

شروط ضد رقابتی در قراردادهای حمل و نقل؛ با نگاهی به رویه قضایی

چکیده

قراردادهای حمل و نقل به واسطه نقض غیرقابل انکاری که در اقتصاد دارند جزء قراردادهای شایع در عرصه تجارت داخلی و بین-المللی محسوب می‌شوند. این قراردادها مانند بسیاری از قراردادهای امروزی، گاه به واسطه الحاقی و یکطرفه بودن، دارای شروطی هستند که با قواعد حاکم بر حقوق رقابت تعارض دارند. با عنایت به کمبود ادبیات حقوقی کشور ما در این زمینه و ارتباط بحث با حوزه‌های مختلف حقوق رقابت، حقوق حمل و نقل، حقوق مصرف‌کننده، حقوق کیفری و به‌طور کلی حقوق بازار، این مقاله درصدد برآمده است تا با روش توصیفی-تحلیلی و تطبیق با حقوق رقابت کشورهای دیگر، به این پرسش پاسخ دهد که آیا مقررات حقوق رقابت ایران از حیث برخورد قانونی با شروط ضد رقابتی در قراردادهای حمل و نقل، روشن و جامع است؟ فرضیه‌ی اثبات‌شده‌ی مقاله آن است که به‌رغم برخورداری مقررات فعلی از نقاط قوت قابل توجه، در برخی زمینه‌ها شاهد ابهامات و خلأهایی هستیم که بر روی رویه شورای رقابت کشور نیز می‌تواند اثر منفی بگذارد. بخش نخست مقاله، مترصد طرح و تبیین مصادیق شروط ضد رقابتی در قراردادهای حمل و نقل است و در بخش دوم، ضمانت اجرای این شروط بررسی و نهایتاً پیشنهادهای روشن و کاربردی به گروه‌های بهره‌بردار از نتایج این تحقیق ارائه می‌شود.

کلیدواژه‌ها: قراردادهای حمل و نقل، حقوق رقابت، شروط ضد رقابتی، حقوق ایران، رویه قضایی

مقدمه

صنعت حمل و نقل شامل ترابری کالا و مسافر از طریق هوا، دریا، زمین و ریل باعث دگرگونی و رشد تجارت در دو سطح ملی و بین‌المللی شده است. رشد چنین صنعتی، از دولت گرفته تا فرد و از اشخاص حقوقی خصوصی داخلی گرفته تا اشخاص حقوقی چندملیتی، کنشگران متنوعی را در سطوح مختلف جایگاه حقوقی و قدرت، درگیر کرده است. در این میان، با توجه به تکثر اشخاص و شرکت‌ها برای دستیابی و بهره‌برداری حداکثری از این بازار وسیع، رقابت سالم بین بازیگران این عرصه ضروری به نظر می‌رسد. به دیگر سخن، حیات حمل و نقل، خود وابسته به رقابت تجاری است و بدون آن امکان‌پذیر نیست. افراد و شرکت‌هایی که قدرت و تسلط بیشتری در این زمینه دارند با تحمیل شرایط و ضوابطی بر استفاده‌کنندگان این خدمات، بازار حمل و نقل را در دست گرفته و مانع ورود و عرض اندام کنشگران نوظهور به این بازار می‌شوند؛ نتیجه، انحصارگری و حذف حداکثری سایر رقبا و اجبار نقش‌آفرینان عادی به پذیرش قیمت و هر شرطی از سوی این بنگاه‌ها است. البته استفاده از شروط ضدرقابتی گرچه میان بنگاه‌های دارای «موقعیت مسلط»^۱ رواج بیشتری دارد اما منحصر به این نهادهای اقتصادی بزرگ نیست و هر شرکت و بنگاهی به فراخور وضعیت و امکانات خود سعی در استفاده از این شروط به منظور افزایش سهم خود در بازار و سودآوری دارد. پس نظام حقوقی باید حامی رقابت تجاری مشروع در این عرصه‌ی پرماجرا باشد تا قوام و دوام این قلمرو مهم حقوقی را توان‌افزا نماید.

۱- مفاهیم نظری بحث

مفهوم شرط و قرارداد هرچند مورد بحث و تفصیل زیادی تا کنون قرار گرفته ولی این مفاهیم زمانی که در حقوق رقابت مورد استفاده قرار می‌گیرند به جهت پیچیدگی‌های تجارت و بازار و مسوولیت‌های افراد مختلف، مورد توجه بیشتری قرار می‌گیرند و لازم است با مقایسه و تطبیق با قوانین مختلف به مفهوم جامعی از آن دست یابیم.

۱-۱- قرارداد حمل و نقل

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا، در ماده ۱، قرارداد حمل را این‌گونه تعریف کرده است: «قرارداد حمل^۲ قراردادی است که به موجب آن، متصدی حمل و نقل در قبال پرداخت کرایه حمل متعهد می‌شود کالایی را از نقطه‌ای به نقل دیگر حمل کند. قرارداد باید حمل کالا از طریق دریا را مقرر دارد و ممکن است افزون بر حمل دریایی، سایر شیوه‌های حمل را نیز مقرر دارد.»^۳

با توجه به ماده ۱۹۱ ق.م که محقق شدن عقد را صرفاً منوط به قصد انشائی می‌داند که ابراز آن به هر وسیله‌ای ممکن است و با توجه به تبصره ماده ۴۵ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران (مخففاً ق.ا.س.ک) که هر اظهار شفاهی کتبی و یا هر عملی که باعث اخلال در رقابت شود را ممنوع اعلام کرده است، به نظر می‌رسد شروط ضدرقابتی که به صورت شروط الحاقی، شفاهی و یا حتی خارج از قرارداد مورد توافق قرار می‌گیرند دارای آثار ضد رقابتی هستند. در واقع، بحث در جایی است که میزان تاثیر و نفوذ قراردادهای خصوصی را دائرمدار این مهم بدانیم که در فرض تعارض بین قواعد عمومی و قراردادهای خصوصی، آیا می‌توان از قاعده «الجمع مهما امکن اولی من الطرح» استفاده کرد؟ با توجه به مطالبی

^۱ dominant position

^۲ contract of carriage

^۳ «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا»

که خواهد آمد، پاسخ این پرسش، منفی به نظر می‌رسد و تحقق عینی جمع میان این دو، در تصور نمی‌آید؛ چه این قرارداد نوعی قرارداد ضد رقابتی محسوب خواهد شد.

این نوع قرارداد، در حقوق انگلستان، به «قرارداد عدم تجارت» و در حقوق فرانسه به «قرارداد عدم رقابت» موسوم است. در تعریف «قرارداد عدم تجارت»، این چنین آمده است که «قراردادی است که در آن، یک شخص با دیگری توافق می‌نماید به تجارت خاصی با شخص ثالثی که طرف این قرارداد نیست، در آینده مشغول نگردد.»^۴ مثالی که در این زمینه می‌توان در قراردادهای حمل و نقل ابراز داشت ناظر بر وضعیت رانندگانی است که اگر قرارداد عدم تجارت با یک شرکت ترابری منعقد نکنند، آن شرکت حاضر به استخدام این رانندگان نمی‌شود. البته این قرارداد لزوماً به معنای قرارداد عدم رقابت نیست و همان‌طور که پیشتر گفته شد این یک قرارداد عدم تجارت است که در برخی مواقع، ویژگی‌ها و نمودهای مشترکی با قرارداد عدم رقابت دارد. مراد این نوشتار از توافق ضد رقابتی، در واقع توافقی است که از بند ۲۰ ماده ۱ قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قابل استنباط باشد؛ که آن را قراردادی می‌داند که موجب انحصار، احتکار، افساد در اقتصاد، اضرار به عموم، منتهی‌شدن به تمرکز و تداول ثروت در دست افراد و گروه‌های خاص، کاهش مهارت و ابتکار در جامعه و یا سلطه اقتصادی بیگانه بر کشور شود.

دیگر بحث مطرح در این عرصه، این است که طبق نظر حقوقدانان، قراردادهای حمل معمولاً به شکل یکی از اسناد حمل منعقد می‌شوند، که اشکال آن حسب مورد می‌تواند (۱) سند اجاره وسیله نقلیه، (۲) بارنامه، یا (۳) قراردادهای خاص باشد.^۵ حال، این سوال قابل طرح است که چنانچه شروطی در ضمن بارنامه وجود داشته باشد که مخل رقابت بشود اما این شروط در قراردادهای اولیه‌ی حمل نباشد، عمل به کدام سند ارجح است؟ با توجه به این که بارنامه، در اصل، سند حمل نیست بلکه می‌تواند مثبتهای قرارداد حمل باشد با اشاره به دعوی (آردن)^۶ می‌توان رویه قضایی انگلستان را در این زمینه، موضوع بحث و نقد کرد. در این دعوی، یک ارسال کننده ظروف چینی در اسپانیا به طور شفاهی با یک متصدی حمل توافق کرده بود که کالاها مستقیماً به انگلستان ارسال شود و تا قبل از زمان افزایش تعرفه گمرکی، این کالا به مقصد برسد. اما در بارنامه‌ای که محموله را تحت پوشش قرار می‌داد ذکر شده بود که متصدی حمل در انتخاب مسیر، آزاد است. نهایتاً متصدی حمل، بار را بسیار دیرتر از موعد به مقصد رساند. رئیس دادگاه پژوهش - لرد گدارد^۷ این گونه رای داد که قرارداد حمل قبل از صدور بارنامه منعقد شده و این شرط فرعی صریح در قرارداد حمل قبل از صدور بارنامه موجود بوده که متصدی بر آزادی در انتخاب مسیر تکیه نخواهد کرد. در حالی که بدون وجود این شرط، این آزادی وجود داشته است و بر این اساس، دادرس رأی به پرداخت خسارت به ارسال کننده محموله داد.

