

127-100

AIMS TRIBUNAL

دیوان داوری دعاوی ایران - ایالات متحدہ

127-100

ORIGINAL DOCUMENTS IN SAFE

Case No. 127

Date of filing: 10 DEC 84

** AWARD - Type of Award Final
 - Date of Award 16 July 84
 _____ pages in English 56 pages in Farsi

** DECISION - Date of Decision _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** CONCURRING OPINION of _____
 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** SEPARATE OPINION of _____
 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** DISSENTING OPINION of _____
 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** OTHER; Nature of document: _____

 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

Case 127

پرونده شماره ۱۲۷

شعبه سه

حکم شماره ۳ - ۱۲۷ - ۱۴۳

Award N° 143-127-3

DUPLICATE ORIGINAL
نسخه برابر اصل

English version
Filed on 13 JULY 84
نسخه انگلیسی در تاریخ
ثبت شده است.

موریسون - کنودسن پاسیفیک لیمیتد ،
خواهان ،

- و -

وزارت راه و ترابری و جمهوری اسلامی ایران ،
خواندگان .

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL
دادگاه دآوری دعاوی ایران - ایالات متحدہ
ثبت شد - FILED
Date 1362 / 9 / 19
10 DEC 1984
No. 127

حکم

AWARD

حاضران :

از طرف خواهان : آقای بیری ال. باناشافت
آقای آبین . کی . بارتولد
وکلی خواهان
آقای کنت دابلیو . اسمیت
مشاور خواهان

از طرف خواندگان : آقای محمدکریم اشراق ، قائم مقام نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران
آقای ابوسعید رهبری ، مشاور حقوقی نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران
آقای محمدعلی لطفعلیان
آقای ج. صادقی
وکلای وزارت راه
آقای یدالله قیصری ، مشاور مالی وزارت راه

سایر حاضران : آقای آرتور دابلیو. روان ، نماینده رابط ایالات متحده آمریکا
خانم جیمیسون ام. سلبی ، قائم مقام نماینده رابط ایالات متحده آمریکا

اول - جریان دعوی

خواهان ، موريسن - کنودسن پاسیفیک لیمیتد ("موريسن" یا "خواهان") در ۱۹ نوامبر ۱۹۸۱ (۲۸ آبان ماه ۱۳۶۰) دادخواست خود را به ثبت رسانده و در آن هم از وزارت راه و ترابری ("وزارت راه") و هم از جمهوری اسلامی ایران ("ایران") به عنوان خواندگان دعوی نام برده است. دادخواست حاوی ادعاهائی است مبتنی بر نقض ادعائی یک فقره قرارداد خدمات مهندسی توسط وزارت راه و سلب مالکیت ادعائی پاره‌ای اموال توسط ایران. در ۲۳ آوریل ۱۹۸۲ (۳ اردیبهشت ماه ۱۳۶۱) وزارت راه اصالتاً و وکالتاً از طرف خواننده، ایران، لایحه دفاعیه و دادخواست متقابلی به ثبت رسانده و هم از خواهان و هم از یک شرکت فرانسوی به نام کفراران، شرکت سهامی با مسئولیت محدود ("کفراران") به عنوان خواندگان متقابل، نام برد. ادعاهای متقابل بر نقض ادعائی سه فقره قرارداد، از جمله قراردادی که مبنای برخی از دعاوی

است ، ونیز برعدم پرداخت ادعائی پاره ای دیون مربوط به بیمه‌های اجتماعی و مالیات‌ها مبتنی است .

خواهان جوابیه ادعاهای متقابل رادر ۸ ژوئن ۱۹۸۲ (۱۸ خردادماه ۱۳۶۱) به ثبت رسانند . جلسه‌استماع مقدماتی در ۱۵ اکتبر ۱۹۸۲ (۲۳ مهرماه ۱۳۶۱) برگزار شد . متعاقب برگزاری جلسه‌مزبور ، دیوان داوری به طرفین دستور داد که تا تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۸۳ (۲۵ دیماه ۱۳۶۱) لوائح ومدارکی راجع به پاره‌ای از موضوعات حقوقی ، منجمله مسئله‌صلاحیت دیوان جهت رسیدگی به هریک از ادعاهای متقابل ، به‌ثبت رسانند . دیوان این مطلب رانیزتصریح کرد که جلسه‌استماع کلیه موضوعات باقیمانده پرونده‌در روزهای ۸ تا ۱۰ ژوئن ۱۹۸۳ (۱۸ تا ۲۰ خردادماه ۱۳۶۲) تشکیل خواهد شد .

خواهان لایحه خودراجع به موضوعات حقوقی فوق‌الذکر رادر ۱۴ ژانویه ۱۹۸۳ (۲۴ دیماه ۱۳۶۱) به ثبت رسانند . وزارت راه لایحه خود را به‌انضمام اصلاحیه‌های ادعاهای متقابل در ۲۷ ژانویه ۱۹۸۳ (۷ بهمن ماه ۱۳۶۱) ثبت نمود .

دیوان داوری در ۲۶ آوریل ۱۹۸۳ (۶ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) به طرفین دستور داد که لوائح ومدارک خودراجع به کلیه موضوعات باقیمانده پرونده را به ثبت رسانند و ضمناً " برنامه برگزاری جلسه‌استماع در روزهای ۸ تا ۱۰ ژوئن ۱۹۸۳ (۱۸ تا ۲۰ خردادماه ۱۳۶۲) را تأیید کرد . دیوان داوری طی دستوری به تاریخ ۱۳ مه ۱۹۸۳ (۲۳ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) اعلام کرد که به این نتیجه رسیده است که نسبت به ادعاهای متقابل ، تا آنجا که از قرارداد خاصی که موضوع پاره‌ای از ادعاهاست ، ناشی نشده باشند ، صلاحیت رسیدگی ندارد . در دستور مزبور منجمله ذکر شده بود که تصمیم دیوان به موقع در حکمی قید شده و تصمیم در باره بقیه موضوعات مقدماتی ضمن صدور حکم نهائی اتخاذ خواهد گردید .

خواهان لایحه و مستندات خود را در ۶ ژوئن ۱۹۸۳ (۱۶ خرداد ماه ۱۳۶۲) به ثبت رساند. جلسه استماع در روزهای ۸ تا ۱۰ ژوئن (۱۸ تا ۲۰ خرداد ماه ۱۳۶۲) برگزار شد. وزارت راه در ۹ ژوئن ۱۹۸۳ (۱۹ خرداد ماه ۱۳۶۲)، یعنی روز دوم استماع، لایحه و سایر مدارک خود را تسلیم کرد.

متعاقب جلسه استماع، دیوان طی دستور مورخ ۱۴ ژوئن ۱۹۸۳ (۲۴ خرداد ماه ۱۳۶۲) به طرفین اجازه داد که "تا تاریخ ۲۵ ژوئیه ۱۹۸۳ (۳ مرداد ماه ۱۳۶۲) لوایح بعد از استماعی را به ثبت رسانده و ضمن آنها به موضوعات حقوقی پرونده بپردازد".

خواهان لایحه توجیهی خود را در ۲۵ ژوئیه ۱۹۸۳ (سوم مرداد ماه ۱۳۶۲) به ثبت رساند. وزارت راه لایحه توجیهی خود را به انضمام یک مجلد مدارک کتبی تسلیم نمود. وزارت راه مستند دیگری در ۲۷ ژوئیه ۱۹۸۳ (۵ مرداد ماه ۱۳۶۲) به ثبت رسانده و در ۲۴ اوت ۱۹۸۳ (دوم شهریور ماه ۱۳۶۲) مجلد دیگری حاوی مدارک خود در تائید ادعای متقابل مربوط به مالیاتها، ارائه کرد.

متعاقب استماع پرونده، داور منصوب جمهوری اسلامی ایران استعفا نمود و داور جدیدی به جای وی منصوب گردید. دیوان داورى تصمیم گرفته است که استماع قبلی تجدیدنشود (رجوع شود به ماده ۱۴ قواعد دیوان). در تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۸۴ (۲۵ دی ماه ۱۳۶۲) داور منصوب ایالات متحده نیز استعفا کرد. به موجب اصلاحیه ماده ۱۳ قواعد دیوان داورى که در هفتم اکتبر ۱۹۸۳ (۱۵ مهر ماه ۱۳۶۲) موقتا "تصویب گردیده و در هفتم مارس ۱۹۸۴ (۱۷ اسفند ماه ۱۳۶۲) به تصویب نهائی رسید، داور مستعفی در صدور حکم حاضر شرکت جست.

دوم - پیشینه دعوی

خواهان و کفراران شرکتهای مهندسی مشاور بوده و ادارات مرکزی آنها به ترتیب در ایالات متحده و فرانسه واقع است. شرکتهای مزبور در سال ۱۹۷۴

درمورد پیشنهادهای مربوط به احداث جاده‌ای که قرار بود تهران را به خلیج فارس متصل کند، با وزارت راه وارد مذاکره شدند. در ۹ فوریه ۱۹۷۵ (۲۰ بهمن ماه ۱۳۵۳) وزارت راه مقاوله‌نامه‌ای صادر و پروژه را رسماً "پیشنهاد کرد. وزارت راه در این مقاوله‌نامه اظهار علاقه کرده بود که مسئولیت کلیه مطالعات مربوط به ساختمان جاده و منجمله طراحی پروژه را به کنسرسیومی مرکب از خواهان و کفاران واگذار نماید. در مقاوله‌نامه مضافاً ذکر شده بود که "تحت شرایط مساوی"، در انتخاب پیمانکار برای ساختمان جاده به کنسرسیوم حق تقدم داده خواهد شد. در مقاوله‌نامه همچنین قید شده بود که وزارت راه از کنسرسیوم می‌خواهد که "کارهای مقدماتی جهت خرید ماشین‌آلات و تجهیز کارگاه و تعلیم کارگران فنی را انجام داده... و علاوه بر آن، در صورت آماده بودن طرح‌های عملی، ساختمان قسمتی از جاده را، بر مبنای هزینه‌ها اضافه حق الزحمه که در موافقت‌نامه فیما بین طرفین تعیین و تصریح خواهد شد شروع کند..."

ادامه مذاکرات بین طرفین منتج به صدور مقاوله‌نامه دومی شد که وزارت راه در تاریخ ۱۸ آوریل ۱۹۷۶ (۲۹ فروردین ماه ۱۳۵۵) صادر کرد. وزارت راه طی مقاوله‌نامه مذکور، تصمیم خود را در برابر "واگذاری تمامی کار ساختمان بزرگراه" منجمله مسئولیت طراحی، خرید ماشین‌آلات، راه‌اندازی و نیز کار واقعی ساختمان بزرگراه، به کنسرسیوم، اعلام نمود. در مقاوله‌نامه به دستور وزارت راه اشاره شده بود، مبنی بر اینکه سه مسئولیت اول بموجب "سه قرارداد پایه" به مرحله اجرا درخواهد آمد و قراردادهای یاد شده بلافاصله بعد از تأمین "تسهیلات اعتباری" امضاء خواهند شد و نیز اینکه وزارت راه و کنسرسیوم بمجرد امضای قراردادهای پایه، در مورد "قرارداد اصلی ساختمان بزرگراه" وارد مذاکره خواهند گردید.

خواهان و کفاران در تاریخ اول مه ۱۹۷۶ (۱۱ اردیبهشت ماه ۱۳۵۵) یک توافق‌نامه تشکیل کنسرسیوم که حقوق و وظایف هر یک را در صورت عقد قراردادهایی با وزارت راه معین می‌کرد امضاء نمودند. در این توافق‌نامه، مسئولیت‌های

مربوط به هر قراردادی که بین کنسرسیوم و وزارت راه در رابطه با پروژه جاده امضاء می شد تقسیم و پیش بینی شده بود که مسئولیت های طرفین "جداگانه بوسیله هر طرف اجراء خواهد شد" (ماده ۶). در توافقنامه، طرفین همچنین تقسیم وجوه دریافتی توسط کنسرسیوم را پیش بینی کرده بودند. (ماده ۹). در موافقتنامه قید شده بود که "قوانین سویس، کانتون ژنو حاکم بر موافقتنامه بوده و موافقتنامه طبق آن قوانین تفسیر خواهد شد" (ماده ۱۷) و نیز اینکه:

موافقتنامه حاضر تحت هیچ شرایطی شرکتنامه تلقی نمی گردد. هر یک از طرفین در جهت منافع خود عمل می کند و مفهوم مال الشریکه "affectio societatis" صراحتاً مستثنا می شود. (ماده ۳).

در تاریخ ۲۸ ژوئیه ۱۹۷۶ (۶ مرداد ماه ۱۳۵۵) وزارت راه از یک طرف و خواهان و کفراران بعنوان "پیمانکار" از طرف دیگر قراردادی جهت طراحی دو قطعه از پروژه جاده ("قرارداد ۸۱" یا "قرارداد") امضاء نمودند. در ماده ۱ قرارداد ذکر شده بود که "موضوع قرارداد عبارتست از اجرای "کلیه خدمات مهندسی لازم جهت طراحی کامل "دو قطعه پروژه که به ترتیب، قطعه الف و قطعه ج ذکر شده اند.

بموجب ماده ۲ و ضمیمه شماره ۲ قرارداد، وظایف کنسرسیوم عبارت بود از طراحی قطعه های الف و ج خود جاده و همچنین ضام و متعلقات مختلفه و نقشه های ساختمانی و محاسبات مربوط به قسمت های از قبیل تقاطع ها، پلها، تونلها و آبگذرها. بعضی تاسیسات جانبی جاده مانند مراکز پلیس و پست کمک های اولیه، مجتمعات خدمات عمومی و پمپ بنزین و تاسیسات تعمیر و نگهداری آبی جاده نیز، در طرح منظور شده بود. (بند ۱ ماده دو، بند ۷ ضمیمه ۲). کار طراحی به دو مرحله تقسیم شده بود، مرحله اول به جمع آوری آمار و ارقام، مطالعات مقدماتی و یک برنامه اجرائی جهت کار طراحی و مرحله دوم به تهیه نقشه های ساختمانی، مشخصات فنی و برآورد نهائی هزینه ها اختصاص داده شده بود. بموجب بند ۴ ماده دو قرارداد بود کنسرسیوم چهار نسخه (از جمله یک نسخه قابل

تکثیر) از کلیه نقشه‌های ترسیمی و گزارش‌ها به‌هزینه خود، به وزارت راه تسلیم نماید و هزینه تهیه نسخ اضافی بعهده وزارت راه باشد.

بند ۳ ماده دو در مورد تعهدات وزارت راه در مقابل کنسرسیوم محدودیت کلی قائل شده بود. (رجوع شود به : شماره ۲ قسمت سوم این حکم) . وظایف وزارت راه در مورد طراحی ، مشخصا " در ماده ۹ قرارداد ذکر شده بود و بموجب آن وزارت راه طبق جدول مندرج در ضمیمه شماره ۵ مسئول عکسبرداریهای هوایی و عملیات نقشه برداری بود (که عملا" توسط سازمان ملی نقشه برداری ولی با سفارش و هزینه وزارت راه انجام می شد و طبق الحاقیه قرارداد، اینکار می توانست توسط دیگران نیز انجام گیرد) . (همچنین رجوع شود به الحاقیه بند ۱۳ قرارداد) . مضافا " ، وزارت راه متعهد بود طبق قوانین ایران "کلیه اقدامات لازم را جهت تسهیل کارهای پیمانکار... معمول دارد" (ماده ۸ پیوست ۴) . کارکنسرسیوم ، همچنین وابسته به پاره‌ای تصمیمات وزارت راه بود (قسمت ۳ پیوست شماره ۲ و برنامه زمانی طراحی) .

مهلت های "تکمیل کار" در ماده ۳ قرارداد تعیین و مقرر شده بود که مرحله اول پنج ماه بعد از تاریخ اجرای قرارداد و مرحله دوم ده ماه از تاریخ تصویب گزارش های مرحله اول تکمیل شود (بند ۱ ماده سه) . با موافقت وزارت راه و در صورت ضرورت، به عللی که ناشی از تخلف کنسرسیوم نباشد، تمدید مهلت های مذکور امکان پذیر بود. (بند ۲ ماده ۳) . برنامه واقعی کار مرحله اول در پیوست شماره ۲ قرارداد تعیین شده و قرار بود برنامه کار مرحله دوم همراه گزارش مرحله اول تسلیم شود (ماده ۴ و پیوست شماره ۲) .

