Copyright & Creative Commons:
The copyright of articles published in the *Journal of Legal Reserach* remains with the author(s). This journal is published as an open access publication, and all articles are distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0). This license permits use, redistribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited and the use is non-commercial in nature.
For more information, please refer to the journal's *Open Access Policy* page.

Anti-Trust Clauses in Transportation Contracts: A Study in Light of Iranian Competition Law and Judicial Practice

Hakimeh Safaei Mohammadabadi[1*], Mehdi Khaghani Esfahani[2], Mohsen Sadeghi[3]

S.D.I.L.
The SD Institute of Law Research & Study

Publisher:
Shahr-e- Danesh Research and Study Institute of Law

Article Type:
Original Research

DOI:
10.48300/JLR.2022.334431.1999

Received:
16 March 2022

Accepted:
11 July 2022

Published:
5 May 2026

Abstract

Transportation contracts, also known as contracts of carriage, owing to their pivotal significance in the economy, are prevalent in both domestic and international commerce. Like many contemporary contracts, these agreements are at times adhesionary and unilateral in nature and therefore contain clauses that conflict with the principles governing anti-trust laws. In light of the scarcity of domestic legal scholarship on this issue, as well as its intersection with various fields including competition law, transportation law, consumer law, criminal law, and, more broadly, market regulation law, this article seeks, through a descriptive-analytical method and by way of comparative analysis with the anti-trust laws of other jurisdictions, to answer the following question: whether Iranian competition law regulations provide a clear and comprehensive framework for addressing restrictive anti-trust clauses in transportation contracts. The article advances and substantiates the hypothesis that, notwithstanding the considerable strengths of the existing legal framework, certain ambiguities and lacunae remain, which may adversely affect the jurisprudential practice of the Iranian Competition Council. The first part of the article is aimed at identifying and elucidating instances of anti-trust clauses in transportation contracts, while the second part examines the legal consequences and remedies applicable to such clauses and ultimately offers workable recommendations to the stakeholders benefiting from the findings of this research.

1. (*Corresponding Author), M.A. in Transportation Law, Faculty of Law, University of Judicial Sciences and Administrative Services, Tehran, Iran.
Email: hakime_safaei@yahoo.com
2. Assistant Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Research Institute for Humanities and Cultural Studies (SAMT), Tehran, Iran.
Email: khaghani@samt.ac.ir
3. Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran.
Email: sadeghilaw@ut.ac.ir

Keywords: Transportation Contracts, Anti-Trust/ Competition Law, Restrictive Clauses, Iranian Law, Judicial Practice.

Funding: The author(s) recived no financial support (funding. Grants and sponsorship) for the research, authorship, and/ or pouplication of this article.

Author Contributions:
Hakimeh Safaei Mohammadabadi: Conceptualization, Methodology, Formal Analysis, Resources, Writing - Original Draft.
Mehdi Khaghani Esfahani: Validation, Investigation, Data Curation, Writing - Review & Editing.
Mohsen Sadeghi: Supervision.

Competing interests: The authors declare that they have no competing interests.

Citation:
Safaei Mohammadabadi, Hakimeh, Mehdi Khaghani Esfahani & Mohsen Sadeghi. "Anti-Trust Clauses in Transportation Contracts: A Study in Light of Iranian Competition Law and Judicial Practice". *Journal of Legal Research*, 25, no. 65 (May 5, 2026), 243-270.

Extended Abstract

Transportation contracts (also known as contracts of carriage) are among the most prevalent contractual arrangements in both domestic and international commerce due to their undeniable economic significance. These contracts, like many contemporary agreements, are at times characterized by their adhesionary and unilateral nature and therefore may contain clauses that conflict with the principles and rules governing anti-trust laws. In light of the relative paucity of legal scholarship in Iran concerning this issue, as well as its interrelationship with various branches of law, including competition law, economic law, transportation law, consumer protection law, and market regulation law, this article seeks, through a descriptive-analytical methodology, together with a comparative examination of European Union competition law, to answer the following question: whether the rules of Iranian competition law provide a clear and comprehensive legal framework for addressing anti-trust clauses in transportation contracts. The article advances the hypothesis that, notwithstanding the considerable strengths of the existing regulatory framework, certain ambiguities and legislative lacunae remain, which may adversely affect the practice and jurisprudence of the Iranian Competition Council. Transportation inherently depends upon the existence of fair commercial competition, and its efficient functioning cannot be conceived in the absence thereof. Natural and legal persons possessing superior economic power or a dominant market position frequently impose favorable contractual terms upon users of transportation services, thereby appropriating substantial segments of the transportation market and impeding the entry and fair competition of emerging market actors. The consequence of such practices is the monopolization of the market, the gradual exclusion of competitors, and the compulsion of ordinary market participants to accept prices and contractual conditions dictated by dominant enterprises. Although the use of anti-trust clauses is more frequently associated with undertakings enjoying market dominance, such practices are by no means confined exclusively to large economic entities; rather, each undertaking, depending upon its economic capacity and market influence, may seek to employ restrictive clauses in order to expand its market share and maximize profitability. Consequently, the legal system must function as a guarantor of legitimate commercial competition in this contentious sphere by establishing coherent legal norms and effective regulatory mechanisms capable of safeguarding fair competition and ensuring the realization of economic justice. Iranian Civil Code does not contain specific provisions governing competition among transportation companies, and only the Law on the Implementation of the General Policies of Article 44 of the Constitution defines competition and enumerates instances of anti-trust conduct in Articles 44 and 45 thereof. Nevertheless, considering the extensive role and economic significance of transportation companies in national trade and development, the absence of specialized legislative regulation has contributed to distortions in market competition. This article, through an analytical examination of the aforementioned legislation and its application to the transportation industry, common commercial contracts, and prevailing business practices in Iran, as well as through reference to selected judicial decisions and administrative precedents, demonstrates several manifestations of competition-law violations arising from existing legislative

deficiencies. The central thesis of the article is that, by distinguishing anti-trust clauses from anti-trust agreements within contractual relations, distinct legal remedies and enforcement mechanisms may be established for each category, thereby laying the groundwork for the recognition of a novel legal institution referred to as "punitive damages." Such a mechanism may serve as an effective deterrent against the incorporation of anti-trust clauses in transportation contracts. Judicial and quasi-judicial decisions rendered by institutions supervising commercial competition in various jurisdictions are generally subject to administrative or judicial review. Under Iranian law, the principal authority competent to review decisions of the Competition Council is the Appellate Board. However, substantial ambiguities persist regarding the possibility of challenging decisions issued by the appellate authority itself. The article accordingly examines the competing doctrinal approaches concerning the jurisdiction of the Administrative Court of Justice, including theories advocating full jurisdiction, relative jurisdiction, and the denial of jurisdiction altogether. It is argued that recognition of the theory of the relative jurisdiction of the Administrative Court of Justice is more compatible with both the wording and the underlying rationale of the Law on the Implementation of the General Policies of Article 44 of the Constitution of the Islamic Republic of Iran. By examining anti-trust clauses, the procedures governing their adjudication and enforcement, and the distinction between the bill of lading and the transportation contract, the article provides a detailed analysis of several prevalent anti-trust practices within the Iranian transportation industry. Furthermore, the study elucidates the necessity of adopting specialized legislation aimed at protecting competition in the transportation sector, as well as the need to reconsider and differentiate the applicable enforcement guarantees and remedial mechanisms. The article is organized into two principal parts: the first part identifies and analyzes examples of anti-trust clauses in transportation contracts, while the second part examines the legal consequences and enforcement mechanisms applicable to such clauses and ultimately offers workable recommendations to stakeholders who may benefit from the findings of this research.

