

IRAN-UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL

AWARD

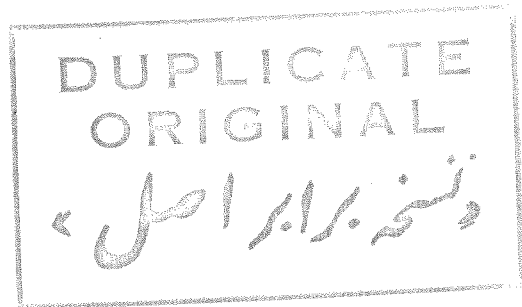
Case No. 10035

Chamber Two

پرونده شماره ۱۰۰۳۵

شعبه دو

حکم شماره ۱۰۰۳۵-۲-۲۵۲



دیوان داوری دعاری ایران - ایالات متحدہ

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL	دادگاه داری دعاری ایران ایالات متحدہ	
شیت شد - FILED		
Date	12 SEP 1986 ۱۳۶۵ / ۶ / ۲۱	تاریخ
No.	۱۰۰۳۵	شماره

کارولینا براس، اینکورپوریتد،

ادعای کمتر از ۲۵۰،۰۰۰ دلار مطروح

توسط دولت ایالات متحده آمریکا،

خواهان،

- و -

شرکت ملی کشتیرانی آریا، شرکت سهامی با مسئولیت محدود،

جمهوری اسلامی ایران،

خواندگان.

حکم

حاضران :

از طرف خواهان : آقای جی. آر. کروک،

نماینده رابط ایالات متحده آمریکا

آقای ام. اف. رابوین،

آقای اس. ویتن،

دستیاران نماینده رابط

از طرف خواندگان: آقای محمد کریم اشراق،

نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران

آقای ابوالحسن محمدی،

آقای اکبر شیرازی،

مشاورین حقوقی نماینده رابط

آقای سهراب ربیعی،

دستیار نماینده رابط.

یک - ادعاها

۱ - در ۱۹ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۹ دی ماه ۱۳۶۰)، دولت ایالات متحده آمریکا از طرف و به نفع کارولینا براس، اینکوپوریتد ("کارولینا براس")، دادخواستی علیه جمهوری اسلامی ایران ("ایران") به ثبت رساند، و مخصوصاً از شرکت ملی کشتیرانی ایران (شرکت سهامی با مسئولیت محدود) که اکنون به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ("شرکت کشتیرانی ایران") معروف است نام برده، و ضمن آن برای جبران خسارت و کسر کالاهائی که شرکت کشتیرانی ایران در فاصله بین سپتامبر ۱۹۷۸ و سپتامبر ۱۹۷۹ از بمبئی، هند از طریق دریا به بنادر ایالات متحده حمل کرده و تحویل داده بود، پنج فقره ادعا به مبلغ ۱۳۰/۸۵،۳۵ (۱) دلار آمریکا مطرح نمود.

۲ - در اولین ادعا بابت شش صندوق کسری ادعائی از محموله کارهای دستی برنجی موضوع دو فقره بارنامه که در ۱۰ اکتبر ۱۹۷۹ (۱۸ مهر ماه ۱۳۵۸) در ویلمینگتون، کارولینای شمالی، تخلیه شده گرامتی به مبلغ ۲،۸۱۵/۸۰ دلار آمریکا مطالبه گردیده است. در ادعای دوم بابت کسری ادعائی یک صندوق از محموله کارهای دستی برنجی موضوع یک بارنامه که در ۱۹ سپتامبر ۱۹۷۹ (۲۸ شهریور ۱۳۵۸) در چارلستون، کارولینای جنوبی، تخلیه شده گرامتی به مبلغ ۶۱۲/۴۲ دلار آمریکا مطالبه گردیده است. در ادعای سوم بابت خسارت وارده ادعائی به محموله‌ای از کارهای دستی برنجی موضوع یک بارنامه که در ۱۰ اکتبر ۱۹۷۸ (۱۸ مهر ماه ۱۳۵۷) در چارلستون تخلیه شده مبلغ ۲۲،۵۰۰ دلار آمریکا گرامت مطالبه گردیده است. این ادعا شامل ۵۹۴ دلار آمریکا بابت کسری دو صندوق نیز بود. بعد از انجام مذاکراتی درباره مبلغ فوق، نماینده شرکت کشتیرانی ایران آنرا به کارولینا براس پرداخت نمود. در ادعای چهارم بابت کسری ادعائی بیست و پنج صندوق از محموله کارهای دستی برنجی موضوع سه بارنامه که در ۸ مه ۱۹۷۹ (۱۸ اردیبهشت ماه ۱۳۵۸) در چارلستون تخلیه شده، مبلغ