به این ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که شروط ضد رقابتی باید در قرارداد اولیه‌ی حمل مقرر شده باشد تا قابلیت اجرا داشته باشد و بتوان در مورد آن، ادعای ضد رقابتی بودن را طرح کرد.^۸ این موضوع به‌ویژه از این حیث اهمیت دارد که ضمانت اجرای این قراردادها همانطور که مفصل بحث خواهد شد در حقوق ایران همانا ابطال است؛ که به نظر می‌رسد با توجه به توضیحات

^۴ مهدی شهیدی و علیرضا باریکلو، «قرارداد عدم تجارت»، نامه مفید، ۲۹ (۱۳۸۱)، ۷.

^۵ ابراهیم تقی‌زاده، حقوق حمل و نقل دریایی (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۴)، ۴۵.

^۶ The Ardenns

^۷ Goddard C.J.

^۸ اشمیتوف، کلایو. ام، حقوق تجارت بین‌الملل، ترجمه بهروز اخلاقی و همکاران (تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب دانشگاهی در علوم اسلامی و

انسانی (سمت)، ۱۳۹۶، ۸۳۵.

ذکر شده، چنانچه شرط ضدرقابتی در قرارداد اولیه حمل باشد قرارداد را می‌توان باطل دانست. اما چنانچه در بارنامه درج شده باشد صرفاً شرط باطل است و قرارداد، حمل بر صحت می‌شود.

۱-۲- شرط ضدرقابتی

فهم شرط ضدرقابتی، در گرو درک رقابت تجاری نامنصفانه و نامشروع است. «رقابت نامنصفانه، اعمال یا رویه‌های متقابلانه، گمراه‌کننده یا غیرمنصفانه‌ای است که بنگاه‌ها در روابط با یکدیگر یا با مصرف‌کنندگان جهت به‌دست‌آوردن سهم بیشتر از بازار یا فروش محصولات خود یا کاستن از سهم بازار و حجم فروش محصولات رقیب بدان‌ها متوسل می‌شوند. رقابت غیرمنصفانه، یک شبه‌جرم و یک تقصیر است که توسط قانون‌گذار برای آن جبران خسارت مقرر شده است»^۹. بر اساس درک معنای «رقابت نامنصفانه»، شرط ضدرقابتی را می‌توان بحث کرد. گاهی شرط به معنای توافقی است که افراد ضمن قراردادی دیگر محقق می‌کنند و متعهد به امری می‌شوند. در این شرایط، شرط، وابسته به عقد اصلی است و اگر عقد اصلی باطل شود آن شرط نیز باطل می‌شود. هرچند تعریفی از شروط ضدرقابتی ارائه نشده است اما می‌توان گفت شروط ضدرقابتی شروطی هستند که چنانچه در یک قرارداد گنجانده شوند محدودکننده، جلوگیری‌کننده و محل رقابت در بازار شوند. در این نوشتار به طور خاص، به معنای شروطی است که در قراردادهای حمل و نقل اعم از دریایی، هوایی، ریلی و زمینی و همچنین حمل و نقل مسافر یا بار و محموله ذکر می‌شود و باعث اخلال در بازار این صنعت می‌شود. در ادامه برای روشن شدن بحث به تعریف بازار می‌پردازیم.

رقابت گرچه از ذات بشر سرچشمه می‌گیرد اما در تعامل با دیگر افراد تحقق می‌یابد. در واقع، رقابت، محصول وجود بازار است. زمانی که صحبت از بازار می‌شود مکانی در ذهن تداعی می‌شود که در آن معاملات و دادوستد شکل می‌گیرد، اما تعریف بازار بسیار وسیع‌تر از یک مکان محصور است. در بند ۱ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه، بازار این‌گونه تعریف شده است: «بازار به فضای جغرافیایی یا مجازی گفته می‌شود که در آن، کالا یا خدمات مشابه یا جانشین نزدیک را مبادله می‌کنند». پس زمانی می‌توان از برهم زدن معاملات تجاری یا اعمال ضدرقابتی سخن به میان آورد که بازاری شکل گرفته باشد و رقابت در آن نقض شده باشد؛ زیرا در جایی که بازار وجود نداشته باشد، رقابت بی‌معناست.

امروزه تمایل اکثر شرکت‌های ترابری بالأخص شرکت‌های بزرگ ترابری برای انعقاد قرارداد حمل، استفاده از قراردادهای پیش‌تنظیم‌شده‌ی استاندارد است. این قراردادها معمولاً به صورت استاندارد و قانونی با یک سری شرایط تنظیم می‌شوند که به تسهیل امور تجاری و فراهم‌آوردن شرایط قراردادی قابل قبول برای تجار می‌پردازند. این قراردادهای استاندارد به گونه‌ای تنظیم می‌شوند که شرایط یکسانی را برای استفاده‌کنندگان از خدمات فراهم می‌کنند و معمولاً از شروطی که در آن استفاده می‌شود با «شروط عمومی» نام برده می‌شود.^{۱۰}

تنظیم‌کنندگان قرارداد در استفاده از شروط بسیار محتاط بوده و سعی بر آن می‌دارند که شروطی کاملاً استاندارد و مطابق قانون تنظیم کنند تا در استفاده از قراردادها دچار مشکل نشوند. به عنوان نمونه، در یک قرارداد استاندارد حمل و نقل معمولاً پس از موضوع قرارداد، اجرت حمل و نقل، مدت اجرای قرارداد، نحوه‌ی پرداخت وجه و کسور قانونی شرایط حمل ذکر می‌شود. این شرایط حمل و نقل عموماً شامل مسئولیت ارسال‌کننده و متصدی حمل و نقل است که به صورت استاندارد هم در قوانین

^۹ حسین سیمایی صراف و عاصف حمداله‌ی، «مفهوم رقابت نامشروع تجاری و مقایسه آن با نهادهای مرتبط»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، ۱۱ (۱۳۹۴)، ۴۹.

^{۱۰} عبدالحسین شیروی، حقوق تجارت بین‌الملل (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۴)، ۱۶۳.

موجود می‌باشند. در بسیاری از قراردادهای استاندارد همواره شرط می‌شود که متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در طول سفر متوجه مسافر یا کالا می‌شود. این در حالی است که مواد بسیاری از جمله ماده ۱۷ «کنوانسیون یکسان‌سازی قوانین مشخص در رابطه با حمل و نقل بین‌المللی از طریق هوا» (موسوم به کنوانسیون ورشو)^{۱۱} به این امر اختصاص یافته و کمی دقت کافی است تا متوجه شویم چنانچه این شرط در قرارداد هم نیامده بود باز هم متصدی حمل و نقل مسئول خسارات بود.

۲- مصادیق شروط ضد رقابتی در قراردادهای حمل و نقل

«توجه شایسته و به‌هنگام اشخاص ذی‌صلاح تنظیم‌کننده‌ی مقررات یا همان مقررات‌گذاران اقتصادی و به‌طور ویژه نهادهای رگولاتوری و تنظیم‌گر، به‌کار بست و ملحوظ نظر قرار دادن این ویژگی‌های بااهمیت در تنظیم مقررات اقتصادی، منجر به توسعه رقابت اقتصادی سالم و تسهیل فضای رقابتی در حوزه اقتصادی و نظام بازار خواهد شد.»^{۱۲} تنظیم‌گری مقررات قراردادهای حمل و نقل، از مهم‌ترین بایسته‌های تمهید شرایط رقابت تجاری آزاد و عادلانه است. شرکت‌های ترابری برای اعمال شروط ضد رقابتی بر مشتریان یا به‌صورت یک‌جانبه یا دوجانبه و جمعی، اقداماتی اتخاذ می‌کنند.

۲-۱- **اعمال یک‌جانبه** به آن دسته رفتارهایی اطلاق می‌شود که یک شرکت یا بنگاه ترابری، آزادانه و بدون توافق با دیگر شرکت‌ها به‌صورت منفرد انجام می‌دهد و باعث محدود شدن رقابت می‌شود.^{۱۳} در ماده ۱ قانون شرمین^{۱۴}، در مقام بیان رقابت‌ها و تجارت‌های غیرقانونی صراحتاً از هرگونه توافق نام برده و اشاره‌ای به اعمال یک‌جانبه اشخاص نکرده است. این در حالی است که در ماده ۲ قانون مزبور، ایجاد موقعیت انحصاری یا شروع به ایجاد این موقعیت توسط افراد ممنوع اعلام شده و به درستی مشخص نشده که آیا اعمال یک‌جانبه تنها اگر به ایجاد موقعیت انحصاری منجر شود ممنوع است یا هر اقدام ضد رقابتی یک‌جانبه که مخل رقابت باشد نیز ممنوع است. برخلاف عدم تصریح واضح اعمال یک‌جانبه در قانون شرمین، در ماده ۱۰۲ معاهده‌ی عملکرد اروپا^{۱۵} به صراحت سوءاستفاده توسط یک یا چند بنگاه از موقعیت مسلط را ممنوع اعلام کرده است. پس می‌توان تفاوت رویکرد اتحادیه اروپا و آمریکا را اجمالاً این‌گونه تلخیص کرد که در حقوق آمریکا ایجاد موقعیت انحصاری ممنوع شده و در این راستا تمامی بنگاه‌ها از ایجاد یا تلاش برای ایجاد موقعیت‌های انحصاری منع شده‌اند و بنگاه‌ها نمی‌توانند آزادانه به انحصار در یک بازار دست بزنند؛ وانگهی در اتحادیه اروپا تنها بنگاه‌های دارای موقعیت مسلط از سوءاستفاده از قدرت خود محروم شده‌اند. «در آمریکا، اعتقاد بر این است که دست‌های نامرئی بازار قیمت‌ها را کنترل کرده و حقوق رقابت ابزار کارآمدی برای قیمت‌گذاری نیست، لذا دارنده حقوق مالکیت فکری آزاد است قیمت‌داری‌های برند خود را تا حدی که بازار تحمل آن را دارد افزایش دهد. در نقطه مقابل، اتحادیه اروپا تفاوتی بین اموال مادی و حقوق و دارایی‌های فکری قائل نشده و قیمت‌گذاری گزاف دارایی‌های فکری توسط بنگاه‌های مسلط نیز ضد رقابتی قلمداد شده است»^{۱۶}. این رویکرد، عیناً در حقوق ایران نیز

^{۱۱} Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929.

