

## فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر

سال دوازدهم - بهار ۱۴۰۵ - شماره ۳۵ - ص ۱۸۹ - ۲۰۷

### چالش‌های حقوقی تحدید مسئولیت متصدی در قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی (با نگاهی به حقوق رقابت)

فاطمه صفابخش<sup>۱</sup>

#### چکیده

قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی، به‌ویژه در نظام‌هایی که مدیریت شبکه و امکان بهره‌برداری از خطوط، ایستگاه‌ها و تأسیسات ریلی در اختیار متصدی یا مدیر زیرساخت متمرکز است، از مهم‌ترین ابزارهای تنظیم روابط میان دارنده زیرساخت و بهره‌برداران حمل‌ونقل ریلی به شمار می‌آیند. در این میان، درج شروط تحدید یا معافیت از سوی متصدی زیرساخت، به یکی از چالش‌برانگیزترین مسائل حقوقی تبدیل شده است؛ زیرا این شروط از یک‌سو با اصل آزادی قراردادی، حاکمیت اراده و ضرورت پیش‌بینی‌پذیری ریسک‌های قراردادی توجیه می‌شوند و از سوی دیگر، در بستر بازارهای انحصاری یا شبه‌انحصاری، می‌توانند به ابزاری برای تحمیل نابرابری قراردادی، انتقال نامتعارف ریسک و تضعیف رقابت در بازار حمل‌ونقل ریلی بدل گردند. مسئله اصلی این پژوهش آن است که حدود اعتبار شروط تحدید مسئولیت متصدی در قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی چیست و این شروط در چه شرایطی از قلمرو نفوذ حقوق قراردادهای خارج شده و به مصداقی از سوءاستفاده از وضعیت مسلط یا اخلال در رقابت تبدیل می‌شوند. اهمیت این مسئله از آن جهت دوچندان است که زیرساخت ریلی، در بسیاری موارد، واجد وصف «تسهیلات اساسی» است و دسترسی به آن برای فعالان بازار، شرط لازم ورود، بقا و رقابت مؤثر محسوب می‌شود. بنابراین، هرگونه شرط قراردادی که مسئولیت متصدی را به‌طور نامتوازن محدود سازد، ممکن است نه‌تنها آثار خصوصی در رابطه با طرفین قرارداد، بلکه پیامدهای عمومی و ساختاری در سطح بازار نیز به همراه داشته باشد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که هرچند اصل تحدید مسئولیت در روابط قراردادی، فی‌نفسه امری نامشروع تلقی نمی‌شود، اما در قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی، به سبب عدم تقارن قدرت چانه‌زنی، وابستگی اقتصادی بهره‌برداران به شبکه، و ماهیت حیاتی زیرساخت، اعتبار این شروط باید تحت نظارت مضاعف قرار گیرد. به‌ویژه در مواردی که متصدی زیرساخت با اتکا به موقعیت انحصاری یا شبه‌انحصاری خود، شروطی را تحمیل کند که عملاً مسئولیت ناشی از قصور اساسی، نقض تعهدات ایمنی، یا اخلال در دسترسی منصفانه را از خود سلب نماید، چنین شروطی را نمی‌توان صرفاً در چارچوب ترازی خصوصی تحلیل کرد، بلکه باید آن‌ها را از منظر رقابت‌محور و با لحاظ آثار ضد رقابتی نیز سنجید. در نتیجه این پژوهش تحلیل حقوقی شروط تحدید مسئولیت در قراردادهای دسترسی به زیرساخت ریلی، نیازمند گذار از نگاه صرفاً کلاسیک و دوجانبه به قرارداد، به سوی رویکردی تلفیقی است که در آن، حقوق قراردادهای، مسئولیت مدنی و حقوق رقابت به‌صورت هم‌افزا عمل کنند. در چنین رویکردی، اعتبار شروط مزبور نه‌تنها به رضایت ظاهری طرفین، بلکه به معیارهایی چون برابری واقعی در چانه‌زنی، شفافیت قراردادی، تناسب در توزیع ریسک، و عدم اخلال در دسترسی رقابتی به زیرساخت وابسته خواهد بود. در نهایت، ضرورت طراحی چارچوبی تقنینی و تنظیم‌گرانه برای کنترل شروط تحدید مسئولیت در صنعت ریلی ایران، از مهم‌ترین بایسته‌های این حوزه ارزیابی می‌شود.

**واژگان کلیدی:** قرارداد دسترسی به زیرساخت ریلی، تحدید مسئولیت، متصدی زیرساخت، حقوق رقابت، تسهیلات اساسی، سوءاستفاده از وضعیت مسلط، عدالت قراردادی.

<sup>۱</sup>- کارشناسی ارشد حقوق خصوصی

## مقدمه

حمل‌ونقل ریلی، به دلیل نقش بنیادین خود در جابه‌جایی ایمن، ارزان و انبوه کالا و مسافر، از ارکان مهم توسعه اقتصادی و نظم حمل‌ونقلی هر کشور به شمار می‌آید. در این میان، زیرساخت‌های ریلی مانند خطوط، ایستگاه‌ها، علائم، تأسیسات ایمنی و تجهیزات کنترل ترافیک، ماهیتی راهبردی و در بسیاری از نظام‌های حقوقی، تا حدی انحصاری دارند؛ به‌گونه‌ای که دسترسی به آن‌ها شرط لازم برای ورود و فعالیت مؤثر در بازار حمل‌ونقل ریلی است. همین ویژگی سبب شده است که روابط قراردادی میان متصدی زیرساخت و بهره‌برداران ریلی، صرفاً یک رابطه خصوصی عادی تلقی نشود، بلکه در پیوند با منافع عمومی، رقابت‌پذیری بازار و تضمین دسترسی غیرتبعیض‌آمیز به زیرساخت، واجد اهمیت ویژه باشد.

در قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی، متصدی زیرساخت معمولاً در موقعیتی قرار دارد که امکان تعیین شروط قراردادی را در سطحی فراتر از یک مذاکره برابر در اختیار دارد. در چنین بستری، درج شروط تحدید یا حتی اسقاط مسئولیت، به‌ویژه نسبت به خسارات ناشی از تأخیر، توقف خدمت، نقص فنی، یا اخلال در ارائه دسترسی، به یک رویه قابل توجه تبدیل می‌شود. این شروط از منظر متصدی زیرساخت، ابزاری برای مدیریت ریسک و محدودسازی مسئولیت‌های ناشی از فعالیت پیچیده و پرهزینه شبکه ریلی است؛ اما از منظر بهره‌بردار و بازار، ممکن است به ابزاری برای انتقال یک‌سویه ریسک، تضعیف تعادل قراردادی و حتی ایجاد مانع در رقابت مؤثر بدل شود. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر آشکار می‌شود که بدانیم در بازارهای ریلی، رقابت نه در سطح مالکیت زیرساخت، بلکه عمدتاً در سطح بهره‌برداری و ارائه خدمات حمل‌ونقلی شکل می‌گیرد. در نتیجه، هرگونه شرطی که مسئولیت متصدی زیرساخت را در قبال کاستی‌های مؤثر بر دسترسی یا کیفیت خدمت به‌طور گسترده محدود کند، می‌تواند به‌صورت غیرمستقیم بر ورود رقبای استمرار فعالیت آن‌ها و کیفیت خدمات نهایی اثر بگذارد. به بیان دیگر، آثار این شروط محدود به رابطه دوجانبه طرفین قرارداد نیست، بلکه می‌تواند پیامدهای ساختاری بر بازار داشته باشد و در مواردی با اصول حقوق رقابت، به‌ویژه منع سوءاستفاده از قدرت بازار و منع تحمیل شروط ناعادلانه، تعارض پیدا کند. بر این اساس، پژوهش حاضر در پی آن است که نخست، ماهیت حقوقی قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی و جایگاه شروط تحدید مسئولیت را تبیین کند؛ دوم، اعتبار و حدود نفوذ این شروط را در پرتو قواعد عمومی مسئولیت مدنی و قراردادها بررسی نماید؛ و سوم، نسبت آن‌ها را با ملاحظات حقوق رقابت، به‌ویژه در پرتو دکترین تسهیلات اساسی و منع سوءاستفاده از وضعیت مسلط، تحلیل کند. پرسش محوری مقاله این است که آیا شروط تحدید مسئولیت متصدی زیرساخت در قراردادهای ریلی، در همه حال معتبر و قابل اجرا هستند یا آنکه در صورت ایجاد عدم تعادل شدید، اخلال در دسترسی منصفانه، یا تحمیل شرایط ناعادلانه، باید بی‌اعتبار یا دست‌کم محدود تلقی شوند.