(۱) چون شرکت کشتیرانی ایران در ارتباط با یکی از ادعاها مبلغ ۵۹۴/۰۰ دلار آمریکا پرداخته بود مبلغ مزبور به ۳۴،۵۳۶/۸۵ دلار آمریکا کاهش داده شد.

۶،۱۳۹/۷۸ دلار آمریکا مطالبه گردیده است. در ادعای پنجم، بابت کسری ادعایی حدود بیست صندوق از محموله کارهای دستی برنجی موضوع یک بارنامه که در ۱۳ فوریه ۱۹۷۹ (۲۴ بهمن ۱۳۵۷) در چارلستون تخلیه شده، مبلغ ۲،۴۶۸/۸۵ دلار آمریکا غرامت مطالبه گردیده است. خواهان جمعا" مبلغ ۳۴،۵۳۶/۸۵ دلار آمریکا غرامت خواسته و علاوه بر آن بهره و هزینه‌های مربوط به داوری را نیز مطالبه می‌نماید.

۳ - ادعا مبتنی بر قراردادهایی می باشد که بین ایندین آرت ورز کورپوریشن، شرکتی که در هند تاسیس شده ("فرستنده") و شرکت کشتیرانی ایران ("متصدی حمل") بمنظور حمل کالا از بمبئی هند، از طریق دریا به بنادر ایالات متحده و تحویل آن به کارولینا براس ("گیرنده") منعقد شده است. شرایط قراردادهای مزبور در بارنامه‌های قابل انتقال استاندارد که شرکت کشتیرانی ایران (که منبعد مجتمعا" "بارنامه ها" نامیده می شوند) صادر کرده، مندرج است.

۴ - خواهان اظهار می دارد که بارنامه هائی که شرکت کشتیرانی ایران برای ایندین آرت ورز کورپوریشن صادر کرده به انضمام سایر اسنادی که بعد از پرداخت وجوه موضوع اعتبارنامه های اسنادی، به دست خواهان رسیده مشعر بر "بی عیب و سالم بودن ظاهری" (۲) اشیاء برنجی پنج محموله در موقع حمل است و لذا با این تصریح، بارنامه های صادره بارنامه های "بدون عیب و نقص" (۳) محسوب می شوند. خواهان اضافه می‌کند که باوصف این در واقع چندین صندوق یا اصلا" به بنادر ایالات متحده نرسید یا به

(۲) منظور از عبارت "بی عیب و سالم بودن ظاهری" آن است که ظاهرا" و تا آنجائی که بچشم می خورد و از لحاظ ظواهر امر (کالاها) در وضع سالم به کشتی بار شده اند ولی این گفته شامل کیفیت کالا "که با توجه به شرایط بارگیری در بازرسی متعارف مشهود نبود" نمی شود. (Schmitthoff, Schmitthoff's Export Trade (7th ed. 1980) at p.360, quoting Sir R. Phillimore in The Peter der Grosse (1875) 1 P.D. 414, 420 and Branson, J. Re National Petroleum Co., The Athelviscount (1934), 39 Com. Cas. 227, 236.

(۳) سند حمل بی عیب و نقص سندی است که به آن شرط یا یادداشتی حاکی از وجود عیب و نقص در وضع کالا و بسته بندی آن "اضافه نشده باشد.

International Chamber of Commerce, Uniforme Customs and Practice for Documentary Credits (1974), Art. 18.

صورت معیوب و آسیب دیده دریافت گردید.