^{۱۲} مرتضی اصغرینیا و ولی رستمی، «درآمدی بر ویژگی‌های مقررات اقتصادی خوب و کارآمد در حقوق رقابت»، فصلنامه حقوق اداری، ۱۵ (۱۳۹۷)، ۵۵.

^{۱۳} بهنام غفاری فارسانی، حقوق رقابت و ضمانت اجراهای مدنی آن (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۸)، ۱۷۵-۱۷۴.

^{۱۴} در سال ۱۸۹۰ کنگره آمریکا قانون ضد تراست شرمین را با هدف افزایش رقابت در صنعت ایالات متحده آمریکا تصویب کرد.

The Sherman Antitrust Act (1890)

^{۱۵} معاهده عملکرد اروپا دارای ۱ مقدمه، ۷ فصل، ۳۵۸ ماده، ۱۱ پروتکل و ۵۰ اعلامیه است و یکی از دو پیمان تشکیل‌دهنده اساس قانون اساسی اتحادیه اروپا است.

^{۱۶} وحید حسنی سگانی و سیدحسین صفایی، «تحلیل رقابتی قیمت‌گذاری گزاف در چارچوب حقوق مالکیت فکری توسط بنگاه‌های مسلط»، دوفصلنامه مطالعات حقوقی، ۳ (۱۳۹۸)، ۱.

پذیرفته شده است. با این حال، «در مورد ضمانت اجرای انحصارات، متأسفانه علاوه بر ابهام و نقص در قوانین ایران، نظر قانونگذار بر صحت این قراردادها بوده است. از این رو در بسیاری از موارد ضمانت اجرای حقوقی متناسبی وجود ندارد و جز در مورد برخی، نظم حقوقی خاصی در آنها دیده نمی‌شود و از طرفی نقص نسبی سازوکارهای اجرایی موجود در آنهاست که کنترل کامل انحصارات را دچار مشکل کرده است.»^{۱۷}

در حقوق ایران ضدرقابتی بودن اعمال تنها به سوءاستفاده از موقعیت مسلط محدود نشده بلکه قانونگذار از آن در ماده ۴۵ قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ به عنوان یکی از اعمال یک جانبه ضدرقابتی بنگاه‌ها نام برده است. در یک نگاه کلی به ماده ۴۴ و ۴۵ ق.ا.س.ک می‌توان گفت نکته قابل تأمل در ماده ۴۴ قانون مزبور، رفتارهایی از قبیل هرگونه تبانی از طریق قرارداد یا تفاهم چه به صورت کتبی، الکترونیکی، شفاهی یا عملی که باعث اخلاص در رقابت شوند، اعمال ضدرقابتی شمرده می‌شوند. هرچند قانونگذار ایرانی صراحتاً از عبارت «شروط ضمن قرارداد» یا اصطلاح «شروط الحاقی» استفاده نکرده و قانون ما در این باب غنی نیست اما می‌توان این‌گونه برداشت کرد که مقصود قانونگذار هرگونه توافقی بوده است؛ چه در غالب یک قرارداد تام، یا شروطی که ضمن یک قرارداد پیش‌بینی شود. بدین‌سان می‌توان مصادیق مندرج در مواد ۴۴ و ۴۵ ق.ا.س.ک را در مورد شروط قرارداد هم صادق دانست و این‌گونه بیان کرد که چنانچه شرطی در توافق بین ۲ نفر آمده باشد؛ چه این شرط وارد قلمرو مکاتبات شده باشد یا فقط به صورت شفاهی ردوبدل شده باشد و تبعاً قرارداد مشمول بندهای ماده ۴۴ و ۴۵ ق.ا.س.ک شود، آن همانا شروطی ضدرقابتی تلقی می‌شود و می‌توان با آن مقابله کرد.

ماده ۴۴ در واقع با توجه به واژه‌ی تبانی در آن، مختص قراردادهای دوجانبه و جمعی تلقی می‌شود اما در ماده ۴۵ نامی از تبانی یا ضرورت وجود قرارداد و تبانی نیامده است. از این رو، هر جا که اعمال موضوع ماده ۴۵ وقوع یابد و باعث اخلاص در رقابت شود ممنوع است؛ چه آن اعمال به صورت یک‌جانبه یا دو جانبه باشد. با توجه به ماده ۴۵ ق.ا.س.ک اشاره به شروطی اهمیت دارد که به موجب آن، شرکت‌های ترابری می‌توانند به صورت یک‌جانبه به درخواست‌کننده‌ی خدمات تحمیل کنند و به رقابت خدشه وارد کنند. در بند «الف» ماده ۴۵ قانون پیش‌گفته، محدود کردن مقدار کالا یا خدمت موضوع معامله مقرر شده است. بر طبق این بند، چنانچه شرکت ترابری ضمن انعقاد قرارداد با یک شخص حقیقی یا حقوقی شرط کند که به عنوان مثال، حمل بار فقط تا سقف ۵۰ تن امکان دارد در صورت وجود سایر شرایط رقابتی و تاثیر این شرط در نقض حقوق رقابت، این می‌تواند یک شرط ضد رقابتی محسوب شود. همچنین مستفاد از این بند می‌توان در نظر گرفت که چنانچه یک شرکت، دیگران را مجبور به ترک یک معامله نماید، یا میزان معاملات را با اشخاص رقیب محدود کند - برای مثال، در یک قرارداد حمل و نقل ذکر گردد که ترابری در صورتی انجام می‌شود که استفاده‌کننده از خدمت، ممنوع از انعقاد قرارداد با یک شرکت حمل‌ونقل دیگر، یا مشخصاً شرکت ترابری X خواهد بود - یک شرط ضدرقابتی به شمار می‌آید. این موضوع در قانون کلبتون^{۱۸} نیز تصریح شده است و قراردادهای انحصارطلبانه یا فروش مشروط - یعنی فروشنده زمانی حاضر به فروش می‌شود که خریدار با رقبای فروشنده معامله نکند^{۱۹} - را غیرقانونی اعلام نموده است.

^{۱۷} حیدر پیری، مهدی منتظر و اعظم مؤمنی شیواری، «انحصار در قاموس قوانین و بررسی ضمانت اجرای آن در حقوق ایران»، فصلنامه پژوهش‌های حقوقی، ۲۶ (۱۳۹۳)، ۷۱.

Section 3: exclusive dealing contracts: sales on condition that the buyer stop dealing with the seller's competitors.¹⁹

وانگهی، امتناع از ارائه خدمت به نحوی که این امتناع منجر به افزایش کاذب قیمت خدمت در بازار شود - چه این عمل به طور مستقیم یا با واسطه انجام گیرد- جلوه دیگری از شروط مغایر با اصل رقابت تجاری محسوب می‌شود. البته این بند می‌تواند به صورت جمعی یا فردی اتفاق بیفتد؛ به این صورت که چند شرکت ترابری با هم توافق کنند که از حمل یک کالای خاصی یا مسیر خاصی خودداری کنند، که این امر در زمره اعمال دوجانبه قرار خواهد گرفت. مورد دیگر این که، یک شرکت خاص رأساً و منفرداً چنین تصمیمی اتخاذ کند، که در این صورت، شرکت باید از چنان موقعیتی در بازار برخوردار باشد که تصمیم غیرجمعی و خودسرانه‌اش موجب اختلال در بازار گردد و تأثیر چشمگیری در تحدید فضای رقابتی بازار بر جای گذارد.

مهم‌ترین پرونده‌ی مطرح در این زمینه در حقوق آمریکا، پرونده‌ی مربوط به سازمان ترمینال راه‌آهن بود که در سال ۱۹۱۲ رأی آن توسط دادگاه عالی آمریکا صادر شد. در این پرونده، ۱۴ شرکت حمل و نقل ریلی در انجمنی واحد عضویت داشتند. این انجمن تمام خطوط راه‌آهن منتهی به خیابان لوئیس مسیوری و خطوطی که از آن خارج می‌شد را تحت کنترل داشت. دیوان عالی آمریکا در پاسخ به شکایت چند شرکت حمل و نقل ریلی استلال نمود که تمرکز حاصل، مغایر مواد ۱ و ۲ قانون شرمین^{۲۰} بوده و در اختیار قراردادن ترمینال، مصداق عدم عرضه امکانات اساسی و نقض حقوق رقابت است.^{۲۱}

از سوی دیگر موضوع، مسأله قیمت‌گذاری تبعیض‌آمیز است که در بند «ب» ماده ۴۵ ق.ا.س.ک ایران تبلور یافته است. از تدقیق در این ماده و قوانین مرتبط در حقوق موضوعه ایران می‌توان این‌گونه برداشت کرد که قانون‌گذار ایرانی، تبعیض در قیمت را یک عمل ضد رقابتی محسوب می‌کند؛ خواه این عمل را یک بنگاه دارای موقعیت مسلط انجام دهد یا بنگاه‌های خرد و کوچک.^{۲۲} در قانون کلیتون نیز به این فرض پرداخته شده است و امری غیرقانونی تلقی شده و تبعیض در قیمت، به مثابه فروش محصول به قیمت متفاوت به خریداران دارای وضعیت مشابه دانسته شده است.^{۲۳}

جهت تشحیذ ذهن در درک این حالت، توضیح آن که، تبعیض در قیمت ناظر به وضعیتی است که طی آن، که یک بنگاه، خدماتی مشابه را به قیمت‌های متفاوتی که حاکی از تبعیض بین طرف‌های معامله است ارائه دهد، یا این که شرکت‌های ترابری قیمت‌های متفاوتی را در مناطق مختلف به رغم یکسان بودن شرایط معامله و هزینه‌های حمل و سایر هزینه‌های جانبی به مشتریان تحمیل کنند. با این همه، تبعیض در قیمت که به معنای ارائه قیمت‌های متفاوت نسبت به بیش از یک گروه از مصرف‌کنندگان است و هر گروه، قیمت جداگانه‌ای را برای استفاده از خدمت می‌پردازد، امکان و مآلاً رفتاری بسیار وابسته به بازار است و در شرایطی که عاملان حمل و نقل، کنترل انحصاری در عرضه خدمات داشته باشند، متصور و قابل اعمال است. در واقع، اعمال سیاست‌های تبعیض قیمت در بازارهای رقابتی، رفتاری مغایر با هنجار کارایی و اصل سودمندی است، و این رفتاری است که در بازارهای انحصاری اتفاق می‌افتد.^{۲۴}

در مجموع، با ملاحظه‌ی بند «ب» ماده ۴۵ ق.ا.س.ک درمی‌یابیم که تبعیض در قیمت تنها شامل فروشندگانی که قیمت-گذاری تبعیض‌آمیز انجام می‌دهند نمی‌شود، بلکه خریدارانی که با سوءاستفاده از قدرت برتر خود، فروشندگان را به انجام اقدامات تبعیض‌آمیز به نفع آنها ترغیب می‌کنند را نیز در برمی‌گیرد. این همان ممنوعیتی است که در قانون ۱۹۹۸ انگلستان ممنوع شده

^{۲۰} موافقت نامه ای بین بریتانیا و آمریکا ناشی از رقابت بر سر احداث کانالی در امریکای مرکزی است.