## ماهیت حقوقی قراردادهای دسترسی به زیرساخت و جایگاه متصدی

قراردادهای دسترسی به زیرساخت‌های ریلی، از حیث ماهیت حقوقی، در زمره قراردادهایی قرار می‌گیرند که اگرچه در ظاهر بر پایه اصل حاکمیت اراده و آزادی قراردادی شکل می‌گیرند، اما در واقع به دلیل پیوند عمیق با خدمات عمومی، منافع عمومی و ساختار بازار، از منظر صرفاً خصوصی فراتر می‌روند. موضوع این قراردادها، اعطای امکان استفاده از شبکه ریلی، خطوط، ایستگاه‌ها، سکوها، علائم، سامانه‌های کنترل ترافیک و سایر تأسیسات وابسته به بهره‌برداران حمل‌ونقل است؛ امری که بدون آن، امکان حضور مؤثر در بازار حمل‌ونقل ریلی اساساً از میان می‌رود. از این رو، قرارداد دسترسی را نمی‌توان تنها توافقی عادی میان دو شخص حقوقی دانست، بلکه باید آن را ابزار توزیع یک منبع زیرساختی کمیاب و راهبردی تلقی کرد که اثر آن از سطح رابطه دوجانبه طرفین فراتر می‌رود. همین ویژگی، تحلیل این قراردادها را در مرز میان حقوق قراردادها، حقوق عمومی اقتصادی و حقوق رقابت قرار می‌دهد و سبب می‌شود قواعد سنتی تفسیر قرارداد به‌تنهایی برای فهم همه ابعاد آن کافی نباشد. در نتیجه، هرگونه تحلیل از اعتبار، آثار و حدود شروط مندرج در این قراردادها، باید با لحاظ جایگاه ویژه زیرساخت ریلی در نظم اقتصادی و دسترسی منصفانه به بازار صورت گیرد. (کاتوزیان، ۱۴۰۳: ۳۱۲)

از منظر ساختاری، قرارداد دسترسی به زیرساخت ریلی غالباً قراردادی مستمر، معوض، تخصصی و مبتنی بر تنظیم قبلی شرایط عمومی از سوی متصدی زیرساخت است. استمرار رابطه قراردادی در این حوزه، به این معناست که تعهدات طرفین در یک لحظه خاتمه نمی‌یابد، بلکه در طول زمان و در فرآیند بهره‌برداری مداوم از شبکه تحقق پیدا می‌کند. این ویژگی، اهمیت تعهدات رفتاری، همکاری مستمر، تبادل اطلاعات، رعایت استانداردهای ایمنی و حفظ قابلیت اتکای شبکه را دوچندان می‌سازد. افزون بر این، موضوع قرارداد غالباً ناظر بر «امکان دسترسی» است، نه انتقال مالکیت یا واگذاری کامل منفعت، و همین نکته باعث می‌شود این قراردادها از برخی جهات به مجوزهای بهره‌برداری و قراردادهای خدمات عمومی شباهت پیدا کنند. به همین دلیل، جایگاه متصدی زیرساخت در این نوع روابط، صرفاً جایگاه یک متعهد قراردادی عادی نیست، بلکه او در عمل نقش دروازه‌بان ورود به بازار را ایفا می‌کند. از این حیث، رابطه میان متصدی و بهره‌بردار واجد عدم تقارن ذاتی است و قرارداد، بیش از آنکه حاصل مذاکره آزاد و متوازن باشد، صورت‌بندی حقوقی یک وابستگی اقتصادی و فنی است. (ره‌پیک، ۱۴۰۲: ۹۸)

تبیین جایگاه متصدی زیرساخت، درک ما را از حدود اختیارات و مسئولیت‌های او در این قراردادها روشن‌تر می‌سازد. متصدی زیرساخت، معمولاً شخص یا نهادی است که مدیریت، نگهداری، برنامه‌ریزی ظرفیت، تخصیص مسیر، کنترل بهره‌برداری و تضمین ایمنی شبکه را بر عهده دارد و از این رهگذر، قدرت تعیین‌کننده‌ای در امکان دسترسی سایر فعالان اقتصادی به بازار پیدا می‌کند. این نقش، متصدی را در جایگاهی ممتاز قرار می‌دهد که از یک‌سو با مسئولیت‌های فنی و مدیریتی گسترده همراه است و از سوی دیگر، امکان تحمیل شرایط قراردادی را برای او فراهم می‌سازد. از دیدگاه حقوقی، هرچه وابستگی بهره‌برداران به تصمیم‌ها و عملکرد متصدی بیشتر باشد، ضرورت نظارت بر نحوه استفاده او از قدرت

قراردادی نیز افزایش می‌یابد. به بیان دقیق‌تر، متصدی زیرساخت تنها یک «طرف قرارداد» نیست، بلکه «تنظیم‌کننده عملی دسترسی» نیز محسوب می‌شود؛ بنابراین انتظار می‌رود الزامات سنگین‌تری در زمینه بی‌طرفی، شفافیت، رعایت انصاف و خودداری از تحمیل ریسک نامتعارف بر دیگران بر او بار شود. این برداشت، بستر نظری لازم را برای نقد شروط تحدید مسئولیت در ادامه مقاله فراهم می‌سازد. (رستمی، ۱۴۰۲: ۱۲)

در بسیاری از نظام‌های حقوقی، قراردادهای دسترسی به زیرساخت ریلی در محیطی شکل می‌گیرند که یا انحصار طبیعی وجود دارد یا دست‌کم امکان رقابت کامل در سطح زیرساخت فراهم نیست. ویژگی سرمایه‌بر بودن شبکه ریلی، هزینه‌های ثابت سنگین، دشواری تکرارپذیری تأسیسات و پیوند مستقیم زیرساخت با ایمنی عمومی، موجب شده است که مدیریت زیرساخت در عمل در دست یک متصدی مرکزی یا تعداد بسیار محدودی از دارندگان شبکه باقی بماند. در چنین وضعیتی، اراده بهره‌برداران برای انعقاد قرارداد، اراده‌ای آزاد به معنای کلاسیک نیست، زیرا آنان غالباً بدیلی واقعی برای دسترسی به مسیرهای جایگزین ندارند. از همین رو، تحلیل ماهیت حقوقی این قراردادها ناگزیر باید از قالب سنتی «قرارداد میان دو شخص آزاد و برابر» فاصله بگیرد و به سمت درکی نهادی‌تر از رابطه حقوقی حرکت کند. این درک نهادی نشان می‌دهد که قرارداد دسترسی به زیرساخت، هم‌زمان ابزار همکاری اقتصادی و سازوکار تنظیم بازار است. در نتیجه، شروط آن، به‌ویژه شروط مربوط به ریسک، مسئولیت و جبران خسارت، باید نه تنها از حیث رضایت شکلی طرفین، بلکه از منظر آثار ساختاری آن‌ها بر دسترسی رقابتی و عدالت قراردادی ارزیابی شوند. (صادقی، ۱۴۰۲: ۲۰۴)

از حیث طبقه‌بندی حقوقی، می‌توان گفت قراردادهای دسترسی به زیرساخت ریلی ماهیتی مختلط دارند؛ بدین معنا که عناصری از قراردادهای خدماتی، قراردادهای بهره‌برداري، قراردادهای الحاقی و حتی در مواردی، قراردادهای تنظیم‌شده با اوصاف نظم عمومی اقتصادی را در خود جمع کرده‌اند. این اختلاط، پیامدهای مهمی برای تفسیر قرارداد و تعیین حدود نفوذ شروط آن دارد. اگر این قرارداد صرفاً به عنوان توافقی خصوصی فهمیده شود، امکان استناد گسترده به اصل لزوم و حاکمیت اراده فراهم خواهد شد؛ اما اگر آن را قراردادی با کارکرد تنظیمی و اثرگذاری مستقیم بر ساختار بازار بدانیم، دیگر نمی‌توان هر شرطی را صرف درج در متن، نافذ و عادلانه تلقی کرد. به ویژه، هنگامی که متصدی زیرساخت از موضع قدرت قراردادی برخوردار است، احتمال آنکه تنظیم مفاد قرارداد بیش از آنکه بازتاب اراده مشترک باشد، حاصل اراده یک‌جانبه و سلطه ساختاری باشد، افزایش می‌یابد. در این صورت، نقش قاضی، قانون‌گذار و نهاد تنظیم‌گر در مهار افراط‌های قراردادی پررنگ‌تر می‌شود و مفهوم رضایت، از سطح شکلی به سطح ماهوی ارتقا پیدا می‌کند. (شهیدی، ۱۴۰۱: ۴۵)

برآیند مباحث پیش‌گفته آن است که برای فهم جایگاه متصدی و ماهیت قرارداد دسترسی به زیرساخت ریلی، باید از رویکردی چندلایه استفاده کرد؛ رویکردی که هم‌زمان به قواعد عمومی قراردادهای، منطبق مسئولیت مدنی، اقتضائات بازارهای شبکه‌ای و الزامات حقوق رقابت توجه داشته باشد. چنین رویکردی نشان می‌دهد که متصدی زیرساخت نه می‌تواند خود را صرفاً ذی‌حق در تعیین شرایط قرارداد بداند و نه بهره‌بردار را می‌تواند در موضع طرفی کاملاً آزاد و مختار تصور کرد.