ماده ۵ قرارداد، روش و پیامدهای تصویب گزارشها را که نقشه‌ها و سایر اسناد رانیز شامل می شد، تعیین می کرد. بند ۱ ماده ۵ مقرر می داشت که وزارت راه ظرف ۳۰ روز از تاریخ دریافت گزارشها و مدارکی که باید بتصویب وی برسد، نظر خود را اعلام کند. در بند ۲ ماده ۵ قید شده بود که گزارشها و اسناد "تصویب شده

تلقى خواهند شد، " مگر آنکه وزارت راه ظرف ۳۰ روز مقرر در بند ۱ ماده ۵ و ضمن شرح جزئیات موارد انحراف احتمالی از مقررات قرارداد، آنها را ناقص اعلام کند. با اینحال، بند ۴ ماده ۵ قید می‌گردد که تصویب گزارشها را فاع مسئولیت کنسرسیوم "در مورد صحت و دقت طرحها یا نقشه‌ها" نیست. بالاخره، بند ۵ ماده ۵ کنسرسیوم را ملزم می‌نمود که هرگونه نواقص ناشی از مسامحه در اجرای کار را که وزارت راه ظرف دو سال "از تاریخ تکمیل خدمات موضوع قرارداد به کنسرسیوم" گزارش نماید بر طرف کنند. مهلت مذکور خود بخود تحت شرایط مشخصی قابل تمدید بود.

حق الزحمه‌ای که عملاً می‌بایست به کنسرسیوم پرداخت می‌شد در ماده ۱۱ قرارداد مندرج و شامل دو جزء، بود. اول اینکه، قرار بود مبلغ ۱،۳۲۰،۰۰۰ ریال بابت طراحی هریک کیلومتر جاده به علاوه تاسیسات تعمیر و نگهداری آبی راه به کنسرسیوم پرداخت شود. (رجوع شود به پیوست شماره ۲، بند ۷ (ج) "ثانیا"، قرار بود در صدا ستاناردی از هزینه نهائی تخمینی مربوط به ساختمان تاسیسات جانبی و سرویس جاده که کنسرسیوم طراحی آنها را انجام می‌داد، به کنسرسیوم پرداخت شود.

مکانیزم پرداخت حق الزحمه کنسرسیوم در ماده ۱۲ پیش بینی شده و قرار بود درش فقره پرداخت موقت (interim payment) و بقیه حق الزحمه طی یک پرداخت نهائی باقیمانده (final balance payment) تادیه شود. قرار بر این بود که هریک ازش فقره پرداخت موقت، معادل درصد مشخصی از برآورد حق الزحمه واقعی ۴۵۰ کیلومتر طول فرضی جاده و ۳۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال هزینه‌های فرضی تاسیسات جانبی تعیین شود.

اولین پرداخت موقت بمیزان ۱۰ درصد حق الزحمه برآوردی تعیین می‌بایست درقبال ضمانتنامه بانکی، پیشاپیش صورت می‌گرفت (بند ۱ (الف) ماده ۱۲). پرداخت‌های موقت دوم و سوم، که هریک معادل ۵% حق الزحمه برآوردی بود، باید درقبال تسلیم دو گزارش متوالی در ضمن کار (interim reports) انجام

می‌شد. (بند ۱ (ب) و (ج) ماده ۱۲). پرداخت موقت چهارم ۳۰٪ حق الزحمه برآوردی تعیین می‌بایست بعد از تسلیم گزارش کلی مرحله اول تادیه می‌شد (بند ۱ (د) ماده ۱۲). پرداخت پنجم قرار بود ۳۰٪ حق الزحمه برآوردی بوده و بتدریج که خدمات مرحله دوم طبق برنامه زمانی آن مرحله پیشرفت می‌کرد به اقساط ماهانه پرداخت شود. (بند ۱ (ه) ماده ۱۲). پرداخت ششم قرار بود ۲۰٪ حق الزحمه برآوردی بوده و در قبال یک ضمانتنامه بانکی ۳۰ روز "بعد از تسلیم گزارش مرحله ۲"، تادیه گردد (بند ۱ (و) ماده ۱۲). پرداخت نهائی باقیمانده قرار بود معادل مابه‌التفاوت حق الزحمه واقعی پیش‌بینی شده در ماده ۱۱ و جمع شش فقره پرداخت موقتی که براساس حق الزحمه برآوردی انجام شده بود، باشد. (بند ۱ (ز) ماده ۱۲).

همچنین، بموجب ماده ۱۲ قرار بود ۲۰٪ هر یک از پرداختها به ریال و ۴۰٪ به فرانک فرانسه و ۴۰٪ به دلار آمریکا (تبصره ۳ ماده ۱۲) و ظرف ۱۰ روز بعد از "تاریخ مقرر" پرداخت شود (تبصره ۲ ماده ۱۲). وزارت راه ملزم بود هرگونه مجوز لازم برای انتقال ارز را، از دولت ایران تحصیل نماید. و بموجب بند ۱ (ج) ماده ۱۲ قرار بود ضمانتنامه‌های بانکی بابت پرداخت‌های موقت اول و ششم "بمجرد تصویب گزارش مرحله ۲، آزاد شوند".

طبق ماده ۱۳ قرارداد، پرداخت مالیاتها و حق بیمه‌های اجتماعی و سایر عوارض دولتی، "بعهده پیمانکار" بود. ماده ۱۳ قید می‌کرد که حق الزحمه پیمانکار، براساس نرخ مالیاتها یا سایر عوارض جاری دولتی در تاریخ عقد قرارداد تعیین شده، و در "صورت تغییر در نرخ" هر یک از عوارض "حق الزحمه متناسباً" تعدیل خواهد شد. و بالاخره، ماده ۱۳ به وزارت راه اختیاری داد از پرداختها، مبلغی بابت مالیاتها قانونی، که ۵/۵٪ کلیه پرداختها بود، کسر نماید.

ماده ۱۴ مقرر می‌داشت که بجای آنکه وزارت راه ۱۰٪ کلیه پرداختها را بعنوان وثیقه حسن انجام کار نگهدارد، کنسرسیوم می‌توانست بهمان میزان، برای هر یک از پرداختها ضمانتنامه بانکی تامین نماید (بند ۱) و (۲) ماده ۱۴). طبق

بند ۲ ماده ۱۴ قرار بود این "ضمانتنامه ها بعد از تصویب گزارش و اسناد مرحله ۲" آزاد شوند.

بند ۱ ماده ۱۶ مقرری کرده در صورت تخلف یا خطای کنسرسیوم ، وزارت راه به وی اخطار داده و کنسرسیوم ملزم خواهد بود ظرف مدت معقولی که حداکثر از یکماه ونیم تجاوز نکند نواقص را مرتفع سازد و در صورتیکه در پایان مدت مذکور نواقص مرتفع نشده باشد، وزارت راه می تواند با اخطار پانزده روزه قرارداد را فسخ نماید. در این صورت ، وزارت راه می تواندست پنج درصد از پرداختهائی را که باید بابت ارزش خدمات کنسرسیوم تادیه می نمود، و همچنین خساراتی را که منطقا "در اثر تخلف پیمانکار وارد آمده و حدود آن در بند ۵ ماده ۵ تعیین شده بود، کسر کند و کنسرسیوم نیز از کلیه حقوق خود نسبت به وثیقه حسن انجام کار اعراض می نمود. در بند ۲ ماده ۱۶، از جمله قید شده بود که کنسرسیوم می تواند بعد از ارسال اخطاریه نقض قرارداد به وزارت راه و در صورتیکه وزارت راه ظرفه اروز قصور خود را جبران نکند ، قرارداد را فسخ نماید.

در ماده ۲۸ قید شده بود که موریسن - کنودسن و کفراران ، بابت تعهد کنسرسیوم به موجب این قرارداد، "متضامن" در مقابل کارفرما مسئول خواهند بود، و نیز اینکه قرارداد با تادیه اولین پرداخت موقت توسط وزارت راه، نافذ خواهد بود.

و بالاخره ، در ماده ۷ قرارداد مقرر شده بود که طرفین نمایندگان رسمی خود را برای اجرای پروژه جاده معرفی نمایند. بر این اساس ، در همان تاریخی که قرارداد امضاء شد، یعنی ۲۸ ژوئیه ۱۹۷۶ (۶ مرداد ماه ۱۳۵۵) وزارت راه قرارداد بیایک شرکت مهندسی مشاور بنام هوارد نیدلز تا من اند برگندورف - ایران ("هوارد نیدلز") منعقد نموده و آن شرکت را بعنوان نماینده کارفرما در پروژه معرفی و وظایف و اختیارات آنرا مشخص کرد.

کنسرسیوم در ۲۹ سپتامبر ۱۹۷۶ (۷ مهرماه ۱۳۵۵) ضمانتنامه‌های بانکی مورد تعهد بابت پیش‌پرداخت‌های راکه قرار بود در ازاء ارائه اولین گزارش ضمن کار انجام شود، ارائه نمود. وزارت راه اولین پرداخت موقت را در ۲۱ دسامبر ۱۹۷۶ (۳۰ آذر ۱۳۵۵) تادیه کرد و بدینوسیله از آن تاریخ قرارداد دنا فذگردید. کنسرسیوم دو گزارش ضمن کار و گزارش نهائی مرحله اول قطعات الف و ج را، تسلیم نمود که بتصویب وزارت راه رسید و وزارت راه بر آن اساس، پرداخت‌های موقت دوم و سوم و چهارم را نیز صورت داد.

در تاریخ ۴ ژوئن ۱۹۷۷ (۱۴ خردادماه ۱۳۵۶)، طرفین دو قرارداد دیگر در رابطه با پروژه جاده امضاء کردند. بموجب قرارداد اول، کنسرسیوم موافقت کرد، تجهیزات لازم برای ساختمان جاده راتهییه نماید ("قرارداد ۸۷") و بموجب قرارداد دوم ("قرارداد ۸۸") کنسرسیوم تامین کارگرواحداث اردوهای کار جهت ساختمان جاده را تقبل کرد. قرار بود بمجرد آنکه ترتیب تامین بودجه از طرف وزارت راه داده شد که این کار نهایتاً " در ۲ مارس ۱۹۷۸ (۱۱ اسفندماه ۱۳۵۶) صورت گرفت، (ماده ۱۸ قرارداد ۸۷، ماده ۲۶ قرارداد ۸۸) این قراردادها امضاء شوند.

طی سال ۱۹۷۷ مشکلاتی در تحویل اطلاعات لازم جهت نقشه برداری مرحله ۲ کار قطعه‌های الف و ج وجود داشت. بعلاوه، وزارت راه در اواخر سال ۱۹۷۷ تصمیم گرفت کار طراحی قطعه سوم جاده یعنی قطعه (د) را، شروع کند. بنابراین، طرفین در ۱۹ نوامبر ۱۹۷۷ (۲۸ آبانماه ۱۳۵۶) الحاقیه شماره ۱ قرارداد ۸۱ را امضاء کردند که شروط آن قرارداد را از برخی لحاظ تغییر می‌داد.

اولاً، الحاقیه شماره ۱ وظیفه جدیدی به وظایف کنسرسیوم افزود و آن، طراحی قطعه (د) جاده بود. (مقدمه و بندهای ۱ و ۲ الحاقیه شماره ۱). ثانیاً، ضمیمه مذکور مهلت‌های مقرر در ماده ۳ بابت مرحله ۲ قطعه‌های الف و ج را بمدت دو ماه تمدید و مهلت‌های نیز برای هر دو مرحله قطعه (د) تعیین کرد. (بندهای ۳). ثالثاً، مکانیزم پرداخت مقرر در ماده ۱۲، خدمات موضوع قطعه (د) را نیز شامل شد،

با این تفاوت که حق الزحمه برآوردی قطعه (د) که بابت آن بایدهش فقره پرداخت موقت انجام می شد، بر مبنای طول تخمینی آن قطعه، یعنی ۱۲۰ کیلومتر تعیین گردید. قرار شد صورت حسابهای جداگانه‌ای برای قطعه (د) صادر و پرداخت آن نیز جداگانه انجام شود. (بندهای ۷ و ۸). رابعا "، مهلت وزارت راه جهت تحویل اطلاعات نقشه برداری برای قطعات الف و ج، تا هفت ماه بعد از تصویب مرحله ۱ تمدید و تاریخ تسلیم اطلاعات قطعه (د) پنج ماه بعد از تصویب مرحله ۱ تعیین شد. (بند ۱۳، پاراگراف فرعی (و)). بالاخره، در اثناء افزودن قطعه (د) به قرارداد و تمدید مهلت مرحله ۲، کنسرسیوم از کلیه ادعاهای ممکن بابت خسارت حاصله در اثر تاخیرهای قبلی وزارت راه در انجام تعهدات خود بموجب قرارداد، صرف نظر کرد (بند ۱۴).

وزارت راه اولین پرداخت موقت بابت قطعه (د) را در دوم ژانویه ۱۹۷۸ (۱۲ دیماه ۱۳۵۶) انجام داد. دو گزارش ضمن کار و گزارش کلی مرحله ۱ قطعه (د) در تاریخ ۹ مه ۱۹۷۸ (۱۹ اردیبهشت ماه ۱۳۵۷) تسلیم شد و بتصویب وزارت راه رسید و وزارت راه پرداختهای موقت دوم و سوم و چهارم را تأذیه کرد.

کار مرحله ۲ و هر سه بخش جاده در سراسر سال ۱۹۷۸ پیشرفت کرد. در طول این مدت، مشکلاتی در مورد تهیه اطلاعات نقشه برداری و همچنین تکمیل نقشه‌های تاسیسات جانبی جاده وجود داشت. گزارش مرحله ۲ برای قطعه (الف)، در ۱۹ سپتامبر ۱۹۷۸ (۲۸ شهریور ماه ۱۳۵۷) و گزارش مربوط به قطعه (ج) در ۳۰ اکتبر ۱۹۷۸ (۲۸ آبان ماه ۱۳۵۷) و خلاصه گزارش کلی در تاریخ ۵ دسامبر ۱۹۷۸ (۱۴ آذر ماه ۱۳۵۷) و گزارش مرحله ۲ قسمت (د) در ۲۳ فوریه ۱۹۷۹ (۴ اسفند ماه ۱۳۵۷) تحویل داده شد. طول واقعی قطعات (الف) و (ج) جاده، جمعا "۳۹۸ کیلومتر و طول قطعه (د) جمعا "۱۳۵ کیلومتر بود.

هرچند یکبار، بعد از تسلیم هر یک از گزارشها، هوارد نیدلز در مورد تجدیدنظرهای لازم اظهار نظری کرد و کنسرسیوم نیز نقشه‌های تجدیدنظر شده را به طور ادواری تسلیم

می نمود. جریان بررسی و تجدیدنظر تا پایان سال ۱۹۷۹ ادامه داشت. گزارشهای نهائی مرحله دوم در مورد قطعات الف، ج و (د)، در ۲۶ سپتامبر ۱۹۷۹ (۴ مهر ۱۳۵۸)، یاد در آن حدود، دریافت گردید و ظرف ۳۰ روز یا بیشتر، اعتراضی نسبت به آنها نشد. وزارت راه در اواخر سال ۱۹۷۹ تقاضا کرد که نسخ جدیدی از کلیه نقشه های ترسیمی همراه با عناوین جدیدی که مبین تغییر نام جاده بود، تسلیم شود.

هوارد نیدلز، طی نامه مورخ ۱۰ ژانویه ۱۹۸۰ (۲۰ دیماه ۱۳۵۸) به کنسرسیوم اطلاع داد که کلیه گزارشهای مربوط به مرحله ۲ را دریافت نموده و اشعار داشت که "گزارشها کاملند و بجز طرح ها و نقشه های مربوط به تاسیسات تعمیر و نگهداری آتی جاده که تکمیل نشده، از هر جهت مورد قبول ما می باشد". در نامه همچنین قید شده بود که هوارد نیدلز قویاً "تصویب کار و گزارشهای مرحله ۲ را به وزارت راه توصیه خواهد کرد". هوارد نیدلز، طی نامه مورخ ۱۶ فوریه ۱۹۸۰ (۲۷ بهمن ماه ۱۳۵۸) چنین توصیه ای را به وزارت راه ارائه نمود: در آن نامه ذکر شده بود که طراحی تاسیسات لازم برای تعمیرات آتی "بعلت تصمیم به حذف تدریجی کار پیمانکار در پروژه" تکمیل نشده است. در ۱۶ فوریه ۱۹۸۰ (۲۷ بهمن ۱۳۵۸) کنسرسیوم یک مجموعه کامل از نقشه های ترسیمی با عناوین و اسامی تجدیدنظر شده تسلیم نمود.