^{۲۱} سیامک پاکباز، سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط در حقوق رقابت (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۴)، ۱۱۲.

^{۲۲} پیشین، ص ۱۰۴

Section 2 of the Clayton Act: price discrimination: selling a product at different prices to similarly situated buyers.^{۲۳}

^{۲۴} علی محمودی، علی، اقتصاد حمل و نقل (تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۹)، ۱۷۸.

است و تعیین قیمت خرید و فروش و سایر شرایط معاملاتی و اعمال تبعیض میان خریداران و فروشندگان را عمل ضدرقابته تلقی کرده است.^{۲۵}

اینک شایسته است به موضع بند «ج» ماده ۴۵ ق.ا.س.ک در مورد «قیمت‌گذاری تهاجمی» پردازیم. مفهوم ذکرشده در ماده مزبور، بدی معناست که بنگاه‌های دارای موقعیت مسلط، به وسیله کاهش و تثبیت قیمت‌ها در سطح بسیار پایینی از هزینه‌های تولید، رقبای خود را حذف می‌کنند. با این حال، قانون‌گذار ایران در ماده ۴۵ قانون پیش‌گفته، بر وسعت قلمرو قیمت‌گذاری تهاجمی افزوده و این نکته را مقرر داشته است که قیمت‌گذاری تهاجمی همیشه به صورت کاهش قیمت بروز نمی‌یابد، بلکه ممکن است بنگاه‌ها قیمت را در بازار به صورت متعارف نگه دارند اما با ارائه هدایا یا جوایزی بازار را در دست بگیرند، که ملاً حذف رقبا را در پی خواهد داشت.

در همین زمینه، در پرونده‌ای که اخیراً در شورای رقابت در خصوص شکایت اتحادیه‌ی تاکسیرانان از دو شرکت اسنپ و تپسی در زمینه خدمات حمل‌ونقل درون‌شهری با ادعای قیمت‌گذاری تهاجمی و تبعیض‌آمیز مطرح و رسیدگی شد، شورای رقابت استدلال کرد که از زمان ورود این دو شرکت، فعالیت آنها مانع ورود سایر رقبا به بازار نشده و رقبای جدیدی چون آژانس و کارپینو نیز شروع به فعالیت کرده‌اند؛ و همچنین قیمت‌گذاری پویا در حمل‌ونقل درون‌شهری که بر اساس میزان ترافیک، عرضه رانندگان، تقاضای بازار، محدوده ترافیک شهر، زمان سفر، نوع خودرو و جنسیت راننده، در صورتی که در بازار رقابتی انجام شود، موجب افزایش رفاه جامعه می‌شود؛ چه آن که، هم تقاضا را بین زمان جابه‌جا می‌کند - که خود، کاهنده‌ی برون‌ریز ترافیک است - و هم میزان مصرف را افزایش می‌دهد. بنابراین، نوسانات قیمت در روز قیمت‌گذاری، تبعیض‌آمیز و ضدرقابته تلقی نمی‌شود. استفاده از فناوری برای یافتن مشتریان جدید در مناطق مختلف شهر، استفاده از صرفه به مقیاس در کاهش زمان انتظار رانندگان، عدم نیاز به هزینه سربار مغازه و پارکینگ، پایین‌تر بودن هزینه حاشیه‌ای و متوسط این دو شرکت در مقایسه با آژانس‌های کرایه تاکسی سنتی و بنابراین متوسط قیمت پایین‌تر این دو شرکت، مصداق قیمت‌گذاری تهاجمی تلقی نشد.^{۲۶}

از دیگر سو اما بند (ه) ماده ۴۵، بیانگر اظهارات گمراه‌کننده است؛ با این مضمون که گاهی شرکت‌های ترابری همانا خدماتی را به مشتریان خود وعده می‌دهند که این خدمات یا اساساً وجود ندارند و یا به کیفیت مورد تبلیغ و ادعا نیستند. برای مثال، حمل بار توسط کانتینرهای یخچالی با اوصاف درجه یک را ارائه می‌دهند، در حالی که در واقعیت، با کانتینرهایی با آن کیفیت حمل نمی‌شود؛ و یا این که ویژگی‌های کشتی‌ها و کانتینرها را مبالغه‌آمیز و اغواگرانه بیان می‌کنند؛ یا ادعای پایین‌بودن کیفیت خدمات مشابه از شرکت‌های رقیب را ابراز می‌کنند؛ یا ادعای قابلیت حمل روزانه‌ی مقدار زیاد بار را طرح می‌کنند؛ در حالی که اساساً چنین امکاناتی وجود ندارد و یا حتی مشتریان را از حیث قیمت تمام‌شده‌ی حمل فریب می‌دهند. این رفتارها چنانچه بر مشتری اثر بگذارد و مانع از مراجعه ایشان به شرکت‌های دیگر بشود را می‌توان مصداق اعمال ضدرقابته محسوب نمود. به رغم این ایرادات وارد بر ماده ۴۵ و برخلاف ظاهر این ماده، برخی زمینه‌های پذیرش قاعده «محدودیت متناسب» در پرتو منطقی حاکم بر قانون سیاست‌های کلی، جلوه‌هایی را باید برشمرد که نشانگر وجود قابلیت و امکان اتکاء بر تحلیل‌های اقتصادی جهت ارتقای نظام حقوق رقابت ایران است. برای نمونه، «ضرورت تشخیص جدی بودن لطمه برای رقابت در موضوعاتی مانند ارائه هدیه و تخفیف (بند ۲ قسمت «د» ماده ۴۵)، ضرورت احراز غیرمتعارف بودن و غیرمنصفانه بودن شرایط تحمیلی برای احراز سوءاستفاده از وضعیت مسلط (قسمت «ط» ماده ۴۵) ضرورت احراز هدف مدیران مبنی بر اخلال در رقابت در موضوع تصدی هم‌زمان به بنگاه‌های مرتبط یا متشابه (ماده ۴۶)، ممنوعیت تحصیل سرمایه یا سهام شرکتی دیگر به نحوی

²⁵ Paud, Taylor (2000), E.C. and UK Competition Law and Compliance, Sweet and Maxwell.

^{۲۶} روزنامه دنیای اقتصاد، خبر شماره ۴۱۶۴.

که موجب اختلال در رقابت شود و موارد استثنای آن (ماده ۴۷) و تبصره آن، ضرورت احراز تمرکز شدید برای ممنوعیت ادغام (بند ۳ ماده ۴۸) و نهایتاً استثنای ذکر شده در ماده ۵۰ که مبتنی بر میزان تأثیرگذاری ناچیز در بازار بیان شده^{۲۷}، قابل ذکراند. فروش یا خرید اجباری، جلوه دیگری از اعمال ضدرقابتی یک‌جانبه به شمار می‌آید. در بند (و) ماده ۴۵ ق.ا.س.ک، فروش اجباری به معنای منوط کردن یک خدمت به خدمتی دیگر تعریف شده، که از عداد اعمال ضدرقابتی محسوب می‌شود. این موضوع، در ماده ۱۵ قانون تعزیرات حکومتی (مصوب اسفندماه ۱۳۶۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام) هم ممنوع شده است و مقرر گشته که فروش کالایی به شرط خریداری کالای دیگر، ممنوع و جرم است^{۲۸} در همین راستا، در یک پرونده با این مضمون که متصدی حمل در صورتی حاضر به انعقاد قرارداد شده بوده که مشتری متعهد به ارائه کالاهای آتی خود صرفاً به همین متصدی حمل شده بوده است. بی‌شک، چنین توافقی و این چنین شرطی، مصداق بارز توافق بر سلب و اسقاط حق مراجعه و استفاده‌ی مشتریان از خدمات دیگر شرکت‌های ترابری، موجب عدم آگاهی افراد از شرایط شرکت‌های دیگر، و باعث کاسته شدن از رقابت در بازار خدمات حمل و نقل و بازارهای مرتبط، خواهد شد و نمود توافق بر یک شرط ضدرقابتی تلقی می‌گردد و لذا ممنوع است. افزون بر این، همچنین به موجب بند (ز) ماده ۴۵ قانون مذکور، عرضه کالا یا خدمت غیراستاندارد موضوع، صرف‌نظر از مسئولیت متصدی حمل که در صورت ایراد خسارت قطعاً مسئول جبران خسارت است، چنانچه در بازار موجب اختلال در رقابت شود می‌تواند از مصادیق اعمال ضدرقابتی محسوب شود. برای مثال، حمل بار توسط هواپیماهای فرسوده که ایمنی کافی ندارند، از این جمله است.

