات یا سایر شیوه‌های حقوقی پیش‌بینی کنند.^۴ همچنین، در حقوق اتحادیه اروپا، گروه دیگری از افراد به نام «کارگران وابسته اقتصادی» در کنار «کارگران وابسته» و «کارگران مستقل» شناسایی شده‌اند. هدف از این شناسایی، گسترش حداقل برخی از قوانین حمایتی کارگران به افراد خوداشتغال و آسیب‌پذیر است. برای مثال، در کشورهایی مانند آلمان و اتریش، بخشی از مقررات استخدامی برای «افراد شبیه به کارمند»^۵ نیز، اعمال می‌شود.

در اتریش، این افراد کسانی تلقی می‌شوند که کار یا خدماتی را بنا به دستور و برای منفعت شخص دیگری انجام می‌دهند، بدون آنکه در چارچوب یک رابطه استخدامی قرار داشته باشند. با این حال، به دلیل وابستگی اقتصادی‌شان، در مواردی ممکن است به عنوان

1 . Rönmar, Mia (2004). "The personal scope of labour law and the notion of employee in Sweden", JILPT Comparative Labor Law Seminar, JILPT Report: p159.

2 . Ibid. p.165.

3 . Employment Relationship Recommendation (2006).

4 . see: Finkin & Mundlak 2015:120.

5 . arbeitnehmerähnliche Personen .

کارگر در نظر گرفته شوند، هرچند تنها برخی از مقررات قانون کار درباره آن‌ها قابل اعمال است.^۱

در بریتانیا نیز، این گروه از افراد در زمره کارگران آسیب‌پذیر با روابط پیچیده شغلی، شناخته می‌شوند که حداقل حقوق برای آن‌ها در نظر گرفته شده است، هرچند که تمامی حقوق و مزایای کاری به آن‌ها اعطا نمی‌شود. به عنوان نمونه، دادگاه کار مرکزی لندن در تاریخ ۲۸ اکتبر ۲۰۱۶، پس از اینکه، رانندگان واجد شرایط سکوی اوبر را مشمول تعریف «کارگر» دانست، حکم داد که این رانندگان، مستحق برخورداری از حداقل دستمزد و مرخصی سالانه با حقوق هستند.^۲ در همین زمینه، رویه قضایی دادگاه‌های فرانسه نیز قابل توجه است؛ این دادگاه‌ها که رانندگان تاکسی اینترنتی اوبر و دوچرخه‌سواران سکوی تحویل غذای «آسان بگیر»^۳ را تحت نوعی وابستگی حقوقی به شرکت‌های مربوطه تلقی کرده‌اند، به گونه‌ای که نوعی رابطه استخدامی میان آنان و شرکت برقرار بوده و به موجب آن، این افراد مشمول تعریف «کارگر» محسوب می‌شوند.^۴

به هر روی، با توجه به برداشت حقوقی پذیرفته شده از مفهوم «کارگر» در کشورهای عضو اتحادیه اروپا، در مواردی که شخص ارائه‌دهنده محصول کارگر تلقی شود، کارفرمای وی در مقام اصیل و طرف قرارداد با مشتری محسوب خواهد شد و به تبع آن مسئولیت‌های قراردادی نیز متوجه او خواهد بود. همچنین، دیوان دادگستری اتحادیه اروپا رأی مهمی درباره مفهوم «متصدی حمل و نقل» در حوزه تاکسی‌های اینترنتی صادر کرده است. یکی از مهم‌ترین و کلیدی‌ترین این آرا، مربوط به پرونده Uber Spain در سال ۲۰۱۷ است. در این پرونده، پرسش اصلی این بود که آیا اوبر باید یک سرویس حمل و نقل در نظر گرفته شود و بنابراین تحت قوانین حمل و نقل در اتحادیه اروپا فعالیت کند، یا اینکه تنها به عنوان یک سرویس اطلاعاتی در اقتصاد دیجیتال فعالیت می‌کند.

1 . Risak, Martin and Dullinger, Thomas.(2018) "The concept of 'worker' in EU law- Status quo and potential for change", Report 140.p17.

2 . Ibid. p.18.

3 . Take It Easy.

4 . Court of Cassation; "civil, Social Chamber", Published in the bulletin, 19-13.316, March 4, 2020.

اتحادیه تاکسی رانان بارسلونا از اوبر شکایت کرده بود و ادعا داشت که این شرکت، بدون رعایت مقررات محلی و بدون دریافت مجوزهای لازم برای فعالیت به عنوان یک شرکت حمل و نقل در این شهر فعالیت می کند. در مقابل، اوبر ادعا داشت که فقط یک سکوی دیجیتالی است که مسافران و رانندگان را به هم متصل می کند. از این رو، باید یک ارائه دهنده خدمات اطلاعاتی در نظر گرفته شود، نه یک شرکت حمل و نقل. دیوان در این رأی مهم اعلام کرد که اوبر نه صرفاً یک سکوی اطلاعاتی، بلکه یک متصدی حمل و نقل است.^۱ پژوهش حاضر بر این فرض استوار است که تعهدات متقابل در قرارداد بین اسنپ و رانندگان، شامل محدودیت های اعمال شده بر رانندگان و نقش تسهیل کننده اسنپ، بیانگر وجود یک چارچوب حقوقی خاص است که به تدوین مقررات جدید و بومی در نظام حقوقی ایران نیاز دارد.

پیشینه پژوهش

درمورد پیشینه پژوهش حاضر، هرچند مقالاتی با عناوین «مطالعه تطبیقی مدل های کسب و کار شرکت های حمل و نقل هوشمند با تمرکز بر وضعیت حقوقی رانندگان در نظام های حقوقی ایران و فرانسه» و «بررسی تطبیقی ماهیت حقوقی شرکت های ارائه دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل (اسنپ و اوبر) در نظام های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا» وجود دارند که به بررسی مدل های کسب و کار شرکت های حمل و نقل هوشمند و مقایسه با دیگر نظام های حقوقی پرداخته اند، این مقالات تنها به بررسی رابطه حقوقی بین صاحب سکو و راننده به طور محدود و در قالب نهاد سنتی تصدی به امر حمل و نقل توجه کرده اند.

به منظور افتراق پژوهش حاضر با دیگر تحقیقات، بحث اصلی بر ماهیت حقوقی رابطه قراردادی میان صاحب سکوی اینترنتی اسنپ و کاربر راننده متمرکز خواهد بود. این امر از طریق ارائه نظریات حقوقی و آرای قضایی موجود در نظام حقوقی ایران که قابل انطباق با ماهیت رابطه قراردادی مورد بحث هستند، صورت خواهد گرفت. سپس با توجه به مفاد

1 . Judgement of 20 December 2017, Uber Systems Spain SL, C-434/15, EU:C:2017:981.

قرارداد تنظیمی و احترام به اراده و قصد مشترک متعاقدين به عنوان مهم ترین عامل در تفسیر قراردادها، تفسیر رویه قضایی موجود و دسته بندی این رابطه قراردادی در قالبی نوین مورد بررسی قرار خواهد گرفت. از این رو، در این نوشتار صرفاً به طور تخصصی به نظریات حقوقی قابل ارائه و تحلیل آرای قضایی موجود در این زمینه خواهیم پرداخت.

۱. قرارداد بهره برداری از سکوی اسنپ^۱

به منظور مطالعه قرارداد حق بهره برداری و استفاده از سکوی اسنپ که به عنوان قرارداد همکاری میان صاحب سکوی اسنپ و کاربر راننده شناخته می شود، تعریف و تحلیل ماهیت حقوقی آن از یک سو و تعهدات اطراف قرارداد از سوی دیگر مفید به نظر می رسد.

۱-۱. مفهوم

«قرارداد بهره برداری و استفاده» قراردادی است که از رهگذر آن صاحب سکو به عنوان مالک آن، حق بهره برداری را به کاربر راننده واگذار می کند. این قرارداد شرایط و حدود حقوق واگذار شده به استفاده کننده و نیز تکالیف مقرر برای هریک از طرفین را مشخص می کند.^۲ حق بهره برداری به معنای آن است که بهره بردار اجازه دارد از مال یا منافع ناشی از آن، استفاده کند. در این رابطه، مالک اصلی (صاحب عین) مالکیت خود را حفظ می کند، اما حق استفاده و بهره مندی از منافع مادی یا غیرمادی مربوط به آن به بهره بردار واگذار می شود.

«حق بهره برداری» از جمله حقوق عینی محسوب می شود؛ یعنی، به طور مستقیم نسبت به مال و موضوع مورد نظر تأثیرگذار است و به تغییر مالکیت منجر نمی شود. بهره بردار از حق استفاده، دریافت سود یا نمائات حاصل از مال برخوردار است؛ درحالی که مالک

۱. Judgement of 20 December 2017, Uber Systems Spain SL, C-434/15, EU:C:2017:981.

به موجب صورت جلسه مورخ ۰۶/۱۰/۱۴۰۰، مدیرعامل شرکت، شخصی حقیقی و خارج از جمع شرکا تعیین گردیده است.

۲. زرکلام، ستار، «قراردادهای مرتبط با انتقال حقوق مادی نرم افزار»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۵۹، (۱۳۸۶)، ص ۲۹.

اصلی، مالکیت مطلق آن را حفظ می‌کند. این حق می‌تواند به صورت موقت و با محدودیت‌های زمانی و یا موضوعی واگذار شود؛ مثلاً ممکن است حق بهره‌برداری برای مدت معینی (مانند بهره‌برداری مادام‌العمر یا برای یک دوره مشخص) اعطا گردد.

بهره‌بردار موظف است مال مورد بهره‌برداری را به گونه‌ای حفظ کند که از تخریب یا کاهش ارزش آن جلوگیری شود؛ از سوی دیگر، در صورتی که بهره‌بردار در انجام وظایف خود قصور ورزد، این کوتاهی به طور مستقیم بر حقوق و منافع مالک اثر می‌گذارد و موجب می‌شود وی از مزایا و انتظارات مشروعی که در قرارداد پیش‌بینی شده، محروم گردد. حق بهره‌برداری از نظر ماهیت و کاربرد، می‌تواند به چند دسته تقسیم شود:

۱. بهره‌برداری از اموال مادی: که در آن بهره‌بردار از یک ملک یا شیء منقول یا غیرمنقول استفاده می‌کند؛ مثلاً بهره‌برداری از یک قطعه زمین یا ساختمان به صورت اجاره‌ای، در حالی که مالکیت اصلی در اختیار موجر باقی می‌ماند.