در طول مدتی که کار مرحله دوم جاده پیشرفت می کرد، کنسرسیوم صورت حسابهای بابت اقساط ماهانه پرداخت موقت پنجم ارسال می داشت. بعضی از این صورت حسابها بطور کامل پرداخت نشد و در سایر موارد، وزارت راه فقط بخش ریالی صورت حساب را پرداخت کرد. در مورد صورت حسابهای که بعد از مارس ۱۹۷۹ تسلیم شد و وجهی پرداخت نگردید. صورت حسابها بتصویب هوارد نیدلز رسیده بود.

در ۷ فوریه ۱۹۷۹ (۱۸ بهمن ماه ۱۳۵۷) کنسرسیوم صورت حسابی بابت پرداخت نهائی باقیمانده، قسمتی از حق الزحمه قطعات الف و ج که متناسب با تعداد کیلومتر محاسبه می شد (حق الزحمه کیلومتری) تسلیم نمود. و وزارت راه به این دلیل که اقلام مشخص شده ای در گزارشهای مرحله دوم ذکر نشده و نیز به این علت که طول تخمینی جاده که مبنای محاسبه پرداخت های ضمن کار بود از طول واقعی طراحی

شده به میزان ۱۵٪ تجاوز می کند، از پرداخت صورتحساب امتناع نمود. وزارت راه تاکنون این صورتحساب را پرداخت نکرده است.

کنسرسیوم در ۲۶ سپتامبر ۱۹۷۹ (۴ مهر ماه ۱۳۵۸) صورتحسابی بابت پرداخت نهائی باقیمانده حق الزحمه کیلومتری قطعه (د)، تسلیم کرد. در تاریخ ۲۵ اوت ۱۹۷۹ (۲۹ مرداد ماه ۱۳۵۸) و ۵ فوریه ۱۹۸۰ (۱۶ بهمن ماه ۱۳۵۸) کنسرسیوم، به ترتیب صورتحسابهای مراحل ۱ و ۲ کار انجام شده در مورد تاسیسات جانبی هر سه قسمت را، تسلیم نمود. در صورتحساب دوم، اعتباری بابت عدم تمام کارتاسیسات مربوط به تعمیرات آتی، به حساب وزارت راه منظور شده بود. این صورتحسابها پرداخت نشده است.

در ۲۴ آوریل ۱۹۸۰ (۴ اردیبهشت ماه ۱۳۵۹)، کنسرسیوم سه فقره صورتحساب بابت جبران ضرری که حسب ادعا بدلیل تاخیرهای وزارت راه در تامین اطلاعات نقشه برداری و تاخیر در پروسه بررسی و نیز تهیه مجموعه جدیدی از نقشه ها با عناوین تجدیدنظر شده، بوی واجب الادا بود، تسلیم نمود. این صورتحسابها نیز پرداخت نشده مانده اند.

سوم - ادعاها

۱ - اظهارات طرفین

خواهان سه دسته ادعا در رابطه با کار خود بموجب قرارداد ۸۱ داد و الحاقیه شماره ۱ آن، مطرح می نماید. اولاً "خواهان معتقد است کنسرسیوم کلیه وظایف خود را بموجب قرارداد بطور کامل انجام داده است و تمامی کار آن یا صریحاً "بتصویب نماینده وزارت راه، یعنی هوارد نیدلز رسیده، یا به طور ضمنی (constructively) با استناد به بند ۲ ماده ۵ قرارداد، تصویب شده است و نیز اینکه وزارت راه، من غیر حق از پرداخت

موقت صورت حسابهای واجب الادا بابت پنجمین پرداخت موقت و پرداختهای نهائی باقیمانده حق الزحمه کیلومتری، خودداری کرده است. خواهان، بابت ۵۰٪ سهم خود از مبالغی که طبق ادعا به موجب این صورت حسابها طلبکار است، مبلغ ۹۴۳،۹۳۵ دلار آمریکا مطالبه می کند. خواهان بابت صورت حسابهای شماره ۱۴ و ۱۶ مربوط به کار انجام شده در تاسیسات جانبی، مطالبهای نکرده است.

ثانیا، خواهان، باز پرداخت پاره‌ای هزینه‌های فوق العاده را که حسب ادعا متحمل شده مطالبه و ادعا می کند که وزارت راه در تامین اطلاعات نقشه برداری برخلاف برنام زمانی توافق شده، تاخیر نموده و جریان بررسی و تجدید نظر بیش از آنچه که در قرارداد مقرر شده بود تاخیر افتاد. طبق اظهار خواهان بعلت این تاخیرها، وی مجبور به تحمل هزینه‌های گردید که وزارت راه مسئول پرداخت آنهاست. خواهان همچنین اظهار می دارد که وزارت راه مسئول هزینه تهیه یک مجموعه کامل نقشه‌ها است که با عناوین واسامی جدید تهیه شد. خواهان بابت این تاخیرها و هزینه تهیه نقشه‌های اضافی کلاً مبلغ ۶۱۸،۰۹۸ دلار آمریکا مطالبه می نماید.

ثالثا، خواهان ادعا می کند که وزارت راه من غیر حقی از آزاد کردن ضمانتنامه‌های بانکی که خواهان طبق قرارداد تامین نموده امتناع کرده است. خواهان درخواست صدور حکم الزام خوانده به آزاد نمودن این ضمانتنامه‌ها و اعتبارات اسنادی متقابل مربوطه و یا در غیر این صورت، صدور حکم خسارتی معادل کل مبلغ اسمی ضمانتنامه‌ها را بمیزان ۹۳۰،۲۲۷ دلار آمریکا دارد. خواهان همچنین طالب مبلغ ۹،۱۲۳ دلار کارمزد بانکی است که حسب ادعا بابت نگهداری اعتبارات اسنادی مربوطه بعد از تاریخهای که قرار بود ضمانتنامه‌ها آزاد شود، متحمل شده است.

خواهان علاوه بر ادعاهای قراردادی اش ، مدعی است که ایران وجوهی را که وی در یک حساب بانکی و نیز مقداری تجهیزات جزئی که در ایران داشته توقیف کرده است . خواهان همچنین ادعا می کند که ایران مسئول ودیعه های قابل استرداد است که وی بابت خدمات عمومی و اجاره آپارتمان و امثالهم سپرده است . خواهان بابت این ادعاهای متفرقه مبلغ ۱۹،۴۹۷ دلار آمریکا خسارت مطالبه می کند .

خواهان ، همچنین بهره اصل مبلغ هر یک از ادعاهای فوق و نیز هزینه های داری خود را مطالبه می نماید .

وزارت راه اصلتا " و وکالتا " از طرف خواننده ، ایران ، به دفاع پرداخته و اظهار می کند که خواهان دلایل کافی در مورد تابعیت آمریکائی خود ارائه نکرده و طبق بیانیه حل و فصل دعای وی حق اقامه دعوی ندارد .

وزارت راه در مقابل ادعای حق الزحمه مشمول قرارداد ۸۱ ، به مدافعه برخاسته و اظهار می کند که قطع پرداختها موجه بوده زیرا بین طرفین قرارداد های ۸۷ و ۸۸ اختلافاتی وجود داشته و کنسرسیوم نقشه های کامل مرحله ۲ را تسلیم نکرده و طی مدت مقرر در قرارداد دوظایف خود را انجام نداده ، کار کنسرسیوم ناقص بوده و کنسرسیوم برخی مالیاتها و حق بیمه های اجتماعی را نپرداخته است . وزارت راه همچنین در لایحه بعد از استماع خود که در ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ماه ۱۳۶۲) تسلیم نمود ، برای اولین بار اظهار داشت که کنسرسیوم در معرفی نمایندگان رسمی و تامین ضمانتنامه های بانکی مقرر تاخیر کرده و کار مرحله ۲ کنسرسیوم طبق مفهوم قرارداد بتصویب نرسیده و در صورت حسابهای کنسرسیوم جهت پرداخت نهائی باقیمانده بابت قطعات الف و ج ، کل مبلغ پرداختی وزارت راه به غلط درج شده است .

وزارت راه همچنین در مورد یک ادعای باز پرداخت هزینه ها منکر

مسئولیت بوده و اظهار می دارد که خواهان در ضمیمه شماره ۱ قرارداد، از ادعای خسارات ناشی از تاخیر وزارت راه در تهیه اطلاعات نقشه برداری اعراض نموده است. وزارت راه در لایحه ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ماه ۱۳۶۲) خود همچنین اظهار می دارد که طبق ماده ۱۶ قرارداد، تنها وسیله جبران خسارت چنین تاخیرهایی حق فسخ قرارداد بوده است. وزارت راه اظهار می دارد که تاخیر در بررسی و تجدیدنظر در نقشه ها ناشی از کامل نبودن و نواقص کار کنسرسیوم بوده و استدلال می کند که در قرارداد بابت تسلیم مجموعه های اضافی از نقشه ها با عناوین و اسامی تجدیدنظر شده، حق الزحمه اضافی پیش بینی نشده و کنسرسیوم در هر صورت موظف بوده که تا تأیید قبلی وزارت راه را در مورد هزینه تخمینی تهیه نسخ اضافی، کسب کند.

وزارت راه اظهار می دارد که چون شرایط آزاد شدن ضمانتنامه ها هنوز محقق نشده ملزم به آزاد کردن هیچیک از آنها نیست و استدلال می کند که برخی ضمانتنامه ها قرار بود بعد از تصویب کار مرحله ۲ و برخی دیگر بعد از انقضای مدت تضمین موضوع بنده ماده ۵ آزاد شود که طبق اظهار وزارت راه هیچیک از این دو شرط محقق نشده است.

بالاخره وزارت راه منکر آنست که ایران وجوه یا اموال خواهانها را توقیف نموده و مسئول و دیعه های قابل استرداد می باشد. وزارت راه استدلال می کند که خواهان مدارک کافی در تأیید این ادعای خود ارائه نداده است.

۲ - صلاحیت رسیدگی به ادعاها

خواهان سوگندنامه ای با مضاء مسئول روابط خارجی ایالت نوادای ایالات متحده تسلیم نموده مبنی بر اینکه خواهان، شرکتی است که در زمانهای ذیربط طبق قوانین ایالت مزبور تشکیل شده و کماکان دایر است. خواهان همچنین سوگندنامه ای از یک عضو موسسه حسابداران رسمی کوپرز انسد

لیبراند و کفیل معاون دبیر شرکت مورین - کنودسن ارائه داده مبنی
براینکه مورینسون - کنودسن کامپنی اینکورپوریتد مالک صد درصد سهام
مورینسون - کنودسن پاسیفیک می باشد.

درسوگندنا مه مسئول روابط خارجی ایالت دله و آریکانا نیز که خواهان تسلیم
نموده، قید شده که مورینسون - کنودسن کامپنی اینکورپوریتد در زمانهای
ذیربط طبق قوانین آن ایالت تشکیل شده و همچنان دایراست، سوگندنا مه
معاون شرکت که در فوق ذکر شد مشعر بر اینست که تقریباً " ۹۹/۸٪ سهام با حق
رای مورینسون - کنودسن کامپنی اینکورپوریتد در دست سهامدارانی بوده
که در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۸۰ (۱۰ دیمه ۱۳۵۹) نشانی آنها در ایالات متحده
بوده است. نسخ اوراق توکیل حق رای صادره در رابطه با جلسات مورخ
دوم مه ۱۹۸۰ (۱۲ اردیبهشت ماه ۱۳۵۹) و هشتم مه ۱۹۸۱ (۱۸ اردیبهشت ماه
۱۳۶۰) سهامداران، که ضمیمه دادخواست است، حاکی از آن نیست که هیچیک
از سهامدارانی که مالک بیش از ۵ درصد سهام مورینسون - کنودسن کامپنی
اینکورپوریتد بوده اند، شهروندان ایالات متحده نبوده اند.

از قرارداد کنسرسیوم روشن است که اعضای کنسرسیوم، شریک نبوده
و هر یک حقوقی مجزا داشته است. در واقع، خواهان و کفراران، هر یک
بطور جداگانه طرف قرارداد بوده اند. خواهان ادله و مدارکی ارائه نموده
مبنی بر این که طبق قانون سویس که حاکم بر قرارداد کنسرسیوم است،
کنسرسیوم یک شخصیت حقوقی که بتواند اقدامات محسوب نمیشود. دیوان
داوری، بدون اینکه راجع به حق شرکاء در اقدامات ادعایه صورت
مستقل، اظهار نظر کند، بر اساس مدارک ارائه شده در این پرونده، چنین
نتیجه می گیرد که خواهان، به عنوان تبعه ایالات متحده می تواند نزد دیوان
ادعای خود را اقامه کند.

بر اساس مراتب بالا، و در نبود هرگونه مدارک معارض، دیوان داوری بر این
نظر است که ادعای همگی، ادعای اتباع ایالات متحده، در مفهوم بند ۲ ماده

هفت بیانیه حل و فصل دعاوی می باشند.

کلیه ادعاها، حسب ادعا، از دیون قراردادهای، سلب مالکیتها، یا سایر اقدامات موثر در حقوق مالکیت ناشی شده و در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) پابرجا بوده اند. بعلاوه، اختلافی در این نیست که وزارت راه یک سازمان متبوع خوانده، یعنی ایران است. علیهذا، دیوان داوری نتیجه میگیرد که به موجب بند ۱ ماده دویز بیانیه حل و فصل دعاوی، نسبت به کلیه ادعاها صلاحیت دارد.

۳ - دلایل حکم در رابطه با ادعاها : ماهیت دعوی

الف - ادعا بابت حق الزحمه های قراردادی

ادله و مدارک نمایانگر آنست که کنسرسیوم صورت حسابهای بابت حق الزحمه های مشمول قرارداد صادر نموده که بلاپرداخت مانده اند. خواندگان در مورد مسئولیت ادا مه پرداخت صورت حسابها، مدافعاتی اقامه نموده اند.

خواندگان اولاً، اظهار می دارند که وزارت راه به این علت پرداخت صورت حسابهای کنسرسیوم در مورد قرارداد ۸۱ را متوقف کرده در مورد قراردادهای ۸۷ و ۸۸ با کنسرسیوم "اختلافات مالی" داشت. خواندگان استدلال می نمایند که تا زمانیکه وضعیت پرداختهای قبلی طبق قراردادهای ۸۷ و ۸۸ روشن نمی شد، وزارت راه در موقعیتی نبود که در رابطه با هر یک از سه قرارداد، پرداختی صورت دهد. ماده ۱۲ قرارداد ۸۱ پرداخت حق الزحمه را مشروط به اجرای قراردادهای ۸۷ و ۸۸ نساخته است. تعهدات قرارداد ۸۱ ارتباط و وابستگی متقابل با تعهدات قراردادهای ۸۷ و ۸۸ ندارند. ادعای مربوط به یک قرارداد

مستقل ، مدافعه در مورد مسئولیت نسبت به قرارداد دیگر محسوب نشده ،
و بنا بر این ، این مدافعه باید مردود شناخته شود .

خوانندگان همچنین مدافعاتی بر مبنای نقص در اجرای قرارداد ۸۱ ، اقامه
می نمایند . اولین ادعا در این مورد اینست که کنسرسیوم با عدم ارائه
مدارک کامل مرحله دو قرارداد ۸۱ را " از نظر ارائه و تکمیل
نقشه ها " ، نقض کرده است . معذک ، تنها مورد قصوری که خوانندگان
مشخص کرده اند ، فقدان پاره ای نقشه های مربوط به تاسیسات جانبی
بزرگراه در گزارشهای تسلیمی بوده است .