این اعمال می‌تواند به صور مختلفی از جمله: کیفیت حمل، محتویات آن، بسته‌بندی کالا و غیره ارتکاب یابد. البته در عمل امروزه به دلیل سخت‌گیری در حمل کالاها و قوانین دقیق جهانی، عملاً وسیله‌ی نقلیه‌ی غیراستاندارد، توان و اجازه حرکت ندارد. به عنوان مثال، هرکشتی برای حمل بار باید مدارکی ارائه نماید، که عبارتند از: اسناد مالکیت، اوراق تابعیت، گواهینامه طبقه‌بندی، گواهینامه فنی، مدارک بهداشت، هویت خدمه، مدارک قرنطینه کشتی و غیره؛ که در صورت فقدان این مدارک اجازه دریانوردی داده نمی‌شود.^{۲۹}

۲-۲- اعمال دوجانبه: در مواد ۱ و ۲ قانون شرم، حکم به ممنوعیت توافقات ضدرقابتی داده شده و هر نوع قرارداد، ائتلاف به شکل تراست یا غیر آن، که تلاشی برای محدود کردن دادوستد یا تجارت میان ایالات یا با ملت‌های خارجی را ممنوع کرده است، غیرقانونی اعلام شده است. در بند «۱» ماده ۱۰۱ معاهده‌ی لیسبون^{۳۰} اما توافق میان بنگاه‌ها یا تصمیمات نهادهای متشکل از بنگاه‌ها که بر رقابت در بازار داخلی اثر سوء بگذارد ممنوع شده است. در حقوق آمریکا، حقوق رقابت^{۳۱} و رقابت منصفانه^{۳۲} تعریف شده است. «مقررات ناظر به دسته اول تابع حقوق فدرالی و دسته دوم تابع حقوق ایالتی است. همچنین دسته

^{۲۷} محمدحسین وکیلی مقدم، «مطالعه تطبیقی معیارهای ارزیابی رفتار ضد رقابتی با تأکید بر حقوق ایران»، فصلنامه حقوق خصوصی، ۱۶ (۲) (۱۳۹۸)، ۳۳۳.

^{۲۸} حشمت‌الله سماواتی، مقدمه‌ای بر حقوق رقابت تجاری و نقش آن در سیاست‌گذاری و تنظیم بازار (تهران: انتشارات فردوسی، ۱۳۹۱) ۱۶۵.

^{۲۹} محمدعلی اعلانی فرد، حقوق دریائی: حمل و نقل بین‌المللی دریائی (تهران: انتشارات نخل دانش، ۱۳۸۷)، ۱۴۴.

^{۳۰} پیمان لیسبون که از آن به عنوان معاهده اصلاحات نیز یاد میشود یک موافقتنامه بین‌المللی که فعالیت‌های اتحادیه اروپا را تغییر داد. این پیمان اصلاحیه‌ای بر قانون اساسی پیشین اروپا است.

^{۳۱} Antitrust Law

^{۳۲} unfair competition

اول تابع قوانین مصوب کنگره و دسته دوم^{۳۳}، تابع حقوق کامن لایی است که توسط موسسه حقوقی آمریکا جمع‌آوری شده است.^{۳۴} همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در حقوق آمریکا هر نوع قراردادی بین هر نوع اشخاصی که محل رقابت باشد ممنوع شده است؛ بدین مضمون که دو طرف قرارداد هم می‌تواند دو شخص حقوقی باشد و هم می‌تواند یک طرف آن شخص حقیقی و طرف دیگر شخص حقوقی باشد. البته اغلب، اشخاص حقوقی دست به اعمال تجاری ضد رقابتی می‌زنند، که این موضوع مورد توجه قانون‌گذار اروپایی بوده و معاهده لیسبون مشخصاً متعهدین را دو بنگاه فرض کرده است. در حقوق ایران نیز ماده ۴۴ ق.ا.س.ک در این ارتباط هرگونه تبانی از طریق قرارداد، توافق و یا تفاهم که پیامدهای بندهای ماده ۴۴ را در پی داشته باشد و موجب اخلال در رقابت شود ممنوع شده است.

همانگونه که در بحث قراردادهای یک‌جانبه بحث شد، در قراردادها و توافقات دوجانبه نیز نیازی به تشریفات خاص نیست و توافقات می‌تواند به شکل شفاهی، کتبی، مذاکره در جلسات، چت، پیام کوتاه و یا به شکل عملی در قالب رفتارهایی که برای دو طرف معنادار باشد اتفاق بیفتد. پس کافی است آنچه اتفاق می‌افتد در قلمرو قصد مشترک طرفین آمده باشد^{۳۵} از مهم‌ترین مصادیق اعمال ضد رقابتی، سوءاستفاده از وضعیت مسلط است، و این عموماً ناظر بر اعمال دوجانبه است که از طریق قرارداد و توافق بر رقابت تاثیر می‌گذارند.

در خصوص شکایتی دیگر در نظام قضایی ایران که شرکت تپسی علیه شرکت اسنپ مبنی بر اخلال در رقابت طرح نمود و منع رانندگان از همکاری با دیگر شرکت‌های ارائه‌کننده‌ی خدمات تاکسی اینترنتی را مبنای دعوی قضایی خود قرار داد، شورای رقابت در رأی خود در مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۱۲ مقرر داشت رانندگان و شرکت، مشترکاً به مسافری خدمات ارائه می‌دهند و با وجود اقدام شرکت اسنپ، راننده در انتخاب شرکت برای همکاری مخیر است و رفتار شرکت اسنپ، مصداق سوءاستفاده از وضعیت مسلط نیست.

از حیث مطالعه تطبیقی، خالی از وجه نیست مثال بزنیم که ماده ۱۳۹ قانون رقابت مالزی موارد مرتبط با موقعیت مسلط را پیش‌بینی نموده و ضوابط مترقی عادلانه و توازن‌آفرینی در این زمینه مقرر داشته است؛ ضوابطی که قابلیت اقتباس و بومی‌سازی برای تحول‌بخشی به حقوق رقابت ایران را داراست. ماده ۱۳۹ قانون مزبور، به کمیسیون این اختیار را داده است که از اقدامات و فعالیت‌های یک شرکت مسلط در بازار که به رقابت سالم خدشه وارد می‌سازد جلوگیری نماید. البته چنانچه به تشخیص کمیسیون، مزایا و محاسن چنین اقدامات و فعالیت‌هایی بیش از مخاطرات احتمالی و پیامدهای منفی قطعی باشد (مثلاً، خدمت به منافع ملی به شمار آید) در این صورت، نهاد مزبور مختار گردیده که آنها را تجویز نماید.^{۳۶}

۲-۳- توافقات ضد رقابتی

آنچه در تقسیم‌بندی توافقات ضد رقابتی مرسوم است تقسیم آنها به سه گونه‌ی (۱) توافقات افقی، (۲) توافقات عمودی، و (۳) ادغام‌ها است. البته گروهی معتقدند که ادغام‌ها خود زیرشاخه توافقات عمودی یا افقی هستند، اما نظر غالب بر آن است که اهمیت

³³ Restatement (Third) of Unfair Completion, 2009.

³⁴ میرقاسم جعفرزاده، مریم شیخی، «رابطه حقوق رقابت و رقابت غیرمنصفانه: از رویکرد یکسان‌انگاری تا رهیافت مکمل و استقلالی»، پژوهشنامه حقوق تطبیقی، ۲ (۱۳۹۴)، ۶۲.

³⁵ غفاری فارسانی، حقوق رقابت و ضمانت اجراهای مدنی آن، ۱۸۹.

³⁶ UNCTAD, RG/SLC/1/00 (1) (2001), Malaysian Communications and Multimedia Commission: Guideline on Substantial Lessening Competition.

ادغام‌ها تا آنجا می‌تواند باشد که اختصاص آنها به عنوان دسته‌ای مستقل، خالی از لطف نیست.^{۳۷} در ادامه، به شرح و نقد اجمالی این طبقه‌بندی پرداختیم.

الف) توافقات افقی: این نوع، به آن دسته توافقاتی اطلاق می‌شود که بنگاه‌های طرف قرارداد، از موقعیت فعالیتی یکسانی برخوردارند. برای مثال، هر دو شرکت ترابری در ارتباط با حمل یک محصول فعالیت دارند. لذا جایگاه بنگاه‌های مورد نظر در زنجیره تأمین با یکدیگر برابر است و رقیب یکدیگر محسوب می‌شوند. به دلیل محو یا کم‌رنگ شدن رقابت در نتیجه‌ی اتفاق نظر رقبا، در عمل توافقات رقابتی جزء رایج‌ترین نوع محدودیت‌های رقابتی به شمار می‌آیند؛ به ویژه آن که در بسیاری موارد، رقبا دست به تشکیل کارتل‌هایی به منظور دستیابی به اهداف ضدرقابتی می‌زنند؛ لذا این موضوع می‌تواند در کانون توجه هر سیاست رقابتی قرار گیرد.

توافقات عمودی: این گروه، دسته‌ای از توافقات هستند که بین بنگاه‌های غیررقیب منعقد می‌شوند و اصولاً میان مجموعه‌ای از بنگاه‌های اقتصادی صورت می‌پذیرند که بین سطوح مختلفی از زنجیره‌ی عرضه قرار دارند. این قراردادها شامل دو گروه عمده هستند؛ قراردادهای دربردارنده برخی شروط محدودکننده (بمانند «شروط حداقل قیمت» در قراردادهای لیسانس) و قراردادهای متضمن برخی محدودیت‌ها (مانند توافق برای معامله اختصاصی با یک بنگاه حمل و نقل). از مشهورترین مصادیق توافقات عمودی، «تثبیت قیمت بافروش» است؛ بدین معنی که یک شرکت بالادستی که می‌تواند عرضه‌کننده‌ی یک خدمت معین باشد یک شرکت پایین دستی که معمولاً توزیع‌کننده است را مجبور می‌کند که طی یک توافق سرّی محدودیت‌های قیمتی بر قیمت‌های بافروش کالا اعمال نماید.^{۳۸}

۳- ضمانت‌اجراهای مقابله با شروط ضدرقابتی قراردادهای حمل و نقل در بستر دادرسی افتراقی

موضوع و غایت حقوق رقابت نامشروع، رقابت و صیانت از آن نیست، بلکه ممنوع‌سازی و پیشگیری و مهار رویه‌های تجاری غیرعادلانه و متقلبانانه‌ای است که بعضاً در بازار آزاد و حین رقابت کردن بنگاه‌ها پدیدار می‌گردد. از این جهت، بطلان ممنوعیت‌های مطرح در مقررات حقوق رقابت نامشروع به لحاظ متقلبانانه یا ناروا بودن آن است. زمانی که از ممنوعیت توافقات ضدرقابت بحث می‌شود مناسب‌ترین ضمانت اجرا، بطلان است. به یقین، متضرران از نقض مقررات حقوق رقابت نه تنها اشخاص حقوقی تجاری، بلکه عموم جامعه اند. لذا بطلان، مناسب‌ترین ضمانت اجرایی است که با ذات ضدرقابتی توافقات سازگاری دارد بازدارنده از انجام و تکرار آن است. اختیار دولت در اقدام در موارد مقتضی، موجه به نظر می‌رسد. گرچه این امر مانع از آن نیست که هر ذینفع، ابطال یا اعلام بطلان توافقات را از مراجع صالح تقاضا نماید. در ایالات متحده آمریکا، قانون شرمین و سایر مقررات ناظر به حفظ رقابت، تصریحی به ضمانت‌اجراهای ضدرقابتی ننموده‌اند. ماده «۱» قانون شرمین، تنها به غیرقانونی بودن چنین توافقاتی اشاره داشته است. با این همه، رویه قضایی، توافقات مزبور را مطلقاً بی‌اعتبار دانسته است؛ چه آن که این توافقات ذاتاً غیرقانونی باشد یا اینکه ناشی از اجرای قاعده‌های متعارف و معقول باشد.