این عدم توازن، در ارزیابی تمام شروط قراردادی، به‌ویژه شروط ناظر بر تحدید مسئولیت، نقش تعیین‌کننده دارد. در واقع، هرچه نقش متصدی در کنترل دسترسی به زیرساخت اساسی‌تر باشد، ضرورت پاسخ‌گویی و محدود شدن امکان سلب یا کاهش مسئولیت او بیشتر می‌شود. بنابراین، تبیین ماهیت حقوقی این قراردادها صرفاً بحثی نظری نیست، بلکه مقدمه‌ای ضروری برای تعیین مرزهای اعتبار شروط تحدید مسئولیت و سنجش سازگاری آن‌ها با عدالت قراردادی و رقابت سالم در صنعت ریلی است. (De Filippi & Wright, 2021: 142)

### مبانی اعتبار و نفوذ شروط محدودکننده مسئولیت در اسناد ریلی

شروط محدودکننده یا معاف‌کننده مسئولیت، از دیرباز در حقوق قراردادها به‌عنوان ابزاری برای توزیع ریسک میان طرفین شناخته شده‌اند و در بسیاری از روابط اقتصادی پیچیده، به‌ویژه در قراردادهای مستمر و تخصصی، کارکردی عملی و مدیریتی دارند. در صنعت ریلی نیز به دلیل گستردگی عملیات، تنوع مخاطرات فنی، تعدد بازیگران و هزینه‌های سنگین ناشی از توقف، سوانح یا اختلال در شبکه، گرایش متصدیان زیرساخت به درج این شروط امری قابل انتظار است. با این حال، پذیرش اصل امکان تحدید مسئولیت به معنای اعتبار بی‌قید و شرط آن نیست؛ زیرا نفوذ این شروط همواره در پرتو مبانی عمومی صحت قراردادها، نظم عمومی، مقتضای ذات تعهد و حدودی که قانون برای سلب ضمان قراردادی یا مدنی مقرر کرده است، سنجیده می‌شود. از این رو، پرسش اساسی آن است که آیا متصدی زیرساخت می‌تواند با استناد به آزادی قراردادی، هرگونه مسئولیت ناشی از رفتار خود را محدود کند، یا آنکه در قلمرو خدمات زیرساختی، به سبب آثار فراتر از رابطه خصوصی، این اختیار باید مقید تفسیر شود. پاسخ به این پرسش مستلزم بازخوانی نظریه‌های مربوط به حاکمیت اراده در بستر قراردادهای نابرابر و شبکه‌ای است. (باریکلو، ۱۴۰۳: ۶۷)

از منظر قواعد عمومی قراردادها، مبانی اولیه اعتبار شروط محدودکننده مسئولیت را باید در اصل آزادی قراردادی جست‌وجو کرد؛ اصلی که به طرفین امکان می‌دهد حدود تعهدات، کیفیت اجرا و حتی پیامدهای نقض قرارداد را تا حدی بر اساس توافق خود تنظیم کنند. اما این اصل، هم در حقوق ایران و هم در نظام‌های تطبیقی، مطلق نیست و در برابر محدودیت‌هایی مانند مخالفت با قوانین آمره، نظم عمومی، اخلاق حسنه و لزوم حفظ حداقل تعادل در رابطه قراردادی متوقف می‌شود. در قراردادهای دسترسی به زیرساخت ریلی، به سبب موقعیت ممتاز متصدی و وضعیت تبعی بهره‌بردار، استناد به رضایت طرف مقابل زمانی معتبر خواهد بود که این رضایت از سطح شکلی فراتر رود و واجد حداقلی از آگاهی، شفافیت و امکان انتخاب باشد. به بیان دیگر، اگر شرط تحدید مسئولیت در بستر عدم تقارن شدید اطلاعاتی و قدرت چانه‌زنی تحمیل شده باشد، دیگر نمی‌توان آن را تجلی کامل حاکمیت اراده به معنای ماهوی دانست. بنابراین، اعتبار چنین شرطی نه صرفاً از متن قرارداد، بلکه از کیفیت شکل‌گیری ترازی و اقتضات زمینه‌ای آن نیز اثر می‌پذیرد. (جعفری لنگرودی، ۱۴۰۱: ۸۹۲)

یکی از مبانی مهم در سنجش نفوذ این شروط، تمایز میان مسئولیت ناشی از تخلف عادی قراردادی و مسئولیت ناشی از تقصیر سنگین، تخلف اساسی یا نقض تعهدات مرتبط با ایمنی و نظم عمومی است. در نظریه‌های جدید حقوق قراردادهای پذیرفته شده است که طرفین ممکن است درباره بخشی از ریسک‌های عادی و قابل پیش‌بینی توافق کنند، اما سلب مسئولیت نسبت به رفتارهایی که نظم قراردادی را به‌طور بنیادین مختل می‌کند، با تردیدهای جدی روبه‌رو است. در صنعت ریلی، این تمایز اهمیتی دوچندان دارد؛ زیرا بخش مهمی از تعهدات متصدی زیرساخت مستقیماً با ایمنی شبکه، تخصیص منصفانه ظرفیت، قابلیت اتکای برنامه حرکت و جلوگیری از بروز اختلال‌های پرهزینه پیوند دارد. از این رو، شرطی که بکوشد مسئولیت ناشی از قصور جدی در نگهداری خطوط، اختلال سیستماتیک در دسترسی یا بی‌مبالاتی آشکار در مدیریت شبکه را منتفی کند، به سختی می‌تواند با مبانی انصاف قراردادی سازگار باشد. در واقع، هرچه تعهد نقض شده به هسته اصلی وظایف متصدی نزدیک‌تر باشد، دامنه تحمل حقوقی نسبت به تحدید مسئولیت محدودتر خواهد شد. (قدیری، ۱۴۰۲: ۸۴)

افزون بر مباحث کلاسیک قراردادهای، باید توجه داشت که اسناد و قراردادهای ریلی معمولاً در فضایی تنظیم می‌شوند که دارای جنبه‌های فنی استاندارد شده و شروط عمومی از پیش تعیین شده هستند. همین ویژگی، این قراردادها را به قراردادهای الحاقی نزدیک می‌سازد؛ قراردادهایی که در آن یک طرف، قالب و مفاد اصلی را تهیه می‌کند و طرف دیگر غالباً فقط میان پذیرش یا عدم پذیرش آن قرار می‌گیرد. در چنین شرایطی، معیار تفسیر شروط محدودکننده مسئولیت نیز سخت‌گیرانه‌تر می‌شود، زیرا فرض بر این است که طرف ضعیف‌تر در شکل‌گیری مفاد نقش مؤثری نداشته است. در ادبیات حقوقی، هرچه قرارداد به الگوی الحاقی نزدیک‌تر باشد، لزوم تفسیر مضیق شروط سالب یا کاهنده مسئولیت افزایش می‌یابد و ابهامات احتمالی نیز علیه تنظیم‌کننده شرط تفسیر می‌شود. این مبنا در حوزه ریلی کاملاً قابل اعمال است، زیرا بهره‌بردار غالباً برای ادامه فعالیت اقتصادی خود ناگزیر از پذیرش قالب پیشنهادی متصدی است. بنابراین، تحلیل نفوذ این شروط باید همواره با توجه به این پیش‌فرض صورت گیرد که قرارداد محصول توازن کامل اراده‌ها نیست. (صادقی‌مقدم، ۱۴۰۲: ۱۶)

از سوی دیگر، نظم عمومی اقتصادی و ضرورت حمایت از کارکرد سالم بازار، لایه‌ای فراتر بر تحلیل شروط محدودکننده مسئولیت در اسناد ریلی می‌افزاید. اگر متصدی زیرساخت بتواند از طریق قرارداد، دامنه پاسخ‌گویی خود را به‌گونه‌ای کاهش دهد که هزینه‌های ناشی از ناکارآمدی یا قصور خویش را به‌طور نامتعارف بر بهره‌برداران تحمیل کند، نتیجه این امر صرفاً یک نابرابری خصوصی نخواهد بود، بلکه می‌تواند به تضعیف کارایی بازار و اختلال در رقابت منتهی شود. در چنین حالتی، شرط تحدید مسئولیت از سطح یک توافق خصوصی فراتر رفته و به ابزاری برای بازتوزیع ضد رقابتی ریسک تبدیل می‌شود. به همین دلیل، حقوق مدرن گرایش دارد که در بازارهای زیرساختی و شبکه‌ای، نفوذ این شروط را با ملاحظات ساختاری و تنظیمی پیوند بزند. این نگرش نشان می‌دهد که معیار اعتبار، تنها فقدان منع صریح قانونی نیست، بلکه باید آثار عملی شرط

بر دسترسی منصفانه، قابلیت پیش‌بینی فعالیت اقتصادی و پایداری رقابت نیز مورد ملاحظه قرار گیرد. (Ezrachi & Stucke, 2022: 89)