۲. بهره‌برداری از منافع غیرمادی: در مواردی که مال یا موضوع مورد نظر غیرمادی است؛ مانند حق بهره‌برداری از نرم‌افزار یا حقوق مؤلف. در این حالت، بهره‌بردار حق استفاده از محتوا یا نرم‌افزار را دارد بدون آنکه مالکیت معنوی به وی منتقل شود.

۳. بهره‌برداری طبق شرایط قراردادی: در برخی از قراردادهای مدرن، به‌ویژه در حوزه فناوری‌های نوین، حق بهره‌برداری می‌تواند به شکل واگذاری محدود از امکانات یا خدمات یک سکو (به عنوان مثال، استفاده از نرم‌افزار یک سکوی دیجیتال) تعیین گردد.

در این موارد، شرایط استفاده و میزان بهره‌مندی از منافع، به دقت در مفاد قرارداد ذکر شده و محدود به تعهدات متقابل بین طرفین می‌شود. در برخی قراردادهای مانند قرارداد بهره‌برداری و استفاده، مالک (یا صاحب سکوی اینترنتی) حق بهره‌برداری از مال یا امکانات خود را به طرف مقابل (مثلاً راننده در سکوهایی تاکسی اینترنتی) واگذار می‌کند. در این نوع قراردادهای مالکیت اصلی در اختیار شرکت باقی می‌ماند؛ در حالی که راننده یا کاربر، با رعایت شرایط تعیین شده، حق استفاده و بهره‌برداری از امکانات (مانند نرم‌افزار و خدمات دیجیتال) را به دست می‌آورد؛ مسئولیت‌های مربوط به نگهداری و حفظ ارزش مال نیز در چارچوب تعهدات قراردادی برعهده بهره‌بردار خواهد بود.

۲-۱. شرایط اساسی

شرایط اساسی قرارداد، از جمله شامل حقوق و تعهدات طرفین، براساس قصد و هدف آنان از انعقاد قرارداد ممکن است متفاوت باشد. این شرایط به طور کامل تابع اراده دوطرف قرارداد است و در صورتی که با نظم عمومی، اخلاق حسنه یا قوانین آمره در تعارض نباشد، صحیح و معتبر تلقی می شوند.

۱-۲-۱. موضوع قرارداد

موضوع قرارداد مطابق با آنچه صراحتاً در متن قرارداد درج شده عبارت است از حق استفاده و بهره برداری موقت از نرم افزار شرکت به نام اسنپ و هدف از انعقاد این قرارداد، ارائه خدمات حمل و نقل توسط کاربر راننده به مسافران با استفاده از سکوی اسنپ است. موضوع قرارداد به محتوا و تعهدات مشخص شده در مفاد آن اشاره دارد؛ یعنی موارد حقیقی و اجرایی که طرفین توافق کرده اند. در مقابل، جهت قرارداد بیانگر نیت، هدف و مسیر کلی تحقق تعهدات طرفین است؛ به عبارتی، در حالی که موضوع قرارداد «چیستی» را تعیین می کند، جهت قرارداد «چگونگی» و «منظور» آن را به اجرا درمی آورد. بنابراین، نباید موضوع و اثر مستقیم قرارداد را با هدفی که متعاقدين قرارداد در تنظیم و انعقاد آن دنبال می کنند یکی دانست.

ذکر این نکته از آن جهت ضروری است که برخی صاحب نظران در تحلیل هایی درباره ماهیت رابطه حقوقی میان صاحب سکوی اسنپ و کاربر راننده، مبنای استدلال خود را بر هدف کلی چنین رابطه ای ترسیم و بنا کرده و عملکرد صاحب سکوی اینترنتی را در قالب سنتی «تصدی به امر حمل و نقل» تحلیل کرده اند؛^۱ که در مباحث آتی به تفصیل تبیین خواهد شد.

۱. امینی منصور، صادقی، «مطالعه تطبیقی مدل های کسب و کار شرکت های حمل و نقل هوشمند با تمرکز بر وضعیت حقوقی رانندگان در نظام های حقوقی ایران و فرانسه»، فصلنامه توسعه تکنولوژی صنعتی، شماره ۴۹، (۱۴۰۱)، ص ۱۴.

۱-۲-۲. مبلغ قرارداد

کاربر راننده از هر مبلغ دریافتی خود بابت هزینه سفر از کاربر سفارش دهنده معادل هشتاد درصد را به عنوان حق الزحمه خود برداشت کرده و بیست درصد باقی مانده را تحت عنوان «حق استفاده و بهره‌برداری از نرم افزار» به شرکت و از طریق حساب تعریف شده در سامانه اسنپ پرداخت می‌کند. شرکت، مجاز به تغییر درصد سهم مربوط به بهره‌برداری از نرم افزار خواهد بود که این تغییر از طریق اعلام در شرایط قراردادی به کاربر راننده اطلاع داده خواهد شد. همچنین، کاربر راننده خودروی سواری مجاز به دریافت وجهی مازاد بر هزینه اعلام شده در سامانه اسنپ بابت حمل و نقل نخواهد بود؛ اعم از مواردی که کاربر سفارش دهنده یا نماینده او برای انجام جابه‌جایی در خودرو حضور داشته باشند.

۱-۲-۳. تعهدات صاحب سکو اسنپ

مطابق مفاد نمونه قراردادهای تیپ، تعهدات صاحب سکو محدود به مواردی از جمله: فراهم‌سازی زیرساخت‌های نرم‌افزاری و دیجیتال برای ارتباط میان راننده و مسافر، ارائه آموزش‌های لازم به کاربران راننده (به صورت رایگان)، فراهم کردن امکان استفاده و بهره‌برداری از نرم افزار مربوطه، ارائه خدمات پشتیبانی، مدیریت شکایات و رفع عیوب و خرابی‌های احتمالی نرم افزار به محض اطلاع از آن‌ها می‌شود. همچنین، محاسبه و انتقال کرایه‌های دریافتی از مسافران به حساب کاربر راننده پس از کسر حق کمیسیون، از دیگر تعهدات صاحب سکو در قبال کاربر راننده محسوب می‌شود.

۱-۲-۴. تعهدات کابر راننده

تعهدات کاربر راننده طیف وسیعی از تکالیف قانونی و قراردادی را دربر می‌گیرد که از جمله شامل محدودیت در نحوه استفاده از نرم افزار، ممنوعیت انتقال قرارداد به دیگری، الزام به حفظ محرمانگی اطلاعات و رعایت قوانین بهره‌برداری از سکو است. در واقع کاربر راننده نمی‌تواند نرم افزار را در وسیله نقلیه‌ای غیر از خودروی ثبت شده در سامانه استفاده کند و هرگونه تغییر در مشخصات خودرو را باید به اسنپ اطلاع دهد. همچنین کاربر راننده نمی‌تواند حقوق خود را به شخص دیگری واگذار کند و باید تمامی اطلاعات نرم افزار را

نزد خود نگه دارد و اسرار و اطلاعات مربوط به اسنپ را افشا نکند و تا یک سال پس از پایان قرارداد نیز از فعالیت‌های مشابه با رقبا خودداری کند. براساس توافق صورت گرفته، کاربر راننده متعهد و ملتزم است در روزهای کاری، آمادهٔ ارائهٔ سرویس به کاربران سفارش دهنده شرکت از طریق موبایل و خودروی سواری خود باشد و تأمین کلیهٔ ملزومات مربوط به موبایل (نظیر شارژ باتری، اعتبار اینترنتی، شارژ خط تلفن همراه و خرابی تلفن همراه) و همچنین ملزومات خودروی سواری (ازجمله هزینهٔ تعمیرات، نگهداری، سوخت، سرویس دوره‌ای و تعویض قطعات) برعهدهٔ کاربر راننده خواهد بود و صاحب سکوی اسنپ در این مورد هیچ‌گونه تعهدی ندارد. کاربر راننده پس از اعلام قبولی تقاضای سفارش دهنده ملزم به انجام سرویس تا رسیدن به مقصد است؛ مگر در موارد اضطراری همراه با عذر موجه که باید مراتب را به شرکت اسنپ اعلام کند تا ادامهٔ خدمات به وسیلهٔ شخص جایگزین معرفی شده از سوی شرکت انجام پذیرد.

علی‌رغم این الزام، کاربر راننده در پذیرش یا رد درخواست سفر از سوی کاربر مسافر مختار است؛ با این حال ضمانت اجرای رد بی‌دلیل و مکرر درخواست کاربر مسافر نیز، غیرفعال شدن موقت یا دائم حساب کاربری کاربر راننده خواهد بود، بر همین اساس به نظر می‌رسد با توجه به ماهیت قرارداد تنظیم شده، امکان الزام کاربر راننده به استفاده از نرم‌افزار ازسوی صاحب سکو وجود دارد.

۲. ماهیت حقوقی

پس از بیان مفاد مرتبط با قرارداد، در ادامه به بررسی هریک از گزینه‌های ممکن که به نوعی از لحاظ ماهیتی قابل انطباق با رابطهٔ میان سکوی اسنپ و کاربر راننده است، می‌پردازیم:

۲-۱. «رابطهٔ کارگر و کارفرمایی»

رابطهٔ کارگر و کارفرما بر مبنای تبعیت حقوقی و دریافت دستمزد تعریف می‌شود^۱؛ به این معنا که کارگر موظف است دستورات کارفرما را اجرا کند و درمقابل، کارفرما ملزم به

۱. رفیعی احمد، «معیارهای احراز رابطه کارگر و کارفرمایی»، رویه قضایی (نقد رأی)، شماره ۲، (۱۳۹۲)، ص ۱۴.