به نظر می‌رسد این ضمانت‌اجرای قوی، در سیرتاریخی تحول یک قاعده‌ی کهن در حقوق کامن‌لا شکل گرفته است؛ قاعده‌ای که بر اساس آن، هر نوع قراردادی که تجارت را محدود کند باطل قلمداد شده است. البته در این سیر تحول تاریخی، قاعده مزبور فراز و نشیب داشته و تعدیل یافته و جای خود را به قراردادهایی داده است که به شیوه نامعقول و غیرمتعارفی تجارت را

^{۳۷} غفاری فارسانی، حقوق رقابت و ضمانت‌اجراهای مدنی آن، ۳۰۴.

^{۳۸} مینا حسینی، حقوق رقابت در آیین ساختار و تصمیمات شورای رقابت (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۶)، ۳۹۶.

محدود کرده‌اند. با این همه، نظام حقوقی کامل لا هرگز در اصل بطلان توافقات ضدرقابتی تردیدی نکرده است؛ به عنوان مثال، در دعوایی به سال ۱۸۴۸، قایقرانان یک رودخانه واقع در ایالت نیویورک دست به تثبیت قیمت کرایه‌بها و مسافر از طریق تاسیس اتحادیه‌ای میان خود زده بودند. در نتیجه، جلوگیری از رقابت سالم در این توافق احراز گردید، که بر خلاف نظم عمومی و لذا باطل اعلام گشت. است.

برخلاف قانون شرم، بند «۲» ماده ۷۰۱ «معاهده عملکرد اتحادیه اروپا» ضمانت‌اجرای برخورد با قراردادهای مبتنی بر توافقات ضدرقابتی، صراحتاً «بطلان» اعلام شده است. البته تفسیر و رفع خلأهای قانونی ناشی از این ماده، عمدتاً به قانون‌گذاران داخلی کشورهای اروپایی واگذار شده است. اما قابل ذکر است بند «۳» ماده ۱۰۱ معاهده مزبور، معافیت‌هایی را از این ضمانت‌اجرا پیش‌بینی کرده است که شامل وضعیت‌هایی است که در آنها توافقات میان بنگاه‌ها یا تصمیمات بنگاه‌ها باعث بهبود تولید یا توزیع کالاها یا ارتقای پیشرفت فنی یا اقتصادی شود و محدودیت‌هایی با این اهداف را بر بنگاه‌های ذی‌ربط تحمیل نکند و فرصت و توان کاربست تدابیر ناشایست تهدیدگر تحدیدگر رقابت را در اختیار بنگاه‌های پر قدرت و پر ثروت ندهد و از این رهگذر، از بنگاه‌های کوچک و متوسط، حمایت سلبی به عمل آورد. در هر حال باید توجه داشت اصل این است که توافق در چنین وضعیتی مشمول بند «۲» قرار می‌گیرد و باطل است، مگر آن‌که شرایط بهره‌مندی از معافیت در مورد آن به اثبات برسد.

در ایران تا قبل از تصویب مقررات رقابت در سال ۱۳۸۷ (در قالب فصل نهم قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی) مبانی بطلان این توافقات، حداقل در مورد قراردادهای ذاتاً ضدرقابتی با توسل به دستاویزهایی مانند نظم عمومی، اخلاق حسنه، سوءاستفاده از حق، قاعده لاضرر، نامشروع بودن موضوع مورد معامله یا نامشروع بودن جهت معامله ممکن بود و در هر حال به نظر می‌رسد اگر همه این عوامل را در کنار یکدیگر قرار دهیم توان ایستادن در برابر اصل صحت را دارند و می‌توان بطلان توافقات حداقل ذاتاً ضدرقابتی را بر آنها مبتنی ساخت. اما بر خلاف کشورهای صاحب سبک، در حقوق ایران بطلان به عنوان ضمانت‌اجرای توافقات ضدرقابتی پذیرفته نشده و با توجه به ماده ۶۲ ق.ا.س.ک شورای رقابت که تنها مرجع رسیدگی به رویه‌های ضدرقابتی است مکلف است پس از تحقیق و تفحص، در صورتی که وقوع رویه‌ی ضدرقابتی را احراز کند، در چارچوب ظرفیت قانونی مقرر در ماده ۶۱ قانون ق.ا.س.ک که انفساخ هر نوع قرارداد، توافق و تفاهم متضمن رویه‌های ضدرقابتی موضوع مواد ۴۴ تا ۴۸ را مقرر و الزام نموده است عمل کند. بنابراین ضمانت-اجرای قراردادی کلیه توافقات ضدرقابتی در حقوق رقابت ایران اعم از توافقات موضوع ماده ۴۴ تا ۴۸ و یا ۴۶ - خواه ذاتاً ضدرقابتی باشند یا خیر - موضوع ماده ۴۷ و یعنی محکوم به انفساخ قهری می‌باشد. وانگهی در ماده ۶۵ این قانون، دوازده نوع تصمیم برای شورای رقابت در خصوص رویه‌های ضدرقابتی در نظر گرفته شده است که ضمانت‌اجراهای ارتکاب رویه‌های ضدرقابتی به شمار می‌آیند. «در این میان، برخی از این ضمانت‌اجراها مانند استرداد درآمد و توقیف اموال ناشی از ارتکاب اعمال ضدرقابتی و جریمه نقدی به نفع دولت و در راستای حفظ منافع عمومی صورت می‌پذیرند و مستقیماً هیچ شخص خصوصی‌ای نیز از آنها منتفع نمی‌گردد»^{۳۹} و جلوه‌های مقتدری از حمایت قانون ایران از رقابت تجاری در برابر رفتارهای ناقض آن، به شمار می‌آیند. «به رغم وضعیت قابل قبول حقوق رقابت ایران از این جهت، نظام حقوقی از آسیب‌های مختلفی در سطوح و ابعاد گوناگون رنج می‌برد؛ به طوری که هر یک از این آسیب‌ها به طور معناداری به طور مستقیم و یا غیرمستقیم بر وضعیت عملکرد این نظام حقوقی و نحوه ظهور و بروز رقابت سالم در سطح نظام بازار اثرگذار بوده‌اند»^{۴۰}. «تاکنون شورا رقابت در خصوص بانک‌ها هیچ‌گونه مصوبه‌ای نداشته و در زمینه

^{۳۹} سیدحسین حسینی و زهرا احمدی، «رویه‌های ضدرقابتی، جرم یا تخلف؟ (تبیین رویکردی نوین در سیستم کیفری ایران)»، فصلنامه پژوهش‌های

حقوق جزا و جرم‌شناسی، ۸ شماره ۸ (۱۳۹۵)، ۱۱۲.

^{۴۰} اصغر نیا و رستمی، درآمدی بر ویژگی‌های مقررات اقتصادی خوب و کارآمد در حقوق رقابت، ۶۱.

ادغام بانک‌ها و سایر رویه‌های ضدرقابتی هیچ اقدامی انجام نداده است. اعمال قواعد عام در زمینه رعایت حقوق رقابت بر بانک‌ها، بدون توجه به ویژگی‌های ذاتی بانک‌ها و بایسته‌های نظام بانکی، از کاستی‌های این قانون است.^{۴۱} در مجموع، آسیب‌های نهادی و ساختاری، آسیب‌های تقنینی و مقررات‌گذاری، آسیب‌های کارکردی و اجرایی و آسیب‌های محیطی و بیرونی، مهم‌ترین انواع آسیب‌های نظام حقوق رقابت ایران می‌باشند. اما به نظر نگارنده در قراردادهای حمل و نقل میتوان بین شروط باطل و مبطل و شروط غیر مبطل قائل به تفکیک شد طبق ماده ۲۳۲، شرطی که انجام آن غیر مقدور باشد، شرطی که در آن فایده عقلایی نباشد و شرطی که خلاف مقتضای ذات عقد باشد و شرط مجهولی که جهل به آن موجب جهل به عوضین میشود باطل و مبطل عقد است در قراردادهای یک جانبه که یک شرکت حمل و نقل شروطی را در قرارداد حمل می‌آورند که تحدیدکننده رقابت است و یا انجام قرارداد را مشروط به عدم همکاری با سایر موسسات حمل و نقل میکند به نظر میرسد که چون شرط، نامشروع و خلاف اخلاق حسنه و نظم عمومی است باطل است اما قرارداد و حمل و نقل قابل اجرا است اما در قراردادهایی که چند شرکت حمل و نقل باهم منعقد میکنند تا رقابت را در عرصه حمل و نقل تحدید و بازار را در دست بگیرند به جهت خلاف قواعد امره بودن و نامشروع بودن مقتضای ذات عقد باطل است.