کپی‌رایت مقالات منتشرشده در نشریه پژوهش‌های حقوقی نزد نویسنده/نویسندگان محفوظ است. این نشریه به‌صورت دسترسی آزاد منتشر می‌شود و تمامی مقالات آن تحت مجوز Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) منتشر می‌گردند. این مجوز اجازه استفاده، بازنشر و بازتولید محتوا در هر نوع رسانه‌ای را می‌دهد، مشروط بر آنکه به منبع اصلی به‌درستی استناد شود و استفاده صرفاً غیرتجاری باشد.
برای کسب اطلاعات بیشتر، به صفحه «سیاست‌های دسترسی آزاد» نشریه مراجعه فرمایید.

شروط ضدرقابتی در قراردادهای حمل‌ونقل؛ با نگاهی به رویه قضایی

حکیمه صفایی محمدآبادی [1*]، مهدی خاقانی اصفهانی [2]، محسن صادقی [3]

پژوهشکده حقوق

نوع مقاله: علمی ـ پژوهشی

DOI:
10.48300/JLR.2022.334431.1999

تاریخ دریافت:
۲۵ اسفند ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش:
۲۰ تیر ۱۴۰۱

تاریخ انتشار:
۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۵

چکیده

قراردادهای حمل‌ونقل به‌واسطه نقض غیرقابل‌انکاری که در اقتصاد دارند، جزء قراردادهای شایع در عرصه تجارت داخلی و بین‌المللی محسوب می‌شوند. این قراردادها مانند بسیاری از قراردادهای امروزی، گاه به‌واسطه 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 حمل‌ونقل، حقوق مصرف‌کننده، حقوق کیفری و به‌طور کلی حقوق بازار، این مقاله درصدد برآمده است تا با روش توصیفی ـ 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 ضدرقابتی در قراردادهای حمل‌ونقل، روشن و جامع است؟ فرضیه اثبات‌شده مقاله آن است که به‌رغم برخورداری مقررات فعلی از نقاط قوت قابل توجه، در برخی زمینه‌ها شاهد ابهامات و خلأهایی هستیم که بر رویه شورای رقابت کشور نیز می‌تواند اثر منفی بگذارد. بخش نخست مقاله، مترصد طرح و تبیین مصادیق شروط ضدرقابتی در قراردادهای حمل‌ونقل است و در بخش دوم، ضمانت اجراهای این شروط بررسی و درنهایت پیشنهادهای روشن و کاربردی به گروه‌های بهره‌بردار از نتایج این تحقیق ارائه می‌شود.

---

۱. (*نویسنده مسئول)، کارشناسی ارشد حقوق حمل‌ونقل، دانشکده حقوق، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران، ایران.

Email: hakime_safaei@yahoo.com

۲. استادیار، گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، پژوهشکده تحقیق و توسعه علوم انسانی (سمت)، تهران، ایران.

Email: khaghani@samt.ac.ir

۳. دانشیار، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

Email: sadeghilaw@ut.ac.ir

کلیدواژه‌ها: قراردادهای حمل‌ونقل، حقوق رقابت، شروط ضدرقابتی، حقوق ایران، رویه قضایی.

حامی مالی :
این مقاله هیچ حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان :
حکیمه صفایی محمدآبادی: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، تحلیل، منابع، نوشتن ـ پیش‌نویس اصلی.
مهدی خاقانی اصفهانی: اعتبارسنجی، تحقیق و بررسی، نظارت بر داده‌ها، نوشتن ـ بررسی و ویرایش.
محسن صادقی: نظارت.

تعارض منافع:
بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

استناددهی:
صفایی محمدآبادی، حکیمه، مهدی خاقانی اصفهانی و محسن صادقی. «شروط ضدرقابتی در قراردادهای حمل‌ونقل؛ با نگاهی به رویه قضایی». مجله پژوهشهای حقوقی، ۲۵، ش. ۶۵ (۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۵)، ۲۴۳-۲۷۰.

مقدمه

صنعت حمل‌ونقل 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 بهره‌برداریِ حداکثری از این بازار وسیع، رقابت سالم بین بازیگران این عرصه ضروری به نظر می‌رسد. به دیگر سخن حیات حمل‌ونقل، 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 حمل‌ونقل را در دست گرفته و مانع ورود و عرض‌اندام کنشگرانِ نوظهور به این بازار می‌شوند؛ نتیجه، انحصارگری و حذف حداکثریِ سایر رقبا و اجبار نقش‌آفرینانِ عادی به پذیرش قیمت و هر شرطی از سوی این بنگاه‌ها است. البته استفاده از شروط ضدرقابتی، گرچه میان بنگاه‌های دارای «موقعیت مسلط»[4] رواج بیشتری دارد، اما منحصر به این نهادهای اقتصادیِ بزرگ نیست و هر شرکت و بنگاهی به فراخور وضعیت و امکانات خود سعی در استفاده از این شروط به‌منظور افزایش سهم خود در بازار و سودآوری دارد. پس نظام حقوقی باید حامی رقابت تجاری مشروع در این عرصه 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 تفضیل زیادی تاکنون قرار گرفته، ولی این مفاهیم زمانی که در حقوق رقابت مورد استفاده قرار می‌گیرند، به جهت پیچیدگی‌های تجارت و بازار و مسئولیت‌های افراد مختلف، مورد توجه بیشتری قرار می‌گیرند و بنابراین ضروری است با مقایسه و تطبیق با قوانین مختلف، به مفهومی جامع از این مفاهیم دست یافت.

۱-۱- قرارداد حمل‌ونقل

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئیِ کالا از طریق دریا در ماده ۱، قرارداد حمل را این‌گونه تعریف کرده است: «قرارداد حمل[5] قراردادی است که به‌موجب آن، متصدی حمل‌ونقل 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

4. Dominant Position
5. Contract of Carriage

افزون بر حمل دریایی، سایر شیوه‌های حمل را نیز مقرر دارد.»[۶]

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 (به‌اختصار 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 به‌صورت شروط الحاقی، شفاهی و یا حتی خارج از قرارداد مورد توافق قرار می‌گیرند، دارای آثار ضد رقابتی هستند. درواقع بحث در جایی است که میزان تأثیر 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 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 ضدرقابتی 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»، این‌چنین 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.»[۷] مثالی که در این زمینه می‌توان در قراردادهای حمل‌ونقل 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 همیشه 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 ضدرقابتی، درواقع توافقی است که از بند ۲۰ ماده ۱ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قابل استنباط باشد که آن را قراردادی می‌داند که موجب انحصار، احتکار، افساد در اقتصاد، اضرار به عموم، منتهی شدن 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 بحثِ مطرح در این عرصه، این است که طبق نظر حقوق‌دانان، قراردادهای حمل معمولاً به شکل یکی از اسناد حمل منعقد می‌شوند که اَشکال آن حسب مورد می‌تواند ۱- سند اجاره وسیله نقلیه، ۲- بارنامه، یا ۳- قراردادهای خاص باشد.[۸] حال این سؤال قابل طرح است که چنانچه شروطی در ضمن بارنامه وجود داشته باشد که مخل رقابت بشود، اما این شروط در

---

۶. «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللیِ کلی با جزئیِ کالا از طریق دریا»

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

۸. ابراهیم تقی‌زاده، حقوق حمل‌ونقل دریایی (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۴)، ۴۵.