۵ - خواهان برای اثبات کسری ادعائی کالاها و خسارات وارده به آنها عمدتاً به شماره‌ش صندوقها در موقع تخلیه از کشتی که توسط کارمندان وی در هنگام دریافت کالا انجام گرفته، استناد می نماید.

۶ - خواهان اظهار می دارد که ارزش کالاهای تحویل نشده و هزینه تعمیر کالاهای آسیب دیده را از نورتون، لیلی اند کمپانی اینکورپوریتد، کارگزار شرکت کشتیرانی ایران مطالبه کرده و تا بحال بابت زیانهای وارده وجهی دریافت نکرده است.

۷ - نورتون لیلی اند کمپانی اینکورپوریتد، مسئولیت در قبال ادعای خسارت را کاملاً رد کرده و اظهار می دارد که در مورد مرطوب بودن کالا در هنگام تخلیه هیچگونه مدارک مستندی وجود ندارد. و یک فقره ادعای مربوط به مفقود شدن کالا را کلاً پرداخت نموده، و ظاهراً فقط وصول سایر دعاوی مربوط به زیان را اعلام داشته است.

۸ - خواننده ادعاهای فوق را انکار نموده و از جمله اظهار می دارد که خواهان برای اثبات کسری کالا و خسارت وارده به آن به متابعت از "عرف تجارتي که باید توسط افراد بی طرف رسمی و بین المللی متخصص در امر تخلیه بار و تحویل آن به صاحب کالا گواهی های مربوط به کسری کالا یا خسارت وارده به آن صادر شود". مدارک کافی ارائه نداده است. علاوه براین، خواننده مدعی است که خواهان "ظرف دو سه سال در هیچ دادگاهی ادعای خسارت نکرده و بنابراین... ادعای خواهان مشمول مرور زمان شده است."

۹ - جلسه استماعی در ۲۰ ژوئن ۱۹۸۶ (۳۰ خرداد ماه ۱۳۶۵) تشکیل شد.

دو - دلائل حکم

الف - صلاحیت

۱ - تابعیت کارولینا براس

۱۰ - خواهان دیوان را متقاعد ساخته که طبق تعریف بند یک ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی تبعه ایالات متحده می باشد. کارولینا براس در ۱۳ اکتبر ۱۹۷۶ (۲۱ مهر ماه ۱۳۵۵) طبق قوانین کارولینای شمالی تاسیس شده و گواهینامه حسن شهرت که توسط دبیر ایالتی کارولینای شمالی صادر گردیده و سوگندنامه شرکت، رونوشت شناسنامه سه سهامدار آن نشان می دهد که شرکت مزبور یک شرکت خصوصی امریکائی است.

۲ - صلاحیت نسبت به شرکت کشتیرانی ایران

۱۱ - در این که شرکت کشتیرانی ایران مشمول تعریف "ایران" مندرج در بند ۳ ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی می باشد، اختلافی نیست.

۳ - صلاحیت نسبت به دعاوی

۱۲ - طبق بند ۱ ماده دو بیانیه حل و فصل دعاوی، دیوان نسبت به دعاوی ناشی از دیون، قراردادهای ضبط اموال و یا هر اقدام دیگری که موثر در حقوق مالکیت باشد صلاحیت رسیدگی دارد. دعاوی ناشی از قراردادهای کتبی حمل، بطوری که از برنامه‌ها برمی آید، در حیطه شمول این صلاحیت است. در مورد اینکه ادعا در ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۹) پابرجا بوده یا اینکه از تاریخ بروز تا ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۹) مستمرا به خواهان تعلق داشته، اختلافی بین طرفین وجود ندارد.

۱۳ - شرکت کشتیرانی ایران به موضوع صلاحیت اعتراض و ادعا می کند که طبق مقررات بارنامه ها متصدی حمل اختیار انتخاب مرجع انحصاری برای رسیدگی به اختلافات را دارد، و وی ایران را انتخاب کرده و بدین ترتیب این اختلاف از صلاحیت این دیوان خارج می کند. خواهان استدلال فوق را بدینگونه رد می کند که با اینکه برای رفع اختلافات در پاراگراف ۲ بارنامه ها از سه مرجع ممکنه (تهران، هامبورگ و یا لندن) نام برده شده، طرفین محدود به مراجعه به این سه مرجع نبوده و می توانند در مورد تفویض صلاحیت انحصاری به هر یک از این سه مرجع توافق نمایند.