از حیث دادرسی افتراقی، به طور کلی، اجرای قواعد حقوق رقابت در نظام رقابتی، عمدتاً در قالب دو شیوه انجام می‌یابد؛ نهاد ناظر به رقابت گاه به صلاحدید خود رسیدگی رقابتی را آغاز می‌کند، و گاه در پی شکایت اشخاص حقیقی یا حقوقی (نهادهای عمومی یا خصوصی) تصمیم به شروع به رسیدگی رقابتی می‌گردد. در مورد شروع به رسیدگی رقابتی به تشخیص نهاد رقابتی باید گفتبا توجه به اهداف رقابتی در هر کشوری قانون‌گذار معمولاً به نهادهای ناظر بر رقابت، صلاحیت آغاز رسیدگی علیه نقض‌کنندگان رقابت را اعطا می‌کند. به عنوان مثال، در حقوق آلمان در بند «۱» ماده ۵۴ «قانون مبارزه با محدودیت‌های رقابتی»^{۴۲} نهاد رقابت را صالح دانسته که رسیدگی رقابتی را به صلاحدید خود آغاز کند.

در حقوق ایران در ماده ۶۲ ق.ا.س.ک شورای رقابت تنها مرجع رسیدگی به رویه‌های ضدرقابتی دانسته شده و به این شورا، اختیار داده شده است تا رسماً بررسی و تحقیق را در خصوص رویه‌های ضدرقابتی آغاز کرده و مطابق ماده ۶۱ قانون، تصمیم بگیرد. آراء نهادهای ناظر بر رقابت در کشورهای مختلف می‌توانند در مراجع تجدیدنظر اداری یا قضایی مورد اعتراض قرار بگیرند. مرجع اصلی تجدیدنظرخواهی از تصمیمات شورای رقابت در حقوق ایران، هیئت تجدیدنظر است. اگرچه ابهاماتی در مورد امکان فرجام‌خواهی نسبت به آرای صادره از مرجع تجدیدنظر وجود دارد. با مطالعه نظریات موافقان صلاحیت دیوان عدالت اداری (صلاحیت کامل یا صلاحیت نسبی) و مخالفان صلاحیت این نهاد، به نظر می‌رسد پذیرش نظریه صلاحیت نسبی دیوان عدالت اداری با ظاهر ق.ا.س.ک سازگارتر است.^{۴۳}

پیرامون اقدامات ضدرقابتی برخی شرکت‌ها - عموماً غول‌های تجاری - ماده ۲۶ ق.ا.س.ک شورای رقابت را مرجع بلامنازع دادرسی به اقدامات ضدرقابتی دانسته است و اگرچه قانونگذار ماهیت حقوقی این نهاد را به وضوح مشخص نکرده است لکن از کلیت موازین و ضوابط تقنینی حاکم بر آن، خصوصاً تبصره «۱» ماده ۱۹ قانون مزبور - که انتصاب رئیس شورای رقابت را بنا به پیشنهاد اعضا و با حکم رئیس جمهور میسر دانسته - می‌توان ابراز داشت که شورای رقابت، یک نهاد قضایی نیست و

^{۴۱} عصمت دانش‌آرا، محمد عیسایی تفرشی و مرتضی شهبازی‌نیا، «تحلیل حقوقی رابطه حقوق رقابت و سیاست‌های حفظ ثبات در نظام بانکی با تأکید بر ادغام بانک‌ها (مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا)»، فصلنامه حقوق خصوصی، ۱۷ (۱)، ۲۷۱.

^{۴۲} Act against Restrains of Competition (2013)

^{۴۳} برای بررسی نظر موافقان و مخالفان، ر.ک. به: خشنودی، رضا؛ حسینی، مینا. «ماهیت حقوقی شورای رقابت و تجدیدنظر از آرای آن»، فصلنامه تحقیقات حقوقی ۷۵ (۱۳۹۵)، ص ۲۲۱ به بعد.

دادرسی شبه‌قضایی و البته افتراقی اعمال می‌کند. از جمله جلوه‌های این افتراقی بودن و متفاوت بودن از رویه‌های کلیشه‌ای و معمول دادرسی، باید به این مورد اشاره کرد که در تبصره ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی شورای رقابت (مصوب ۱۳۹۵) ذکر گردیده که در صورت فوریت امر، به درخواست یکی از اعضای شورا و با تصویب شورا، پرونده خارج از نوبت رسیدگی شود. با وجود این که این ماده ناظر به شروع به رسیدگی با شکایت است اما به دلیل سکوت قانون در مورد پرونده‌های فوری و دارای اولویت، می‌توان آن را ناظر به شروع رسیدگی به صلاحدید شورای رقابت نیز دانست. و اما در مورد شروع به رسیدگی با شکایت شایان ذکر است در بسیاری از کشورها اتحاد مردم، نهادها و سازمان‌های دولتی و خصوصی و عمومی و... می‌توانند با طرح شکایت نزد نهاد صالح به دادرسی در حوزه حقوق رقابت، موجبات آغاز رسیدگی را فراهم کنند. با وجود سکوت قانونگذار ایرانی، نظر به مفاد ق.ا.س.ک و قوانین موضوعه مالکیت فکری ایران از یک جهت و پذیرش ماده ۱۱ مکرر کنوانسیون پاریس از دیگر سو، قواعد حمایت در برابر رقابت منصفانه (موضوع ماده ۱۱ مکرر کنوانسیون پاریس) با لحاظ وحدت ملاک را باید شایسته‌ی آن دانست که رژیم حمایتی متفاوتی با حقوق رقابت موضوع ق.ا.س.ک پنداشته شود و به مثابه منبع حقوق دکترینی و حقوق فراملی توانا به رفع نواقص و کاستی‌های موجود در قوانین رقابت و خصوصاً شروط ضدرقابتی قراردادهای مالکیت فکری، مورد بهره‌برداری و نظام‌سازی حقوقی واقع گردد.

دعوی مبتنی بر رقابت نامشروع، یک دعوی مدنی خاص است و شرط آن وجود تقصیر، ضرر و احراز رابطه سببیت است. این دعوی را هر شخصی که از رقابت نامشروع متضرر شده - از طرف صاحب حق، نه اشخاص غیرمتضرر مستقیم - می‌تواند علیه شخص متعددی طرح کند. گرچه دعوی حمایت از مالکیت صنعتی، یک دعوی کیفری است و در گرو احراز شروط و عناصر حمایت حق (شروط ماهوی و شکلی) است برای نمونه، باید به علامت تجاری تجاوز شده یا از آن تقلید شده باشد.

در حقوق آمریکا به افراد حق داده شده اقدام به شکایت از نقض کنندگان حقوق رقابت بنمایند. در این کشور، اکثر پرونده‌های مطروحه در زمینه نقض مقررات رقابت، توسط افراد و بنگاه‌های اقتصادی مطرح می‌شود همچنین در حقوق آمریکا، دادستان کل هر ایالت می‌تواند به نمایندگی از ایالتش دعوی ضدرقابتی مطرح کند.^{۴۴} (در ماده ۶۲ قانون ق.ا.س.ک هیچ محدودیتی برای شکایت از نقض حقوق رقابت وجود ندارد و هر شخصی اعم از حقیقی و حقوقی، از جمله دادستان کل کشور، دیوان محاسبات، سازمان بازرسی کل کشور، تنظیم‌کننده‌های بخشی، سازمان‌ها و نهادهای وابسته به دولت، تشکل‌های صنفی، انجمن‌های حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و دیگر سازمان‌های غیردولتی همانا مجاز به طرح شکایت ضدانحصاری دانسته شده‌اند؛ خواه اینان از اعمال ضدرقابتی مورد شکایت، متضرر شده یا نشده باشند. البته ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی شورای رقابت، قید ذی‌نفع بودن را به هر شخص حقیقی یا حقوقی افزوده است، که البته با دیدگاه حاکم بر ق.ا.س.ک متفاوت و حتی ناهمسو است. نظر به آن که اثبات ذی‌نفع بودن، خود سدی در برابر رسیدگی رقابتی است به نظر می‌رسد تعارض قانون با آیین‌نامه را باید به نفع قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی تفسیر کرد.

اگرچه در ق.ا.س.ک و آیین‌نامه اجرایی شورای رقابت، موضوع و نحوه رسیدگی به شکایت افراد پیش‌بینی شده است اما مطابق ماده ۱۳ آیین‌نامه مزبور، حتی با وجود انصراف و گذشت شاکی از شکایت شورا، تنها در صورتی دادرسی متوقف می‌گردد که دلایل کافی بر وقوع رویه‌ی ضدرقابتی وجود نداشته باشد، یا ادعای مطروحه با وجود اثبات همانا فاقد اهمیت کافی باشد. پس حتی در صورت انصراف شاکی، اگر دلایل مبنی بر نقض حقوق رقابت وجود داشته باشد شورا ملزم به رسیدگی است.^{۴۵} در

^{۴۴} Broder, Douglas F. US (2010), Antitrust Law and Enforcement: a Practice Introduction. USA: Oxford University Press.

^{۴۵} حسینی و احمدی، «رویه‌های ضدرقابتی، جرم یا تخلف؟ (تبیین رویکردی نوین در سیستم کیفری ایران)»، ۴۳۸.

این خصوص ملاحظات گوناگونی مانند تسهیل در امر سرمایه‌گذاری، جلوگیری از اخلال در فرآیند واگذاری و حمایت از حقوق جدیدی به نام حقوق رقابت، اساس و مبنای نظام حقوق رقابت را تشکیل می‌دهد.

آرای نهادهای ناظر بر رقابت در کشورهای مختلف می‌توانند در مراجع تجدیدنظر اداری یا قضایی مورد اعتراض قرار بگیرند. مرجع اصلی تجدیدنظرخواهی از تصمیمات شورای رقابت در حقوق ایران، هیئت تجدیدنظر است. اگرچه ابهاماتی در مورد امکان فرجام‌خواهی نسبت به آرای صادره از مرجع تجدیدنظر وجود دارد. بامطالعه نظریات موافقان صلاحیت دیوان عدالت اداری (صلاحیت کامل یا صلاحیت نسبی) و مخالفان صلاحیت این نهاد، به نظر می‌رسد پذیرش نظریه صلاحیت نسبی دیوان عدالت اداری با ظاهر قانون اجرا سازگارتر است.