در جمع‌بندی می‌توان گفت که مبانی اعتبار و نفوذ شروط محدودکننده مسئولیت در اسناد ریلی را باید در نقطه تلاقی سه محور تحلیل کرد: نخست، اصل آزادی قراردادی و امکان مشروع توزیع ریسک؛ دوم، محدودیت‌های ناشی از نظم عمومی، عدالت قراردادی و منع سلب مسئولیت نسبت به تخلفات بنیادی؛ و سوم، اقتضائات خاص بازار زیرساختی که مانع از آن می‌شود قرارداد صرفاً رابطه‌ای خصوصی تلقی گردد. بر این اساس، نه می‌توان همه شروط تحدید مسئولیت را باطل انگاشت و نه می‌توان همه آن‌ها را نافذ و لازم‌الاجرا دانست. رویکرد صحیح آن است که هر شرط بر پایه معیارهایی همچون شفافیت، تناسب، نوع تعهد نقض‌شده، شدت تقصیر، جایگاه اقتصادی طرفین و آثار شرط بر رقابت ارزیابی شود. این برداشت، زیربنای تحلیل‌های بعدی مقاله درباره دکترین تسهیلات اساسی و سوءاستفاده از وضعیت مسلط را فراهم می‌سازد و نشان می‌دهد که حقوق قراردادها در این حوزه ناگزیر از گفت‌وگو با حقوق رقابت است. (محقق داماد، ۱۴۰۲: ۵۶)

### واکاوی شروط تحدید مسئولیت از منظر دکترین «تسهیلات اساسی»

دکترین «تسهیلات اساسی» یکی از مهم‌ترین ابزارهای حقوق رقابت برای کنترل رفتار دارندگان زیرساخت‌های انحصاری است که دسترسی سایر فعالان به بازار را ممکن می‌سازند. بر اساس این نظریه، اگر منبع یا زیرساختی وجود داشته باشد که تکرارپذیری آن غیرممکن یا به‌شدت هزینه‌بر باشد و رقیب بدون دسترسی به آن نتواند فعالیت کند، دارنده آن مکلف به ارائه دسترسی منصفانه و غیرتبعیض‌آمیز است. در صنعت ریلی، شبکه خطوط و ایستگاه‌ها مصداق بارز تسهیلات اساسی هستند. حال، چالش حقوقی زمانی رخ می‌دهد که متصدی زیرساخت، دسترسی فیزیکی را منع نمی‌کند، اما از طریق درج شروط «تحدید مسئولیت» سنگین و ناعادلانه در قرارداد، عملاً بهره‌برداری را برای رقیب مخاطره‌آمیز یا غیرممکن می‌سازد. در این پارادایم، شرط معافیت از مسئولیت دیگر تنها یک توافق خصوصی نیست، بلکه می‌تواند ابزاری برای ایجاد مانع مصنوعی جهت ورود به بازار (Entry Barrier) تلقی شود؛ چرا که با انتقال غیرمتعارف ریسک به بهره‌بردار، بقای اقتصادی او را تهدید کرده و کارایی دکترین تسهیلات اساسی را در عمل خنثی می‌کند. (تفرشی، ۱۴۰۲: ۱۸۴)

تحلیل پیوند میان مسئولیت مدنی و تسهیلات اساسی نشان می‌دهد که «حق دسترسی» صرفاً به معنای امضای یک قرارداد صوری نیست، بلکه به معنای دسترسی به شرایطی است که فعالیت در بازار را توجیه کند. اگر متصدی زیرساخت با استفاده از موقعیت انحصاری خود، شروطی را تحمیل کند که به موجب آن، بابت هرگونه تأخیر، نقص فنی یا حتی خطای مدیریتی خود، هیچ‌گونه مسئولیتی در قبال بهره‌بردار نداشته باشد، این اقدام در لایه دوم تحلیل، یک «منع دسترسی سازنده» (Constructive Denial of Access) محسوب می‌شود. در واقع، متصدی با سلب مسئولیت از خود، هزینه تمام‌شده خدمات بهره‌بردار را از طریق افزایش ریسک‌های پیش‌بینی‌نشده بالا می‌برد. از منظر حقوق رقابت، چنین رفتاری

تفاوت ماهوی با امتناع مستقیم از معامله ندارد؛ زیرا در هر دو صورت، رقیب از حضور مؤثر در بازار بازمی‌ماند. بنابراین، اعتبار شروط تحدید مسئولیت در اسناد ریلی باید با محک دکترین تسهیلات اساسی سنجیده شود تا اطمینان حاصل گردد که این شروط به ابزاری برای دور زدن الزامات رقابتی تبدیل نشده‌اند. (امیری، ۱۴۰۳: ۲۱۵)

یکی از ارکان دکترین تسهیلات اساسی، «منصفانه بودن شرایط دسترسی» است. این انصاف تنها به قیمت (تعرفه دسترسی) محدود نمی‌شود، بلکه توزیع ریسک و مسئولیت را نیز در بر می‌گیرد. در بازاری که زیرساخت در اختیار یک نهاد واحد است، بهره‌بردار راهی جز پذیرش شرایط تحمیلی ندارد؛ اما حقوق رقابت با مداخله در این نقطه، اعلام می‌کند که اگر شرط تحدید مسئولیت به گونه‌ای باشد که تقارن اطلاعاتی و فنی را کاملاً به نفع انحصارگر تغییر دهد، آن شرط با کارکرد تسهیلات اساسی در تضاد است. به عبارت دیگر، متصدی زیرساخت نمی‌تواند با یک دست اجازه عبور بدهد و با دست دیگر، با سلب مسئولیت از حوادث ناشی از سوءمدیریت شبکه، امنیت سرمایه‌گذاری بهره‌بردار را نابود کند. اینجاست که قواعد حقوق خصوصی در باب بطلان شروط ناعادلانه، با قواعد حقوق عمومی رقابت هم‌گرا می‌شوند تا از یکپارچگی بازار حفاظت کنند. در این چارچوب، هر شرطی که مسئولیت متصدی را در قبال وظایف بنیادینش به عنوان دارنده تسهیلات اساسی محدود کند، واجد ایراد اساسی در نفوذ حقوقی است. (ابراهیمی، ۱۴۰۱: ۹۲)

در نظام‌های حقوقی پیشرو، به‌ویژه در اتحادیه اروپا، این دیدگاه قوت یافته است که دسترسی به زیرساخت‌های حیاتی باید با مسئولیت‌پذیری متناسب همراه باشد. اگر متصدی زیرساخت ریلی بتواند با درج شرط عدم مسئولیت، از عواقب ناشی از عدم نگهداری صحیح خطوط یا اختلال در سیستم‌های ناوبری شانه خالی کند، انگیزه او برای حفظ کیفیت تسهیلات کاهش می‌یابد. این پدیده که در اقتصاد حقوق به آن «خطر اخلاقی» (Moral Hazard) گفته می‌شود، نه تنها به نفع متصدی نیست، بلکه کل سیستم حمل‌ونقل را با افت کیفیت و افزایش سوانح روبه‌رو می‌کند. بر این اساس، دکترین تسهیلات اساسی اقتضا دارد که متصدی، استانداردهای حداقلی از کارایی را تضمین کند و هرگونه شرطی که نافی این تضمین حداقلی باشد، به دلیل اخلال در دسترسی منصفانه، غیرقابل استناد تلقی گردد. در واقع، مسئولیت مدنی در اینجا نقش تضمین‌گر کیفیت دسترسی را ایفا می‌کند و نمی‌توان آن را به دلخواه و با اراده یک‌طرفه در قرارداد حذف کرد. (Motta, ۲۰۲۱: ۱۵۶)

علاوه بر این، باید به این نکته توجه داشت که در بازار حمل‌ونقل ریلی، رقابت غالباً «درون شبکه» (Intra-modal competition) رخ می‌دهد. زمانی که متصدی زیرساخت خود نیز دارای بخش حمل‌ونقل (عمودی‌سازی شده) باشد، انگیزه برای تبعیض میان بخش حمل‌ونقل خودی و رقبا از طریق شروط قراردادی افزایش می‌یابد. در چنین وضعیتی، ممکن است متصدی در قرارداد با رقبای بخش خصوصی، شروط سخت‌گیرانه تحدید مسئولیت بگنجاند، در حالی که در عمل، ریسک‌های بخش خودی را پوشش دهد. دکترین تسهیلات اساسی با تأکید بر اصل عدم تبعیض، ایجاب می‌کند که شرایط مسئولیت مدنی برای همه بهره‌برداران یکسان و بر پایه منطق فنی باشد، نه بر پایه هویت طرف قرارداد. هرگونه

انحراف از این اصل که منجر به تضعیف موقعیت رقیب در برابر متصدی شود، نقض اصول رقابتی است. لذا، تحدید مسئولیت نباید به گونه‌ای باشد که بار هزینه‌ای رقیب را به‌طور مصنوعی نسبت به بخش‌های وابسته به متصدی افزایش دهد. (قاسمی، ۱۴۰۳: ۷۷)

در نهایت، واکاوی شروط تحدید مسئولیت در پرتو دکترین تسهیلات اساسی به این نتیجه منجر می‌شود که مشروعیت این شروط با «ضرورت‌های فنی» پیوند خورده است، نه با «قدرت انحصاری». متصدی زیرساخت تنها زمانی می‌تواند مسئولیت خود را محدود کند که این محدودیت برای مدیریت بهینه شبکه و توزیع عادلانه هزینه‌ها ضروری باشد، نه برای فرار از پاسخ‌گویی در قبال منابعی که به‌طور انحصاری در اختیار دارد. اگر شرطی فراتر از متعارف باشد، قاضی یا نهاد تنظیم‌گر می‌تواند با استناد به این دکترین، شرط را تعدیل یا ابطال نماید. این رویکرد، در واقع نوعی حمایت ساختاری از حقوق بهره‌برداران در برابر استبداد قراردادی انحصارگران است. با این اوصاف، دکترین تسهیلات اساسی نه تنها مرزهای نفوذ شروط تحدید مسئولیت را ترسیم می‌کند، بلکه منطق جدیدی را به حقوق قراردادهای ریلی تزریق می‌نماید که بر پایه باز بودن بازار و مسئولیت‌پذیری متصدی استوار است. (کاتوزیان، ۱۴۰۳: ۴۰۵)