پرداخت دستمزد و تأمین مزایای قانونی وی است. از ویژگی‌های بارز قرارداد کار، استمرار رابطه، تبعیت حقوقی (این تبعیت حقوقی، بارزترین خصوصیت رابطه کارگر و کارفرما است)^۱ و دریافت حق السعی (مطابق ماده ۳۴ قانون کار) است؛ به گونه‌ای که علاوه بر نحوه تعیین دستمزد - که می‌تواند ساعتی، بر مبنای واحد یا به صورت کارمزدی باشد - نوع رابطه حقوقی و حتی اشتغال انحصاری نیز معیار تشخیص واقعی کارگر محسوب می‌شود. در نتیجه، رابطه کارگر و کارفرما به عنوان ارتباطی حقوقی تعریف می‌شود که در آن کارگر در برابر دریافت دستمزد، به صورت مستقیم یا غیرمستقیم تحت نظارت کارفرما عمل می‌کند؛ ویژگی‌هایی که این رابطه را از سایر روابط قراردادی متمایز می‌سازد. راننده در قرارداد با اسنپ به عنوان یک کارگر تحت نظارت مستقیم صاحب سکوی اسنپ فعالیت نمی‌کند. در واقع راننده خود انتخاب می‌کند که چه زمانی و چگونه کار کند و اسنپ نظارت مستقیم بر ساعات کار یا روش‌های کاری راننده ندارد.

به بیان دیگر، راننده‌ها به صورت مستقل خودروهای خود را مدیریت کرده و ساعات کاری خود را تنظیم می‌کنند. این استقلال نشان‌دهنده نبودن نظارت مستقیم اسنپ بر عملکرد روزانه راننده‌هاست. با این حال، واقعیت آن است که کاربر راننده نه دارای آزادی عمل کامل در اجرای تعهد است و نه تحت نظارت و فرمان‌پذیری کامل صاحب سکو قرار دارد؛ وضعیتی که بر پیچیدگی موضوع می‌افزاید و انطباق آن با رابطه کارگر و کارفرمایی را با تردید مواجه می‌سازد. علاوه بر این، راننده مسئول تمامی هزینه‌های مربوط به خودرو، سوخت و سایر مخارج مرتبط با ارائه خدمات است؛ در حالی که در قرارداد کار، این مسئولیت‌ها معمولاً بر عهده کارفرماست. همچنین راننده مکلف به پرداخت بیمه، مالیات و سایر تعهدات مالی خویش است؛ در صورتی که در قرارداد کار، کارفرما مسئول پرداخت این موارد است. رانندگان اسنپ از مزایای قانونی کارگران مثل بیمه تأمین اجتماعی، بیمه بیکاری، حقوق ثابت و تعطیلات رسمی بهره‌مند نیستند.

باتوجه به موارد فوق، برخلاف حقوق فرانسه که در روابط مشابه نوعی «تبعیت حقوقی» میان راننده و صاحب سکوی اینترنتی شناسایی کرده و راننده را در حکم کارگر دانسته

۱. عراقی سید عزت‌اله، حقوق کار (۱)، ویراست سوم، چاپ دوازدهم، (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۰)، ص ۱۷۰ به بعد.

است^۱، به نظر می‌رسد که در نظام حقوقی ایران، قرارداد بین صاحب سکوی اسنپ و راننده از حیث ویژگی‌های قرارداد کار، انطباق کامل ندارد. راننده‌ها به طور مستقل عمل می‌کنند و نه به عنوان کارگران تحت نظارت و کنترل مستقیم اسنپ. این تفاوت‌ها نشان می‌دهد که قرارداد میان اسنپ و راننده شباهت کمی با یک قرارداد کار دارد. فقدان «تبعیت اقتصادی» در کنار نبود «تبعیت حقوقی» یکی دیگر از دلایل ردّ شمول رابطه کارگر و کارفرما میان طرفین محسوب می‌شود. در همین راستا، دیوان عدالت اداری نیز در مقام عالی‌ترین مرجع اداری کشور طی آرای متعددی بر عدم صدق رابطه کاربر راننده و صاحب سکوی اینترنتی اسنپ به عنوان رابطه کارگر و کارفرمایی مهر تأیید زده است^۲.

۲-۲. «شرکت»

طبق ماده ۵۷۱ قانون مدنی، «شرکت» عبارت است از اجتماع حقوق مالکان متعدد در یک چیز به نحو اشاعه؛ به گونه‌ای که عنصر اراده به عنوان مبنای عقد در این تعریف مطرح نشده و این امر تردیدی در مورد وجود عقد مستقل «شرکت» در قانون مدنی ایجاد می‌کند. به بیان دیگر، این تعریف به ایجاد اشاعه در مالکیت اشاره دارد تا تشکیل عقد شرکت. بر این اساس، در فقه امامیه، دکترین حقوقی و قانون مدنی، مفاهیم متفاوتی درباره «شرکت» ارائه شده است^۳؛ از جمله: شرکت عقدی، که با ایجاد اشاعه در مالکیت همراه است. عقود مشارکتی مانند مضاربه، مزارعه و مساقات که هدف از آن‌ها مشارکت در حاصل کار و ثمره است و مالکیت عینی در زمان انعقاد قرارداد ایجاد نمی‌شود. شرکت اعمال به معنای توافق دو یا چند نفر برای شریک شدن در حاصل کار طی دوره‌ای معین است که در آن

۱. امینی منصور، صیادی صادق، «مطالعه تطبیقی مدل‌های کسب و کار شرکت‌های حمل و نقل هوشمند با تمرکز بر وضعیت حقوقی رانندگان در نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه»، فصلنامه توسعه تکنولوژی صنعتی، شماره ۴۹، (۱۴۰۱)، ص ۱۴.

۲. برای نمونه می‌توان به دادنامه شماره ۱۴۰۳۳۱۳۹۰۰۱۰۱۸۱۲۷ مورخ ۱۴۰۳/۵/۱ صادره توسط شعبه نهم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری و نیز دادنامه با کد تاد(سامانه اتقان آراء قضایی) ۸۶۰۷۰۶۵۸ صادره از سوی شعبه چهل و سوم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری اشاره کرد.

۳. صفایی سید حسین، جواهر کلام محمد هادی، حقوق مدنی پیشرفته شرکت مدنی، جلد سوم، چاپ اول (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۱)، صص ۹۳ و ۹۴.

مالکیت مشاع بر مال مشخصی به طور ابتدایی ایجاد نمی گردد^۱. صحت این نوع شرکت از منظر مواد ۱۰، ۱۵۰ و ۵۷۳ قانون مدنی و مقررات بانکی تأیید شده است.

در همین راستا، «شرکت وجوه» نیز نوعی از شرکت در اعمال محسوب می شود؛ با این تفاوت که اعتبار هر عامل، به عنوان آورده او در نظر گرفته می شود. در مواردی که مالک سرمایه (غیرنقدی) خود را به دیگری واگذار می کند تا با آن کار کند و در حاصل به طور مساوی یا متفاوت شریک شود، اختلاف نظری درباره ماهیت حقوقی این قرارداد وجود دارد؛ برخی آن را طبق ماده ۱۰ قانون مدنی تحلیل می کنند^۲ و برخی ترکیبی از شرکت اموال و اعمال می دانند.^۳ همچنین، در شرایطی که آورده شریک، کار یا حرفه است، شرکت به عنوان ترکیبی از سرمایه و کار تلقی می گردد و براساس اصل آزادی قراردادی در حقوق ایران قابل پذیرش است.^۴ برای تشخیص اینکه شخص شریک محسوب می شود یا کارگر، باید به رابطه تبعیت حقوقی میان طرفین توجه کرد؛ چراکه در عقد مشارکتی، شریکان در اداره امور شرکت به طور برابر مشارکت دارند،^۵ درحالی که کارگر تحت نظارت و دستور کارفرما فعالیت می کند. درنهایت، حتی اگر شرط عدم تحمیل زیان به صاحب سکو از منظر عدالت یا روح مشارکت مورد نقد قرار گیرد،^۶ تنها بطلان آن شرط، بر صحت عقد شرکت تأثیری نخواهد داشت.

طرفین براساس قراردادی که شرایط و ضوابط همکاری را مشخص کرده و حقوق و همچنین مسئولیت های آنان را تعیین می کند، اقدام به فعالیت می کنند. بر همین اساس، راننده ها به طور مستقل فعالیت می کنند. آن ها خود مسئول تأمین و نگهداری خودرو، هزینه های سوخت، تعمیرات و سایر مخارج هستند. همچنین راننده ها ساعات کاری خود

۱. کاتوزیان ناصر، عقود معین حقوق مدنی مشارکت ها-صلح، جلد دوم، چاپ دهم، (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۳)، ص ۳۱.

۲. صفایی سید حسین، جواهر کلام محمد هادی، حقوق مدنی پیشرفته شرکت مدنی، پیشین، ص ۱۱۳.

۳. همان، ص ۹۴.

۴. کاشانی سید محمود، حقوق مدنی قراردادهای ویژه، چاپ دوم، (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۴)، ص ۸۶.

۵. کاشانی سید محمود، حقوق مدنی قراردادهای ویژه، پیشین، ص ۱۰۹.

۶. کاشانی سید محمود، حقوق مدنی قراردادهای ویژه، پیشین، ص ۱۰۶.

را تنظیم می‌کنند و در تصمیمات مدیریتی اسنپ دخالتی ندارند. در مقابل، صاحب سکوی اسنپ مالک خودروها نیست و به‌طور مستقیم در فعالیت‌های روزمره راننده‌ها دخالت ندارد. همچنین صاحب سکوی اسنپ مسئولیت مدیریت سکو، تسهیل پرداخت‌ها و ارائه پشتیبانی فنی را برعهده دارد. با این حال هر دو طرف -صاحب سکو و راننده‌ها- در پی کسب درآمد از طریق ارائه خدمات حمل‌ونقل هستند. هدف مشترک آن‌ها افزایش تعداد سفرها، بهبود کیفیت خدمات و جذب بیشتر مشتریان است.