قراردادهای اولیه حمل نباشد، عمل به کدام سند ارجح است؟ با توجه به اینکه بارنامه در اصل، سند حمل نیست، بلکه می‌تواند مثبِت قرارداد حمل باشد، با اشاره به دعوی (آردن)[۹] می‌توان رویه قضایی انگلستان را در این زمینه، موضوع بحث و نقد کرد. در این دعوی، یک ارسال‌کننده ظروف چینی در اسپانیا به‌طور شفاهی با یک متصدی حمل توافق کرده بود که کالاها به‌طور مستقیم 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. درنهایت متصدی حمل، بار را بسیار دیرتر از موعد به مقصد رساند. رئیس دادگاه پژوهش لرد گدارد[۱۰]، این‌گونه رأی داد که قرارداد حمل قبل از صدور بارنامه منعقد شده و این شرط فرعیِ 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 ارسال‌کننده محموله داد.

به این ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که شروط ضدرقابتی باید در قرارداد اولیه حمل مقرر شده باشد تا قابلیت اجرا داشته باشد و بتوان در مورد آن، ادعای ضدرقابتی بودن را طرح کرد.[۱۱] 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 ذکرشده، 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 متقلبانه، گمراه‌کننده یا غیرمنصفانه‌ای است که بنگاه‌ها در روابط با یکدیگر یا با مصرف‌کنندگان جهت به دست آوردن 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».[۱۲] بر اساس درک معنای «رقابت نامنصفانه»، شرط ضدرقابتی را می‌توان بحث کرد. گاهی شرط به

---

9. The Ardenss
10. Goddard C.J.
۱۱. کلایو. ام اشمیتوف، حقوق تجارت بین‌الملل، ترجمه بهروز اخلاقی و همکاران (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۶)، ۸۳۵.
۱۲. حسین سیمایی صراف و عاصف حمدالهی، «مفهوم رقابت نامشروع تجاری و مقایسه آن با نهادهای مرتبط»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، ۱۱(۱۳۹۴)، ۴۹.

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 مخل رقابت در بازار شوند. این شروط در این نوشتار به‌طور خاص به معنای شروطی است که در قراردادهای حمل‌ونقل اعم از دریایی، هوایی، ریلی و زمینی و همچنین حمل‌ونقل 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. درواقع 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 مکانِ 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 جانشینِ نزدیک را مبادله می‌کنند». پس زمانی می‌توان از برهم زدن تعاملات 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 به‌ویژه شرکت‌های بزرگ ترابری برای انعقاد قرارداد حمل، استفاده از قراردادهای پیش‌تنظیم‌شده استاندارد است. این قراردادها معمولاً به‌صورت استاندارد و قانونی با یک سری شرایط تنظیم می‌شوند که به تسهیل امور تجارتی و فراهم آوردن شرایط قراردادیِ قابل قبول برای تجار می‌پردازند. این قراردادهای استاندارد به‌گونه‌ای 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.[۱۳]

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. به‌عنوان نمونه در یک قرارداد استاندارد حمل‌ونقل معمولاً پس از موضوع قرارداد، اجرت حمل‌ونقل، مدت اجرای قرارداد، نحوه پرداخت وجه و کسور قانونی شرایط حمل ذکر می‌شود. این شرایط حمل‌ونقل به‌طور کلی شامل مسئولیت ارسال‌کننده و متصدی حمل‌ونقل است که به‌صورت استاندارد هم در قوانین موجود هستند. در بسیاری از قراردادهای استاندارد همواره

۱۳. عبدالحسین شیروی، حقوق تجارت بین‌الملل (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۴)، ۱۶۳.

شرط می‌شود که متصدی حمل‌ونقل مسئول خساراتی است که در طول سفر متوجه مسافر یا کالا می‌شود. این در حالی است که مواد بسیاری ازجمله ماده ۱۷ «کنوانسیون یکسان‌سازی قوانین مشخص در رابطه با حمل‌ونقل بین‌المللی از طریق هوا» (موسوم به کنوانسیون ورشو)[۱۴] به این امر اختصاص یافته و با اندکی دقت می‌توان دریافت که حتی در صورت عدم درج این شرط در قرارداد نیز، متصدی حمل‌ونقل مسئول جبران خسارات وارده خواهد بود.

۲- مصادیق شروط ضدرقابتی در قراردادهای حمل‌ونقل

«توجه شایسته و به هنگام اشخاص ذی‌صلاح تنظیم‌کننده مقررات یا همان مقررات‌گذاران اقتصادی و به‌طور ویژه نهادهای رگولاتوری و تنظیم‌گر، به کاربست و ملحوظِ نظر قرار دادنِ 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.»[۱۵] تنظیم‌گریِ مقررات قراردادهای حمل‌ونقل از مهم‌ترین بایسته‌های تمهید شرایط رقابت تجاریِ آزاد و عادلانه است. شرکت‌های ترابری برای اعمال شروط ضدرقابتی بر مشتریان یا به‌صورت یک‌جانبه یا دوجانبه و جمعی، اقداماتی اتخاذ می‌کنند.

۲-۱- اَعمال یک‌جانبه

اَعمال 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.[۱۶] در ماده ۱ قانون شرمن[۱۷]، در مقام بیان رقابت‌ها و تجارت‌های غیرقانونی به‌صراحت 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 به‌درستی مشخص نشده که آیا اعمال یک‌جانبه تنها اگر به ایجاد موقعیت انحصاری منجر شود، ممنوع است یا هر اقدام ضدرقابتیِ یک‌جانبه که مخل رقابت باشد، نیز ممنوع است. بر خلاف عدم

---

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

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

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

۱۷. در سال ۱۸۹۰ کنگره آمریکا قانون ضد تراست شرمن (The Sherman Antitrust Act 1890) را با هدف افزایش رقابت در صنعت ایالات متحده آمریکا تصویب کرد.

تصریح واضح اعمال یک‌جانبه در قانون شرمن، در ماده ۱۰۲ معاهده عملکرد اروپا[۱۸] به‌صراحت سوءاستفاده توسط یک یا چند بنگاه از موقعیت مسلط را ممنوع اعلام کرده است. پس می‌توان تفاوت رویکرد اتحادیه اروپا و آمریکا را به‌اختصار 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 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 قیمت دارایی‌های 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 ضدرقابتی قلمداد شده است»[۱۹]. این رویکرد عیناً در حقوق ایران نیز پذیرفته شده است. با این حال «در مورد ضمانت اجراهای 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 سازکارهای اجرایی موجود در آنهاست که کنترل کامل انحصارات را دچار مشکل کرده است.»[۲۰]

در حقوق ایران ضدرقابتی بودن اعمال تنها به سوءاستفاده از موقعیت مسلط محدود نشده، بلکه قانونگذار از آن در ماده ۴۵ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ به‌عنوان یکی از اعمال یک‌جانبه 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 به‌صورت کتبی، الکترونیکی، شفاهی یا عملی که باعث اخلال در رقابت شوند، اعمال ضدرقابتی شمرده می‌شوند. هرچند قانونگذار ایرانی به‌صراحت 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

---

۱۸. 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.