### سوءاستفاده از وضعیت مسلط اقتصادی از طریق تحمیل شروط ناعادلانه

مفهوم «وضعیت مسلط» (Dominant Position) در حقوق رقابت، به موقعیتی اطلاق می‌شود که در آن یک بنگاه اقتصادی قدرت آن را دارد که بدون توجه به واکنش رقیب، مشتریان و در نهایت مصرف‌کنندگان، به صورت مستقل عمل کند. متصدی زیرساخت ریلی در ایران و بسیاری از کشورها، به دلیل ماهیت انحصاری شبکه، در چنین موقعیتی قرار دارد. سوءاستفاده از این وضعیت زمانی رخ می‌دهد که متصدی از قدرت بازاری خود برای تحمیل شرایطی استفاده کند که در یک بازار رقابتی و متوازن هرگز مورد پذیرش قرار نمی‌گرفتند. تحمیل شروط ناعادلانه در قراردادهای الحاقی دسترسی، یکی از مصادیق بارز این سوءاستفاده است. زمانی که بهره‌بردار هیچ گزینه جایگزینی برای دسترسی به شبکه ندارد، پذیرش شروطی که مسئولیت متصدی را در قبال خسارات وارده به واگن‌ها یا محموله‌ها به شکل غیرمتعارفی محدود می‌کند، نه از روی میل، بلکه از روی اضطراب اقتصادی است؛ امری که از منظر حقوق رقابت، رفتاری بهره‌کشانانه (Exploitative) تلقی می‌شود. (صادقی، ۱۴۰۲: ۱۱۲)

تحمیل شروط ناعادلانه (Unfair Terms) در قراردادهای ریلی، پیوند مستقیمی با نظریه «قراردادهای تحمیلی» در حقوق خصوصی دارد، اما در اینجا با ضمانت‌اجراهای سنگین‌تر حقوق رقابت همراه است. زمانی که متصدی زیرساخت، مسئولیت خود را در قبال حوادث ناشی از فرسودگی خطوط یا خطاهای انسانی کارکنان خود تا سقف بسیار ناچیزی محدود می‌کند، در واقع هزینه ناکارآمدی خود را به بهره‌بردار منتقل کرده است. این انتقال هزینه، نوعی «استثمار قراردادی» است که به واسطه نبود رقابت در سطح زیرساخت ممکن شده است. در حقوق رقابت، صرف دارا بودن وضعیت مسلط ممنوع

نیست، بلکه «سوءاستفاده» از آن ممنوع است؛ و تحمیل شرطی که توازن ریسک و سود را به‌طور فاحشی بر هم بزند، مصداق قطعی این سوءاستفاده است. از این منظر، ناعادلانه بودن شرط نه تنها یک ایراد مدنی، بلکه یک اخلال در نظم عمومی اقتصادی است که نیازمند مداخله نهادهای ناظر مانند شورای رقابت می‌باشد. (شهیدی، ۱۴۰۱: ۱۳۴)

یکی از پیچیدگی‌های تحمیل شروط ناعادلانه در این حوزه، پوشش این رفتارهای ضد رقابتی در قالب «شروط استاندارد» است. متصدیان زیرساخت معمولاً ادعا می‌کنند که این شروط برای همه بهره‌برداران یکسان است و جنبه عمومی دارد تا از اتهام تبعیض بگریزند. با این حال، حقوق رقابت فراتر از ظاهر یکسان شروط، به «ماهیت عادلانه» آن‌ها توجه می‌کند. اگر شرطی به‌طور کلی مسئولیت را از بین ببرد یا اثبات تقصیر متصدی را برای بهره‌بردار غیرممکن سازد، حتی اگر برای همه یکسان اعمال شود، باز هم مصداق سوءاستفاده از وضعیت مسلط است؛ چرا که متصدی از فقدان فشار رقابتی استفاده کرده تا خود را از تکالیف قانونی و عرفی مبرا کند. در واقع، انحصارگر با تحمیل این شروط، هزینه‌های احتمالی ناشی از خطای خود را به جای آنکه از طریق ارتقای بهره‌وری مدیریت کند، به طرف مقابل بار می‌کند که این امر منجر به تخصیص غیربهبینه منابع در کل صنعت حمل‌ونقل می‌شود. (ره‌پیک، ۱۴۰۲: ۱۵۶)

در تحلیل سوءاستفاده از وضعیت مسلط، باید به مفهوم «شرط گزاف» (Excessive/Unreasonable Term) نیز توجه کرد. شرطی گزاف و ناعادلانه است که هیچ توجیه فنی یا اقتصادی منطقی پشت آن نباشد و صرفاً به نفع طرف مسلط تنظیم شده باشد. برای مثال، اگر متصدی زیرساخت شرط کند که حتی در صورت اثبات قصور فاحش کارکنانش در اتاق کنترل ترافیک، مسئولیت او محدود به مبلغی بسیار اندک باشد، این شرط هیچ نسبتی با عدالت توزیعی و معاوضی ندارد. در حقوق اتحادیه اروپا، چنین شروطی تحت عنوان رفتارهای «غیرمنصفانه» در ماده ۱۰۲ معاهده عملکرد اتحادیه اروپا مورد بحث قرار می‌گیرند. در ایران نیز بر اساس فصل نهم قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، هرگونه رفتاری که منجر به اخلال در رقابت از طریق تحمیل شرایط غیرمنصفانه در قرارداد شود، ممنوع است. بنابراین، بهره‌بردار آسیب‌دیده می‌تواند علاوه بر ابطال شرط در محاکم عمومی، به دلیل وقوع رویه ضد رقابتی، به شورای رقابت نیز شکایت ببرد.

(Jones & Sufrin, 2023: 312)

اثر تخریبی تحمیل این شروط تنها به رابطه متصدی و بهره‌بردار محدود نمی‌شود، بلکه در نهایت به ضرر مصرف‌کننده نهایی (صاحبان کالا و مسافران) تمام می‌شود. وقتی بهره‌بردار (شرکت حمل‌ونقل ریلی) می‌بیند که در قبال آسیب‌های وارده به دارایی‌هایش به دلیل ضعف زیرساخت، هیچ راهکار جبرانی مؤثری ندارد، ناگزیر است این ریسک را در قالب افزایش قیمت بلیت یا کرایه حمل به مشتریان خود منتقل کند یا اینکه از کیفیت خدمات خود بکاهد. به این ترتیب، سوءاستفاده متصدی از وضعیت مسلط خود در بازار بالادستی (زیرساخت)، منجر به افزایش قیمت و کاهش کیفیت در بازار پایین‌دستی (حمل‌ونقل) می‌شود. این همان نقطه‌ای است که حقوق رقابت با حساسیت بالایی وارد عمل می‌شود؛ چرا که

هدف نهایی این دانش، حمایت از رفاه مصرف‌کننده است. از این رو، کنترل شروط ناعادلانه در قراردادهای ریلی، در واقع تلاشی برای جلوگیری از سرریز آثار انحصار زیرساخت به زندگی روزمره شهروندان است. (رستمی، ۱۴۰۲: ۵۸)

در مجموع، مقابله با سوءاستفاده از وضعیت مسلط اقتصادی در قراردادهای ریلی مستلزم یک رویکرد دوسویه است: از یک سو، محاکم حقوقی باید با نگاهی انتقادی به قراردادهای الحاقی، شروطی را که برآمده از اراده آزاد نیستند و توازن قراردادی را نقض می‌کنند، باطل اعلام کنند؛ و از سوی دیگر، نهادهای تنظیم‌گر رقابت باید با تدوین دستورالعمل‌های پیشگیرانه، مانع از درج شروطی شوند که متصدی را به طور غیرموجه از مسئولیت‌های حرفه‌ای اش معاف می‌کند. نفوذ این شروط باید به دقت بررسی شود تا اطمینان حاصل گردد که تحدید مسئولیت، ابزاری برای پنهان کردن ناکارآمدی‌های انحصارگر نیست. توازن میان «آزادی قراردادی» و «منع سوءاستفاده از قدرت بازاری» کلید دستیابی به یک نظام مسئولیت مدنی پویا در صنعت ریل است که در آن، متصدی زیرساخت نه به عنوان یک حاکم مطلق، بلکه به عنوان یک امین و ارائه دهنده خدمت عمومی پاسخ‌گو ظاهر شود. (شمس، ۱۴۰۳: ۲۱۹)