در مورد اشکالاتی که در رابطه با تاسیسات جانبی بروز کرد ، مدارکی
به دیوان ارائه شده است . مدارک مذکور حاکیست که کنسرسیوم همواره
آماده بوده تا به مجرد اینکه وزارت راه نوع تاسیسات مورد نظرش را به
اطلاع کنسرسیوم رساند ، طرحهای این تاسیسات را ارائه نماید .
کنسرسیوم ، به تقاضای وزارت راه ، وبه هزینه خود ، مطالعه
ویژه ای در مورد انواع مناسب این تاسیسات انجام داده و به طور
مداوم از وزارت راه خواستار تصمیم گیری در مورد آن شده بود . عدم
اتخاذ تصمیم توسط وزارت راه در گزارشهای هواردنیدلز منعکس است .
فی الواقع ، مدارکی در دست است مبنی بر اینکه وزارت راه سرانجام
تصمیم گرفت که این بخش از پروژه را حذف نماید بر اساس این مدارک ،
عدم تکمیل کار در مورد تاسیسات جانبی بزرگراه توسط کنسرسیوم ،
باید به دلیل عدم صدور دستورات لازم توسط خود وزارت راه ، موجه تلقی
شود .

باید توجه داشت که گرچه کنسرسیوم صورت حسابهای جداگانه ای برای
کاری که در مورد تاسیسات جانبی انجام داده بود ، فرستاد ،
با اینحال خواهان مبالغه واجب الادا به موجب این صورت حسابها
(شماره ۱۴ و ۱۶) را مطالبه نمی کند ، به دلیل اینکه کار در واقع توسط

کفراران اجرا شده بود. معهذا، این نکته نیز روشن است که حق الزحمه کار مربوط به یکی از تاسیسات جانبی، یعنی تاسیسات مربوط به تعمیر و نگهداری آتی جاده قرار بود جزو حق الزحمه کیلومتری منظور شود. از آنجا که فقط ۱۰ درصد اینکار انجام شده بود، کنسرسیون در یکی از صورت حسابهای که هیچگونه ادعائی بابت آن ندارد، مبلغ ۴،۸۵۹،۶۱۹ ریال جهت پایا پای با صورت حسابهای قبلی مورد مطالبه خواهان، جزو بستانکار حساب وزارت راه منظور کرده است. این رقم بستانکار، ۵۳۹،۹۵۷ ریال کمتر قید شده و این رقم، رقمی است که کنسرسیون به عنوان جریمه فسخ طبق ماده ۱۶ کسر کرده است، گوا اینکه دلیل و مدرکی در دست نیست که هیچیک از طرفین رسماً "قرارداد فسخ کرده باشد. بنا بر این، وزارت راه بابت بخش تکمیل نشده کار مربوط به تاسیسات تعمیر و نگهداری آتی وجهی طلبکار است که باید در قبالت مبلغ واجب الادا به کنسرسیون بابت حق الزحمه کیلومتری پایا پای شود. همچنین، از آنجا که خواهان موافق است که مستحق دریافت وجهی بابت برخی کارهای جانبی که در صورت حساب نهائی منظور شده، نیست از اینرو باید مبلغ ۸۷۵،۰۰۰ ریال، که معادل نصف پیش پرداختهای تادیه شده در این مورد است به عنوان طلب وزارت راه منظور شود. کسور بالا به ۳،۵۷۴،۷۸۸ ریال بالغ می شود.

خوانندگان متذکر شده اند که کنسرسیون بابت پاره ای کارهای موضوع شرط حق الزحمه نهائی که ذیل بند ۲ ماده سوم قرارداد آمده، پول دریافت کرده است. برخی از شرایط موضوع این کار به تقاضای وزارت راه، اجرا گردید. کنسرسیون حداقل استحقاق دریافت وجه کاری را که انجام شده دارد. در این رابطه، کنسرسیون، کار را ضمن گزارش مرحله اول، انجام داده، آنرا در صورت حساب برخی کارهای پیش بینی شده مرحله دوم منظور و وجه آنرا دریافت کرد.

مدارک حاکیست که وی مقداری از کار مرحله دوم مربوط به تاسیسات جانبی را انجام داده است.* در واقع صورت حسابهای مرحله دوم میبایست متناسب و به موازات پیشرفت کار فرستاده می شود و قریبهای در دست نیست که نسبت به این صورت حسابها یا به پیشرفت کار اعتراض شده باشد. کنسرسیوم خواستار کل مبلغی که در صورت تکمیل کار لازم الاجرا می شد، نیست و وزارت راه ثابت نکرده است که مبلغ مندرج در صورت حساب بابت حق الزحمه غیر کیلومتری* معادل حق الزحمه کاری که عملاً انجام شده نیست. از اینرو، هیچ رقم دیگری نباید کسر شود. دیوان مبلغ پیش پرداخت مورداشاره در فوق را کسری کند، زیرا ظاهراً این مبلغ تا صدور صورت حساب نهائی در بستانکار حساب منظور نشده بود، و بنا بر این می توان آنرا قابل انتساب به کاری که انجام نشده، دانست.

خوانندگان، همچنین عموماً " مدعی شده اند که کنسرسیوم در اجرای قرارداد تاخیر کرده است. مع هذا، به استثنای تاخیری که ذاتاً "از عدم توانائی کنسرسیوم در تکمیل کار مربوط به برخی تاسیسات جانبی ناشی می شده، خوانندگان مدارک کافی راجع به اینکه کنسرسیوم، حسب ادعا من غیر حق کارها را به موقع انجام نداده و یا اینکه وزارت راه در مورد هرگونه تاخیر ادعائی، مطالبه ای کرده باشد، ارائه ننموده اند. در قرارداد احتمال بروز تاخیر در اجرای کار توسط کنسرسیوم، پیش بینی شده بود (بند ۲ ماده ۳) و بالاخره، مدارک موجود نزد دیوان نمایانگر آن نیست که وزارت راه خسارتی که قابل انتساب به هرگونه تاخیر ادعائی از جانب کنسرسیوم باشد، متحمل شده است. لذا، این مدافعه باید، به علت فقدان دلیل مردود شناخته شود.

* شرح کامل کار انجام شده در خصوص تاسیسات جانبی در یادداشت های ارسالی خواهان از ژانویه ۱۹۸۰ (پیوست ۲۵ دادخواست) به بعد، منعکس است. همچنین رجوع شود به نامه هواردنیدل ز به کنسرسیوم در تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۸۰ (۲۰ دیماه ۱۳۵۸) (پیوست شماره ۱۸ دادخواست)

خواندگان ، همچنین مدعی اندکه نقشه‌ها و مشخصات تسلیمی کنسرسیوم حاوی نقایص فنی متعددی بوده که مدت‌ها پس از آنکه هوارد نیدلرز بررسی کلیه مدارک و اسناد نهائی تسلیمی را به پایان رساند، توسط وزارت راه کشف گردید و اکنون استدلال می‌کنند، این نواقص ادعائی ، وزارت راه را از هرگونه تعهد پرداخت مبالغ بیشتر، معذور می‌دارد.

ماده ۱۲ قرارداد، که برنامہ زمانی و شرایط پرداخت حق الزحمه‌ها را معین می‌نماید، مقرر می‌دارد که پرداخت نهائی بابت قرارداد، شامل مانده حق الزحمه‌های واجب‌الادا پس از کسرش فقره پرداخت موقت، "بعد از تصویب گزارش مرحله دوم" باید تادیه شود. ماده ۵ قرارداد، هم ضوابط تصویب گزارشها و هم آثار نواقص مکشوفه بعدی را، تعیین می‌نماید. در بند ۲ ماده ۵، طرفین موافقت کردند که گزارشها "تصویب شده تلقی خواهند شد"، مگر آنکه وزارت راه ظرف ۳۰ روز پس از دریافت گزارش آثار ناقص اعلام نماید که در این صورت باید "نقایص با ذکر موارد انحراف از مقررات قرارداد مشخص شده باشد". (نقل از متن اصلی قرارداد). مع هذا، بند ۴ ماده ۵ تصریح می‌کند که چنین تصویری رافع مسئولیت پیمانکار در مورد صحت طرحها یا نقشه‌ها نخواهد بود. بند ۵ ماده ۵ که ناظر بر مسئولیت کنسرسیوم است قید می‌کند که این مسئولیت محدود به زیان یا خسارت واقعی است. بدینسان، طرفین مقرر نمودند که حق دریافت وجوه موضوع ماده ۱۲ منحصر "منوط به عدم اطلاع نقایص مشهود در کار ظرف ۳۰ روز پس از تحویل گرفتن کار، باشد.

خواندگان، خود معترفند که نواقص ادعائی که مدافعشان را بر آن استوار می‌کنند، ظرف ۳۰ روز پس از تحویل هر بخش خاصی از کار کنسرسیوم، کشف نشده‌اند، چه رسد به اینکه به اطلاع کنسرسیوم

رسیده باشد. بنا براین، حتی اگر ادعای خواندگان در مورد نواقصی که بعداً "کشف شده، صحیح باشد، باز تا شیری در تعهد وزارت راه به پرداخت وجوه مقرر در ماده ۱۲ نداشته و چنین نواقصی نمی تواند به عنوان دفاع در برابر مطالبه این قبیل وجوه اقامه شود. وسیله جبران خسارتی که طرفین در مورد نواقص ناشی از مشهود مکشوفه بعدی معین کرده بودند، قولی بود که کنسرسیوم به رفع نواقص و در صورت عدم رفع نواقص، به پرداخت خسارت پولی بابت "زیان ها یا خسارات" وارده می داد، مشروط بر آنکه نواقص بموقع اطلاع داده می شد. بدیهی است در هر گونه حکم خسارتی بابت این قبیل نواقص باید مبالغ پرداخت نشده ای که واجب الادا تشخیص داده شود، سربه سرگردد. مع هذا، قبل از هر چیز، حق درخواست واجب الادا اعلام کردن این قبیل وجوه، ربطی به این مسئله ندارد. خواندگان چنین خسارتی را بعنوان خواسته در یک ادعای متقابل مطالبه کرده اند که به ماهیت آن در بخشهای بعد رسیدگی می شود.

آخرین مدافعه مطروحه خواندگان در برابر ادعا مبتنی بر این ادعاست که خواندگان و کفزاران تعهداتشان را نسبت به دولت ایران در مورد مالیات و حق بیمه های اجتماعی ایفا نکرده اند. اعمال این کنسرسیوم الزامات مالیاتی دولت را رعایت کرده یا نکرده باشد، این امر تا شیری بر حق وی نسبت به حق الزحمه های قراردادی نداشته و بعلاوه، وزارت راه در زمانیکه موعدا این پرداختها فرارسیده بوده، به عنوان عذر عدم پرداخت به آن استناد نکرده بود. تها ترهای احتمالی در مقابل این گونه حق الزحمه ها در بخش مربوط به ادعای متقابل در این حکم، مورد رسیدگی قرار گرفته است.

طرفین، به موجب دستور مورخ ۱۴ ژوئن ۱۹۸۳ (۲۴ خرداد ماه ۱۳۶۲) دیوان اجازه یافتند "لوايح بعد از استماعی در خصوص موضوعات حقوقی پرونده" به ثبت رسانند. وزارت راه در تاریخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ماه ۱۳۶۲)

یک لایحه توجیهی و یک جلد مدارک مستند و در تاریخ ۲۷ ژوئیه ۱۹۸۳ (۵ مرداد ماه ۱۳۶۲) پیوستی جدید، و در تاریخ ۲۴ اوت ۱۹۸۳ (دوم شهریور ماه ۱۳۶۲) مجلد تازه ای از مدارک به ثبت رساند. خوانندگان، طی لایحه توجیهی خود برای اولین بار مدافعات جدیدی را در قبال ادعای حق الزحمه ها مطرح ساختند. دیوان داوری متذکرمی شود که لوایح تسلیمی مورخ ۱۶ ژوئیه، ۱۷ ژوئیه و ۲۴ اوت ۱۹۸۴ (۲۵ تیر ماه، ۵ مرداد ماه و دوم شهریور ماه ۱۳۶۳) در حدی که مدارک جدید و مدافعات حقوقی جدیدی مطرح می سازند، مجاز نمی باشند. بنا بر این رعایت انصاف و نظم و ترتیب ایجاب می کند که دیوان داوری لوایح مذکور را در مواردی که برخلاف دستور مورخ ۱۴ ژوئن ۱۹۸۳ (۲۴ خرداد ماه ۱۳۶۲) حاوی استدلالات کتبی در خصوص موضوعات حقوقی مطروحه مبتنی در پرونده، نمی باشند، نادیده بگیرد.

بعلاوه، دیوان داوری خاطر نشان می سازد که به هر صورت هیچ کدام از مدافعات دیر به ثبت رسیده را معتبر نمی داند. خوانندگان مدعی اند که کنسرسیوم، هم در تعیین نمایندگان مجاز طبق ماده ۷ قرارداد، و هم در ارائه تضمین های بانکی جهت پیش پرداختی که قرار بود بابت اولین پرداخت موقت تادیه شود، من غیر حق تاخیر کرده است. مع هذا، هیچیک از این دو شرط، مهلتی جهت کنسرسیوم قائل نشده و هیچ گونه دلیل و مدرکی هم در مورد تاخیر من غیر حق ارائه نگردیده است.

دومین مدافع بر مبنای این اظهارات قانع شده است که ششمین پرداخت موقت به میزان ۲۰ درصد حق الزحمه بر آوردی برای هر قطعه جاده، واجب الادا نیست زیرا کار مرحله دوم تصویب نشده و کنسرسیوم تضمین های بانکی لازم را ارائه نکرده است. لذا، خوانندگان استدلال می کنند که پرداختهای که عملاً توسط وزارت راه انجام شده کلاً بیش از ۸۰ درصد حق الزحمه ای است که به نظر ایشان وزارتخانه مذکور

بر اساس کیلومتر واقعی سه قطعه از جاده که به طور نهائی طراحی شده بود، ملزم به پرداخت بوده است .

مع الوصف ، ششمین پرداخت موقت برخلاف ادعای خواندگان ، پس از "تصویب" آنها واجب الادا نبوده ، بلکه پس از "تسلیم" گزارش های مربوطه مرحله ۲ واجب الادا بوده است . چنین به نظر می آید که کنسرسیوم صورت حساب های بابت ششمین پرداخت موقت صادر نکرد (با صورت حساب قسط ششم که قسمتی از آن پرداخت شده اشتباه نشود) ظاهراً ، ششمین پرداخت های موقت به ترتیب جزو پرداخت های نهائی باقیمانده مربوط به قطعات الف و ج و قطعه (د) منظور شده بود و این پرداختها ، که صورت حساب آن (صورت حساب شماره ۱۳) قبلاً ارسال شده بود ، می بایست با تصویب گزارشهای مرحله ۲ قابل تادیه باشند . صورت حسابها حاوی مبلغی بابت کیلومتر طول واقعی راه طراحی شده ، است . از آنجا که قرار بود ضمانت نامه به همان شرط آزاد شود ، بعداً معلوم شد که وجود قیدی در قرارداد ، مبنی بر اینکه ضمانت نامه در تاریخی زودتر ارائه شود تا شیری بر موضوع نخواهد داشت . بعلاوه ، وزارت راه ، هنگامی که موعد افتتاح ضمانت نامه بانکی ظاهراً "فرا رسیده بود ، به هیچ وجه موضوع را مطرح نکرد و از آنجا که وزارت راه برخی از پرداختها را صورت نداده بود ، لذا عدم ارائه ضمانت نامه توسط کنسرسیوم غیر منطقی نبوده است .

مدافعه سوم مبتنی بر این ادعای وزارت راه است که در صورت حساب کنسرسیوم بابت پرداخت نهائی باقیمانده جهت قطعات الف و ج (صورت حساب شماره ۱۳) ، کنسرسیوم میزان پرداختهای وزارت راه را کمتر از واقع ذکر کرده است . مع هذا ، بررسی این صورت حساب نشان می دهد که صورت حساب فقط مربوط به حق الزحمه کیلومتری بوده و حتی مبالغی که قبلاً صورت حساب آنها ارسال شده ولی

پرداخت نگردیده بود به بستانکار حساب وزارت راه منظور شده است .
ضمناً " وزارت راه در محاسبه پرداختهای موقت فقط حق الزحمه های
کیلومتری را در نظر گرفته و بخشهای مورد اشاره در تبصره ۱ ماده ۱۲
قرارداد را منظور نکرده است . بعلاوه ، هر چند پرداختهای موقت وزارت
راه در ارتباط با طراحی برخی تاسیسات جانبی ، در صورت حساب منظور
نشده ، با اینحال پرداختهای مذکور در صورت حسابهای بعدی که بابت
آنها ادعائی طرح نشده ، منعکس است . وحتى با وجود اینکه ، ادعائی
بابت این بخش از کار مطرح نشده ، روشن است که هنوز مبلغ قابل
توجهی بابت کار موضوع صورت حساب پرداخت نهائی باقی مانده ،
واجب الادا است . هیچ موضوعی راجع به وجوهی که احیاناً " بابت بعضی
تاسیسات جانبی واجب الادا باشد ، تا شیری بر مبالغ تادیه شده و
مبالغ واجب الادا بابت حق الزحمه های کیلومتری ، ندارد .