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

۲۰. حیدر پیری، مهدی منتظر و اعظم مؤمنی شیویاری، «انحصار در قاموس قوانین و بررسی ضمانت اجراهای آن در حقوق ایران»، پژوهشهای حقوقی، ۲۶(۱۳۹۳)، ۷۱.

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 به‌صورت شفاهی ردوبدل شده باشد و درنتیجه 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 درواقع با توجه به واژه 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 هرجا که اَعمال موضوع ماده ۴۵ وقوع یابد و باعث اخلال در رقابت شود، ممنوع است، چه آن اعمال به‌صورت یک‌جانبه یا دوجانبه باشد. با توجه به ماده ۴۵ ق.ا.س.ک، اشاره به شروطی اهمیت دارد که به‌موجب آن، شرکت‌های ترابری می‌توانند به‌صورت یک‌جانبه به درخواست‌کننده 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 به‌عنوان مثال حمل بار فقط تا سقف ۵۰ تن امکان دارد، در صورت وجود سایر شرایطِ رقابتی و تأثیر این شرط در نقض حقوق رقابت، این می‌تواند یک شرط ضدرقابتی 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 حمل‌ونقل ذکر گردد که ترابری در صورتی انجام می‌شود که استفاده‌کننده از خدمت، ممنوع از انعقاد قرارداد با یک شرکت حمل‌ونقل دیگر یا به‌طور مشخص شرکت ترابری x خواهد بود، یک شرط ضدرقابتی به شمار می‌آید. این موضوع در قانون کلیتون نیز تصریح شده است و قراردادهای انحصارطلبانه یا فروش مشروط ـ یعنی فروشنده زمانی حاضر به فروش می‌شود که خریدار با رقبای فروشنده معامله نکند[۲۱] ـ را غیرقانونی اعلام نموده است.

وانگهی امتناع از ارائه خدمت به نحوی که این امتناع منجر به افزایش کاذبِ قیمت خدمت در بازار شود ـ چه این عمل به‌طور مستقیم یا باواسطه انجام گیرد ـ جلوه دیگری از شروط مغایر با اصل رقابت تجاری محسوب می‌شود. البته این بند می‌تواند به‌صورت جمعی یا فردی اتفاق بیفتد؛ به این صورت که چند شرکت ترابری با هم توافق کنند که از حمل یک کالای خاص یا مسیر خاص خودداری کنند که این امر در زمره اعمال دوجانبه قرار خواهد گرفت. مورد دیگر اینکه یک شرکت خاص به‌صورت مستقل و منفرد چنین تصمیمی اتخاذ کند که در این صورت،

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

شرکت باید از چنان موقعیتی در بازار برخوردار باشد که تصمیم غیرجمعی و خودسرانه‌اش موجب اخلال در بازار گردد و تأثیر چشمگیری در تحدید فضای رقابتی بازار بر جای گذارَد.

مهم‌ترین پرونده مطرح در این زمینه در حقوق آمریکا، پرونده مربوط به سازمان ترمینال راه‌آهن بود که در سال ۱۹۱۲ رأی آن توسط دادگاه عالی آمریکا صادر شد. در این پرونده، ۱۴ شرکت حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل ریلی استدلال نمود که تمرکزِ حاصل، مغایر مواد ۱ و ۲ قانون شرمن[۲۲] بوده و در اختیار قرار ندادن ترمینال، مصداق عدم عرضه امکانات اساسی و نقض حقوق رقابت است.[۲۳]

از سوی دیگر موضوع، مسئله 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 ضدرقابتی محسوب می‌کند؛ خواه این عمل را یک بنگاهِ دارای موقعیت مسلط انجام دهد یا بنگاه‌های خرد و کوچک.[۲۴] در قانون کلیتون نیز به این فرض پرداخته شده و تبعیض در قیمت، امری غیرقانونی محسوب شده است؛ به‌گونه‌ای که فروش یک محصول با قیمت‌های متفاوت به خریدارانی با وضعیت مشابه، مصداق تبعیض در قیمت دانسته می‌شود.[۲۵]

جهت تشحیذ ذهن در درک این حالت، باید توضیح داد 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 اینکه شرکت‌های ترابری قیمت‌های متفاوتی را در مناطق مختلف به‌رغم یکسان بودن شرایط معامله، 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 درنهایت رفتاری بسیار وابسته به بازار است و در شرایطی که عاملان حمل‌ونقل، کنترل انحصاری در عرضه خدمات داشته باشند، متصوَر و قابل اِعمال است. درواقع اِعمال سیاست‌های تبعیض قیمت در بازارهای رقابتی، رفتاری مغایر با هنجارِ کارایی و اصل

---

۲۲. موافقت‌نامه‌ای بین بریتانیا و امریکا ناشی از رقابت بر سر احداث کانالی در امریکای مرکزی است.

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

۲٤. همان، ۱۰۴.

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

سودمندی است و این رفتاری است که در بازارهای انحصاری اتفاق می‌افتد.[۲۶]

درمجموع با ملاحظه بند «ب» ماده ۴۵ ق.ا.س.ک درمی‌یابیم که تبعیض در قیمت تنها شامل فروشندگانی که قیمت‌گذاری تبعیض‌آمیز انجام می‌دهند نمی‌شود، بلکه خریدارانی که با سوءاستفاده از قدرت برترِ 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 پیش‌بینی شده است؛ قانونی که تعیین قیمت خریدوفروش و سایر شرایط معاملاتی و نیز اعمال تبعیض میان خریداران و فروشندگان را عملی ضدرقابتی تلقی می‌کند.[۲۷]

اینک شایسته است به موضع بند «ج» ماده ۴۵ ق.ا.س.ک در مورد «قیمت‌گذاری تهاجمی» است، بپردازیم. مفهومِ ذکرشده در ماده مزبور، بدین معناست که بنگاه‌های دارای موقعیت مسلط، به‌وسیله 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 قیمت‌گذاریِ تهاجمی همیشه به‌صورت کاهش قیمت بروز نمی‌یابد، بلکه ممکن است بنگاه‌ها قیمت را در بازار به‌صورت متعارف نگه دارند، اما با ارائه هدایا یا جوایزی بازار را در دست بگیرند که درنتیجه حذف رقبا را در پی خواهد داشت.

در همین زمینه در پرونده‌ای که به‌تازگی در شورای رقابت در خصوص شکایت اتحادیه تاکسیرانان از دو شرکت اسنپ و تپسی در زمینه خدمات حمل‌ونقل درون‌شهری با ادعای قیمت‌گذاریِ 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؛ همچنین قیمت‌گذاری پویا در حمل‌ونقل درون‌شهری که بر اساس عواملی همچون میزان ترافیک، عرضه رانندگان، تقاضای بازار، محدوده ترافیکی شهر، زمان سفر، نوع خودرو و جنسیت راننده تعیین می‌شود، در صورتی که در یک بازار رقابتی اعمال گردد، موجب افزایش رفاه اجتماعی خواهد شد؛ زیرا از یک سو تقاضا را در طول زمان جابه‌جا می‌کند ـ که خود موجب کاهش برون‌ریز ترافیک می‌شود ـ و از سوی دیگر میزان مصرف را افزایش می‌دهد؛ بنابراین نوسانات قیمت در روز قیمت‌گذاری، تبعیض‌آمیز و ضدرقابتی 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 بودنِ هزینه حاشیه‌ای و

---

۲۶. علی محمودی، اقتصاد حمل‌ونقل (تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۹)، ۱۷۸.