نتیجه‌گیری

ظهور صنعت حمل‌ونقل که در سراسر جهان به عنوان یک واقعیت تجاری و اقتصادی قدرتمند تلقی می‌شود، یکی از بارزترین نشانه‌های جهانی‌شدن اقتصاد است؛ با ظهور ترابری، عالم تجارت جهانی نیز دچار دگرگونی و تحول گردید و مسائل چندی را با خود به‌بارآورد. حضور پررنگ ترابری در صحنه تجارت جهانی توجه همگان را به خود جلب نمود. همین امر موجب شد تا متخصصان حوزه‌ی تجارت در خصوص روند شکل‌گیری و نحوه فعالیت و تأثیر حمل‌ونقل بر مناطق تحت نفوذ، دقت بیشتری به عمل آورند. در همین راستا نیاز به نظامی قاعده‌مند توسط دولت‌ها بالأخص قشر حقوقدانان جوامع، به دلیل حجم و تأثیر فعالیت‌های شرکت‌های حمل و نقل ضروری به نظر می‌رسد. بدیهی است حوزه رقابت تجاری همین دغدغه را داراست. امروزه رقابت تجاری مشروع، اقتضاء بازار تجاری آزاد، ضمن حفظ هنجارهای مربوط را دارد. در این بین، فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل تا حدود زیادی به آزادی تجاری در همه عرصه‌های تجاری وابسته است و حیات و دوام این حوزه از افراد و مردم گرفته تا دولت را درگیر کرده است.

در ایران اما قانون مدونی در خصوص رقابت‌های شرکت‌های حمل‌ونقل نوشته نشده است و تنها قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴، به تعریف رقابت و در مواد ۴۴ و ۴۵ آن به موارد نقض رقابت پرداخته است، اما با توجه به گستردگی و اهمیت شرکت‌های حمل‌ونقل و تاثیر آنها بر تجارت و توسعه کشور، این خلا قانونی مجوز دور زدن و اخلال در رقابت را فراهم می‌کند. در این نوشتار سعی شد با استفاده از قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و تطبیق آنها بر صنعت حمل‌ونقل و قراردادهای تجاری با نگاهی به پرونده‌های مطروحه و بررسی آنها، مواردی از نقض رقابت نشان داده شود و با تفکیک شروط ضدرقابتی در قراردادها از توافقات ضدرقابتی، ضمانت اجرای متفاوتی برای آنها طبق قانون مدنی ارائه گردد و توسل به ظرفیت نهاد حقوقی نوپدیدی به نام «خسارات تبییی» به عنوان عامل بازدارنده از شروط ضدرقابتی، امکان‌سنجی شود؛ از خلال مباحث پیش‌گفته بود که مبانی نظری، اهداف و شیوه‌های جبران خسارات در پی توافقی یا تحمیل شروط ضدرقابتی، تا حد ممکن تبیین شد و در مجموع، با بررسی شروط ضدرقابتی و روند رسیدگی و ضمانت اجرای آنها و تفکیک بین بارنامه و قرارداد حمل‌ونقل، توصیف تحلیلی قابل توجهی پیرامون برخی شروط ضد رقابتی رایج در صنعت حمل‌ونقل پرداخته شود تا از این رهگذر، تقنین بایسته و ناموجود در رقابت‌های حمل‌ونقل و بازنگری و تفکیک در ضمانت‌اجراهای آن تبیین گردد و هدف غائی این مقوله‌های حقوقی – که همانا ارتقای امنیت حقوقی ترابری است – پیجویی شود. کوشش شد مثال و تحلیل بر پرونده‌های مطروحه در این زمینه ابراز گردد تا ادعایی بی‌پایه مطرح نگردد.

فهرست منابع

- ۱- اشمیتوف، کلایو. ام. حقوق تجارت بین‌الملل، ویرایش ششم، ترجمه بهروز اخلاقی و همکاران، چاپ ششم، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۶.
- ۲- اصغرینیا، مرتضی؛ رستمی، ولی. «درآمدی بر ویژگی‌های مقررات اقتصادی خوب و کارآمد در حقوق رقابت»، فصلنامه حقوق اداری، ۱۵ (۱۳۹۷): ۷۳-۵۵.
- ۳- _____ «نقد و آسیب‌شناسی نظام حقوقی تنظیم مقررات اقتصادی ایران از منظر حقوق رقابت»، فصلنامه پژوهش‌های اقتصاد صنعتی ۱۱ (۱۳۹۹): ۷۶-۶۱.
- ۴- اعلائی فرد، محمدعلی، حقوق دریائی: حمل و نقل بین‌المللی دریائی، تهران: انتشارات نخل دانش، ۱۳۸۷.
- ۵- پاکباز، سیامک، سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط در حقوق رقابت، تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۴.
- ۶- پیری، حیدر؛ منتظر، مهدی؛ مؤمنی شیویاری، اعظم. «انحصار در قاموس قوانین و بررسی ضمانت اجراهای آن در حقوق ایران»، فصلنامه پژوهش‌های حقوقی ۲۶ (۱۳۹۳): ۱۰۴-۷۱.
- ۷- تقی‌زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، چاپ چهارم، تهران: مجد، ۱۳۹۴.
- ۸- جعفرزاده، میرقاسم؛ شیخی، مریم. «رابطه حقوق رقابت و رقابت غیرمنصفانه: از رویکرد یکسان‌انگاری تا رهیافت مکمل و استقلالی»، پژوهشنامه حقوق تطبیقی ۲ (۱۳۹۴): ۸۵-۵۹.
- ۹- حسنی سنگانی، وحید؛ صفایی، سیدحسین. «تحلیل رقابتی قیمت‌گذاری گزاف در چارچوب حقوق مالکیت فکری توسط بنگاه‌های مسلط»، دوفصلنامه مطالعات حقوقی ۳ (۱۳۹۸): ۴۰-۱.
- ۱۰- حسینی، سیدحسین؛ احمدی، زهرا. «رویه‌های ضدرقابتی، جرم یا تخلف؟ (تبیین رویکردی نوین در سیستم کیفری ایران)»، فصلنامه پژوهش‌های حقوق جزا و جرم‌شناسی ۸ (۱۳۹۵): ۱۳۰-۱۰۹.
- ۱۱- حسینی، مینا. حقوق رقابت در آیین ساختار و تصمیمات شورای رقابت، تهران: مجد، ۱۳۹۶.
- ۱۲- خشنودی، رضا؛ حسینی، مینا. «ماهیت حقوقی شورای رقابت و تجدیدنظر از آرای آن»، فصلنامه تحقیقات حقوقی ۷۵ (۱۳۹۵): ۲۲۵-۲۰۱.
- ۱۳- دانش‌آرا، عصمت؛ عیسایی تفرشی، محمد؛ شهبازی‌نیا، مرتضی. «تحلیل حقوقی رابطه حقوق رقابت و سیاست‌های حفظ ثبات در نظام بانکی با تأکید بر ادغام بانک‌ها (مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا)»، فصلنامه حقوق خصوصی ۱۷ (۱) (۱۳۹۹): ۲۷۸-۲۵۵.
- ۱۴- سماواتی، حشمت‌الله، مقدمه‌ای بر حقوق رقابت تجاری و نقش آن در سیاست‌گذاری و تنظیم بازار، چاپ سوم، تهران: انتشارات فردوسی، ۱۳۹۱.
- ۱۵- سیمایی صراف، حسین؛ حمدالهی، عاصف. «مفهوم رقابت نامشروع تجاری و مقایسه آن با نهادهای مرتبط»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، ۱۱ (۱۳۹۴): ۶۹-۳۷.
- ۱۶- شهیدی، مهدی؛ باریکلو، علیرضا. «قرارداد عدم تجارت»، نامه مفید، ۲۹ (۱۳۸۱): ۲۲-۵.
- ۱۷- شیروی، عبدالحسین، حقوق تجارت بین‌الملل، چاپ نهم، تهران: سمت، ۱۳۹۴.
- ۱۸- غفاری فارسانی، بهنام، حقوق رقابت و ضمانت اجراهای مدنی آن، چاپ دوم، تهران: میزان، ۱۳۹۸.
- ۱۹- محمودی، علی، اقتصاد حمل و نقل، چاپ دوم، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۹.

۲۰- وکیلی مقدم، محمدحسین. «مطالعه تطبیقی معیارهای ارزیابی رفتار ضد رقابتی با تأکید بر حقوق ایران»، فصلنامه حقوق خصوصی، ۱۶ (۱۳۹۸): ۳۲۳-۳۴۳.

- 21- Broder, Douglas F. US (2010), Antitrust Law and Enforcement: a Practice Introduction. USA: Oxford University Press.
- 22- Paud, Taylor (2000), E.C. and UK Competition Law and Compliance, Sweet and Maxwell.
- 23- UNCTAD, RG/SLC/1/00 (1) (2001), Malasian Communications and Multimedia Commission: Guideline on Substantial Lessening Competition.

Antitrust Clauses in Transportation Contracts

Abstract

Transportation contracts are considered to be very common in the field of domestic and international trade due to undeclared violations of the economy. These contracts, like many of today's contracts, sometimes due to additionality and one-sidedness, are subject to conditions that conflict with the rules governing competition law. Due to the lack of legal literature in our country and the relationship between the various areas of competition law, economic rights, transportation rights, consumer rights and generally market rights, this paper seeks to work through a library and analytical approach. And compliance with the competition law of the European Union, to answer the question of whether the rules of Iranian competition law are clear and comprehensive in terms of legal conflict with antitrust clauses in transportation contracts? The hypothesis of this paper is that, despite the current regulations, there are significant strengths, in some areas we see ambiguities and gaps that can have a negative effect on the practice of the country's competition council. The contents of this paper are presented in two parts: in the first section, examples of antitrust clauses in transportation contracts and in the second part, the guarantee of the implementation of these conditions are examined and, finally, clear and practical proposals to groups that exploit the results of this research.

Keywords: Transportation Contracts, Competition Law, Antitrust Contracts, Iranian Law, EU.