۱۴ - شرکت کشتیرانی ایران همچنین استدلال می کند که قانون ایران قانون حاکم است و بنابراین پرونده حاضر باید به دادگاههای داخلی ایران ارجاع شود.

۱۵ - دیوان بر این نظر است که نه شرایط بارنامه ها صلاحیت دیوان نسبت به پرونده حاضر را سلب می کند و نه انتخاب قانونی خاص. بیانیه حل و فصل دعاوی در مواردی ادعاهای ناشی از قراردادهای تعهد آور را از صلاحیت دیوان مستثنی می سازد که اختلافات مربوطه مشخصاً در صلاحیت انحصاری دادگاههای صالحه ایران باشد. در پاراگراف ۲ بارنامه ها سه صلاحیت "انحصاری" ممکنه ذکر و مراجع "غیرانحصاری" دیگر مجاز شناخته شده، و حتی به متصدی حمل حق داده شده که در حوزه قضائی متبوع خوانده، که در پرونده حاضر ایالات متحده و هند بالقوه چنین حوزه ای محسوب می شوند، اقامه دعوی نماید. دیوان نتیجه می گیرد که این شرط صراحتاً "صلاحیت رسیدگی را به دادگاههای ایران محدود نمی سازد و بنابراین قید انتخاب مرجعی محسوب نمی شود که به اعتبار بند ۱، ماده دو بیانیه حل و فصل دعاوی مصداق یافته و صلاحیت را از دیوان سلب نماید.

۱۶ - بنابراین دیوان متقاعد شده که صلاحیت رسیدگی به دعاوی را دارد.

ب - مرور زمان

۱۷ - شرکت کشتیرانی ایران مدعی است که چون ادعاهای مربوطه ظرف دو سال پس از تاریخ بروز در دادگاهی اقامه نشده‌اند لذا مشمول مرور زمان می شوند.

۱۸ - پاراگراف ۲۱ بارنامه ها مقرر می دارد که:

هرگونه ادعا علیه صاحبان کشتی، متصدی حمل، کارگزار، ناخدای کشتی، اعضا و خدمه دیگر، صرفنظر از ماهیت حقوقی آن، مشمول مرور زمان خواهد شد، مگر اینکه ظرف یکسال پس از تخلیه کالا یا تاریخی که کالا می بایستی تخلیه شده باشد، یا در مورد دعاوی غیرمرتبط با کالا، بعد از ورود کشتی به بندر مقصد طبق بارنامه دعوی اقامه گردد. (تاکید اضافه شده است).

پاراگراف ۶ ماده ۳ مقررات لاهه (۴)، که بنا باظهار هر دو طرف باید قانون حاکم بر پرونده حاضر باشد، مقرر می دارد که:

"متصدی حمل و کشتی از هر مسئولیتی در قبال زیان یا آسیب وارده به کالا مبری خواهند بود مگر اینکه ظرف یکسال پس از تحویل کالا یا تاریخی که کالا می بایستی تحویل شده باشد، دعوی اقامه گردد. (تاکید اضافه شده است).

بنابراین هم طبق شرایط مندرج در بارنامه ها و هم طبق مقررات لاهه، دعاوی کارولینا براس علیه شرکت کشتیرانی ایران بابت زیان و خسارت مربوط به کالا می بایستی ظرف یکسال پس از تخلیه یا تحویل کالای هر محموله در دادگاهی طرح شده باشد.