27. Paul M. Taylor, *E.C. and UK Competition Law and Compliance* (London: Sweet and Maxwell, 2000)

متوسط این دو شرکت در مقایسه با آژانس‌های کرایه تاکسی سنتی و بنابراین متوسط قیمت پایین‌ترِ این دو شرکت، مصداق قیمت‌گذاری تهاجمی تلقی نشد.[۲۸]

از دیگر سو اما بند (هـ) ماده ۴۵، بیانگر اظهارات گمراه‌کننده است؛ با این مضمون که گاهی شرکت‌های ترابری، خدماتی را به مشتریان خود وعده می‌دهند که این خدمات یا از اصل وجود ندارند و یا به کیفیتِ 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 اینکه ویژگی‌های کشتی‌ها و کانتینرها را مبالغه‌آمیز و اغواگرانه بیان می‌کنند؛ یا ادعای پایین بودن کیفیت خدمات مشابه از شرکت‌های رقیب را ابراز می‌کنند؛ یا ادعای قابلیت حمل روزانه مقدار زیادِ بار را طرح می‌کنند؛ در حالی که از اصل چنین امکاناتی وجود ندارد و یا حتی مشتریان را از حیث قیمتِ تمام‌شده حمل فریب می‌دهند. این رفتارها چنانچه بر مشتری اثر بگذارد و مانع از مراجعه ایشان به شرکت‌های دیگر بشود، می‌تواند مصداق اعمال ضدرقابتی تلقی شود. به‌رغم این ایراداتِ وارد بر ماده ۴۵ و برخلاف ظاهر این ماده، در پرتو منطق حاکم بر قانون سیاست‌های کلی می‌توان برخی زمینه‌های پذیرش قاعده «محدودیت متناسب» را شناسایی کرد؛ زمینه‌هایی که نشانگر وجود قابلیت و امکان اتکا بر تحلیل‌های اقتصادی برای 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 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 درنهایت استثنای ذکرشده در ماده ۵۰ که مبتنی بر میزان تأثیرگذاری ناچیز در بازار بیان شده»[۲۹]، قابل ذکرند.

فروش یا خرید اجباری، جلوه دیگری از اَعمال ضدرقابتیِ 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

---

۲۸. دنیای اقتصاد، «شکایت از اسنپ و تپسی را رد شد»، ۱۳۹۶/۰۷/۱۷.

۲۹. محمدحسین وکیلی مقدم، «مطالعه تطبیقی معیارهای ارزیابی رفتار ضد رقابتی با تأکید بر حقوق ایران»، فصلنامه حقوق خصوصی، ۱۶، ۲(۱۳۹۸)، ۳۲۳.

فروش کالایی به شرط خریداری کالای دیگر، ممنوع و جرم است.[۳۰] در همین راستا در پرونده‌ای با این مضمون که متصدی حمل، انعقاد قرارداد را منوط به آن کرده بود که مشتری متعهد شود کالاهای آتی خود را تنها به همان متصدی حمل ارائه دهد، بی‌تردید چنین توافق و چنین شرطی، مصداق بارز توافق بر سلب و اسقاط حق مراجعه و استفاده مشتریان از خدمات سایر شرکت‌های ترابری است. این امر موجب عدم آگاهی اشخاص از شرایط ارائه خدمات توسط شرکت‌های دیگر شده و درنهایت به کاهش رقابت در بازار خدمات حمل‌ونقل و بازارهای مرتبط منجر می‌شود؛ از این رو این وضعیت نمود بارز توافق بر شرطی ضدرقابتی تلقی می‌گردد و درنتیجه ممنوع است. همچنین به‌موجب بند (ز) ماده ۴۵ قانون مذکور، عرضه کالا یا خدمت غیراستاندارد موضوع، صرف‌نظر از مسئولیت متصدی حمل که در صورت ایراد خسارت بی‌شک مسئول جبران خسارت است چنانچه در بازار موجب اخلال در رقابت شود، می‌تواند از مصادیق اَعمال ضدرقابتی محسوب شود. برای مثال حمل بار توسط هواپیماهای فرسوده که ایمنی کافی ندارند، از این جمله است. این اعمال می‌تواند به صور مختلفی ازجمله کیفیت حمل، محتویات آن، بسته‌بندی کالا و غیره ارتکاب یابد. البته در عمل امروزه به دلیل سخت‌گیری در حمل کالاها و قوانین دقیق جهانی، در عمل وسیله نقلیه غیراستاندارد، توان و اجازه حرکت ندارد. به‌عنوان مثال هر کشتی برای حمل بار باید مدارکی ارائه نماید که عبارت‌اند 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.[۳۱]

۲-۲- اعمال دوجانبه

در مواد ۱ و ۲ قانون شرمن، 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، غیرقانونی اعلام شده است. در بند «۱» ماده ۱۰۱ معاهده لیسبون[۳۲]، 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[۳۳] و رقابت منصفانه[۳۴]

---

۳۰. حشمت‌الله سماواتی، مقدمه‌ای بر حقوق رقابت تجاری و نقش آن در سیاستگزاری و تنظیم بازار (تهران: انتشارات فردوسی، ۱۳۹۱)، ۱۶۵.

۳۱. محمدعلی اعلائی‌فرد، حقوق دریایی: حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی (تهران: انتشارات نخل دانش، ۱۳۸۷)، ۱۴۴.

۳۲. پیمان لیسبون که از آن به‌عنوان معاهده اصلاحات نیز یاد می‌شود، یک موافقت‌نامه بین‌المللی که فعالیت‌های اتحادیه اروپا را تغییر داد. این پیمان اصلاحیه‌ای بر قانون اساسی پیشین اروپا است.

33. Antitrust Law

تعریف شده است. «مقررات ناظر به دسته اول تابع حقوق فدرالی و دسته دوم تابع حقوق ایالتی است. همچنین دسته اول، تابع قوانین مصوب کنگره و دسته دوم[۳۵]، تابع حقوق کامن‌لایی است که توسط مؤسسه حقوقی آمریکا جمع‌آوری شده است.[۳۶] همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در حقوق آمریکا هر نوع قراردادی بین هر نوع اشخاصی که مخل 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 اَعمال تجاری ضدرقابتی می‌زنند که این موضوع مورد توجه قانونگذار اروپایی بوده و معاهده لیسبون به‌طور مشخص متعاهدین 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، را ممنوع اعلام کرده 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.[۳۷] از مهم‌ترین مصادیق اعمال ضدرقابتی، سوءاستفاده از وضعیت مسلط است و این عموماً ناظر بر اَعمال دوجانبه است که از طریق قرارداد و توافق بر رقابت تأثیر 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 ارائه‌کننده 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، به‌طور مشترک به مسافرین خدمات ارائه می‌دهند و با وجود اقدام شرکت اسنپ، راننده در انتخاب شرکت برای همکاری مخیر است و رفتارِ شرکت اسنپ، مصداق سوءاستفاده از وضعیت مسلط نیست.