باتوجه به مراتب پیش گفته ، روشن است که وزارت راه حق نداشته
صورت حسابهای واجب الادا بابت پرداختهای موقت را که پیش از تسلیم ،
و به مجرد ارائه گزارشهای مرحله ۲ لازم التادیه بوده ، نپردازد .
مساله آخر اینست که آیا گزارشهای مرحله ۲ تصویب شده و بدین طریق
پرداختهای نهائی باقی مانده واجب الادا گردیده اند یا خیر ؟ پاسخ
این سوال منوط به تعیین این مطلب است که آیا گزارشهای مرحله ۲
طبق مفهوم قرارداد " تصویب شده اند " یا خیر ؟

خواهان اظهار می نمایند که آخرین تاریخی که می توان گزارشهای
مرحله ۲ را تصویب شده تلقی کرد ۱۰ ژانویه ۱۹۸۰ (۲۰ دیماه ۱۳۵۸)
یعنی تاریخ نامه ای است که هوارد نیدلز به کنسرسیون نوشته و
در آن ، گزارشهای مرحله ۲ را به استثنای طرحهای تکمیل نشده
تاسیسات تصویب کرد . مجموعه اضافی نقشه های مرحله ۲ همراه با
عناوین جدید در تاریخ ۱۳ فوریه ۱۹۸۰ (۲۴ بهمن ماه ۱۳۵۸) تسلیم شد ،

لیکن تجدیدعناوین نقشه‌ها کاری نبود که طبق قرارداد الزامی باشد. خواهان استدلال می‌کند که هوارد نیدلز به موجب قرارداد خودش با وزارت راه رسماً "اختیار تصویب کار را داشت، و بنابراین، این نامه‌ها در حکم تصویب کار طبق مفهوم ماده ۱۲ می‌باشد. خوانندگان منکر آنند که هوارد نیدلز اختیار داشته که رسماً "کارها را تصویب کند و به عنوان دلیل، به نحوه عمل خود هوارد نیدلز اشاره می‌کنند که صرفاً "تصویب را" توصیه" می‌کرده.

حدود اختیار هوارد نیدلز در اقدام از جانب وزارت راه در قرارداد خدمات مهندسی مشاور فیما بین دوسا زمان مذکور، تعیین شده است. در این قرارداد، نقش هوارد نیدلز به عنوان "کارگزار" و "شخصیت ثانوی کارفرما" (ضمیمه شماره ۲) توصیف شده است. بر طبق همین قرارداد، کلیه مکاتبات بین پیمانکار و کارفرما، یعنی وزارت راه باید از طریق هوارد نیدلز صورت می‌گرفت که می‌بایست به کلیه سئوالات، مکاتبات و مطالبات، بدون اینکه لزوماً "تائید کارفرما" را کسب کند، پاسخ دهد. از این مطالب و نحوه عمل هوارد نیدلز در توصیه صرف تصویب گزارشها، که در بالا ذکر شد، دیوان داوری چنین نتیجه می‌گیرد که هوارد نیدلز مختار بوده که رسماً "تصمیم‌گیری در چه مواردی تائید و تصویب وزارت را خواستار شود. هوارد نیدلز در مورد گزارشهای مرحله ۲ بهمین نحو عمل کرده است.

از سوی دیگر، همچنین روشن است که هوارد نیدلز اجازه اختیار "تحویل گرفتن" گزارشها را از جانب وزارت راه، با تمام پیامدهای مرتبط با چنین کاری داشته است. مهمترین این پیامدها، با توجه به رویدادهائی که به وقوع پیوسته، اینست که به موجب بند ۲ ماده ۵، گزارشها تصویب شده تلقی شده و لذا پرداخت نهائی باقیمانده واجب الادا می‌شود. خوانندگان اظهار می‌نمایند که چنین تصویب

"ضمنی" که در بند ۲ ماده ۵ مقرر گردیده شامل تصویب گزارش نهائی مرحله ۲ نگردیده ، بلکه دامنه شمول محدودتری دارد .

چنین تفسیر مضیقی را نحوه انشاء قید مورد بحث تا حدودی تائید می کند . در بند ۲ ماده ۵ قید شده که "گزارشها تصویب شده تلقی و مبنای مطالعات و اقدامات بعدی قرار خواهد گرفت" . بند مزبور را می توان بدین نحو تفسیر کرد که تصویب فقط به منظور ادامه کار صورت می گیرد ، یعنی آنچه که مورد نظر است ، تصویب گزارشهای ضمن کار است . معذا ، چنین تفسیری تنها تفسیر ممکن نیست ، چرا که اشاره به "مطالعات و اقدامات بعدی" می تواند ، همچنین به عنوان تصریح برخی پیامدهای مکانیسم تصویب تلقی گردد تا محدودیت نسبت به چیزی که باید تصویب شود . با توجه به این واقعیت که ، صرف نظر از اشاره به مراحل بعد ، دو روش اختیاری تصویب مقرر در بندهای ۱ و ۲ ماده ۵ ، در ظاهر خود ، عام و جامع هستند ، تفسیر اخیر قانع کننده ترمی نماید . بعلاوه ، هیچ شرطی در قرارداد نیست که ضابطه دیگری جهت تصویب گزارش نهائی مرحله ۲ تعیین کرده باشد . علیهذا ، دیوان داوری نتیجه می گیرد که مکانیسم تصویب ضمنی در بند ۲ ماده ۵ برای مقاصد بند فرعی ز بند ۱ ماده ۱۲ شامل تصویب گزارش نهائی مرحله ۲ نیز می شود .

ادله و مدارک همچنین حاکیست که گزارشهای مرحله ۲ با توجه به بند ۲ ماده ۵ قرارداد عملاً تصویب شده اند . گزارش مرحله ۲ برای قطعه الف در تاریخ ۳۰ اکتبر ۱۹۷۸ (۸ آبان ماه ۱۳۵۷) و خلاصه ای از آن در تاریخ ۵ دسامبر ۱۹۷۸ (۴ آذر ماه ۱۳۵۷) تسلیم گردید . گزارش مرحله ۲ برای قطعه (د) بدواً در اواخر فوریه ۱۹۷۹ تسلیم شد . پس از این تاریخها ، جریان بررسی و تجدید نظر به منظور تعویق تاریخهای تصویب بر مبنای بند ۲ ماده ۵ ، ادامه یافت . هیچگونه دلیل و مدرکی نیست که نشان دهد هیچ گزارشی از مرحله ۲ که تجدید نظر در آن لازم بوده ،

اصلاح نشده است . همچنین ، ظرف مهلت های ۳۰ روزه هم اعتراضی به عمل نیامد . نشانه ای در دست نیست که وزارت راه هنگام تسلیم صورتحساب ها هیچگونه اعتراضی نسبت به آنها به عمل آورده و یا اینکه در آنموقع اظهار نموده باشد که صورتحسابها بموقع تسلیم نشده و یا اینکه قابل قبول نیست . جریان بررسی و تجدیدنظر لاینقطع ادامه داشت . گزارشهای اصلاح شده نهائی مرحله ۲، در ۲۶ سپتامبر ۱۹۷۹ (۴ مهرماه ۱۳۵۸) دریافت و یکماه از این تاریخ ، بدون هیچگونه اعتراضی از جانب وزارت راه سپری شد . بنابراین ، به موجب قرارداد ، تاریخ تصویب این گزارشها ۲۶ اکتبر ۱۹۷۹ (۴ آبانماه ۱۳۵۸) بوده و ده روز پس از این تاریخ است که بهره عدم تادیه پرداختهائی که با تصویب گزارشها لازم الادا می شد باید محاسبه شود . حتی اگر کار اضافی مربوط به تغییر عناوین ، مشمول مهلت زمانی می شد ، باز هم خواهان آن کار را تا تاریخ ۱۳ فوریه ۱۹۸۰ (۲۴ بهمن ماه ۱۳۵۸) به پایان رسانده بود . بالنتیجه ، هم گزارشهای نهائی مرحله ۲ برای قطعات الف و ج ، وهم گزارش نهائی این مرحله برای قطعه (د) ، همگی ، حداقل در ۱۳ فوریه ۱۹۸۰ (۲۴ بهمن ۱۳۵۸) تصویب گردیده بودند . بالاخره ، باید توجه داشت که صورتحسابها و خلاصه صورتحسابها و مبالغ واجب الادا ، ارسال گردیده بود . دلیل ومدرکی نیست که نشان دهد خواندگان ارسال صورتحسابها و یا صورت پرداختها را منکر شده باشند .

به دلایل مذکور در فوق ، خواهان استحقاق دارد نصف مبلغ ۱۳۲،۸۱۱،۷۲۹ ریال کل مبلغ تادیه نشده صورتحسابهای را که مطالبه می کند ، یعنی مبلغ ۶۶،۴۰۵،۸۶۴ ریال ، منهای ۳،۵۷۴،۷۸۸ ریالی که به بستانکار حساب وزارت راه منظور شده ، دریافت نماید . بخش اعظم مبلغ واجب الادا قرار بود به دلار آمریکا پرداخت شود ، و بنابراین ، این

بخش با یدبه نرخ تبدیل رایج در تاریخی که این مبلغ واجب الادا گردید، به دلار تبدیل شود، که طبق آمار صندوق بین المللی پول ۷۰/۴۷۵ ریال بوده است. از سوی دیگر، در رابطه با آن بخش از صورت حسابها که قرار بود به ریال تادیه شود، خواهان، خود اظهار نموده که این وجوه قرار بود در ایران در جریان پروژه مصرف گردد. این قبیل تعهدات ریالی الزاما " به نرخ تبدیل رایج در تاریخی که قابل پرداخت بودند، به دلار قابل تبدیل نمی باشند.

مقایسه شود: ویلیام ال. پیرا اسوشی ایتس، ایران، علیه جمهوری

اسلامی ایران، حکم شماره ۳- ۱- ۱۱۶ مورخ ۱۹ مارس ۱۹۸۴ (۲۹ اسفندماه ۱۳۶۲). با وجود این، در پرونده حاضر، تعهدات ریالی مورد بحث در حوالی خاتمه کار یا به مجرد خاتمه کار لازم الاجرا گردیده و هنگام خاتمه کار ایفا نشده بود. بنابراین، در غیاب ادله و مدارک معارض باید چنین تلقی کرد که خواهان قصد داشته بخشهای ریالی مزبور را نیز تبدیل و آنها را به خارج از ایران منتقل کند. لذا، بخش ریالی وجوهی که در حکم منظوری شود با یدبه نرخ تبدیلی که در هنگام واجب الادا شدن هر یک از مبالغ عموما " رایج بوده، به دلار تبدیل شود. با در نظر گرفتن این مطلب که نرخ تبدیل در کلیه مواقع ذیربط ۷۰/۴۷۵ ریال در برابر هر دلار بوده، تفاوت تاریخها عملا " بی تاثیر است. با اعمال این نرخ، رقم ۸۹۱،۵۳۷/۰۹ دلار آمریکا به عنوان کل مبلغ، به دست می آید. دیوان دآوری بر این نظر است که خواهان، همچنین استحقاق دارد بهره اصل مبلغ واجب الادا طبق هر یک از صورت حسابهای تادیه نشده را، ده روز پس از تاریخ هر صورت حساب، به استثنای صورت حسابهای مربوط به پرداختهای نهائی باقیمانده که ده روز پس از تصویب ضمنی (deemed) گزارشهای مرحله ۲ قابل تادیه بوده، دریافت نماید. بهره مورد بحث باید

به نرخ معقولی محاسبه شود، که به نظر دیوان داوری ۱۰ درصد در سال است.

ب- ادعاهای مربوط به بازپرداخت هزینه‌های ناشی از تاخیرها و کار اضافی

خواهان سه ادعا بابت پرداخت‌های که، حسب ادعای سوی شرایط حق الزحمه در قرارداد، واجب‌الادا بوده‌اند، اقامه نموده است. خواهان طالب پرداخت صورت‌حساب‌هایی است که بر مبنای تاخیر وزارت راه در ارائه اطلاعات نقشه‌برداری لازم جهت اجرای کار کنسرسیوم به وزارت راه تسلیم کرده است. این تاخیر، حسب ادعا تخلف از جدول زمانی کار مندرج در پیوست شماره ۵ الحاقیه شماره ۱ قرارداد محسوب می‌شود.

خواهان مدعی است بعد از آنکه اطلاعات سرانجام توسط وزارت راه ارائه شد، وی ملزم گردید به مدت ۳/۵ ماه بیش از مدت مقرر جهت انجام خدمات موضوع قرارداد، مخارجی جهت نگهداری دفاتر و پرسنل در ایران و همچنین جهت مرخص کردن افراد و فراخواندن مجدد آنها در ایالات متحده متحمل شود.

خواندگان، در مقام مدافعه، اظهار نموده‌اند که کنسرسیوم طی الحاقیه شماره ۱ قرارداد از کلیه ادعاها بابت تاخیر توسط وزارت راه، اعراض کرده است. مع الوصف بند ۱۴ الحاقیه مذکور مقرر می‌دارد که اعراض مورد بحث محدود به هرگونه ادعای احتمالی بابت حق الزحمه اضافی به موجب این قرارداد، که ناشی از تاخیرهای مقدم بر تاریخ امضای الحاقیه شماره ۱ باشد خواهد بود. (تا کید اضافه شده است). ادعای مورد بحث در اینجا مربوط به تاخیرهایی است که بعد از امضای الحاقیه در رابطه با جدول زمانی جدید مندرج در خود الحاقیه، روی

داده است . لذا ، دفاع خواندگان در این رابطه ، باید مردود شناخته شود .

خواندگان ، طی اظهاریه مورخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ماه ۱۳۶۲) خود همچنین برای اولین بار اظهار نمودند که طبق قرارداد ، تنها وسیله جبران خسارت بابت هرگونه تاخیر در اجرا توسط وزارت راه ، حق فسخ قرارداد ، به موجب ماده ۱۶ است . همانطور که در بالا اشاره گردید ، این استدلال را بایده علت بیموقع بودن طرح آن ، نادیده گرفت . معذا ، دیوان داوری خاطر نشان می سازد که ، در هر صورت ، فسخ قرارداد در ماده ۱۶ ، به صراحت شرایط خود ، منحصر به مورد خاصی نیست و به عنوان یک اصل حقوقی عام ، یک طرف قرارداد می تواند ، صرف نظر از آنکه حق فسخ قرارداد را داشته یا نداشته باشد ، بابت زیانهای متحمل ناشی از نقض قرارداد مطالبه خسارت نماید . رجوع شود به :

Treitel, Remedies for Breach of Contract in VII
Contracts in General, Int'l Ency. of Comp. Law 140 (1976) .

هیچ نکته ای در قانون ایران که مغایر با این اصل حقوقی عام باشد در معرض توجه دیوان قراردادها نشده است . فی الواقع در الحاقیه شماره ۱، وزارت راه ، با الزام خواهان به اعراض از ادعاهای خسارت بابت تاخیرهای قبلی ، عدم انحصار شرایط ماده ۱۶ را ، پذیرفته است . همچنین ، این واقعیت که کنسرسیوم می توانسته در مورد اجرای تعهدات خود تاخیرهایی را خواستار شود نیز موجب تبری وزارت راه از تخلفی که سبب ورود خسارت به خواهان شود ، نمی گردد .