این همکاری به نفع هر دو طرف بوده و درآمد هریک از طرفین وابسته به موفقیت کلی سکو است. قراردادی که بین صاحب سکوی اسنپ و راننده‌ها منعقد می‌شود، شرایط همکاری، نحوه پرداخت‌ها، مسئولیت‌ها و حقوق طرفین را مشخص می‌کند. این قرارداد به‌عنوان مبنای حقوقی برای تعریف رابطه همکاری عمل می‌کند. این رابطه گرچه شباهت به شرکت عقدی دارد، اما به دلیل محدودیت‌های تصمیم‌گیری راننده‌ها و نقش غالب اسنپ در مدیریت کلان، نمی‌توان آن را به‌طور کامل و دقیق در قالب مشارکت مدنی توجیه کرد. بنابراین، این همکاری بیشتر مبتنی بر قراردادهای خدماتی است و نه مشارکت در منافع و هزینه‌های مشترک. صرفاً می‌توان از ویژگی‌های عقد شرکت، برای توصیف برخی جوانب این نوع همکاری استفاده کرد. همچنین، از دیگر دلایلی که مانع توجیه این رابطه حقوقی در قالب عقد مشارکت می‌شود، فقدان برخی از ویژگی‌های اساسی عقد مشارکت است که شامل تعیین سهم‌الشرکه و نحوه تقسیم سود و زیان براساس آن می‌گردد. درواقع در این رابطه، راننده‌ها شریک اسنپ تلقی نمی‌شوند؛ زیرا، هیچ‌گونه تقسیم سود و زیان یا سرمایه‌گذاری مشترک میان اسنپ و راننده‌ها وجود ندارد.

۲-۳. «پیمانکاری فردی»

«پیمانکار» از منظر لغوی به معنای شخصی است که اجرای موضوع پیمان را در ازای دریافت مبلغ معینی برعهده می‌گیرد^۱ و به‌عنوان مترادف «مقاطعه‌کار» به کار می‌رود^۲.

۱. معین محمدفرهنگ فارسی، جلد اول، چاپ سوم، (تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۹۰)، ص ۹۹۰.

۲. عمید حسن، فرهنگ فارسی عمید، چاپ سوم، (تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۹)، ص ۳۹۸.

براساس ماده ۷ شرایط عمومی پیمان، «پیمانکار» شخص حقوقی یا حقیقی است که شغل او شامل تعهد به انجام عملی (مانند ساخت و ساز، راه سازی یا حمل و نقل عمده کالا) بوده و مسئول اجرای موضوع پیمان براساس اسناد و مدارک موجود به شمار می رود. همچنین، مطابق ماده ۱۱ قانون مالیات بر درآمد و املاک و حق تمبر مصوب ۱۳۳۵/۱/۱۶، «پیمانکار» کسی تعریف شده که با عقد قرارداد، پیمان یا صورت مجلس مناقصه، متعهد به انجام هرگونه عمل یا فروش کالایی در ازای دریافت مزد یا بها و به مدت معین می شود. ازسوی دیگر، بند ۳ ماده ۱ آیین نامه حمایت از آزادکاران فعال در حوزه اقتصاد دیجیتال (اصلاحی ۱۴۰۱) آزادکار (فریلنسر) را به عنوان شخص حقیقی تعریف می کند که به صورت پروژه ای، پاره وقت و حق الزحمه ای برای کارفرمایان مختلف در داخل و خارج از کشور فعالیت می کند.

«کارفرما» در لغت به معنای صاحب کار یا آن که به کاری فرمان می دهد. اما در اصطلاح، «کارفرما» کسی است که پیمانکار به دستور و به نفع او متعهد به انجام کار می شود.^۱ در عرف امروزی، قراردادهای پیمانکاری در زمینه هایی مانند ساخت و ساز، راه سازی و تأسیسات به گونه ای تنظیم می شوند که پیمانکار متعهد به ارائه محصول نهایی مطابق نظر کارفرما بوده و جزئیات اجرا در اختیار خود پیمانکار قرار دارد.^۲ اما پیمانکاری در مفهوم وسیع تر، قراردادی است که طی آن یک طرف (پیمانکار) تعهد می کند تا کار یا خدمتی را برای طرف دیگر (کارفرما) در ازای دریافت حق الزحمه انجام دهد. در پیمانکاری ها اجیر به نام و حساب خود کار می کند^۳؛ درواقع، آنچه در پیمانکاری ها موضوعیت دارد، تولید محصول نهایی مطابق نظر کارفرماست و جزئیات و نحوه اجرا در اختیار خود پیمانکار است. از طرفی قرارداد پیمانکاری و قرارداد کار ازجمله مباحث مربوط به اجاره اشخاص به شمار می آیند^۴ که باید از یکدیگر تمیز داده شوند. برخلاف قرارداد

۱. رحمانیان مسعود، آثار حقوقی قراردادهای پیمانکاری دولتی، چاپ اول، (تهران: کتاب آوا، ۱۳۹۵)، ص ۲۵.

۲. عراقی سید عزت اله، حقوق کار (۱)، ویراست سوم، چاپ دوازدهم، (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۰)، ص ۱۸۱.

۳. صفایی سید حسین، جواهر کلام محمد هادی، حقوق مدنی پیشرفته نمایندگی و امانت، جلد دوم، چاپ اول، (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۰)، ص ۴۷.

۴. کاتوزیان ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد اول، چاپ دهم، (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۳)، ص ۵۶۱.

کار، در پیمانکاری مدیریت مستقیم بر نحوه انجام کار به وسیله کارفرما اعمال نمی شود؛ بلکه، کارفرما تنها نتیجه نهایی مطلوب را از پیمانکار مطالبه می کند. این امر موجب می شود تا معیار وابستگی حقوقی که در قرارداد کار حیاتی است، در قرارداد پیمانکاری وجود نداشته باشد؛ به همین جهت، دیوان عالی کشور در رأی وحدت رویه شماره ۶۰۴ مورخ ۱۳۷۴/۱۲/۲۲ دعاوی مربوط به مطالبات پیمانکار از کارفرما را خارج از صلاحیت مراجع موضوع قانون کار دانسته اس.

در مجموع، پیمانکاری به عنوان قراردادی تعریف می شود که طی آن یک طرف (پیمانکار) متعهد می شود تا کار یا خدمتی را برای طرف دیگر (کارفرما) در ازای دریافت حق الزحمه به انجام رساند. در این نوع قرارداد، پیمانکار دارای استقلال در تعیین روش و زمان بندی اجرا، تأمین ابزار و وسایل مورد نیاز، و مسئولیت کیفیت و تکمیل کار است؛ در حالی که، کارفرما صرفاً براساس نتیجه نهایی تسویه حساب می کند و نظارت مستقیم بر اجرای کار ندارد. راننده ها به طور مستقل فعالیت می کنند و خدمات حمل و نقل را به مشتریان ارائه می دهند و اسنپ به عنوان سکویی عمل می کند که این خدمات را تسهیل می کند. به بیان دیگر، رانندگان اسنپ به طور مستقل فعالیت می کنند بدون آنکه رابطه خادم و مخدومی میان آنان و صاحب سکوی اسنپ برقرار باشد، زمان و نحوه کارشان را خود، تعیین می کنند. صاحب سکوی اسنپ نظارت مستقیم بر روش های کاری راننده ها ندارد و تنها بستر سکو را برای ارتباط راننده و مسافر فراهم می کند همچنین خود رانندگان مسئول تأمین و نگهداری خودرو، هزینه های سوخت، تعمیرات و سایر مخارج مرتبط با ارائه خدمات و نیز مسئول کیفیت خدمات خود هستند و صرفاً نظرات مسافران بر روی سکو ثبت و بررسی می شود.

علاوه بر این، پرداختی به رانندگان براساس تعداد سفرها و کیفیت خدماتشان صورت می گیرد، نه براساس ساعات کار. همچنین، نظارت صاحب سکو بیشتر بر روی رضایت مسافران و عملکرد رانندگان متمرکز است تا بر روی نحوه انجام کار. با توجه به ویژگی های مذکور، قرارداد منعقد شده میان اسنپ و راننده با مشخصات قرارداد پیمانکاری انطباق کامل ندارد. رانندگان از استقلال نسبی در اجرای کار برخوردارند و مسئولیت تأمین ابزار و

هزینه‌های مرتبط را برعهده دارند. ازسوی دیگر، اسنپ تمرکز خود را بر نتیجه نهایی فعالیت (نظیر کیفیت خدمات و رضایت مسافران) معطوف کرده و نظارت مستقیم بر شیوه‌های اجرایی رانندگان ندارد. شایان ذکر است که نباید پیمانکار را به‌طور مطلق و کامل مستقل از صاحب کار تلقی کرد. اما میزان نظارت و کنترل اعمال‌شده ازسوی کارفرما، به‌حدی نیست که پیمانکار را تحت فرمان و تبعیت کامل او قرار دهد. بر همین اساس، نمی‌توان کاربر راننده را به‌مثابه اجیری دانست که برای خود کار می‌کند و در این راه استقلال نسبی دارد؛ رابطه او با صاحب سکو اصولاً تابع قرارداد اجاره نیست.

در نظام حقوقی ما، پیمانکاری در نزد دکتترین از حیث مفهوم و ضابطه روشن نگردیده و صرفاً برخی حقوق‌دانان کوشیده‌اند در مقام تمیز میان پیمانکار و کارگر، معیارهایی ارائه دهند؛ معیارهایی که در بازشناسی آن از سایر مفاهیم و نهادهای حقوقی مشابه ناکارآمد است. تحلیل رابطه صاحب سکو اسنپ و کاربر راننده به‌عنوان پیمانکاری فردی^۱ صحیح به‌نظر نمی‌رسد؛ چراکه، در این تحلیل به شرایط قراردادی میان صاحب سکو و راننده توجه دقیقی صورت نگرفته است. در این رویکرد صاحب سکو به‌مثابه متصدی حملی تلقی شده که حمل مسافر را به کاربر راننده به‌عنوان پیمانکار واگذار می‌کند؛ درحالی که سکو اسنپ درواقع نقش تسهیل‌گر و واسطه‌ای در این فرایند را ایفا می‌کند و خدمات فنی و دیجیتال ارائه می‌دهد، نه آنکه به‌عنوان یک متصدی حمل تلقی گردد. به بیان دیگر، آنچه ما را از تحلیل رابطه مورد بحث به‌عنوان پیمانکاری دور و جدا می‌سازد؛ آن است که پیمانکار مکلف به اجرای تعهد و دستیابی به نتیجه معهود است؛ حال آنکه مطابق با شرایط قراردادی، کاربر راننده ممکن است که هیچ‌گاه از این حق انتفاع بهره‌مند نگردد.