از حیث مطالعه تطبیقی، خالی از وجه نیست که به ماده ۱۳۹ قانون رقابت مالزی اشاره شود؛ ماده‌ای که 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

34. Unfair Competition

35. Restatement (Third) of Unfair Completion 2009

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

۳۷. غفاری فارسانی، پیشین، ۱۸۹.

تحول‌بخشی به حقوق رقابت ایران را داراست. ماده ۱۳۹ قانون مزبور، به کمیسیون این اختیار را داده است که از اقدامات و فعالیت‌های یك 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 منفیِ قطعی باشد (به‌طور مثال خدمت به منافع ملی به شمار آید) در این صورت، نهاد مزبور مختار گردیده که آنها را تجویز نماید.[۳۸]

۲-۳- توافقات ضدرقابتی

آنچه در تقسیم‌بندی توافقات ضدرقابتی مرسوم است، تقسیم آنها به سه گونه 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 ادغام‌ها تا آنجا می‌تواند باشد که اختصاص آنها به‌عنوان دسته‌ای مستقل، خالی از لطف نیست.[۳۹] در ادامه به شرح و نقد اجمالیِ این طبقه‌بندی می‌پردازیم.

الف) توافقات افقی: این نوع توافقات به آن دسته توافق‌هایی اطلاق می‌شود که بنگاه‌های طرف قرارداد، از موقعیت فعالیتیِ 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 شدنِ رقابت درنتیجه اتفاق‌نظر رقبا، در عمل توافقات رقابتی جزء رایج‌ترین نوع محدودیت‌های رقابتی به شمار می‌آیند؛ به‌ویژه آنکه در بسیاری موارد، رقبا دست به تشکیل کارتل‌هایی به‌منظور 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 زنجیره عرضه قرار دارند. این قراردادها شامل دو گروه عمده هستند؛ قراردادهای دربردارنده برخی شروط محدودکننده (مانند «شرط حداقل قیمت» در قراردادهای لیسانس) و قراردادهای متضمن برخی محدودیت‌ها (مانند توافق برای معامله اختصاصی با یک بنگاه حمل‌ونقل). از مشهورترین مصادیق توافقات عمودی، «تثبیت قیمت بازفروش» است؛ بدین معنی که یک شرکت بالادستی که می‌تواند عرضه‌کننده یک خدمت معین باشد، یک شرکت پایین‌دستی که معمولاً توزیع‌کننده است را مجبور می‌کند که طی یک توافق سرّی،

38. UNCTAD, Malaysian Communications and Multimedia Commission: Guideline on Substantial Lessening of Competition, RG/SLC/1/00 (1) (Geneva: United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2001)

۳۹. همان، ۳۰۴.

محدودیت‌های قیمتی بر قیمت‌های بازفروشِ کالا اعمال نماید.[۴۰]

۳- ضمانت اجراهای مقابله با شروط ضدرقابتی قراردادهای حمل‌ونقل 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 متقلبانه‌ای است که گاه در بازار آزاد و حین رقابت کردن بنگاه‌ها پدیدار می‌گردد. از این جهت، بطلان ممنوعیت‌های مطرح در مقررات حقوق رقابت نامشروع به لحاظ متقلبانه یا ناروا بودن آن است. زمانی که از ممنوعیت توافقات ضدرقابت بحث می‌شود، مناسب‌ترین ضمانت اجرا، بطلان است. به‌یقین، متضرران از نقض مقررات حقوق رقابت نه‌تنها اشخاص حقوقی تجاری بلکه عموم جامعه‌اند. لذا بطلان، مناسب‌ترین ضمانت اجرایی است که با ذات ضدرقابتیِ توافقات سازگاری دارد و بازدارنده از انجام و تکرارِ 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 شرمن و سایر مقررات ناظر به حفظ رقابت، تصریحی به ضمانت اجراهای ضدرقابتی ننموده‌اند. ماده «۱» قانون شرمن، تنها به غیرقانونی بودن چنین توافقاتی اشاره داشته است. با این همه رویه قضایی، توافقات مزبور را بی‌قیدوشرط بی‌اعتبار دانسته است؛ چه آنکه این توافقات در ذات غیرقانونی باشد یا اینکه ناشی از اجرای قاعده‌های متعارف و معقول باشد.

به نظر می‌رسد این ضمانت اجرای قوی، در سیر تاریخی تحول یک قاعده 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 محدود کرده‌اند. با این همه نظام حقوقی کامن‌لا هرگز در اصل بطلانِ توافقات ضدرقابتی تردیدی نکرده است؛ به‌عنوان مثال در دعوایی به سال ۱۸۴۸، قایق‌رانان یک رودخانه واقع در ایالت نیویورک دست به تثبیت قیمت کرایه‌بها و مسافر از طریق تأسیس اتحادیه‌ای میان خود زده بودند. درنتیجه جلوگیری از رقابت سالم در این توافق احراز شد و توافق مذکور به دلیل مغایرت با نظم عمومی، باطل اعلام گردید.

بر خلاف قانون شرمن، بند «۲» ماده ۷۰۱ «معاهده عملکرد اتحادیه اروپا»، ضمانت اجرای برخورد با قراردادهای مبتنی بر توافقات ضدرقابتی به‌صراحت «بطلان» اعلام شده است. البته تفسیر و رفع خلأهای قانونی ناشی از این ماده، اغلب به قانونگذاران داخلی کشورهای اروپایی واگذار شده است؛ اما قابل ذکر است که بند «۳» ماده ۱۰۱ معاهده مزبور، معافیت‌هایی را از این

---

۴۰. مینا حسینی، حقوق رقابت در آیینه ساختار و تصمیمات شورای رقابت (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۶)، ۳۹۶.

ضمانت اجرا 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 توانِ کاربست تدابیرِ ناشایستِ تهدیدگرِ تحدیدگرِ رقابت را در اختیار بنگاه‌های پرقدرت و ثروتمند ندهد و از این رهگذر از بنگاه‌های کوچک و متوسط، حمایت سلبی به عمل آورَد. در هر حال باید توجه داشت که 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؛ در هر حال به نظر می‌رسد اگر تمامی این عوامل در کنار یکدیگر مورد توجه قرار گیرند، توان ایستادگی در برابر اصل صحت را دارند و می‌توان بطلان توافقات، حداقل توافقات ذاتاً ضدرقابتی را بر این مبانی استوار ساخت؛ اما بر خلاف کشورهای صاحب سبک، در حقوق ایران بطلان به‌عنوان ضمانت اجرای 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 رویه ضدرقابتی را احراز کند، در چهارچوب ظرفیت قانونی مقرر در ماده ۶۱ قانون ق.ا.س.ک که انفساخ هر نوع قرارداد، توافق و تفاهمِ متضمن رویه‌های ضدرقابتی موضوع مواد ۴۴ تا ۴۸ را مقرر و الزام نموده است، عمل کند؛ بنابراین ضمانت اجرای قراردادیِ کلیه توافقات ضدرقابتی در حقوق رقابت ایران اعم از توافقات موضوع ماده ۴۴ تا ۴۸ و یا ۴۶ ـ خواه ذاتاً ضدرقابتی باشند یا خیر ـ موضوع ماده ۴۷ و یعنی محکوم به انفساخ قهری است. وانگهی در ماده ۶۵ این قانون، دوازده نوع تصمیم برای شورای رقابت در خصوص رویه‌های ضدرقابتی در نظر گرفته شده است که ضمانت اجراهای ارتکاب رویه‌های ضدرقابتی به شمار می‌آیند. «در این میان، برخی از این ضمانت اجراها 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 به‌طور مستقیم هیچ شخص خصوصی‌ای نیز از آنها منتفع نمی‌گردد»[۴۱] و جلوه‌های مقتدری از حمایت قانون ایران از رقابت تجاری در برابر رفتارهای ناقض آن به شمار می‌آیند. «به‌رغم وضعیت قابل قبول حقوق رقابت ایران