خواندگان ، در مقابل این موضع خواهان که وزارت راه اطلاعات نقشه برداری را دیرتر از موعد مقرر در جدول زمانی ارائه نموده ، ادله معارض کافی عرضه نداشته و همچنین ، اعتبار وصحت محاسبات

خواهان در مورد هزینه‌های ناشیه نیز مورد اعتراض ایشان نمی باشد. معهذا، مراسلات هوارد نیدلز در مواقع ذیربط حاکی است که برخی تاخیرها در پروژه ممکن است بعضا " قابل انتساب به کنسرسیوم باشد. در پروژه‌هایی از این نوع وقوع پاره‌ای تاخیرها را می توان انتظار داشت. به نظر دیوان داوری خواهان استحقاق دریافت تمام می نصف سهم کنسرسیوم از هزینه اطلاعات نقشه برداری، طبق محاسبه کنسرسیوم را، ندارد. معهذا، دیوان بابت تاخیرهای مربوط به تهیه اطلاعات نقشه برداری مقداری خسارت به نفع خواهان منظور خواهد کرد.

ادعای دوم خواهان در مورد بازپرداخت هزینه‌ها، مربوط به هزینه‌هایی است که وی به علت تاخیر در جریان بررسی گزارشهای مرحله ۲، متحمل شده است. خواهان مبلغ ۵۵،۴۵۱ دلار آمریکا بابت سهم خود از هزینه‌های ادامه خدمت یک نفر سر مهندس پروژه و یک مهندس ساختمان به ترتیب به مدت چهار ماه و دوازده ماه بیش از مدت مقرر در قرارداد، مطالبه می کند.

خوانندگان به این استدلال قبلی استناد می کنند که گزارشهای مرحله ۲ ناقص بوده و از اینرو نمی توانسته مبنائی برای تصویب باشد. به این استدلال قبلا" پاسخ داده شده است، زیرا که دیوان داوری فوقا" نظر داد که گزارشهای مرحله ۲، به استناد بند ۲ ماده ۵، تصویب شده محسوب می شود. معهذا، بند ۴ ماده ۵، در عین حال مقرر داشته که تصویب گزارشها " رافع مسئولیت پیمانکار در مورد صحت طرح یا نقشه‌ها نمی باشد"، و بند ۵ ماده ۵ کنسرسیوم را ملزم می سازد که نواقص ناشهودی که بعدا" کشف می شوند را رفع نماید. بدینسان، این فرض منطقی است که کنسرسیوم با ادامه بررسی و تجدیدنظر در نقشه‌ها پس از تاریخ تصویب طبق بند ۲ ماده ۵، در واقع تعهد قراردادی خود به موجب بند ۵ ماده ۵ را ایفا کرده است. بدین ترتیب، روشن است که قصد طرفین این بوده که این قبیل کار اصلاحی بدون هیچگونه هزینه اضافی

برای وزارت راه ، انجام گردد . به همین جهت ، این ادعا باید مردود شناخته شود .

ادعای سوم برای بازپرداخت هزینه ، مربوط به مخارج متحمل شده جهت تهیه یک مجموعه کامل دیگر از نقشه ها با عناوین جدید مطابق با تغییرات در نام بزرگراه می باشد . اختلافی در این نیست که وزارت راه در نامه های مورخ ۳۱ دسامبر ۱۹۷۹ (۱۰ دیماه ۱۳۵۸) و ۴ ژانویه ۱۹۸۰ (۱۴ دیماه ۱۳۵۹) خود از طریق هوارد نیدلز ، صریحا " خواستار تهیه نقشه های اضافی شده است . مع هذا ، خوانندگان با استناد به اینکه قرارداد ، پرداختی زائد بر آنچه که در شرایط مربوط به حق الزحمه قرارداد مقرر شده ، مجاز نمی دارد منکر آنند که وزارت راه متعهد به پرداخت این هزینه ها است ، این استدلال درست نیست . بند ۲ ماده ۲ قرارداد ، تکلیف تجدیدنظر در خدمات خواسته شده را معین ساخته و مقرر می نماید که " در این قبیل موارد ، طول مدت قرارداد و حق الزحمه پیمانکار طبق این قرارداد . . . به شرح مورد توافق طرفین متناسب با افزایش یا کاهش در خدمات ، هزینه ها و تعهدات مورد لزوم ، افزایش یا کاهش خواهد یافت " . بدینسان ، ماده مذکور به روشنی مبتنی بر این فرض است که خدمات اضافی ، به شرح مورد توافق طرفین (که در اینجا هر دو طرف راجع به آن توافق داشتند) ، نیز مستلزم تعدیل متناسب در پرداختها است .

بعلاوه ، خوانندگان مدعی آنند که ، علی رغم این واقعیت که وزارت راه تجدیدنظر در نقشه ها را خواستار شده ، کنسرسیوم متعهد بوده که تصویب قبلی هزینه تخمینی این کار را از وزارت راه تحصیل نماید . بند ۲ ماده ۲ مذکور در فوق که مقرر می دارد تعدیل پرداختها در اثر کار اضافی نیز باید مورد توافق متقابل طرفین باشد ، موید این استدلال است . معذک ، قرائنی دال بر وجود چنین توافقی در دست

نبوده و همچنین ، دلیل ومدرکی نیزکه نشان دهدکنسرسیوم برآورد اولیه هزینه‌های مربوط را ارائه‌نموده ، موجود نمی باشد. ازاینرو، خواهان استحقاق دریافت مبلغی را که کنسرسیوم به‌طوریکجانبه برای چنین کاری تعیین کرده ، ندارد. لیکن ، وزارت راه‌کاراضافی را درخواست وقبول کرده است . بنابراین ، خواهان براساس اجرت‌المثل استحقاق داردسهم خودرا از مبلغ مناسبی بابت اینکار، دریافت دارد. رجوع شودبه ماده ۳۳۶ قانون مدنی ایران. مدرکی برای ارزیابی کاردر دست نیست ، لیکن ملاحظه‌عناوین‌تغییر یافته‌نشان می دهدکه چنین کاری کم اهمیت نبوده‌است .

با توجه‌به مراتب بالا، دیوان داوری براین نظر است که خواهان استحقاق دارد جمعاً " مبلغ ۴۰۰،۰۰۰ دلار بابت سهم خود از خساراتی که در نتیجه تاخیردر نقشه‌برداری و کاراضافی ، متحمل شده دریافت نماید. این مبلغ از تاریخ ۴ مه ۱۹۸۰ (۱۴ اردیبهشت ماه ۱۳۵۹) یعنی ده روز پس از ارسال صورتحسابهای مربوط که هیچ‌گونه اعتراض بموقعی نسبت بدانها نشد، واجب‌الاداء بوده‌است .

خواهان ، همچنین حق دارد نسبت به اصل دومبلغی که فوقاً " به نفع وی رای داده شد، به‌نرخ معقول ۱۰ درصدرسال ، از تاریخ ۴ مه ۱۹۸۰ (۱۴ اردیبهشت ماه ۱۳۵۹) بهره‌دریافت نماید .

ج - ادعای مربوط به ضمانت نامه‌های بانکی

خواهان مدعی است که وزارت راه من غیرحق از آزادکردن بعضی ضمانت‌نامه‌های بانکی که خواهان جهت تضمین پرداختهای وزارت راه به وی ارائه‌نموده ، امتناع کرده‌است . خواهان ، اکنون خواستار آزادشدن این ضمانت نامه‌ها ، همراه با اعتبارات اسنادی متقابل مربوطه ، ویا درغیراینصورت ، صدورحکمی معادل مبلغ اسمی ضمانت نامه‌هاست که ، حسب‌ادعا ۲۲۷،۹۳۰ دلار آمریکا می‌باشد .

خواهان ، در ابتدا اظهار می داشت که ضمانت نامه های بانکی در قبال سهم موريسن - کنودسن از پیش پرداختهائی که طی نخستین پرداختهای موقت ، به ترتیب بابت کار مربوط به قطعات الف وج و قطعه (د) و ششمین پرداختهای موقت ، تادیه شده بود، ارائه گردیده اند. مع هذا ، ادله و مدارک نشان می دهد که هیچگونه ضمانت نامه ای در رابطه با ششمین پرداخت موقت صادر نشده ، چرا که صورت حساب جداگانه ای برای این پرداخت صادر نگردیده است . بلکه ، برخی از ضمانت نامه های بانکی در ازاء ضبط ۱۰ درصد از سهم موريسن - کنودسن از پرداختهای وزارت راه به عنوان تضمین حسن انجام کار برطبق ماده ۱۴ ، ارائه گردیده است .

ضمانت نامه های بانکی ، همگی توسط بانک تجارت خارجی ایران و اعتبارات اسنادی متقابل مربوطه ، همه توسط بانک آو آمریکا صادر گردیده اند. شماره ردیف ضمانت نامه های بانکی و اعتبارات اسنادی، پرداختهائی که بدان ها مربوط می شوند و مبلغ اسمی هر یک ، به شرح زیر است :

مبلغ به ریال	پرداخت موقت و قطعه مربوطه بزرگراه	شماره اعتبار اسنادی	شماره ضمانت نامه
۳۰,۵۷۵,۰۰۰	اول - قطعات الف وج	۸۹۲۱	۲۴۲۳
۱,۵۲۸,۷۵۰	دوم - قطعات الف وج	۱۱۲۴۷	۲۶۵۱
۱,۵۲۸,۷۵۰	سوم - قطعات الف وج	۱۱۶۶۱	۲۶۸۶
۹,۱۷۲,۵۰۰	چهارم - قطعات الف وج	۱۲۸۷۲	۲۷۷۵
۹,۱۷۲,۵۰۰	پنجم - قطعات الف وج	۱۴۶۵۰	۲۹۸۹
۷,۹۲۰,۰۰۰	اول - قطعه (د)	۱۶۵۲۴	۳۱۵۱
۳,۱۶۸,۰۰۰	دوم ، سوم و چهارم - قطعه (د)	۱۶۹۵۰	۳۲۱۴
۲,۳۷۶,۰۰۰	پنجم - قطعه (د)	۱۹۹۸۲	۳۵۰۸

طبق بند فرعی (ح) (۱) ماده ۱۲ قرارداد، قرار بود، ضمانت نامه های شماره ۲۴۲۳ و ۳۱۵۱ به ترتیب "به مجرد تصویب گزارش (های) مرحله ۲" برای قطعات الفوج و قطعه (د) بزرگ راه، آزاد شوند. به موجب بند ۲ ماده ۱۴ قرارداد، قرار بود ضمانت نامه های بانکی شماره ۲۶۵۱، ۲۶۸۶، ۲۷۷۵ و ۲۹۸۹، "پس از تصویب گزارش و اسناد مرحله ۲ برای قطعات الفوج، آزاد گردند. همچنین، به موجب بند ۲ ماده ۱۴، ضمانت نامه های بانکی شماره ۳۲۱۴ و ۳۵۰۸ می بایست پس از تصویب گزارش مرحله ۲ و اسناد مربوط به قطعه (د)، آزاد شوند.

خوانندگان معترفند که کلیه ضمانت نامه ها به مجرد "تصویب" گزارشهای مرحله ۲ برای قطعات ذیربط بزرگ راه قابل استرداد بوده اند. معذک، ایشان اظهار می دارند که کلمه "تصویب" در هر یک از مواد ۵(۲)، ۱۲(۱) (ح) و ۱۴(۲) به مفهوم متفاوتی به کار رفته است. اولاً ایشان استدلال می کنند که ضمانت نامه های پیش پرداخت که در رابطه با اولین پرداخت ضمن کار ارائه گردید (یعنی ضمانت نامه های بانکی شماره ۲۴۲۳ و ۳۱۵۱)، طبق بند فرعی (ح) (۱) ماده ۱۲، فقط پس از تصویب صریح گزارشهای مرحله ۲ توسط وزارت راه قابل استرداد بوده و تصویب ضمنی مورداشاره در بند ۲ ماده ۵ شامل آنها نمی شود. ثانیاً، خوانندگان استدلال می کنند که کلیه ضمانت نامه های باقیمانده که به موجب ماده ۱۴ ارائه گردیدند، فقط پس از انقضای تضمین (warranty) کنسرسیوم به موجب بند ۵ ماده ۵ که به نظر ایشان هنوز واقع نشده، قابل استرداد است.

نه متن قرارداد دونه قصدظاهری طرفین، هیچکدام مویدهیچیک از اظهارات خوانندگان نیست. همانطور که در بالا مشاهده شد، طرفین جهت تضمین اجرای تعهد کنسرسیوم بر سر یک سیستم ضمانت دومرحله ای

(two-tier) به توافق رسیده بودند. تا مین وزارت راه در مقابل نواقص مشهود در کار راحق وی دربررسی و اظهار نظر راجع به کار ظرف ۳۰ روز پس از تحویل گرفتن آن و ملازم با آن ، حق متوقف ساختن پرداختهای ضمن کار و برداشت از ضمانت نامه های بانکی در صورت عدم رفع نواقص توسط کنسرسیوم - مشروط بر آنکه نواقص بموقع به وی اعلام شده باشد - تضمین کرده بود. تا مین در برابر نواقص نامشهود از طریق تضمین کنسرسیوم در ذیل بند ۵ ماده ۵ ، پیش بینی شده بود. بر طبق این ترتیبات ، هم پرداختهای نهائی باقی مانده و هم آزاد کردن ضمانت نامه های بانکی ، هر دو منوط و مشروط به "تصویب کار" توسط وزارت راه بود، که طرفین در بند ۲ ماده ۵ به دقت آنرا تعریف کرده اند. از آن طرف ، قرار بود کنسرسیوم فقط پس از اصلاح هرگونه نواقص نامشهودی که بعداً "کشف و توسط وزارت راه ظرف مهلت مصرح در بند ۵ ماده ۵ گزارش می شد، از تعهدات و تضمین خودبری الذمه شود.

مکانیسم تصویب ذیل بند ۱ و بند ۲ ماده ۵ کاربرد عامی دارد. نحوه انشای بند فرعی ح بند ۱ ماده ۱۲ حاکی از آن نیست که از کاربرد واژه "تصویب" مفهومی متفاوت از آنچه در ماده ۵ به کار برده شده، منظور نظریه است. بنابراین ، تفسیر دیوان داور از قرارداد اینست که ضمانت نامه های پیش پرداختها می بایست یا به مجرد تصویب بموقع و صریح کار مرحله ۲ ، توسط وزارت راه ، و یا با اعمال مکانیسم مشروح در بند ۲ ماده ۵ ، هر کدام که مقدم باشد، آزاد گردد.

به همین نحو، در متن بند ۲ ماده ۱۴ نکته ای حاکی از اینکه مراد طرفین از واژه "تصویب" ، انقضای مدت تضمین کنسرسیوم بوده است وجود ندارد. کاربرد واژه "تصویب" در بند ۲ ماده ۱۴ کاملاً مطابق با مکانیسم بند ۲ ماده ۵ بوده و لذا هیچ شق دیگری با مفهوم خاصی نبایداً از کلمه "تصویب" استنباط شود.

بنابراین ، وزارت راه متعهد بوده که کلیه ضمانت نامه های بانکی را به مجرد تصویب گزارش مرحله ۲ در مورد کارقطعه مربوطه بزرگراه که به شرح مذکور در فوق در ۲۶ اکتبر ۱۹۷۹ (۴ آبان ماه ۱۳۵۸) به وقوع پیوسته ، آزاد کند. از آنجا که وزارت راه ضمانت نامه ها را در هنگامی که ملزم به آزاد ساختن آنها بوده ، آزاد نکرده ، لذا خواهان اکنون استحقاق حکمی را دارد بدین مضمون که این قبیل ضمانت نامه ها و اعتبارات اسنادی مربوط قابل اجرا نبوده و خوانندگان ملزم اند کلیه اقدامات لازم جهت معاف و مبری نمودن خواهان را ، از هرگونه مسئولیت و تعهد احتمالی در رابطه با ضمانت ها و اعتبارات اسنادی مورد بحث ، به عمل آورند. با توجه به این رای ، ضرورتی ندارد که دیوان به ادعای تخییری خواهان جهت خسارت ، رسیدگی نماید.

خواهان ، همچنین با زیپرداخت مبلغ ۹،۱۲۳ دلار آمریکا توسط وزارت راه را خواستار است. خواهان مدعی است این مبلغ را بابت کارمزد و هزینه های بانکی جهت نگهداری اعتبارات اسنادی متقابل ، بعد از تاریخی که می بایست ضمانت نامه های بانکی متقابل آزاد شوند ، پرداخته است. تنها مدرک ارائه شده در تائید این ادعا سوگندنامه مدیر شرکت خواهان است. نه طریقه محاسبه هزینه ها تشریح گردیده و نه مدرکی در تائید صورت حسابها یا مبالغ پرداخت شده ، ارائه شده است. لذا ، دیوان دآوری این ادعا را به علت فقد مدرک رد می کند.