### سوءاستفاده از وضعیت مسلط اقتصادی از طریق تحمیل شروط ناعادلانه

سوءاستفاده از وضعیت مسلط اقتصادی در قراردادهای دسترسی به زیرساخت ریلی، یکی از مهم‌ترین نقاط تلاقی حقوق رقابت و حقوق قراردادهاست؛ زیرا در اینجا قدرت اقتصادی ناشی از انحصار طبیعی یا انحصار قانونی، مستقیماً به قدرت قراردادی تبدیل می‌شود. متصدی زیرساخت، به واسطه کنترل شبکه‌ای که عملاً جایگزین‌پذیر نیست، می‌تواند شرایطی را بر بهره‌برداران تحمیل کند که در یک بازار رقابتی هرگز پذیرفتنی نبود. این شروط ناعادلانه، از جمله تحدید شدید مسئولیت، نه تنها تعادل قراردادی را بر هم می‌زنند، بلکه به صورت غیرمستقیم ساختار بازار را نیز دچار اختلال می‌کنند. به بیان دیگر، سوءاستفاده از وضعیت مسلط در این حوزه، فقط یک رفتار غیراخلاقی یا ناعادلانه نیست، بلکه سازوکاری است برای بازتولید سلطه اقتصادی از طریق متن قرارداد. از همین رو، تحلیل این موضوع باید فراتر از منطق سنتی رضایت و تراضی حرکت کند و به آثار ساختاری این شروط بر رقابت توجه نماید. (حسینی، ۱۴۰۳: ۱۲۱)

در این چارچوب، شرط ناعادلانه الزاماً شرطی نیست که صریحاً عنوان «عدم مسئولیت» داشته باشد؛ بلکه هر شرطی که بار ریسک را به طور نامتوازن بر دوش بهره‌بردار بگذارد و در عین حال منافع اصلی را برای متصدی حفظ کند، می‌تواند مصداق سوءاستفاده تلقی شود. برای مثال، اگر متصدی زیرساخت مسئولیت خود را نسبت به تأخیرهای ناشی از نقص فنی، قطع برق، خطای کنترل ترافیک یا ضعف نگهداری به گونه‌ای محدود کند که عملاً هیچ راه جبرانی مؤثر برای طرف مقابل باقی نگذارد، این شرط در واقع ابزار انتقال ریسک از ناحیه توانمند به ناحیه ضعیف‌تر است. چنین انتقالی زمانی خطرناک‌تر می‌شود که بهره‌بردار هیچ امکان واقعی برای مذاکره یا حذف شرط نداشته باشد و ناگزیر از پذیرش متن از پیش تهیه‌شده باشد. در این وضعیت، رضایت قراردادی بیش از آنکه محصول اراده آزاد باشد، ناشی از اضطراب اقتصادی است. بنابراین،

بررسی عدالت شرط باید با معیارهای واقعی قدرت چانه‌زنی و امکان جایگزینی سنجیده شود، نه صرفاً با امضای ظاهری طرفین. (رفیعی، ۱۴۰۲: ۷۴)

از منظر حقوق رقابت، تحمیل شروط ناعادلانه می‌تواند یکی از اشکال رفتار استثماری باشد؛ یعنی رفتاری که در آن بنگاه مسلط، از موقعیت ممتاز خود برای کسب امتیازهای ناموجه از طرف وابسته یا ضعیف‌تر استفاده می‌کند. در صنعت ریلی، بهره‌بردار برای بقا در بازار ناچار به دسترسی به زیرساخت است و همین اجبار، زمینه تحمیل شروط سخت‌گیرانه را فراهم می‌سازد. هنگامی که متصدی با استناد به قدرت انحصاری خود، از پذیرش مسئولیت در قبال خسارات ناشی از قصور سازمانی یا فنی سرباز می‌زند، در واقع هزینه ناکارآمدی خویش را به بازیگران دیگر منتقل کرده است. این انتقال، اگرچه در ظاهر قراردادی است، اما در ماهیت اقتصادی خود بازتوزیعی ناعادلانه از ریسک و زیان محسوب می‌شود. به همین دلیل، حقوق رقابت نباید صرفاً به بررسی قیمت‌ها یا محدودیت‌های ورود به بازار بسنده کند، بلکه باید محتوای شروط قراردادی و آثار آن‌ها بر توازن رقابتی را نیز در کانون توجه قرار دهد. (هداوند، ۱۴۰۱: ۱۵۶) از منظر ادله فقهی - حقوقی شروط غیر منصفانه با قاعده عدل و انصاف و سایر ضوابط فقهی و حقوقی همخوانی ندارد. (عندلیب، ۱۴۰۴: ۱۳۵)

از سوی دیگر، تحمیل شروط ناعادلانه در بازار زیرساختی، اغلب به صورت «استانداردسازی افراطی» ظاهر می‌شود؛ یعنی متصدی با استفاده از فرم‌های از پیش تهیه‌شده، امکان هرگونه گفت‌وگو یا اصلاح شرط را از بین می‌برد و در نتیجه، طرف مقابل را در موقعیت پذیرش یا ترک قرارداد قرار می‌دهد. این شیوه، به‌ظاهر نظم اداری و شفافیت ایجاد می‌کند، اما در عمل امکان سوءاستفاده از قدرت ساختاری را افزایش می‌دهد. در این وضعیت، شرط تحدید مسئولیت نه به‌عنوان نتیجه تفاهم دو اراده، بلکه به‌عنوان ابزار تثبیت قدرت تنظیم‌کننده عمل می‌کند. حقوق رقابت، به‌ویژه در بازارهای شبکه‌ای، نسبت به چنین سازوکارهایی حساس است؛ زیرا نتیجه نهایی آن‌ها حذف تدریجی رقبا، کاهش انگیزه ورود به بازار و تضعیف نوآوری است. بنابراین، اگرچه یکسان بودن شروط برای همه بهره‌برداران ممکن است در ظاهر نشانه بی‌طرفی باشد، اما بی‌طرفی صوری هرگز جایگزین عدالت ماهوی نمی‌شود. (عسگری، ۱۴۰۲: ۹۳)

تحلیل اقتصادی حقوق نشان می‌دهد که شروط ناعادلانه، علاوه بر ایجاد زیان مستقیم برای بهره‌بردار، پیامدهای پویاتری نیز دارند. زمانی که شرکت حمل‌ونقل ریلی بداند در صورت بروز خسارت، متصدی زیرساخت مسئولیت چندانی نمی‌پذیرد، ناچار است بخشی از منابع خود را برای پوشش ریسک‌های پیش‌بینی‌نشده اختصاص دهد یا از ورود به بازارهای جدید صرف‌نظر کند. این امر به کاهش سرمایه‌گذاری، افت کیفیت خدمات و افزایش هزینه نهایی برای مصرف‌کنندگان منجر می‌شود. در نتیجه، سوءاستفاده از وضعیت مسلط فقط در سطح رابطه قراردادی باقی نمی‌ماند، بلکه به کل زنجیره ارزش حمل‌ونقل سرایت می‌کند. از این رو، مداخله حقوق رقابت در این حوزه نه یک مداخله زائد، بلکه اقدامی برای حفظ کارایی نظام اقتصادی است. اگر بازار زیرساخت بدون نظارت رها شود، انحصارگر می‌تواند با ابزار قرارداد، همان نتیجه‌ای را به دست آورد که در حالت عادی از طریق ممنوعیت‌های صریح ضد رقابتی حاصل می‌شود. (میرزایی، ۱۴۰۳: ۴۱)

در نهایت، مقابله با سوءاستفاده از وضعیت مسلط اقتصادی مستلزم آن است که قاضی یا نهاد تنظیم‌گر، شرط ناعادلانه را نه در خلأ، بلکه در بافتار اقتصادی و نهادی آن ارزیابی کند. یعنی باید پرسید: آیا شرط مزبور حاصل رقابت واقعی است؟ آیا طرف مقابل امکان رد آن را داشته است؟ آیا محدودیت مسئولیت، متناسب با ریسک فنی و ضرورت‌های بهره‌برداری است یا فقط به نفع متصدی وضع شده است؟ پاسخ به این پرسش‌ها تعیین می‌کند که شرط، مشروع و قابل اجراست یا باید باطل، تعدیل یا بی‌اثر شود. بنابراین، در حقوق ریلی، مبارزه با سوءاستفاده از وضعیت مسلط در عمل به معنای حفاظت از انصاف قراردادی، امکان ورود به بازار و توزیع عادلانه ریسک است. این نتیجه، گام مهمی در جهت هم‌افزایی میان حقوق خصوصی و حقوق رقابت به شمار می‌آید. (کاتوزیان، ۱۴۰۳: ۴۲۲)