(۴) در سال ۱۹۲۱ International Law Association (انجمن حقوق بین الملل) در لاهه تشکیل جلسه داد و آنچه را که بنام مقررات لاهه شهرت یافت تصویب نمود. کنفرانس دیپلماتیک درباره حقوق دریائی که در سال ۱۹۲۲ در بروکسل تشکیل شد، مقررات مزبور را تأیید کرد و این مقررات در سال ۱۹۲۳ مبنای مذاکراتی قرار گرفت که در سال ۱۹۲۴ به تصویب "کنوانسیون بین المللی برای یکنواخت کردن پاره‌ای از مقررات مربوط به بارنامه‌ها" توسط کنفرانس حقوق دریائی در بروکسل منجر گردید. در سالهای ۱۹۶۸ و ۱۹۷۹ پروتکل‌های مربوط به کنوانسیون بارنامه‌ها (پروتکل بروکسل یا اصلاحیه ویزی و پروتکل سال ۱۹۷۹) که طی آنها بعضی از جنبه‌های کنوانسیون اصلاح گردید، به تصویب رسید.

۱۹ - کارولینابراس استدلال می کند که شرط طرح دعوی علیه شرکت کشتیرانی ایران طی مدت سال ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۰ نباید اعمال گردد زیرا چنانچه چنین دعوائی در آن زمان در ایالات متحده اقامه می شد، بعداً "بحال تعلیق در می آمد و سرانجام به خود این دیوان احاله می شد، بنابراین قبول صلاحیت دیوان نسبت به این پرونده موجب هیچگونه بی عدالتی نخواهد شد. لکن به عقیده دیوان یک منظور از مرور زمان این است که در مواردی که ظرف مدت مشخصی دعوائی اقامه نگردیده متصدیان حمل مجاز باشند که سوابق مربوط به آنها را از جریان خارج نمایند. هدف از مرور زمان یکساله مندرج در مقررات لاهه تشویق یکنواختی (چون بعضی ملل مرور زمانی بمدت دو، پنج، و هفت سال داشتند) و جلوگیری از آن است که متصدیان حمل مدت کوتاهتری، مانند دو ماه یا سی روز، در بارنامه های خود درج نکنند. رجوع کنید به:

W. Tetley, Marine Cargo Claims (2d ed. 1978), p.331.

۲۰ - دیوان ملاحظه می کند که هر سه کشور جمهوری اسلامی ایران، ایالات متحده و هند، که انعقاد و اجرای قرارداد مزبور به آنها ارتباط پیدا می کند، مقررات لاهه را در وضع قوانین داخلی خود پذیرفته (۵) و لذا مرور زمان یکساله را در قوانین ملی خود گنجانیده اند. دیوان همچنین ملاحظه می کند که مقررات لاهه به عنوان روش استاندارد بارنامه ها، در بازرگانی دریائی بین المللی در سطح وسیعی پذیرفته شده است. کشور هلند نیز که طبق استدلال خواهان قوانین آن به دلیل وجود مقر دیوان داوری در لاهه، قابل اعمال است، مقررات لاهه را تصویب (۶)، و مرور زمان یکساله را جزو قوانین داخلی خود کرده است.

(۵) جمهوری اسلامی ایران در ۲۶ آوریل ۱۹۶۶ (۶ اردیبهشت ماه ۱۳۴۵) و ایالات متحده در ۲۹ ژوئن ۱۹۳۷ (۸ تیر ماه ۱۳۱۶) به کنوانسیون بارنامه ها پیوستند. هرچند که هند طرف کنوانسیون بارنامه ها نیست، ولی با گذراندن قانون سال ۱۹۲۵ حمل کالا از طریق دریا Indian Carriage of Goods by Sea Act, 1925 مقررات لاهه را پذیرفت.

(۶) هلند بعد از پیوستن به اصلاحیه ویزی کنوانسیون بارنامه ها در ۲۶ آوریل ۱۹۸۲ (۶ اردیبهشت ماه ۱۳۶۱) در ۲۶ آوریل ۱۹۸۳ (۶ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) کنوانسیون اولیه بارنامه ها را طرد کرد.

۲۱ - برای اینکه معلوم شود که پرونده حاضر مشمول مرور زمان مندرج در پاراگراف ۶ ماده ۳ مقررات لاهه و پاراگراف ۲۱ بارنامه ها می شود یا خیر لزومی ندارد که دیوان در مورد اجرای قوانین یکی از کشورهای جمهوری اسلامی ایران، ایالات متحده، هند یا هلند در مورد پرونده حاضر تصمیمی اتخاذ نماید، زیرا قوانین تمام این کشورها مشابه بوده و کلیه آنها با رویه معمول و گسترده‌ای که در مقررات لاهه منعکس است مطابقت دارد(۷).