علاوه‌براین، معمولاً در قراردادهای پیمانکاری یا حداقل در برخی موارد دریافتی‌های پیمانکار متناسب با پیشرفت کار و به‌صورت تدریجی پرداخت می‌شود؛ درحالی که چنین

۱. امینی منصور، صیادی صادق، «مطالعه تطبیقی مدل‌های کسب‌وکار شرکت‌های حمل‌ونقل هوشمند با تمرکز بر وضعیت حقوقی رانندگان در نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه»، فصلنامه توسعه تکنولوژی صنعتی، شماره ۴۹، (۱۴۰۱)، ص ۱۷.

مناسباتی در روابط قراردادی اسنپ و راننده وجود ندارد و راننده صرفاً در صورت رساندن مسافر به مقصد مستحق کرایه مقرر خواهد بود. رابطه اسنپ و راننده نمی تواند پیمانکاری باشد؛ چراکه، ذی نفع مستقیم و واقعی عملیات راننده، کاربر مسافر است نه صاحب سکو تا بتوان وی را کارفرما محسوب کرد. درواقع نقش اسنپ حذف مراجعه حضوری و مستقیم به متصدی حمل است نه اینکه خودش متصدی حمل باشد^۱. بنابراین، مهم ترین عاملی که باعث عدم تطبیق رابطه قراردادی اسنپ و راننده با پیمانکاری است، این است که موضوع تعهد کاربر راننده، انجام کار برای صاحب سکوی اسنپ نیست (دادنامه شماره ۱۴۰۳/۵/۱ مورخ ۱۴۰۳/۳/۹۰۰۱۰۱۸۱۲۷ صادره توسط شعبه نهم دیوان عدالت اداری). به دیگر سخن، اگر وجود رابطه و قرارداد پیمانکاری در این بین متصور باشد، این رابطه بین کاربر راننده به عنوان پیمانکار و کاربر مسافر به عنوان کارفرما، خواهد بود. برای تقویت استنباط و تحلیل صورت گرفته می توان به دادنامه درخور توجه شماره ۱۴۰۹۹۷۰۹۵۶۱۰۰۹۴۴ مورخ ۱۳۹۴/۶/۷ صادره از شعبه یازدهم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری اشاره کرد که مقرر داشته «کار در کارگاه با ماشین شخصی، بدون آنکه فرد نسبت به اجاره نامه خودروی خود و قرارداد کار خود دلیلی ارائه نماید تا ثابت شود خودرو در اجاره کارفرما و خود وی نیز تحت امر وی بوده و رابطه حقوقی و تبعیت حقوقی برقرار شده است، ظهور در کارفرما بودن شخص دارد».

۱. <https://tejaratnews.com/BE-30/926294>.

در این باره می توان به دادنامه با کد تناد ۳۴۶۲۹۲ مورخ ۱۴۰۱/۶/۳۱ صادره از بازپرسی دادرسی ناحیه ۶ دادرسی عمومی و انقلاب شهرستان تهران اشاره کرد که طی آن پیرو شکایت شاکی مبنی بر رساندن کالا به مقصد ازسوی متصدی شرکت ها، مؤسسات، بنگاه های حمل و نقل و رانندگانی که مسئول حمل کالا هستند علیه کاربر راننده و صاحب سکوی اسنپ، که النهایه ضمن صدور قرار منع تعقیب نسبت به صاحب سکوی اسنپ به لحاظ عدم وجود ادله کافی در توجه بزه انتسابی به آن شرکت، پس از احراز مجرمیت کاربر راننده، قرار جلب به دادرسی ایشان صادر گردیده است. با توجه به ماده ۱ قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا و نیز قسمت میانی ماده ۱۴۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، این طور به نظر می رسد که مرجع قضایی اساساً صاحب سکوی اسنپ را متصدی حمل ندانسته و گرنه حداقل باید صاحب سکوی اسنپ را به لحاظ اقدام کاربر راننده در راستای منافع آن شرکت، مجرم و مسئول تلقی می کرد

...

۲-۴. «نماینده‌گی-وکالت»

در وکالت، مسئولیت نهایی برعهده موکل است و وکیل تنها نقش اجرایی دارد اما، در قرارداد بین صاحب سکوی اسنپ و راننده، مسئولیت کیفیت و ایمنی خدمات مستقیماً بر دوش راننده است و اسنپ به عنوان تسهیل کننده و واسطه فعالیت می کند. در عقد وکالت، وکیل به نمایندگی از موکل عمل می کند و اقدامات او به حساب موکل خواهد بود. درحالی که، در قرارداد میان اسنپ و راننده، راننده به طور مستقل فعالیت می کند و نه به عنوان نماینده یا وکیل اسنپ. راننده به گونه مستقیم مسئولیت خدمات ارائه شده به مشتریان را بر گردن دارد. همچنین در وکالت، وکیل موظف است در چارچوب دستورات و محدوده اختیارات داده شده توسط موکل اقدام کند، اما در قرارداد میان صاحب سکوی اسنپ و راننده، راننده استقلال بیشتری در تصمیم گیری ها و نحوه ارائه خدمات دارد و تابع دستورات مستقیم صاحب اسنپ نیست. از طرفی، اشکالات دیگری نیز بر نظریه مذکور وارد است از جمله اینکه:

۱. وکیل یا نماینده مأمور انجام اعمال حقوقی و شئون آن به نیابت از موکل است؛ درحالی که موضوع تعهد کاربر راننده، عمل مادی جابه جایی مسافر است.
۲. مطابق ماده ۶۵۹ قانون مدنی «وکالت ممکن است مجانی باشد یا با اجرت» یعنی از حیث معوض یا مجانی بودن اقتضای خاصی ندارد، در صورتی که رابطه کاربر راننده و صاحب سکوی اسنپ همواره معوض است.
۳. نماینده و وکیل به حساب موکل اقدام می کند، درحالی که کاربر راننده به نام و حساب خود اقدام می کند.
۴. قابل عزل بودن نماینده در صورتی که راننده اسنپ را نمی توان عزل کرد.
۵. عقد وکالت جایز و اذنی است؛ بنابراین هر کدام از طرفین هر وقت بخواهند می توانند آن را فسخ کنند و با فوت یا حجر یکی از آنان وکالت منفسخ می شود. بر همین اساس جواز عقد وکالت سبب می شود که برای فسخ آن نیازی به خیار فسخ یا اقاله نباشد، بلکه هریک از طرفین هرگاه که اراده کند، می تواند با تصمیم یک جانبه خود وکالت را برهم زند.

این در حالی است که رابطه حقوقی میان صاحب سکو و کاربر راننده مبتنی بر اذن تلقی نمی‌شود. باتوجه به موارد فوق در رابطه بین صاحب سکو اسنپ و راننده، ویژگی‌هایی وجود دارد که تحلیل آن را در قالب نمایندگی مشکل می‌سازد. راننده‌ها در مقام نمایندگان اسنپ عمل نمی‌کنند؛ زیرا، آن‌ها به‌طور مستقل خدمات حمل‌ونقل را ارائه می‌دهند و هیچ‌گونه اختیاری برای نمایندگی قانونی از سوی شرکت اسنپ ندارند و اقداماتشان به حساب صاحب سکو نیست و مسئولیت خدمات ارائه شده به مشتریان برعهده خود راننده خواهد بود.

۲-۵. «اجاره اشیا»

مطابق ماده ۴۶۶ قانون مدنی «اجاره عقدی است که به موجب آن مستأجر مالک منافع عین مستأجره می‌شود. اجاره‌دهنده را موجر و اجاره‌کننده را مستأجر و مورد اجاره را عین مستأجره گویند.» در اصطلاح حقوق عین مستأجره عبارتست از آنچه مورد اجاره قرار گیرد و منافع آن به مستأجر واگذار گردد. بنابراین موضوع قرارداد اجاره، منفعی است که از ملکیت موجر به ملکیت مستأجر با عقد اجاره منتقل می‌شود ولی چون غالباً منفعت از عین مال منقول یا غیرمنقول منتزع می‌شود و مورد استفاده مستأجر قرار می‌گیرد و باید مورد اجاره در اختیار مستأجر باشد، آن را عرفاً و قانوناً عین مستأجره نامیده‌اند.^۱ عین مستأجره ممکن است از جمله اموال مادی و نیز اموال غیرمادی باشد^۲، اما آنچه شایان توجه است موضوع اجاره باید از جمله اموالی باشد که استفاده از آن با بقاء عین ممکن باشد (ماده ۴۷۱ قانون مدنی). بر همین اساس، عقد اجاره اشیا را می‌توان به معنای قراردادی دانست که طی آن موجر (مالک عین یا منفعت شیء) متعهد می‌شود شیء معینی را برای مدت معین در اختیار مستأجر قرار دهد تا مستأجر در قبال پرداخت اجاره‌بها از منافع آن استفاده کند.

۱. امامی اسداله، *قرارداد اجاره و قلمرو آن*، چاپ اول، (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۷)، ص ۴۱.

۲. کاتوزیان ناصر، *عقود معین معاملات معوض- عقود تملیکی*، جلد اول، چاپ یازدهم، (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۱)، ص ۳۷۰.

الف) بر اساس یک دیدگاه، می‌توان گفت در قرارداد بین اسنپ و راننده‌ها، اسنپ در نقش واسطه عمل می‌کند و خودروها متعلق به راننده‌ها هستند. بنابراین، اسنپ نمی‌تواند موجر خودروها باشد. از طرفی راننده‌ها مالک خودروهای خود هستند و از آن‌ها برای ارائه خدمات استفاده می‌کنند. بنابراین، راننده‌ها نیز مستأجر نیستند. همچنین خودروها که به عنوان ابزار اصلی در ارائه خدمات حمل و نقل استفاده می‌شوند، متعلق به راننده‌ها هستند و در اختیار اسنپ نیستند. از این رو، اسنپ نمی‌تواند خودروها را به راننده‌ها اجاره دهد. علاوه بر این، در رابطه بین اسنپ و راننده‌ها، راننده‌ها به ازای ارائه خدمات حمل و نقل به مسافران، کرایه سفر دریافت می‌کنند. این پرداخت‌ها اجاره بها محسوب نمی‌شود بلکه به عنوان حق الزحمه خدمات حمل و نقل است. هیچ مدت زمان معینی برای استفاده از خودروها به وسیله راننده‌ها نیز تعیین نشده است. راننده‌ها می‌توانند بر اساس نیاز و تمایل خود از خودروها استفاده کنند و به ارائه خدمات بپردازند. بر همین اساس، رابطه حقوقی میان اسنپ و راننده‌ها نمی‌تواند در قالب عقد اجاره اشیا تعریف شود؛ زیرا، ویژگی‌های اصلی این نوع عقد در این رابطه بین اسنپ و راننده‌ها وجود ندارد. به بیان دیگر، ماهیت حقوقی قرارداد میان صاحب سکوی اسنپ و راننده منطبق بر اجاره اشیا نیست، به ویژه از آن جهت که موضوع مورد استفاده در این قرارداد، خدمات است نه اشیا.