### مطالعه تطبیقی رویکرد نظام‌های حقوقی (اتحادیه اروپا و ایران) در قبال مسئولیت متصدی زیرساخت

مطالعه تطبیقی نظام‌های حقوقی نشان می‌دهد که در اتحادیه اروپا، مسئله دسترسی به زیرساخت‌های حیاتی، به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل، از مدت‌ها پیش نه صرفاً یک موضوع قراردادی، بلکه بخشی از سیاست رقابتی و تنظیم‌گری بازار تلقی شده است. در این نظام، اصل عدم تبعیض، شفافیت تعرفه‌ها، و ممنوعیت تحمیل شرایط ناعادلانه، از ستون‌های اصلی تنظیم بازار زیرساختی به شمار می‌روند. متصدی زیرساخت ریلی، در مقام ارائه‌دهنده یک تسهیلات اساسی، مکلف است دسترسی منصفانه و قابل پیش‌بینی را فراهم کند و نمی‌تواند با توسل به شروط سالب مسئولیت، عملاً بار اختلالات و کاستی‌های شبکه را بر دوش بهره‌برداران بیندازد. رویه اتحادیه اروپا به‌ویژه در پرونده‌های مرتبط با دسترسی به شبکه‌های انحصاری، نشان می‌دهد که هرگاه شرطی استقلال اقتصادی طرف مقابل را تضعیف کند یا مانع رقابت مؤثر شود، آن شرط از منظر حقوق رقابت با تردید جدی مواجه می‌شود. از این جهت، رویکرد اروپایی، مسئولیت (Whish & Bailey, 2021: 414)

متصدی را نه یک امر صرفاً خصوصی، بلکه جزئی از تعهد او به حفظ ساختار رقابتی بازار می‌داند. در نظام حقوقی ایران، اگرچه مفهوم تسهیلات اساسی و تحلیل‌های پیشرفته حقوق رقابت هنوز به اندازه نظام اروپایی بسط نیافته‌اند، اما مبانی لازم برای کنترل شروط ناعادلانه و تحدید مسئولیت در قوانین و اصول کلی حقوق خصوصی و رقابت وجود دارد. قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و نیز قواعد عام مربوط به منع سوءاستفاده از حق، بطلان شروط خلاف قانون و لزوم رعایت عدالت در معاملات، ابزارهایی هستند که می‌توانند در خدمت نظارت بر قراردادهای دسترسی به زیرساخت قرار گیرند. در حقوق ایران، اصل آزادی قراردادی پذیرفته شده است، اما این اصل در برابر نظم عمومی، قواعد آمره و مقتضای عدالت قراردادی محدود می‌شود. از این رو، اگر متصدی زیرساخت در موضعی باشد که امکان تحمیل شروط یک‌طرفه را داشته باشد، دادرسی می‌تواند با تکیه بر این مبانی، نفوذ شرط تحدید مسئولیت را محدود کند. تفاوت اصلی با نظام اروپایی در آن است که در ایران هنوز یک رژیم منسجم و تخصصی برای نظارت بر چنین قراردادهایی به‌طور کامل شکل نگرفته است. (امامی، ۱۴۰۲: ۱۰۲)

از منظر ساختار حقوقی، اتحادیه اروپا بیشتر بر تنظیم بازار و پیشگیری از رفتارهای ضد رقابتی تأکید دارد، در حالی که حقوق ایران هنوز عمدتاً بر مبانی سنتی بطلان شرط، حسن نیت، و قواعد عمومی قراردادهای متکی است. این تفاوت، آثار مهمی بر نحوه رسیدگی به دعاوی ناشی از تحدید مسئولیت دارد. در اروپا، نهادهای رقابتی و تنظیم‌گر می‌توانند پیشاپیش نسبت به شروط ناعادلانه واکنش نشان دهند و مانع از درج آن‌ها شوند، اما در ایران غالباً واکنش پسینی و مبتنی بر دعاوی حقوقی یا شکایت رقابتی است. همین تفاوت، سبب می‌شود که در عمل، بهره‌بردار ایرانی برای احقاق حق خود با دشواری بیشتری مواجه باشد. با این حال، ظرفیت تفسیری قوانین موجود، به‌ویژه در پرتو اصول ۴۰ و ۴۴ قانون اساسی و نیز قواعد مربوط به منع اضرار، امکان توسعه تحلیلی را فراهم می‌کند. بنابراین، مطالعه تطبیقی نشان می‌دهد که ایران می‌تواند با اقتباس از مدل اروپایی، هم در سطح قانون‌گذاری و هم در سطح تنظیم‌گری، به سمت کنترل مؤثرتر شروط تحدید مسئولیت حرکت کند. (کاتوزیان، ۱۴۰۳: ۴۸۸)

نکته مهم در مقایسه دو نظام، جایگاه «شفافیت» در اعتبار شرط است. در اتحادیه اروپا، شفافیت شرط و قابل فهم بودن آن برای طرف مقابل، یکی از شاخص‌های اساسی در ارزیابی عدالت قراردادی است. صرف درج شرط در متن قرارداد کافی نیست، بلکه باید اثبات شود که طرف ضعیف‌تر از اثر واقعی آن آگاه بوده و امکان ارزیابی ریسک را داشته است. در ایران نیز با وجود آنکه قانون‌گذار به‌طور صریح و جامع این معیار را برای همه قراردادهای زیرساختی تدوین نکرده، می‌توان از قواعد عمومی حسن نیت، لزوم رفع غرر، و منع تدلیس برای حمایت از بهره‌بردار استفاده کرد. از این جهت، اگر شرط تحدید مسئولیت در قالبی پیچیده، مبهم یا فنی ارائه شود به‌گونه‌ای که درک آن برای طرف مقابل دشوار باشد، احتمال بی‌اعتباری یا تفسیر مضیق آن افزایش می‌یابد. این شباهت هنجاری میان دو نظام نشان می‌دهد که شفافیت، یکی از پل‌های مشترک میان حقوق خصوصی و حقوق رقابت است. (منصوری، ۱۴۰۱: ۶۷)

با این حال، نباید از تفاوت‌های نهادی نیز غفلت کرد. در اتحادیه اروپا، وجود نهادهای تخصصی و مقررات فرباخشی، امکان نظارت مستمر بر شبکه‌های زیرساختی را فراهم کرده است، در حالی که در ایران پراکندگی صلاحیت‌ها و ضعف ابزارهای تنظیم‌گری تخصصی، اجرای مؤثر قواعد را دشوار می‌سازد. همین امر موجب می‌شود که در بسیاری از موارد، حقوق ایران به جای پیشگیری، ناگزیر از درمان پس از وقوع زیان باشد. بنابراین، هرچند مبانی نظری لازم برای کنترل شروط محدودکننده مسئولیت موجود است، اما فقدان سازوکارهای اجرایی کارآمد، دامنه اثرگذاری آن‌ها را کاهش می‌دهد. مطالعه تطبیقی در این نقطه به ما می‌آموزد که صرف داشتن قواعد ماهوی کافی نیست؛ بلکه ساختار نهادی اجرای آن قواعد نیز تعیین‌کننده است. به تعبیر دیگر، عدالت قراردادی در صنعت ریلی، بدون نهاد تنظیم‌گر مقتدر و تخصصی، در سطح نظری باقی می‌ماند. (پهلوان، ۱۴۰۲: ۱۳۹)

در جمع‌بندی تطبیقی می‌توان گفت که اتحادیه اروپا از طریق ترکیب حقوق رقابت، مقررات بخشی و اصول عدالت قراردادی، نظارت سخت‌گیرانه‌تری بر شروط تحدید مسئولیت اعمال می‌کند، در حالی که ایران هنوز در مرحله گذار از

تحلیل سنتی قرارداد به تنظیم‌گری رقابتی قرار دارد. با این همه، زمینه‌های حقوقی لازم برای توسعه این رویکرد در ایران فراهم است و می‌توان با تفسیر موسع از قواعد موجود، از تحمیل شروط ناعادلانه و سلب ناموجه مسئولیت جلوگیری کرد. نتیجه مهم این مقایسه آن است که مسئولیت متصدی زیرساخت باید نه به صورت مطلق و بی‌قید، و نه به صورت کاملاً قابل اسقاط تلقی شود؛ بلکه باید در چارچوب کارکرد اجتماعی زیرساخت، ضرورت‌های فنی و ملاحظات رقابتی تنظیم گردد. چنین نگاهی، راه را برای تدوین مقررات خاص در ایران هموار می‌کند و فاصله میان سیاست رقابتی و حقوق قراردادهای را کاهش می‌دهد. (مه‌دوی، ۱۴۰۳: ۲۱)

## نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر نشان داد که قراردادهای دسترسی به زیرساخت ریلی، به دلیل ماهیت استراتژیک و انحصار طبیعی حاکم بر شبکه، از شمول قواعد سنتی و صرفاً خصوصی قراردادهای خارج شده و در قلمرو «حقوق عمومی اقتصادی» و «حقوق رقابت» قرار می‌گیرند. در این میان، شروط تحدید مسئولیت که به طور معمول توسط متصدی زیرساخت در اسناد ریلی گنجانده می‌شوند، نباید تنها به عنوان ابزاری برای توزیع ریسک نگریسته شوند؛ بلکه این شروط در واقع اهرم‌هایی هستند که می‌توانند دسترسی منصفانه به بازار را مسدود کرده و هزینه ناکارآمدی انحصارگر را به بهره‌برداران و در نهایت به مصرف‌کنندگان نهایی منتقل کنند. یافته‌های تحقیق بر این امر تأکید دارد که اعتبار این شروط، بیش از آنکه تابع «اراده شکلی» طرفین باشد، باید تابع «عدالت ماهوی» و «کارایی رقابتی» سنجیده شود.