---

۴۱. سیدحسین حسینی و زهرا احمدی، «رویه‌های ضدرقابتی، جرم یا تخلف؟ (تبیین رویکردی نوین در سیستم کیفری ایران)»، فصلنامه پژوهشهای حقوق جزا و جرم‌شناسی، ۸(۱۳۹۵)، ۱۱۲.

از این جهت، نظام حقوقی از آسیب‌های مختلفی در سطوح و ابعاد گوناگون رنج می‌برد؛ به‌طوری که هر یک از این آسیب‌ها به‌طور معناداری به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم بر وضعیت عملکرد این نظام حقوقی و نحوه ظهور و بروز رقابت سالم در سطح نظام بازار اثرگذار بوده‌اند».[۴۲] «تاکنون شورای رقابت در خصوص بانک‌ها هیچ‌گونه مصوبه‌ای نداشته و در زمینه ادغام بانک‌ها و سایر رویه‌های ضدرقابتی هیچ اقدامی انجام نداده است. اِعمال قواعد عام در زمینه رعایت حقوق رقابت بر بانک‌ها بدون توجه به ویژگی‌های ذاتی بانک‌ها و بایسته‌های نظام بانکی، از کاستی‌های این قانون است.»[۴۳] درمجموع آسیب‌های نهادی و ساختاری، آسیب‌های تقنینی و مقررات‌گذاری، آسیب‌های کارکردی و اجرایی و آسیب‌های محیطی و بیرونی، مهم‌ترین انواع آسیب‌های نظام حقوق رقابت ایران هستند؛ اما به نظر نگارنده در قراردادهای حمل‌ونقل می‌توان بین شروط باطل و مبطل و شروط غیرمبطل قائل به تفکیک شد. طبق ماده ۲۳۲، شرطی که انجام آن غیرمقدور باشد، شرطی که در آن فایده عقلایی نباشد، 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 یک‌جانبه که یک شرکت حمل‌ونقل شروطی را در قرارداد حمل می‌آورد که تحدیدکننده رقابت است و یا انجام قرارداد را مشروط به عدم همکاری با سایر مؤسسات حمل‌ونقل می‌کند، به نظر می‌رسد که چون شرط، نامشروع و خلاف اخلاق حسنه و نظم عمومی است، باطل است، هرچند اصل قرارداد و عملیات حمل‌ونقل قابل اجرا باقی می‌ماند، اما در قراردادهایی که چند شرکت حمل‌ونقل باهم منعقد می‌کنند تا رقابت را در عرصه حمل‌ونقل تحدید و بازار را در دست بگیرند، به جهت خلاف قواعد آمره بودن و نامشروع بودن مقتضای ذات عقد باطل است.

از حیث دادرسی افتراقی، به‌طور کلی اجرای قواعد حقوق رقابت در نظام رقابتی بیشتر 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 گفت با توجه به اهداف رقابتی در هر کشوری قانونگذار معمولاً به نهادهای ناظر بر رقابت، صلاحیت آغاز رسیدگی علیه نقض‌کنندگان رقابت را اعطا می‌کند. به‌عنوان مثال در حقوق آلمان در بند «۱» ماده ۵۴ «قانون مبارزه با محدودیت‌های رقابتی»[۴۴]، نهاد رقابت را صالح دانسته که

---

۴۲. اصغرنیا و رستمی، پیشین، ۶۱.

۴۳. 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(۱۳۹۹)، ۲۷۱.

44. Act against Restrains of Competition (2013)

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 به¬طور مستقل بررسی و تحقیق را در خصوص رویه‌های ضدرقابتی آغاز کرده و مطابق ماده ۶۱ قانون، تصمیم بگیرد. 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، 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.[۴۵]

پیرامون اقدامات ضدرقابتی برخی شرکت‌ها ـ به‌طور کلی غول‌های تجاری ـ 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 به‌وضوح مشخص نکرده است، لکن از کلیت موازین و ضوابط تقنینی حاکم بر آن، به‌ویژه تبصره «۱» ماده ۱۹ قانون مزبور ـ که انتصاب رئیس شورای رقابت را بنا به پیشنهاد اعضا و با حکم رئیس‌جمهور میسر دانسته ـ می‌توان ابراز داشت که شورای رقابت، یک نهاد قضایی نیست و دادرسی شبه‌قضایی و البته افتراقی اِعمال می‌کند. ازجمله جلوه‌های این افتراقی بودن و متفاوت بودن از رویه‌های کلیشه‌ای و معمولِ 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 اینکه 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؛ اما در مورد شروع به رسیدگی با شکایت، شایان ذکر است در بسیاری از کشورها آحاد 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

---

۴۵. برای بررسی نظر موافقان و مخالفان، نک: رضا خشنودی و مینا حسینی، «ماهیت حقوقی شورای رقابت و تجدیدنظر از آرای آن»، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۷۵(۱۳۹۵)، ۲۲۱-۲۲۵.

وحدت ملاک، شایسته آن است که دارای رژیم حمایتی متفاوتی از حقوق رقابت موضوع ق.ا.س.ک انگاشته شود و به‌مثابه منبعی از حقوق دکترینال و حقوق فراملیِ توانا به رفع نواقص و کاستی‌های موجود در قوانین رقابت و به‌ویژه شروط ضدرقابتی قراردادهای مالکیت فکری، مورد بهره‌برداری و نظام‌سازی حقوقی قرار گیرد.

دعوای مبتنی بر رقابت نامشروع، یک دعوای 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 ـ از طرف صاحب حق، نه اشخاص غیرمتضررِ مستقیم ـ می‌تواند علیه شخص متعدی طرح کند؛ گرچه دعوای حمایت از مالکیت صنعتی یک دعوای 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 تا اقدام به شکایت از نقض‌کنندگان 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 دعوای ضدرقابتی مطرح کند.[٤٦] 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 ازجمله 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 اَعمال ضدرقابتیِ 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 آنکه 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 رویه 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،

46. Douglas F. Broder, Antitrust Law and Enforcement: a Practice Introduction (Oxford: Oxford University Press, 2010)

شورا ملزم به رسیدگی است.[۴۷] در این خصوص ملاحظات گوناگونی مانند تسهیل در امر سرمایه‌گذاری، جلوگیری از اخلال در فرایند 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.