د - ادعای مربوط به وجوه متفرقه موریسن - کنودسن در ایران

خواهان ادعا نموده که ایران مقادیری وجوه تنخواه گردان بانکی را که وی در ایران نگاه می داشته و نیز پارهای وسائل کوچک را که در عملیات خود از آن استفاده می کرده ، صادره کرده است. خواهان ، همچنین مدعی است که مبالغی سپرده قابل استرداد بابت اجاره

آپارتمانها ، خدمات عمومی و منظوره‌های دیگر ، طلبکار است . خواهان بابت این ارقام ، کلاً مبلغ ۱۹،۴۹۷ دلار آمریکا مطالبه می کند .

لکن ، خواهان هیچگونه مدرکی دال بر اینکه هیچیک از اموالش توسط ایران توقیف گردیده باشد ، ارائه ننموده است . در واقع ، غیر از سوگندنامه مدیر شرکت خواهان ، هیچگونه مدرکی چه درباره وجود این اموال و چه درباره ارزش آنها ، ارائه نگردیده است . یافته‌های مدیر شرکت خواهان در مورد مشخصات اموال ، منحصر "مبتنی بر استنتاجاتی است که وی از "روشهای معمولی حسابداری" خواهان به عمل آورده ، و بر مدارک مشخص مالکیت و یا اسناد مربوطه دیگر استوار نیست . هیچگونه دلیلی برای عدم ارائه مدارک صریح تر ارائه نشده است . بعلاوه ، خواهان هیچگونه مبنای حقوقی که متضمن تعهد ایران به اعاده سپرده‌های قابل استرداد خواهان باشد ، ذکر نکرده است . با توجه به عدم کفایت ادله و مدارک ، دیوان داور این ادعا را به علت فقد دلیل مردود می شناسد .

ه - خلاصه خسارات

دیوان داور وزارت راه را بابت مبالغ اصلی زیر ، مسئول و متعهد می شناسد :

۱ - ادعاهای مربوط به حق الزحمه‌های قراردادی ۸۹۱،۵۳۷/۰۹ دلار آمریکا

۲ - ادعاهای مربوط به هزینه‌های ناشی از تاخیرها و کار اضافی

" " ۴۰۰،۰۰۰/-

کل مبلغ اصل ۱،۲۹۱،۵۳۷/۰۹ دلار آمریکا

دیوان داور ، همچنین نظر داده است که وزارت راه نسبت به اصل مبالغ واجب‌الادا ، بهره‌ای به نرخ ۱۰ درصد در سال ، از تاریخی که هر

جزء از ادعاها قابل پرداخت و واجب الادا گردیده‌اند، بدهکار است.
جمع بهره ساده از تاریخهای مذکور تا ۴ مه ۱۹۸۰ (۱۴ اردیبهشت ماه
۱۳۵۹) ۸۰،۰۰۴/۱۱ دلار آمریکا بوده است.

چهارم - ادعاهای متقابل

۱ - اظهارات طرفین

خواننده ، وزارت راه در دادخواست اصلاحی متقابل مورخ ۲۷ ژانویه ۱۹۸۳ (۷ بهمن ماه ۱۳۶۱) خود هفت فقره ادعای متقابل اصالتاً " و ادعای هشتمی وکالتاً " از طرف سازمان بیمه‌های اجتماعی ایران طرح نموده که در تمامی آنها هم از خواهان و هم از کفراران بعنوان خواننده نام برده است . وزارت راه در لایحه بعد از استماع مورخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ماه ۱۳۶۲) خود وکالتاً " از طرف وزارت امور اقتصادی و دارایی ادعای متقابلی طرح نمود .

اولاً " وزارت راه خسارات معنوی بمیزان ۴۹،۵۷۵،۰۷۰ دلار آمریکا بسبب فسخ من غیر حق ادعائی قراردادهای ۸۷ و ۸۸ توسط کنسرسیوم ، قبل از اینکه وی وظایف و تعهدات قراردادی خود را ایفاء کند ، مطالبه می‌نماید .

ثانیاً " ، وزارت راه بازپرداخت مبلغ ۷۰،۶۱۰،۴۴۶ ریال را که حسب ادعا به کارمندان کنسرسیوم ، قبل و بعد از قطع کار کنسرسیوم در ایران پرداخته ، اعم از آنچه که بتقاضای کنسرسیوم یا طبق تصمیمات اداری دولت ایران بوده ، مطالبه می‌کند . وزارت راه اظهار می‌دارد که کنسرسیوم ، بعنوان کارفرما ، مسئول پرداخت این هزینه‌ها می‌باشد .

ثالثاً " ، وزارت راه ارزش اسمی پاره‌ای ضمانتنامه‌های بانکی را که کنسرسیوم ارائه نموده و حسب ادعا بعلت قصور من غیر حق وی نسبت به تمدید آنها ، منقضی شده ، خواستار است . می‌بالی که مطالبه شده ، معادل ۸

میلیون دلار آمریکا و ۴۰،۸۳۶،۰۰۰ فرانک فرانسه و ۱،۲۸،۰۰۰،۰۰۰ ریال است .

رابعاً " ، وزارت راه بازپرداخت مبلغ ۳۱،۷۶۹،۱۲۱ دلار آمریکا را که حسب ادعا بعنوان پیش پرداخت خرید ماشین آلات به کنسرسیوم پرداخته ، به این دلیل که فقط قسمتی از ماشین آلات تحویل شده ، مطالبه می کند .

خامساً " ، وزارت راه بازپرداخت مبلغ ۴،۳۱۰،۱۸۸ دلار را که حسب ادعا بابت حق الزحمه خدمات تدارکاتی کنسرسیوم پرداخته به دلیل آنکه ماشین آلات موضوع حق الزحمه تحویل نشده ، مطالبه می کند .

سادساً " ، وزارت راه بازپرداخت کلیه مبالغی را که بصورت علی الحساب برای اجرای قراردادهای ۸۷ و ۸۸ به حساب کنسرسیوم پرداخته به این دلیل که کنسرسیوم اسناد هزینه را طبق شروط قرارداد ارائه نداده است ، مطالبه می کند .

سابعاً " ، وزارت راه بازپرداخت تقریباً " ۳۰٪ پرداخته های را که بموجب قرارداد ۸۱ بعمل آمده ، به این دلیل که کار کنسرسیوم تقریباً " بهمین نسبت ناتمام بوده مطالبه می کند . مبالغ درخواستی ۹۶۳،۱۷۲ دلار آمریکا و ۴،۳۵۰،۰۰۰ فرانک فرانسه و ۳۴،۰۰۰،۰۰۰ ریال می باشد .

وزارت راه علاوه بر طرح ادعاهای متقابل خود، در اصلاحیه دادخواست متقابل مورخ ۲۷ ژانویه ۱۹۸۳ (۷ بهمن ماه ۱۳۶۱) خود اشماری دارد که مبلغ ۶۸۷،۱۳۴،۴۹۲ ریال " از طرف سازمان بیمه های اجتماعی ایران مطالبه شده است" . این ادعای متقابل هشتم مبتنی بر این اظهار است که کنسرسیوم پاره ای دیون بیمه های اجتماعی را پرداخت نکرده است .

در ادعای متقابلی که وزارت راه در لایحه بعد از جلسه استماع خود بتاريخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ماه ۱۳۶۲) ثبت نموده مالیاتهای را که حسب ادعا

وزارت امور اقتصادی و دارایی طلبکاران را مستقیم مطالبه نموده است .

خواهان به صلاحیت دیوان در رسیدگی به ادعاهای متقابل در مواردی که علیه کفزاران اقامه شده اعتراض می کند به این دلیل که صلاحیت دیوان در مورد ادعای متقابل ، فقط ادعاهای متقابلی را شامل می شود که علیه خواهان نهایی که الزاما " اتباع ایالات متحده یا ایران هستند ، طرح شده باشد .

خواهان ، همچنین به صلاحیت دیوان در رسیدگی به ادعای متقابل ناشی از قراردادهای ۸۷ و ۸۸ اعتراض دارد ، به این دلیل که آن ادعاهای متقابل از همان قراردادی که موضوع ادعا بوده ، ناشی نمی شوند . نظریه اینکه دیوان رای خود را در تأیید اعتراضات خواهان در دستور مورخ ۱۳ مه ۱۹۸۳ (۲۳ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) اعلام نموده ، بنا بر این ، دلائل آن ذیلا " تشریح می شود .

خواهان علاوه بر این ، نسبت به صلاحیت دیوان بر ادعای متقابل سازمان بیمه های اجتماعی ایران بابت حق بیمه پرداخت نشده ادعایی به چند دلیل اعتراض می کند . اول آنکه ، طبق اظهار روی ، ادعای متقابل را فقط خواننده ای که علیه او ادعا شده می تواند مطرح نماید . دوم آنکه ، به استدلال وی ادعای متقابل ناشی از همان قرارداد ، معامله یا رویدادی که منشاء ادعا بوده ، نمی باشد .

خواهان ، همچنین عموما " هرگونه مسئولیتی را در مورد ما هیت کلیه ادعاهای متقابل ، باستثنای ادعای متقابل مطروحه مورخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (۴ مرداد ۱۳۶۲) که خواهان فرصت پاسخ به آن را نیافته ، رد می کند .

۲ - دلائل حکم در مورد ادعاهای متقابل

بند ۱ ماده ۱ دویا نیه حل و فصل دعاوی صلاحیت رسیدگی به پاره ای ادعاهای

اتباع ایالات متحده یا ایران و همچنین ادعاهای متقابل "ناشی از همان قرارداد، معامله یا رویدادی که موضوع ادعای آن تبعه را تشکیل دهد"، رابه دیوان تفویض کرده است .

هم از متن عبارت یادشده وهم از قواعد دیوان روشن است که صلاحیت دیوان دآوری فقط شامل ادعاهای متقابلی می شود که علیه خواهانها اقامه شده باشند. بنابراین ، تا آنجا که ادعاهای متقابل از کفراران مطالبه خسارت می کنند باید مردود شناخته شوند .

در عین حال ، روشن است که طرفین قرارداد شماره ۸۱ موافقت کردند که موریسن - کنودسن و کفراران ، به موجب ماده ۲۸ "متضا منا" بابت تعهدات کنسرسیوم طبق قرارداد، در برابر کارفرما مسئولند". هرگونه تخلفی از قرارداد شماره ۸۱ توسط کنسرسیوم که قابل انتساب به کفراران باشد، مسئولیت آن برعهده موریسن - کنودسن بوده و هر ادعای متقابلی که از چنین تخلفی ناشی شود، ناشی از موضوع ادعا خواهد بود. علیهذا ، تا آنجا که ادعاهای متقابل مربوط به نقض تعهدات کفراران بوده و موریسن - کنودسن نیز متضا منا "مسئول آن باشد، دیوان دآوری صلاحیت رسیدگی به آنرا دارد .

خواهان ، همچنین مدعی است که قرارداد ۸۱ موضوع ادعای وی می باشد و صلاحیت دیوان دآوری محدود به ادعاهائی است که از همان قرارداد ناشی شده باشد. بالنتیجه ، خواهان چنین استدلال می نماید که ادعاهای متقابل مبتنی بر قراردادهای شماره ۸۷ و ۸۸ در حیطه صلاحیت دیوان واقع نمی شوند .

وزارت راه اظهار می نماید که قراردادهای ۸۱ ، ۸۷ و ۸۸ ، همه بخشی از همان "معامله" محسوب می شوند، و ادعاهای ناشی از همین معامله است، و بنابراین ادعاهای متقابل از همان معامله ناشی می شود که موضوع ادعای حاضر را تشکیل می دهد .

معدلک ، دیوان داوری نمی تواند با این نظر موافق باشد که قرارداد های ۸۱ ، ۸۷ و ۸۸ بخشی از معامله واحدی را تشکیل می دهند. گرچه قضاولیه وزارت راه ، به شرح مندرج در مقاله نامه مورخ ۱۴ آوریل ۱۹۷۶ (۲۵ فروردین ماه ۱۳۵۵) نامبرده ، این بوده که تمامی طرح بزرگراه به طور یکجا واگذار شود ، بدین معنی که قرار بود چهار قرارداد مورد نظر ، همگی به کنسرسیوم محول گردد ، لیکن این قصد بعداً " کنار گذاشته شد . بدینسان هنگامی که قرارداد ۸۱ امضاء شد ، نظیر این بود که امکان واگذاری مابقی قراردادها مورد مذاکره واقع شود . موبداین مطلب ، متن عبارت بند (۳) ماده ۲ قرارداد ۸۱ است که به شرح زیر مقرر می نماید :

بعد از اجرای این قرارداد کارفرما تعهد دیگری در قبال پیمانکار نخواهد داشت مگر آنچه که از مقاله نامه های شماره ۶۱۵۵ مورخ ۹ فوریه ۱۹۷۵ و شماره ۱۰۴۵/۲ مورخ ۴ آوریل ۱۹۷۶ کارفرما به پیمانکار و از هرگونه قراردادها یا موافقت - نامه هایی که طرفین قرارداد بعداً " بین خود منعقد کنند ، ناشی گردد . (نقل از اصل فارسی قرارداد) (تاکید اضافه شده) .

هیچیک از طرفین اظهار نکرده است که مقاله نامه ها موجود تعهداتی از جانب وزارت راه بوده است . در واقع ، به نظرمی آید وزارت راه این موضع را اتخاذ کرده که وی تعهدی نداشته قراردادها ختمان را به کنسرسیوم واگذار کند ، گوا اینکه واگذاری قرارداد در نامه مورخ ۱۴ آوریل ۱۹۷۶ (۲۵ فروردین ۱۳۵۵) پیش بینی شده بوده است . بعلاوه ، اشاره بند ۳ ماده ۲ به قرارداد - های که " ممکن است " منعقد شود به وضوح حاکیست که " امکان هم داشته " قراردادی منعقد نشود .

قراردادها در تاریخهای مختلفی منعقد شده و متضمن اجرای خدمات متفاوتی در زمانهای گوناگون هستند . هیچگونه رابطه ای بین اختلافات مربوط به قرارداد ۸۱ ، از یکسو و اختلافات مربوط به قرارداد های ۸۷ و ۸۸ از سوی دیگر ، وجود ندارد . نتیجه گیری در رابطه با قرارداد ۸۱ تا شیری بر ادعاها

یا مدافعات مطروحه در ارتباط با قراردادهای ۸۷ و ۸۸ نخواهد داشت. اینکه در قرارداد مذکور ممکن است به قرارداد دیگری اشاره شود و یا حتی اجرای قرارداد دیگری عنوان گردد لزوماً "ارتباط بین آنها را آنچنان مستحکم نمی سازد تا بتوان در مفهوم بیانیه حل و فصل دعاوی آنها را یک معامله واحد تلقی کرد. رجوع شود به آمریکن بل اینترنشنال اینکورپوریتد و دولت جمهوری اسلامی ایران، قرار اعدادی شماره ۳ - ۴۸ - ۴۱ مورخ ۱۱ ژوئن ۱۹۸۴ (۲۱ خرداد ماه ۱۳۶۳). بنابراین، دیوان داوری چنین نتیجه می گیرد که ادعاهای متقابل تا آنجا که از قراردادهای ۸۷ و ۸۸ ناشی شده باشند، از همان قرارداد، معامله یا رویدادی که موضوع هر یک از ادعاها را تشکیل داده ناشی نمی شوند.