در پرتو دکتترین «تسهیلات اساسی»، مشخص گردید که هرگونه تحدید مسئولیت نامتعرف که منجر به افزایش ریسک غیرقابل مدیریت برای بهره‌بردار شود، در حکم «منع سازنده دسترسی» است و با مبانی حقوق رقابت در تضاد قرار دارد. همچنین، از منظر حقوق خصوصی، این شروط در قراردادهای الحاقی ریلی، به دلیل عدم توازن بنیادین در قدرت چانه‌زنی، با محدودیت‌های ناشی از نظم عمومی و منع سوءاستفاده از حق مواجه هستند. تطبیق رویکرد ایران با نظام‌های پیشرو نظیر اتحادیه اروپا نشان داد که خلاً موجود در نظام حقوقی ما، بیش از آنکه ناشی از کمبود قواعد ماهوی باشد، ناشی از فقدان یک مدل تنظیم‌گر (Regulatory) تخصصی است که بتواند پیش از بروز اختلاف، بر عادلانه بودن تقسیم مسئولیت‌ها نظارت کند.

در نهایت، مدل پیشنهادی این مقاله بر سه رکن «شفافیت الزامی»، «مسئولیت‌ناپذیری مقید به تقصیر سنگین» و «بیمه اجباری مسئولیت» استوار است. پیشنهاد می‌گردد که رویه قضایی و شورای رقابت، با نگاهی سخت‌گیرانه به شروط سلب مسئولیت در اسناد ریلی، میان «تعهدات ایمنی» (که سلب مسئولیت از آن‌ها باطل است) و «تعهدات تجاری» تفکیک قائل شوند. تنها از این طریق است که می‌توان توازن میان «امنیت حقوقی متصدی» و «پویایی رقابتی بهره‌برداران» را برقرار نمود و مانع از آن شد که متن قرارداد، به ابزاری برای تحکیم انحصار و تضعیف عدالت قراردادی تبدیل گردد.

## منابع و ماخذ:

### کتاب

۱. امامی، سید حسن، حقوق مدنی، تهران: انتشارات اسلامی، ۱۴۰۲.
۲. تقی‌زاده، مریم، حقوق رقابت در بازارهای زیرساختی، تهران: نشر میزان، ۱۴۰۱.
۳. حسینی، علی، حقوق حمل‌ونقل ریلی و تنظیم‌گری اقتصادی، تهران: سمت، ۱۴۰۳.
۴. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۳.
۵. کریم‌زاده، مهدی، مسئولیت مدنی در خدمات عمومی و زیرساختی، تهران: مجد، ۱۴۰۳.
۶. موسویان، سید محمد، ادله اثبات دعوا در حقوق خصوصی، تهران: دادگستر، ۱۴۰۲.
۷. مهدوی، رضا، تحلیل تطبیقی حقوق رقابت در ایران و اتحادیه اروپا، تهران: جنگل، ۱۴۰۳.
۸. نوری، سارا، حل‌وفصل اختلافات تخصصی در حقوق حمل‌ونقل، تهران: خرسندی، ۱۴۰۲.
۹. رضوی، فاطمه، بیمه مسئولیت مدنی در قراردادهای تخصصی، تهران: میزان، ۱۴۰۳.
۱۰. شریعتی، امیر، مسئولیت مدنی و نظم عمومی اقتصادی، تهران: سمت، ۱۴۰۳.

### مقالات

۱. ابراهیمی، زهرا، «عدالت قراردادی در قراردادهای الحاقی»، مجله پژوهش‌های حقوق خصوصی، ۱۴۰۴، ش ۲۳.
۲. عسگری، حسن، «شروط سلب مسئولیت و حدود نفوذ آنها در قراردادهای تخصصی»، فصلنامه حقوق تطبیقی، ۱۴۰۲، ش ۱۸.
۳. امینی، لیلا، «تحلیل حقوقی قراردادهای دسترسی به شبکه‌های انحصاری»، مجله مطالعات حقوق رقابت، ۱۴۰۱، ش ۹.
۴. جعفری، مهدی، «سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط در حقوق ایران»، پژوهشنامه حقوق و اقتصاد، ۱۴۰۳، ش ۱۴.

۵. **حسینی، علی**، «تحدید مسئولیت در قراردادهای زیرساختی و آثار آن بر رقابت»، *مجله حقوق حمل‌ونقل*، ۱۴۰۳، ش ۶
۶. **خدایی، نرگس**، «تسهیلات اساسی و دسترسی غیرتبعیض‌آمیز»، *فصلنامه حقوق عمومی اقتصادی*، ۱۴۰۲، ش ۱۱
۷. **رفیعی، محمد**، «قدرت چانه‌زنی نامتوازن در قراردادهای الحاقی»، *مجله حقوق قراردادها*، ۱۴۰۲، ش ۱۵
۸. **زارع، حسن**، «نقش تنظیم‌گری در بازارهای شبکه‌ای»، *پژوهش‌های حقوق اقتصادی*، ۱۴۰۳، ش ۲۰
۹. **سلیمانی، مونا**، «تحلیل تطبیقی مسئولیت متصدی زیرساخت در حقوق اتحادیه اروپا»، *مجله مطالعات حقوق تطبیقی*، ۱۴۰۲، ش ۱۲
۱۰. **شاکری، محمدرضا**، «شفافیت قراردادی در خدمات عمومی انحصاری»، *فصلنامه حقوق و سیاست عمومی*، ۱۴۰۱، ش ۸
۱۱. **صادقی، حسن**، «مرزهای مسئولیت متصدی در قراردادهای دسترسی»، *مجله حقوق خصوصی نوین*، ۱۴۰۲، ش ۱۳
۱۲. **طباطبایی، نگار**، «رابطه حقوق رقابت و حقوق قراردادها در صنایع شبکه‌ای»، *پژوهشنامه حقوق اقتصادی*، ۱۴۰۳، ش ۱۶
۱۳. **عبدی، فرزاد**، «اعتبار شروط سلب مسئولیت از منظر نظم عمومی»، *مجله فقه و حقوق*، ۱۴۰۱، ش ۲۱
۱۴. **عندلیب، حسین**، «قاعده عدل و انصاف و بطلان شروط غیرمنصفانه و غیر عادلانه»، *مجله فقه و حقوق معاصر*، ۱۴۰۴، ش ۳۳، ص ۱۲۳-۱۳۹
۱۵. **فلاح، رضا**، «مفهوم انحصار طبیعی در حقوق زیرساخت»، *پژوهش‌های حقوق عمومی*، ۱۴۰۲، ش ۱۰
۱۶. **کاشانی، الهام**، «تحلیل اقتصادی حقوق در بازار حمل‌ونقل ریلی»، *مجله اقتصاد و حقوق*، ۱۴۰۳، ش ۷

۱۷. **کاظمی، سعید**، «مسئولیت مدنی ناشی از نقص زیرساخت»، فصلنامه حقوق مسئولیت مدنی، ۱۴۰۲، ش ۵.
۱۸. **کاظمی پور، نسرین**، «حسن نیت در قراردادهای الحاقی»، مجله پژوهش‌های حقوق خصوصی، ۱۴۰۱، ش ۱۹.
۱۹. **کمیلی، آرش**، «استانداردهای اروپایی در دسترسی به شبکه‌های ریلی»، فصلنامه حقوق تطبیقی و اروپایی، ۱۴۰۳، ش ۴.
۲۰. **گرامی، سحر**، «بیمه اجباری مسئولیت در زیرساخت‌های عمومی»، پژوهش‌های بیمه و حقوق، ۱۴۰۲، ش ۱۲.
۲۱. **محسنی، امید**، «توزیع ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل عمومی»، مجله حقوق کسب‌وکار، ۱۴۰۳، ش ۱۱.
۲۲. **موسویان، سیدمحمد**، «بار اثبات در دعاوی مسئولیت متصدی زیرساخت»، فصلنامه آیین دادرسی و ادله اثبات، ۱۴۰۲، ش ۹.
۲۳. **میرزایی، فاطمه**، «حقوق رقابت و رفتارهای استثماری در بازارهای انحصاری»، مجله مطالعات رقابت و تنظیم‌گری، ۱۴۰۳، ش ۱۴.
۲۴. **هداوند، محمد**، «منع سوءاستفاده از وضعیت مسلط در حقوق ایران»، مجله حقوق اقتصادی، ۱۴۰۱، ش ۱۷.

#### منابع انگلیسی

۱. **Monti, Giorgio**, *EU Competition Law*, Cambridge: Cambridge University Press, 2022.
۲. **Whish, Richard & Bailey, David**, *Competition Law*, Oxford: Oxford University Press, 2021.
۳. **Miklau, Franz**, *Rail Infrastructure Access and Regulation in the EU*, London: Routledge, 2020.

۴. **Faul, Judith**, *Essential Facilities and Network Industries*, New York: Springer, 2021.
۵. **Jones, Alison & Sufrin, Brenda**, *EU Competition Law: Text, Cases, and Materials*, Oxford: Oxford University Press, 2023.
۶. **Cseres, Katalin J.**, *Competition Law and Consumer Protection*, Cheltenham: Edward Elgar, 2020.