ب) از نگاه دیگر، می‌توان چنین برداشت کرد که صاحب سکوی اسنپ به عنوان مالک نرم افزار اسنپ اقدام به تملیک منافع تحت مالکیت خود به راننده برای استفاده و بهره‌برداری ایشان می‌کند. بر این اساس، مالک سکوی اسنپ موجری خواهد بود که منافع مال غیرمادی خود را برای مدت معین به راننده در مقام مستأجر تملیک می‌کند. با این حال، آنچه این تحلیل را مخدوش می‌سازد، نحوه انطباق مبالغ دریافتی از سوی صاحب سکوی با مفهوم اجاره بها است. به بیان دیگر، تعلق قدرالسهم صاحب سکوی منوط و مشروط بر استفاده و به کارگیری فضای سکوی از ناحیه راننده است، در حالی که طبق قاعده مستأجر مکلف به پرداخت اجاره بهاست؛ خواه از عین مستأجره استفاده کند خواه استفاده نکند. به عبارت دیگر، وجود عوض از عناصر اصلی عقد اجاره و مقتضای ذات آن محسوب

می‌شود.^۱ و این وصف با قرارداد خصوصی قابل تغییر نیست. بنابراین، از این بعد نیز رابطه حقوقی میان اسنپ و رانندگان قابل تبیین در قالب عقد اجاره اشیا نخواهد بود.

۲-۶. «جعاله»

به لحاظ تحلیلی موضوع قرارداد میان صاحب سکوی اسنپ و راننده، حق استفاده و بهره‌برداری از فضا و بستر سکوی اسنپ است و جابه‌جایی مسافر برای قرارداد مذکور است. همچنین صاحب سکوی اسنپ درخواست سفر (کار) را ارائه نمی‌دهد؛ بلکه درخواست سفر از ناحیه کاربر مسافر صورت می‌گیرد و تعهد می‌کند در ازای انجام این کار، مبلغ مشخصی (کرایه سفر) را به راننده پرداخت کند. باتوجه به ویژگی‌های فوق، می‌توان گفت باوجود اینکه قرارداد بین اسنپ و رانندگان به ظاهر دارای برخی از ویژگی‌های عقد جعاله از جمله نامعلوم بودن اجرت است، اما ویژگی‌های این قرارداد با ویژگی‌های عقد جعاله دارای هماهنگی کامل نیست؛ در قرارداد اسنپ، کرایه سفر به طور دقیق و براساس درصدی مشخص از مبلغ دریافتی تعیین می‌شود. این سطح از شفافیت در پرداخت و محاسبه کرایه، با ماهیت عقد جعاله که در آن عنصر نامعلومی وجود دارد، ناسازگار است. همچنین، در عقد جعاله، جاعل موظف به انجام خدمت در چارچوب نظارت و دستور جاعل است و از نظر حقوقی به گونه‌ای تابع تلقی می‌شود. اما، رانندگان اسنپ از نظر اجرایی مستقل عمل می‌کنند و اسنپ تنها بستر و امکانات دیجیتال را فراهم می‌کند. باتوجه به این موارد، می‌توان نتیجه گرفت که اگرچه برخی ویژگی‌های ظاهری (مانند نامعلوم بودن اجرت) ممکن است به عقد جعاله شباهت داشته باشند، اما از نظر حقوقی و با بررسی دقیق مفاد قرارداد بین اسنپ و رانندگان، عناصر اساسی عقد جعاله - شامل نظارت مستقیم، وابستگی اجرایی، و عدم قطعیت اجرت - در این رابطه مشهود نیست. بنابراین، انطباق ماهیت حقوقی این قرارداد با عقد جعاله امکان‌پذیر نیست.

۱. همان، ص ۳۵۱.

۷-۲. «حق انتفاع»

مطابق ماده ۴۰ قانون مدنی: «حق انتفاع عبارت از حقی است که به موجب آن شخص می تواند از مالی که عین آن ملک دیگری است یا مالک خاصی ندارد استفاده کند». درواقع، حق انتفاع به معنای حقی است که به شخصی (منتفع) اجازه می دهد از منافع مال متعلق به دیگری (مالک) استفاده کند، بدون اینکه مالکیت مال به وی منتقل شود. بر همین اساس، حق انتفاع یکی از شاخه ها و مراتب مالکیت است، که بر اثر قرارداد به شخصی واگذار می شود. بنابراین، در حق انتفاع همواره دو صاحب حق نسبت به مال موضوع آن، وجود دارند: ۱) منتفع، که حق استعمال و انتفاع از عین به او واگذار شده است؛ ۲) مالک که صاحب عین است و با انعقاد قرارداد، بخش مهمی از حقوق خود را به منتفع واگذار کرده است. اگرچه واگذاری حق انتفاع در اغلب موارد مجانی و رایگان است و حتی برخی عقیده بر امکان برقراری آن به صورت مجانی دارند^۱ ولی دلیلی وجود ندارد که مجانی بودن از جمله شرایط صحت آن تلقی شود. بنابراین، منعی وجود ندارد که حق انتفاع در برابر عوض نیز به دیگری واگذار شود. قانون مدنی حق انتفاع را براساس مدت زمان استفاده از آن به سه دسته عمری، رقبی و حبس مطلق تقسیم کرده است. (مواد ۴۱، ۴۲ و ۴۴).

حق انتفاع حق عینی است و بنا به عقیده برخی اندیشمندان بزرگ معاصر، موضوع آن باید شیء معین مادی اعم از منقول و غیرمنقول باشد، به طوری که حق انتفاع از دین و حقوق معنوی را، باید طبق ماده ۱۰ قانون مدنی بررسی کرد.^۲ درمقابل، برخی دیگر از استادان حقوق با استناد به اطلاق واژه «مال» در مواد ۲۹ و ۴۰ قانون مدنی، موضوع حق انتفاع را منحصر به اموال مادی ندانسته اند و انتقال حقوق معنوی، به ویژه حق مؤلف را در قالب حق انتفاع موافق قوانین و مقررات دانسته اند.^۳ درواقع، در عقد موجد حق انتفاع،

۱. امامی سید حسن، حقوق مدنی، جلد اول، چاپ بیست و نهم، (تهران: کتاب فروشی اسلامیة، ۱۳۸۸) ص ۶۲.

۲. کاتوزیان ناصر، دوره مقدماتی حقوق مدنی/ اموال و مالکیت، چاپ بیست و ششم، (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۸)، ص ۲۱۸.

۳. صفایی سید حسین، حقوق مدنی/ اشخاص و اموال، چاپ دهم، (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۸)، ص ۲۴۰.

۳. محمدی پژمان، «ماهیت و اثر قراردادهای بهره برداری از حقوق مؤلف»، فصلنامه مدرسه علوم اسلامی، شماره ۳، (۱۳۸۷)، ص ۱۸۴.

مباح له (صاحب حق) هر زمان می تواند از حق خود بگذرد و عقد را برهم زند. با این حال، صرف نظر از اینکه آیا می توان حقوق معنوی را موضوع حق انتفاع قرارداد یا خیر، آنچه ماهیت قرارداد میان صاحب سکوی اسنپ و کاربر راننده را از حق انتفاع متمایز می سازد، الزام قراردادی کاربر راننده به آمادگی مستمر برای ارائه خدمات و درواقع، تعهد وی به انجام خدمات است؛ امری که با ماهیت «حق بودن» آن در تضاد است. درحقیقت، محور اصلی این تمایز در تقابل میان «حق» و «التزام» نهفته است. از همین منظر، در رابطه میان کاربر راننده و صاحب سکوی اسنپ، با توجه به شرایط قراردادی، کاربر راننده حق انصراف و فسخ یک طرفه قرارداد را ندارد مگر در صورت حصول توافق (اقاله) با صاحب سکوی اسنپ.

۲-۸. «رابطه با ماهیت خاص»

برخی قراردادها ممکن است دارای ویژگی های خاصی باشند که آن ها را از سایر روابط حقوقی متمایز کند. این نوع روابط می توانند ترکیبی از چند نوع رابطه باشند یا ویژگی های منحصر به فردی داشته باشند. در نظام کنونی حقوقی ما، بر پایه اصله الا باحه و ماده ۱۰ قانون مدنی، طبق قاعده باید این گونه قراردادها را محترم شمرد؛ چرا که، ضرورتی ندارد که خواسته طرفین قرارداد با یکی از قالب های پیش بینی شده در قوانین منطبق باشد و همین اندازه کافی است که قوانین، این چنین قراردادی را منع نکنند. در قانون مدنی هیچ مانعی وجود ندارد که دو یا چند نفر بتوانند در حاصل کار خود نیز شریک شوند؛ پس قرارداد بین طرفین نافذ است و باید طبق ماده ۱۰ قانون مدنی مورد توجه قرار داد. بر همین اساس، می توان قائل بر این بود که رابطه قراردادی بین صاحب سکوی اسنپ و رانندگان دارای ویژگی های منحصر به فردی است که به طور کامل در هیچ یک از دسته بندی های فوق قرار نمی گیرد. این رابطه می تواند شامل عناصری از پیمانکاری مستقل با خصوصیات خاص مربوط به اقتصاد مشارکتی و حق انتفاع باشد. درواقع، این ماهیت خاص ناشی از ترکیب عناصر پیمانکاری مستقل، تقسیم ریسک اقتصادی، و بهره برداری از فناوری های نوین است. در این مورد، اسنپ به عنوان یک سکوی اینترنتی عمل می کند که ارتباط بین راننده ها و مسافران را تسهیل می کند، بدون اینکه مالکیت یا کنترل مستقیم بر وسایل نقلیه