نتیجه‌گیری

ظهور صنعت حمل‌ونقل که در سراسر جهان به‌عنوان 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 به بار آورد. حضور پررنگ ترابری در صحنه تجارت جهانی توجه همگان را به خود جلب نمود. همین امر موجب شد تا متخصصان حوزه 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 به‌ویژه قشر حقوق‌دانان جوامع، به دلیل حجم و تأثیر فعالیت‌های شرکت‌های حمل‌ونقل ضروری به نظر می‌رسد. بدیهی است حوزه رقابت تجاری همین دغدغه را داراست. امروزه رقابت تجاری مشروع، اقتضای 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 تأثیر آنها بر تجارت و توسعه کشور، این خلأ 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 اجراهای متفاوتی برای آنها طبق قانون مدنی ارائه گردد و توسل به ظرفیت نهاد حقوقی نوپدیدی به نام «خسارات تنبیهی» به‌عنوان عامل بازدارنده از شروط ضدرقابتی، امکان‌سنجی شود؛ از خلال مباحث پیش‌گفته بود که مبانی نظری، اهداف و شیوه‌های جبران خسارات در پی توافق یا

---

۴۷. حسینی و احمدی، پیشین، ۴۳۸.

تحمیل شروط ضدرقابتی تا حد ممکن تبیین شد و درمجموع با بررسی شروط ضدرقابتی و روند رسیدگی و ضمانت اجراهای آنها و تفکیک بین بارنامه و قرارداد حمل‌ونقل، توصیفِ تحلیلیِ قابل‌توجهی پیرامون برخی شروط ضد رقابتیِ رایج در صنعت حمل‌ونقل پرداخته شود تا از این رهگذر، تقنینِ بایسته و ناموجود در رقابت‌های حمل‌ونقل و بازنگری و تفکیک در ضمانت اجراهای آن تبیین گردد و هدف غائی این مقوله‌های حقوقی ـ که همانا ارتقای امنیت حقوقی ترابری است ـ پی‌جویی شود. کوشش شد مثال و تحلیل بر پرونده‌های مطروحه در این زمینه ابراز گردد تا ادعایی بی‌پایه مطرح نگردد.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- اشمیتوف، کلایو. ام. حقوق تجارت بین‌الملل. ویرایش ششم. ترجمه بهروز اخلاقی و همکاران. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۶.

- اصغرنیا، مرتضی و ولی رستمی. «درآمدی بر ویژگی‌های مقررات اقتصادی خوب و کارآمد در حقوق رقابت». فصلنامه حقوق اداری، ۱۵(۱۳۹۷)، ۵۵-۷۳.

- اصغرنیا، مرتضی و ولی رستمی. «نقد و آسیب‌شناسی نظام حقوقی تنظیم مقررات اقتصادی ایران از منظر حقوق رقابت»، فصلنامه پژوهش‌های اقتصاد صنعتی، ۴، ۱۱(۱۳۹۹)، ۶۱-۷۶.
Doi: 10.30473/indeco.2020.7549

- اعلائی‌فرد، محمدعلی. حقوق دریایی: حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی. تهران: انتشارات نخل دانش، ۱۳۸۷.

- پاکباز، سیامک. سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط در حقوق رقابت. تهران: انتشارات میزان. ۱۳۹۴.

- پیری، حیدر، مهدی منتظر و اعظم مؤمنی شیویاری. «انحصار در قاموس قوانین و بررسی ضمانت اجراهای آن در حقوق ایران». پژوهشهای حقوقی، ۲۶(۱۳۹۳)، ۷۱-۱۰۴.

- تقی‌زاده، ابراهیم. حقوق حمل‌ونقل دریایی. چاپ چهارم. تهران: مجد، ۱۳۹۴.

- جعفرزاده، میرقاسم و مریم شیخی. «رابطه حقوق رقابت و رقابت غیرمنصفانه: از رویکرد یکسان‌انگاری تا رهیافت مکمل و استقلالی». پژوهشنامه حقوق تطبیقی، ۲(۱۳۹۴)، ۵۹-۸۵.

- حسنی سنگانی، وحید و سیدحسین صفایی. «تحلیل رقابتی قیمت‌گذاری گزاف در چارچوب حقوق مالکیت فکری توسط بنگاه‌های مسلط». دوفصلنامه مطالعات حقوقی، ۳(۱۳۹۸)، ۱-۴۰.

- حسینی، سیدحسین و زهرا احمدی. «رویه‌های ضدرقابتی، جرم یا تخلف؟ (تبیین رویکردی نوین در سیستم کیفری ایران)». فصلنامه پژوهشهای حقوق جزا و جرم‌شناسی، ۸(۱۳۹۵)، ۱۰۹-۱۳۰.

- حسینی، مینا. حقوق رقابت در آیینه ساختار و تصمیمات شورای رقابت. تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۶.

- خشنودی، رضا و مینا حسینی. «ماهیت حقوقی شورای رقابت و تجدیدنظر از آرای آن». فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۷۵(۱۳۹۵)، ۲۰۱-۲۲۵.

- دانش‌آرا، عصمت، 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(۱۳۹۹)، ۲۵۵-۲۷۸.
Doi: 10.22059/jolt.2020.302570.1006854

- دنیای اقتصاد. «شکایت از اسنپ و تپسی را رد شد». ۱۳۹۶/۰۷/۱۷. قابل دسترسی در:
https://donya-e-eqtesad.com/62/3297245

- سماواتی، حشمت‌الله. مقدمه‌ای بر حقوق رقابت تجاری و نقش آن در سیاستگزاری و تنظیم بازار. چاپ سوم. تهران: انتشارات فردوسی، ۱۳۹۱.

- سیمایی صراف، حسین و عاصف حمدالهی. «مفهوم رقابت نامشروع تجاری و مقایسه آن با نهادهای مرتبط». فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، ۱۱(۱۳۹۴)، ۳۷-۶۹.
- شهیدی، مهدی و علیرضا باریکلو. «قرارداد عدم تجارت». نامه مفید، ۲۹(۱۳۸۱)، ۵-۲۲.
- شیروی، عبدالحسین. حقوق تجارت بین‌الملل. چاپ نهم. تهران: سمت، ۱۳۹۴.
- غفاری فارسانی، بهنام. حقوق رقابت و ضمانت اجراهای مدنی آن. چاپ دوم. تهران: میزان، ۱۳۹۸.
- محمودی، علی. اقتصاد حمل‌ونقل. چاپ دوم. تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۹.
- وکیلی مقدم، محمدحسین. «مطالعه تطبیقی معیارهای ارزیابی رفتار ضد رقابتی با تأکید بر حقوق ایران». فصلنامه حقوق خصوصی، ۱۶، ۲(۱۳۹۸)، ۳۲۳-۳۴۳.

ب) منابع خارجی

- Broder, Douglas F. *Antitrust Law and Enforcement: a Practice Introduction*. Oxford: Oxford University Press, 2010.
- Taylor, Paul M. *E.C. and UK Competition Law and Compliance*. London: Sweet and Maxwell, 2000.
- UNCTAD. *Malaysian Communications and Multimedia Commission: Guideline on Substantial Lessening of Competition*. *RG/SLC/1/00 (1)*. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2001.