۲۲ - با این وصف، دیوان از آراء بعضی دادگاههای داخلی که در آنها بدلیل وجود موافقت نامه داوری بین طرفین، مرور زمان قانونی در مورد اقامه دعوی اعمال نگردیده، آگاهی دارد. برای مثال، رجوع کنید به:

Son Shipping Co., Inc. v. De Fosse & Tanghe, 199 F.2d 687, 689 (2d Cir. 1952).

در اینگونه موارد، تصمیم درباره اینکه آیا در شرایط پرونده ادعائی مشمول مرور زمان می‌گردد یا خیر، برعهده دادگاهها نبوده بلکه برعهده داوران است. رجوع کنید به:

Office of Supply, Government of the Republic of Korea v. New York Navigation Company, Inc., 469 F. 2d 377, 380 2d 377, 380 (2d Cir. 1972).

(۷) رجوع کنید به بند ۶ ماده ۵۴ قوانین دریائی جمهوری اسلامی ایران United States Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. 1303(6); Art 3(6) of the Schedule to the Indian Carriage of Goods by Sea Act; and Art. 468, Paragraph 7, of the Wetboek van Koophandel (Dutch Commercial Code).

اعم از اینکه موافقتنامه ارجاع به داوری در بارنامه یا در قرارداد مربوط به اجاره کشتی بازرگانی یا موافقتنامه ویژه ای گنجانیده شده باشد، می توان آنرا مثلاً "اشاره به روش قراردادی رفع اختلاف شمرد که مشمول مرور زمان قانونی برای اقامه دعوی ظرف مدت یکسال نبوده، بلکه اعراض از مرور زمان قانونی یا موافقتنامه جدیدی می باشد که مشمول مرور زمان قانونی نیست. لکن، در بارنامه های پرونده حاضر قید داوری وجود ندارد و دعوی به استناد چنین موافقتنامه هائی به این دیوان ارجاع نشده، بلکه به موجب بیانیه حل و فصل دعاوی، که یک موافقتنامه بین المللی بین دو دولت است، به این دیوان تسلیم گردیده است.

۲۳ - با توجه به نص پاراگراف ۲۱ بارنامه ها و بند ۶ ماده ۳ مقررات لاهه که مورد استناد طرفین می باشد، دیوان براین نظر است که چون کارولینا براس ظرف مدت یکسال در مورد مطالبات خود اقامه دعوی ننموده، لذا این حق از وی ساقط شده است. علاوه براین، هنگامی که دیگر نمی توان دعوی فوق را در سایر مراجع مطرح کرد، اجازه اقامه آن در این دیوان، موجب تضییع حقوق خواننده، شرکت کشتیرانی ایران، خواهد شد. در این شرایط، به نظر دیوان دعاوی در واقع مشمول مرور زمان بوده و بنابراین باید مردود شناخته شود.

۲۴ - بنا به دلائل پیش گفته،

دیوان حکمی به شرح زیر صادر می کند:

الف - ادعاها رد می شوند.

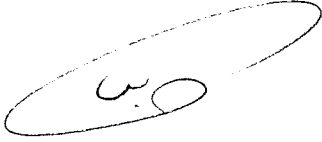
ب - هریک از طرفین باید هزینه داوری مربوط به خود را تقبل نماید.

لاہ، بہ تاریخ ۱۲ سیتامبر ۱۹۸۶ برائے ۲۱ شہریور ماہ ۱۳۶۵

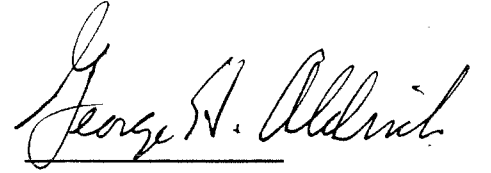


روبرت برینڈلے
رئیس شعبہ دو

بنام خدا



حمید بہرامی - احمدی



جارج اچ. آلدریچ