داشته باشد. در همین راستا، شعبه نهم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری نیز طی دادنامه شماره ۱۴۰۳/۱۱/۱۸۱۲۷ مورخ ۱۴۰۳/۵/۱ در مقام رسیدگی به شکایت شرکت اسنپ علیه سازمان امور مالیاتی کشور مبنی بر مطالبه مالیات و عوارض ارزش افزوده، ضمن رد شکایت، شرکت اسنپ را به عنوان متصدی حمل تلقی نکرده و آن شرکت را مشمول معافیت قانونی ندانسته است. همچنین، این شعبه با نفی رابطه قراردادی میان کاربر راننده و شرکت اسنپ بر مبنای رابطه خادم و مخدومی، به نوعی قائل به وجود رابطه ای با ماهیت خاص گردیده است.^۱

نتیجه گیری

این پژوهش با هدف بازتعریف ماهیت حقوقی قراردادهای پلتفرمی در نظام حقوقی ایران، به ویژه تبیین رابطه میان اسنپ و رانندگان، صورت گرفته است. باتوجه به ناکارآمدی نظریه های سنتی (مانند کارگر و کارفرمایی، پیمانکاری، وکالت، و حق انتفاع) در انطباق با ویژگی های منحصر به فرد فناوری اطلاعات و اقتصاد مشارکتی، نظریه «قرارداد خدمات پلتفرمی» به عنوان چارچوبی نوین پیشنهاد می شود. این نظریه با تکیه بر ماده ۱۰ قانون مدنی، تفسیر قوانین مرتبط (مانند تجارت الکترونیک) و نیز رویه قضایی تلاش دارد ماهیت حقوقی این رابطه را به عنوان توافقی مستقل و نوین در زمینه ارائه خدمات جانبی حمل و نقل تبیین کند. این نظریه ضمن حفظ انعطاف پذیری سکوها و استقلال نسبی رانندگان، مسئولیت های طرفین را در چارچوب قوانین فعلی مشخص می سازد.

۱. همچنین است، رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره دادنامه ۱۴۰۳/۱۱/۲۸۸۳۳۱۹ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۳۰ موضوع اعتراض به نامه شماره ۹۹۲۴/۲۰۰ ص مورخ ۱۴۰۲/۶/۸ رئیس سازمان امور مالیاتی کشور که خدمات جانبی حمل و نقل را مشمول مالیات بر ارزش افزوده دانسته است. در واقع، هیئت عمومی اظهار داشت که شرط «کلیه مسئولیت های حمل مسافر» در مقررات مذکور در حدود قانونی قرار دارد؛ به عبارت دیگر، معافیت تنها به بخش خدمات حمل و نقل که مستقیماً توسط راننده ارائه می شود تعلق دارد؛ درآمد حاصل از کمیسیون یا خدمات نرم افزاری که شرکت از طریق واسطه گری دریافت می کند، جداگانه مشمول مالیات است. به نظر هیئت، تفکیک بین خدمات مستقیم حمل مسافر و خدمات جانبی (همانند نرم افزار و واسطه گری) از منظر قانونی درست بوده و شرط مورد اعتراض تجاوزی به صلاحیت و قانون نیست.

در این چارچوب، اگرچه برخی جنبه‌های قراردادی ممکن است شباهت‌هایی با نظام حقوق کار داشته باشد، اما با توجه به استقلال عملکرد رانندگان که همانند پیمانکاران مستقل فعالیت می‌کنند، از نظر زمان‌بندی، شیوه ارائه خدمات و مدیریت هزینه‌های مربوط به خودرو (نظیر سوخت، تعمیرات و ...) وابسته به صاحب سکو مستقل نیستند. مالک سکو اسنپ نقش تسهیل‌کننده را ایفا می‌کند و وظایفی نظیر ارائه زیرساخت‌های دیجیتال، انتقال کرایه‌ها (پس از کسر حق کمیسیون) و مدیریت پشتیبانی فنی را برعهده دارد. رانندگان به صورت مستقل و بدون اینکه رابطه خادم و مخدومی داشته باشند، فعالیت می‌کنند و ضمن بهره‌گیری از خدمات سکو اسنپ، کنترل کامل بر ساعات کاری و میزان فعالیت خود دارند.

مسئولیت صاحب سکو به عنوان «تسهیل‌گر» و «نه متصدی حمل»، با وظایف فنی و مدیریتی وی از جمله پردازش درخواست‌ها، مدیریت پرداخت‌ها، و نظارت غیرمستقیم بر کیفیت خدمات هماهنگی کامل دارد. آیین‌نامه‌های حمایت از آزادکاران در حوزه اقتصاد دیجیتال و نیز مقررات مربوط به سکوها و کسب و کارهای اقتصاد دیجیتال می‌توانند به عنوان منابع مناسبی برای تنظیم روابط میان طرفین مورد استفاده قرار گیرند.

روابط معاملی طرفین، ماهیتی معوض و «دو تعهدی»^۱ دارد، به گونه‌ای که رانندگان به عنوان «ارائه‌دهندگان خدمات مستقل» فعالیت می‌کنند و مسئولیت اجرای مستقیم خدمات از جمله تأمین خودرو، پوشش هزینه‌های عملیاتی، و رعایت مقررات راهنمایی‌وراندگی را برعهده دارند. شرکت اسنپ مسئولیت «تضمین عملکرد سکو» (مانند امنیت داده‌ها، مدیریت شکایات، و انتقال وجوه) را برعهده می‌گیرد.

درواقع، راننده، به عنوان پیمانکار مستقل، مکلف به ارائه خدمات حمل و نقل، مدیریت هزینه‌های عملیاتی، حفظ و نگهداری وسیله نقلیه و رعایت استانداردهای کیفیت خدمات

۱. قرارداد ممکن است «دو تعهدی» یا «تک تعهدی» باشد. قرارداد دو تعهدی، قراردادی است که به موجب آن طرفین تعهدات متقابلی را به نفع یکدیگر به عهده می‌گیرند و قرارداد تک تعهدی قراردادی است که به موجب آن یک طرف در مقابل طرف دیگر تعهدی را به عهده می‌گیرد، بدون آنکه متعهدله تعهد متقابلی را به نفع متعهد به عهده گرفته باشد (ماده ۶ لایحه تجارت مصوب ۱۴۰۳/۱/۲۸).

است. در مقابل، اسنپ، به عنوان فراهم کننده بستر دیجیتال، مسئولیت ارائه زیرساخت های نرم افزاری، پشتیبانی فنی، تسهیل ارتباطات و پرداخت ها، و مدیریت کلی روند خدمات است. این تقسیم وظایف موجب تفکیک روشن مسئولیت های ناشی از نقص یا تأخیر در ارائه خدمات می شود. پرداخت کرایه به رانندگان براساس تعداد سفرها و کیفیت خدمات انجام شده صورت می پذیرد که نشان دهنده یک رابطه متغیر و وابسته به عملکرد واقعی است. این سازوکار از یک سو نشان دهنده انگیزه برای بهبود خدمات است و از سوی دیگر ریسک های اقتصادی به راننده (عامل اصلی ارائه خدمات) منتقل می سازد.

هر دو طرف در قبال تعهدات خود براساس اصل لزوم قراردادها ملزم به اجرای صحیح مفاد قرارداد هستند و در صورت تخلف، طرف مقابل می تواند حسب مورد از ضمانت اجرای قانونی (مانند مطالبه خسارت طبق ماده ۷۸ قانون تجارت الکترونیک) و قراردادی (مانند الزام به ایفاء تعهد، مطالبه وجه التزام، فسخ یک جانبه قرارداد، غیرفعال سازی دسترسی کاربر) بهره گیرد. همچنین، در صورت وارد شدن خسارت به مسافران، مسئولیت اصلی متوجه راننده خواهد بود. (ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی). با این حال، اسنپ به عنوان تسهیل گر، موظف به رعایت «الزامات احتیاطی» در تأیید صلاحیت رانندگان و خودروهاست.

بنابراین، قراردادهای خدماتی پلتفرمی مانند آنچه بین اسنپ و رانندگان منعقد می شود، به دلیل نوآوری هایی که در حوزه فناوری و اقتصاد دیجیتال دارند، نیازمند تعریف چارچوب های حقوقی جدیدی هستند که ضمن حفاظت از حقوق کاربران، از انعطاف لازم برای رشد و توسعه این نوع کسب و کارها نیز برخوردار باشند. بر همین اساس، پیشنهاد می شود قانونگذار با کمک متخصصان امر - در قالب کارگروهی متشکل از حقوق دانان، اقتصاددانان و متخصصان فناوری اطلاعات - با مطالعه دقیق و عمیق در این حوزه اقدام به تدوین قوانینی منسجم کند که در قالب تعریف چارچوب حقوقی برای «قراردادهای پلتفرمی» متناسب با ویژگی های اقتصاد مشارکتی و فناوری اطلاعات باشد. همچنین، با توجه به عدم شمول قانون کار، پیشنهاد می شود قانونگذار، مقرراتی برای حداقل دستمزد، بیمه اجتماعی، و حمایت از رانندگان پلتفرمی تدوین کند.

تعارض منافع

تعارض منافع وجود ندارد.

ORCID

Mohamad Hosein Osta



<https://orcid.org/0000-0002-3048-630x>

Morteza Shahbazinia



<https://orcid.org/0000-0002-8659-4684>

منابع

فارسی

کتاب:

- امامی، اسداله، *قرارداد اجاره و قلمرو آن*، چاپ اول، (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۷).
- امامی، سید حسن، *حقوق مدنی*، جلد اول، چاپ بیست و نهم، (تهران: کتاب فروشی اسلامیه؛ ۱۳۸۸).
- رحمانیان، مسعود، *آثار حقوقی قراردادهای پیمانکاری دولتی*، چاپ اول، (تهران: کتاب آوا، ۱۳۹۵).
- صفایی، سید حسین، *حقوق مدنی اشخاص و اموال*، چاپ دهم، (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۸).
- صفایی، سید حسین، *جواهر کلام محمد هادی، حقوق مدنی پیشرفته نمایندگی و امانت*، جلد دوم، چاپ اول (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۰).
- صفایی، سید حسین، *جواهر کلام، محمد هادی، حقوق مدنی پیشرفته شرکت مدنی*، جلد سوم، چاپ اول (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۱).
- عراقی، سید عزت اله، *حقوق کار (۱)*، ویراست سوم، چاپ دوازدهم، (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۰).
- عمید حسن، *فرهنگ فارسی عمید*، چاپ سوم، (تهران، انتشارات امیر کبیر، ۱۳۶۹).
- کاتوزیان، ناصر، *دوره مقدماتی حقوق مدنی اموال و مالکیت*، چاپ بیست و ششم، (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۸).
- کاتوزیان، ناصر، *عقود معین معاملات معوض- عقود تملیکی*، جلد اول، چاپ یازدهم، (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۱).

- کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد اول، چاپ دهم، (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۳).
- کاتوزیان، ناصر، عقود معین حقوق مدنی مشارکت‌ها-صلح، جلد دوم، چاپ دهم، (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۳).
- کاشانی، سید محمود، حقوق مدنی قراردادهای ویژه، چاپ دوم، (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۴).
- معین، محمد، فرهنگ فارسی، جلد اول، چاپ سوم، (تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۹۰).

مقالات:

- امینی، منصور، صیادی، صادق، «مطالعه تطبیقی مدل‌های کسب و کار شرکت‌های حمل و نقل هوشمند با تمرکز بر وضعیت حقوقی رانندگان در نظام‌های حقوقی ایران و فرانسه»، فصلنامه توسعه تکنولوژی صنعتی، شماره ۴۹، (۱۴۰۱).
- امینی، منصور، صیادی، صادق، «بررسی تطبیقی ماهیت حقوقی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل (اسنپ و اوبر) در نظام‌های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا»، سیاست‌نامه علم و فناوری، شماره ۱، (۱۴۰۱).
- حسینی مقدم، سید حسن، ایوبی، ستاره؛ طالقان غفاری، مهدی؛ «مسئولیت مدنی فروشگاه‌های اینترنتی در حقوق ایران و مطالعه تطبیقی موردی در اتحادیه اروپا»، نشریه پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۴۴، بهار ۱۴۰۲.
- رفیعی، احمد، «معیارهای احراز رابطه کارگر و کارفرمایی»، رویه قضایی (نقد رأی)، شماره ۲، (۱۳۹۲).
- زرکلام، ستار، «قراردادهای مرتبط با انتقال حقوق مادی نرم‌افزار»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۵۹، (۱۳۸۶).
- ذبیحی، عاطفه، رفیعی، احمد، «بررسی مؤلفه‌های مفهوم کارگر در حقوق تطبیقی»، فصلنامه علمی حقوق تطبیقی، شماره یک، پیاپی ۱۵، (۱۴۰۰).
- عیسائی تفرشی، محمد، کبیری شاه‌آباد، حمید، «تحلیل حقوقی ماده ۱۰۷ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران: شرایط تشکیل گروه اقتصادی با منافع مشترک»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، شماره ۲، (۱۳۹۳).

- محمدی پژمان، «ماهیت و اثر قراردادهای بهره‌برداری از حقوق مؤلف»، فصلنامه مدرس علوم اسلامی، شماره ۳، (۱۳۸۷).

آرای دادگاه‌ها:

- رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره دادنامه ۱۴۰۳۱۳۹۰۰۰۲۸۸۳۳۱۹ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۳۰.

- رأی شعبه نهم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری به شماره دادنامه ۱۴۰۳۱۳۹۰۰۰۱۰۱۸۱۲۷ مورخ ۱۴۰۳/۵/۱.

- دادنامه با کد تناد (سامانه اتقان آراء قضایی) ۸۶۰۷۰۶۵۸ صادره از سوی شعبه چهل و سوم تجدیدنظر دیوان عدالت اداری.

- دادنامه با کد تناد ۳۴۶۲۹۲ مورخ ۱۴۰۱/۶/۳۱ صادره از بازپرسی دادسرای ناحیه ۶ دادسرای عمومی و انقلاب شهرستان تهران.

References

In Persia

Books

Emami, Asadollah, *The Lease Contract and Its Scope*, 1st ed. (Tehran: Mizan Publishing, 2018).

Emami, Seyed Hassan, *Civil Law*, Vol. 1, 29th ed. (Tehran: Eslamiyeh Bookstore, 2009).

Rahmanian, Masoud, *Legal Effects of Government Procurement Contracts*, 1st ed. (Tehran: Ketab Ava, 2016).

Safai, Seyed Hossein, *Civil Law: Persons and Property*, 10th ed. (Tehran: Mizan Publishing, 2009).

Safai, Seyed Hossein; Javaherkalam, Mohammad Hadi, *Advanced Civil Law: Agency and Trust*, Vol. 2, 1st ed. (Tehran: Sherkat Sahami Enteshar, 2021).

Safai, Seyed Hossein; Javaherkalam, Mohammad Hadi, *Advanced Civil Law: Civil Partnerships*, Vol. 3, 1st ed. (Tehran: Sherkat Sahami Enteshar, 2022).

Araqhi, Seyed Ezzatollah, *Labor Law (I)*, 3rd rev., 12th ed. (Tehran: SAMT Publications, 2011).

Amid, Hassan, *Amid Persian Dictionary*, 3rd ed. (Tehran: Amir Kabir Publications, 1990).

Katouzian, Nasser, *Introductory Course on Civil Law: Property and Ownership*, 26th ed. (Tehran: Mizan Publishing, 2009).

Katouzian, Nasser, *Specific Contracts: Onerous Transactions – Conveyance Contracts*, Vol. 1, 11th ed. (Tehran: Sherkat Sahami Enteshar, 2012).

Katouzian, Nasser, *General Rules of Contracts*, Vol. 1, 10th ed. (Tehran: Ganj Danesh Publications, 2014).

Katouzian, Nasser, *Specific Contracts in Civil Law: Partnerships – Settlement*, Vol. 2, 10th ed. (Tehran: Ganj Danesh Publications, 2014).

Kashani, Seyed Mahmoud, *Civil Law: Special Contracts*, 2nd ed. (Tehran: Mizan Publishing, 2015).

Moein, Mohammad, *Persian Dictionary*, Vol. 1, 3rd ed. (Tehran: Amir Kabir Publications, 2011).

Articles

Amini, Mansour; Sayyadi, Sadegh, “A Comparative Study of Business Models in Smart Transportation Companies with a Focus on the Legal Status of Drivers in the Legal Systems of Iran and France,” *Industrial*

Technology Development Quarterly, No. 49 (2022).
10.22034/jtd.2022.528229.1670

Amini, Mansour; Sayyadi, Sadegh, "Comparative Analysis of the Legal Nature of Smart Transportation Service Providers (Snapp and Uber) in the Legal Systems of Iran, the United States, and the European Union," *Science and Technology Policy Journal*, No. 1 (2022).
20.1001.1.24767220.1401.12.1.4.9

Hosseini Moghadam, Seyed Hassan; Ayoubi, Setareh; Taleghan Ghaffari, Mehdi, "Civil Liability of Online Stores in Iranian Law and a Comparative Case Study in the European Union," *Private Law Research Journal*, No. 44 (2023). <https://doi.org/10.22054/jplr.2023.68651.2690>

Rafi'i, Ahmad, "Criteria for Establishing Employer-Employee Relationship," *Judicial Precedent Review (Critique of Verdicts)*, No. 2 (2013).

Zarkalam, Sattar, "Contracts Related to the Transfer of Economic Rights of Software," *Justice Legal Journal*, No. 59 (2007).

Zabihi, Atefeh; Rafi'i, Ahmad, "Analysis of the Conceptual Elements of 'Worker' in Comparative Law," *Comparative Law Quarterly*, Vol. 1, Issue 15 (2021).

Eisaei Tafreshi, Mohammad; Kabiri Shah Abad, Hamid, "Legal Analysis of Article 107 of the Fifth Development Plan Act of the Islamic Republic of Iran: Conditions for Formation of Economic Groups with Common Interests," *Comparative Legal Research*, No. 2 (2014).

Mohammadi, Pejman, "The Nature and Effect of Contracts for Exploitation of Author's Rights," *Islamic Sciences Journal – Modarres*, No. 3 (2008).

Judicial verdicts

Decision of the General Board of the Administrative Justice Court, Judgment No. 140331390002883319, dated 19 February 2025.

Decision of the Ninth Appellate Chamber of the Administrative Justice Court, Judgment No. 140331390001018127, dated 22 July 2024.

Judicial Opinion with TANAD Code 86070658, issued by the Forty-Third Appellate Chamber of the Administrative Justice Court.

Judicial Opinion with TANAD Code 346292, dated 21 September 2022, issued by the Prosecutor's Office, Branch of District 6, Public and Revolutionary Prosecutor's Office of Tehran.

English

Articles

- Risak, Martin and Dullinger, Thomas.(2018) "The concept of ‘worker’ in EU law–Status quo and potential for change", Report 140.
- Rönnmar, Mia (2004). "The personal scope of labour law and the notion of employee in Sweden", JILPT Comparative Labor Law Seminar, JILPT Report: pp159-165.

Judicial verdicts

Judgement of 20 December 2017, *Uber Systems Spain SL*, C-434/15, EU:C:2017:981.

Reuters, Staff; “Spain’s Supreme Court rules food delivery riders are employees, not freelancers”, Reuters, 2020, [Accessed: 1404/1/5].

SWI.; “Swiss court confirms Uber status as ‘employer’”, SWI swissinfo.ch, 2020, [Accessed: 1404/1/5]. Available at: <https://www.swissinfo.ch/eng/swiss-court-confirms-uber-status-as--employer-/46036976>.

Uber BV v. Aslam, 2018 E.W.C.A. Civ 2748 (2018).

Court of Cassation; “civil, Social Chamber”, Published in the bulletin, 19-13.316, March 4, 2020.

استناد به این مقاله: استا، محمدحسین و شهبازی نیا، مرتضی. (۱۴۰۴). نظریه «قرارداد خدمات پلتفرمی»: قرارداد اسنپ و رانندگان در پرتو رویه قضایی. پژوهش حقوق خصوصی، (۵۰) ۱۳، ۷۵-۱۱۶.

doi: 10.22054/jplr.2025.82693.2888



Private Law Research is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.