تا شيردقيق اين نتیجه گیری بر برخی از ادعاهای متقابل کاملاً روشن است. اولین ادعای متقابل وزارت راه، بابت خسارات معنوی صرفاً "به فسخ من غیر حق ادعائی قراردادهای ۸۷ و ۸۸ مربوط می شود. مقایسه شماره های ردیف ضمانت نامه های بانکی، که مبنای ادعای متقابل سوم وزارت راه است، با شماره های ضمانت نامه های که طبق قرارداد ۸۱ تحصیل گردیده، نشان می دهد که کلیه ضمانت نامه های گروه اول یا به قرارداد ۸۷ باید مربوط شود و یا به قرارداد ۸۸. به همین نحو، اقلام مشخص تجهیزاتی که حسب ادعا تحویل نشده، و خسارت آن طی ادعای متقابل چهارم وزارت راه مطالبه گردیده همگی از نوعی هستند که، یا در ساختمان و یا در اردوهای کارگری، قابل مصرفند نه در خدمات مهندسی و بنا بر این، این ادعای متقابل نیز به قراردادهای ۸۷ و ۸۸ مربوط می شوند. حق الزحمه های که حسب ادعا جهت خرید تجهیزات پرداخت شده و بابت آن در ادعای پنجم وزارت راه خسارت مطالبه گردیده، بیشتر به قراردادهای ۸۷ و ۸۸ مربوط می شود تا به قرارداد ۸۱. ادعای ششم وزارت راه صریحاً "از قراردادهای ۸۷ و ۸۸ ناشی می شود. از آنجا که هیچیک از ادعاهای متقابل فوق الذکر از قرارداد ۸۱ ناشی نشده، لذا منشاء آن قرارداد، معامله یا رویدادی که موضوع هر یک از ادعاها را تشکیل دهد نبوده و بنا بر این، باید به دلیل

عدم صلاحیت مردود شناخته شوند.

ادعای متقابل دوم وزارت راه بابت خسارت وجوه پرداختی ادعائی به کارکنان کنسرسیوم توسط وزارت راه نیز، گرچه با وضوحی کمتر اما بهر حال بی ارتباط با قرارداد ۸۱ به نظرمی آید. وزارت راه صورتی از این پرداختهای ادعائی را، که قسمت اعظم اقلام آن صریحا "به قرارداد ۸۸ مربوط می شود، به عنوان مدرک ارائه نموده است. خوانندگان ادعا نکرده اند و مدارک نیز حاکی از آن نیست که هیچیک از پرداختهای باقیمانده به کارمندان تا دیده شده باشد که خدمات مهندسی موضوع قرارداد ۸۱ را اجرا می کردند. با توجه به عدم ادعا یا اثبات این مطلب که مابقی پرداختها به قرارداد ۸۱ مربوط می شود، دیوان این ادعای متقابل را نیز به دلیل عدم صلاحیت مردود می شناسد.

در ادعای متقابل هفتم وزارت راه، به استناد تضمین مقرر در بند ۵ ماده ۵ قرارداد ۸۱، جهت نواقصی که وزارت راه مدعی است توسط کارشناسان متعاقب پایان یافتن کار کنسرسیوم کشف گردیده، خسارت مطالبه شده است. ادعای متقابل مورد بحث ناشی از قراردادی است که موضوع ادعاهای پرونده بوده و متوجه خواهان است و بنا بر این در حیطه صلاحیت دیوان واقع می شود.

وزارت راه در تائید ادعای متقابل مذکور مشروح مشخصات آنچه را که وی نقص در نقشه ها می داند، و توسط سرپرست بزرگراه تهیه شده، همراه با مطالبی که ظاهرا "از متون استانداردی در مورد ساختمان بزرگراه استخراج گردیده، ارائه نموده است. خواهان ادعای متقابل را در ماهیت رد کرده و سوگندنامه ای از جانب یک نفر مهندس بزرگراه که در استخدام یکی از شرکت های تابعه اش بوده، ارائه نموده است. در این سوگندنامه جزء به جزء اظهارات سرپرست بزرگراه وزارت راه رد شده است.

خواهان ، همچنین مدعی است که ادعای متقابل وزارت راه به موجب شرایط بنده ماده ۵ منتفی است ، به دلیل اینکه وزارت راه ظرف مدت مقرر در آن بند اطلاعیه لازم را در مورد نواقص نداده است .

بنده ماده ۵ در قسمت مربوطه چنین مقرر می دارد :

پیما نکا ر موافقت می نماید هرگونه نقص ناشی از اجرای مسامحه آمیز خدمات خود را که ظرف (۲) دو سال از تاریخ اتمام خدمات مشمول این قرارداد کشف و به وی گزارش گردد ، بر طرف نماید . این حدتاً مدت ساختمان راه اتومبیل رو ، یعنی چهل ماه از تاریخ نفوذ قرارداد خدمات تدارکاتی و قرارداد خدمات تجهیزاتی که در نامه شماره ۱۰۴۵/۲ مورخ ۱۴ آوریل ۱۹۷۶ کا ر فرما به آنها اشاره شده است ، بعلاوه (۱۲) دوازده ماه ، در صورتیکه ساختمان راه مزبور به پیما نکا ر محول گردد ، تمدید خواهد شد . (نقل از اصل فارسی قرارداد) .

وزارت راه ، نخست استدلال می نماید که تضمین مقرر در بنده ماده ۵ هنوز منقضی نشده ، زیرا که خدمات کنسرسیوم به علت عدم ارائه نقشه های تاسیسات جانبی هرگز تکمیل نگردیده است . معذک ، همانطور که دیوان در بالا اشاره نمود ، فقدان نقشه های تاسیسات جانبی معلول عدم ارائه دستورات لازم توسط وزارت راه بوده است . لذا ، نبود این نقشه ها دلیل بر عدم اتمام خدمات کنسرسیوم نیست .

وزارت راه ، به صورت تخییری ، ادعا می کند که مدت تضمین در هنگامی که وی نواقص ادعائی را به اطلاع خواهان رساند منقضی نشده بوده ، و در عوض استدلال می نماید که یا مدت مذکور طبق شرایط بنده ماده ۵۵ ، به مدت ۴۰ ماه پس از تاریخ نفوذ قرارداد های ۸۷ و ۸۸ ، با ضافه ۱۲ ماه ، تمدید گردیده و یا اینکه ، مدت مورد بحث حداقل ۲ سال پس از نامه مورخ دهم ژانویه ۱۹۸۰ (۲۰ دیماه ۱۳۵۸) هوارد نیدلز ، که طی آن ، به ادعای خواهان ، کارها رسماً " تصویب شد ، ادامه داشته است . موضع وزارت راه راجع به

اینکه اولین بار در چه تاریخی نواقص را اعلام کرد، روشن نیست، زیرا که وزارت راه ابتدا اظهار نموده بود که نواقص در طول مذاکرات حل و فصل در نوامبر ۱۹۸۱، مشخص گردیدند، لیکن آنچه که بعد از موضع بعدی وزارت راه می توان استنباط کرد، اینست که اولین بار، نواقص در لایحه دفاعیه ای که در تاریخ ۲۳ آوریل ۱۹۸۲ (سوم اردیبهشت ماه ۱۳۶۱) در این پرونده ثبت گردید عنوان شده اند.

خواهان، در پاسخ اظهار می دارد که نواقص ادعائی اولین بار در لایحه دفاعیه، یعنی پس از انقضای مدت تضمین به وی اطلاع داده شد. خواهان استدلالش را برای نظر استواری می کند که "اتمام خدمات وی" با تحویل آخرین قسمت کار طبق جدول زمانی قرارداد، و یا حداکثر، هنگامی که وی مجموعه اضافی نقشه های مرحله ۲ را با عناوین جدید در تاریخ ۱۳ فوریه ۱۹۸۰ (۲۴ بهمن ماه ۱۳۵۸) تحویل داد، واقع شده است. خواهان استدلال می کند که هرگونه تمديد مدت تضمین مقرر در بند ۵ ماده ۵ منوط به واگذاری قرارداد ساختمان به کنسرسیوم بوده، و لذا تمديدی واقع نشده است. با اینحال، خواهان مضافاً "استدلال می نماید که، حتی اگر بتوان تمديد مورد بحث را معتبر دانست" (شرط مقرر در بند ۵ ماده ۵) مدت تضمین را فقط تا ۴۰ ماه پس از نفوذ قراردادهای ۸۷ و ۸۸ تمديدی نموده و نه به مدت ۱۲ ماه اضافی یاد شده. مدت ۴۰ ماهه در دوم ژوئیه ۱۹۸۱ (۱۱ تیر ۱۳۶۰) خاتمه یافت.

گرچه می توان بند ۵ ماده ۵ را به صورت مختلفی تفسیر نمود، با اینحال دیوان داوری معتقد است که ۱۲ ماه تمديد اضافی منوط به واگذاری قرارداد ساختمان به پیمانکار بوده است.

علاوه بر این، مدت شمول تضمین، دو سال پس از تکمیل کلیه خدماتی است که کنسرسیوم متعهد بوده طبق قرارداد ارائه نماید، و برخلاف آنچه

که خواهان اظهار می دارد، دو سال پس از تحویل کار طبق جدول زمانی نیست. گرچه ماده ۳ عبارت "اتمام کار" را به مفهوم انجام کار طبق جدول زمانی به کاربرده، با اینحال مفاد بنده ماده ۵ حاکیست که، خدماتی که قرار بوده از نظر تضمین، انجام شود، برخلاف اظهار خواهان، محدود به آنچه در جدول زمانی آمده، نبوده و تعهدات دیگری را که کنسرسیوم بعد از این مدت‌ها مقید به انجامشان بوده، مستثنی نمی کرده است.

بدینسان، دیوان داوری نتیجه می‌گیرد که خواهان در تاریخ ۱۳ فوریه ۱۹۸۰ (۲۴ بهمن ماه ۱۳۵۸) یعنی تاریخ تحویل مجموعه اضافی نقشه‌های مرحله ۲ خدماتش را در مفهوم بنده ماده ۵ به‌اتمام رسانده است. لذا، مدت تضمین باید حداکثر در تاریخ ۱۳ فوریه ۱۹۸۲ (۲۴ بهمن ماه ۱۳۵۸) منقضی شده تلقی شود. حتی اگر (تمدید) مدت ۴۰ ماهه در اینجا مصداق یابد، این مهلت در دوم ژوئیه ۱۹۸۱ (۱۱ تیر ماه ۱۳۶۰) منقضی شده است.

هیچگونه مدرک قابل توجهی در این باره ارائه نگردیده که نواقص ادعائی پیش از ثبت لایحه دفاعیه در تاریخ ۲۳ آوریل ۱۹۸۲ (سوم اردیبهشت ۱۳۶۱)، اعلام شده باشد. بنابراین، نظر دیوان اینست که ظرف دو سال مدت مورد بحث در فوق چنین اطلاعیه‌ای داده نشده است.

علیهذا، چون اطلاعیه ظرف مدت دو سال داده نشد، خواهان به موجب بنده ماده ۵ هیچگونه تعهدی ندارد. حتی اگر مدت دو سال سپری نشده بود، تنها تعهد خواهان "اصلاح نواقص ناشی از مسامحه در اجرا" که بوی اعلام شده باشد، بوده است. به کنسرسیوم هرگز فرصت رفع نواقص داده نشده تا بتوان ویرا از این بابت مسئول دانست. قید بعدی راجع به محدودیت مسئولیت خواهان هیچگونه تعهد، وظیفه یا مهلتی که در جای دیگری در قرارداد مقرر نشده باشد، وضع نمی‌کند.

از اینرو، ادعای مسامحه کنسرسیوم در اجرای کار، به موجب شرایط قرارداد منتفی است.

بدینجهت، نیازی نیست که دیوان تعیین نماید ادعاهای وزارت راه مبنی بر نقض در اجرای کار، صحیح است یا خیر. لذا، ادعای متقابل رد می شود. باید توجه داشت که هوارد نیدلز کار را تصویب کرده بود. هوارد نیدلز، کار کنسرسیوم را همواره تصویب نمی کرده و مدارک کافی در دست است که نشان می دهد هوارد نیدلز برخی کارها را تصویب نکرده و بدین طریق اصلاح آنرا از کنسرسیوم خواستار می شده و کنسرسیوم نیز رفع عیب می کرده است.

در ادعای متقابل هشتم که وزارت راه اقامه نموده پرداخت دیون حق بیمه های اجتماعی که حساب ادعا، سازمان بیمه های اجتماعی طلبکار است، خواسته شده است. خواهان اظهار می نماید که دیوان فاقد صلاحیت نسبت به این ادعای متقابل است به دلیل اینکه، ادعای متقابل ناشی از همان قرارداد، معامله یا رویدادی که موضوع هر یک از ادعاهایش را تشکیل می دهد نبوده و نیز اینکه طی آن از جانب سازمان بیمه های اجتماعی طلب خسارت شده که طرفی در جریان دعوی حاضر نیست. درنهمین و آخرین ادعای متقابل پرداخت مبلغ ۱،۸۸۰،۷۶۸،۵۸۵ ریال، که حساب ادعا کنسرسیوم بسا بت مالیاتهای معوقه بدهکار است، مطالبه شده است.

این مطلب روشن نیست که صلاحیت دیوان شامل ادعای متقابل مربوطه به تعهدات بیمه های اجتماعی نیز می شود یا نه و آیا ادعای متقابل یک سازمان دولتی که خواننده پرونده نیست، نظیر سازمان بیمه های اجتماعی در این مورد، می تواند توسط یک سازمان دولتی دیگر که خواننده پرونده است، اقامه شود یا خیر؟ لیکن، به دلایل مذکور در زیر، ضرورتی ندارد که دیوان وارد این مساله صلاحیت شود.

همراه بالایحه دفاعیه، نامه‌ای از جانب "اداره کل درآمدها" به وزارت راه مبنی بر اینکه کل تعهدات تادیه نشده کنسرسیوم بابت حق بیمه‌های اجتماعی ۳۴،۹۹۹،۰۸۹ ریال است، ارائه شده است. خواننده، پیوست لایحه تکمیلی مورخ ۲۷ ژانویه ۱۹۸۳ (۷ بهمن ماه ۱۳۶۱) خودنا مه‌ای از جانب رئیس سازمان بیمه‌های اجتماعی که به تاریخ ۲۱ اوت ۱۹۸۲ (۳۰ مرداد ۱۳۶۱) به وزارت راه ارسال شده بود، تسلیم کرده که در آن کل بدهی کنسرسیوم ۶۸۷،۱۴۳،۴۹۲ ریال ذکر شده است. وزارت راه در پیوسته‌های تسلیمی در لایحه‌اش، نامه دیگری از رئیس سازمان بیمه‌های اجتماعی ارائه کرده بدین مضمون که چون کنسرسیوم برگ مفاصا حساب از سازمان بیمه‌های اجتماعی دریافت نکرده، "این بدان معنی است که به تعهدات قانونی خود عمل نکرده است". در نامه مضافاً ذکر شده، که بر اساس ۵۶۰،۳۶۱،۹۴۲ ریالی که به موجب قرارداد ۸۱ پرداخت شده کل بدهی کنسرسیوم به سازمان بیمه‌های اجتماعی، بانضمام جرایم، ۳۴،۹۹۹،۰۸۹ ریال است.

اسناد ومدارک تسلیمی رقم بدهی را به مقادیر معتنا بهی، متفاوت نشان می دهند. بعلاوه، در نامه مورد بحث، نه مبنا و روش محاسبات تشریح شده، نه هیچگونه مطلب ومدرک مثبت‌های ارائه شده تا بدانوسيله ديوان بتواند خودمستقلاً میزان تعهدات را تعیین کند. هیچگونه قرینه و نشانه‌ای در دست نیست که معلوم نماید چه نوع مالیات یا حق الزحمه‌ای در مقایسه با قراردادهای دیگر، قابل انتساب به قرارداد ۸۱ است. این مطلب روشن است که بخش اعظم مالیاتها و حق الزحمه‌ها ناشی از قراردادهای ۸۷ و ۸۸ بوده است. بعلاوه، خواهانها مدارک پرداخت را ارائه کرده‌اند. اینگونه سوابق برای اثبات مسئولیت کافی نیست. هیچگونه نشانه‌ای در دست نیست که وزارت راه مجبور به تادیه هر یک از این پرداختها بوده است. بنا بر این، حتی اگر دیوان نسبت به ادعای متقابل مزبور صلاحیت می داشت، باز ادعای متقابل به علت فقد دلیل، مردود شناخته می شد.

مبالغ مکسوره بابت این قبیل تعهدات در حکم منظور شده است .

در دادخواست متقابل مورخ ۲۳ آوریل ۱۹۸۲ (سوم اردیبهشت ماه ۱۳۶۱) اشاره ای کلی به بدهی مالیاتی خواهان شده است . اشاره مذکور شرایط اساسی طرح ادعای متقابل به شرح مندرج در بند ۴ ماده ۱۹ قواعد دیوان ، و نیز بند ۱ ماده ۱۸ آنرا ، تحقق نمی بخشد . ادعای متقابل مالیاتی تا تسلیم لایحه بعد از استماع مورخ ۲۶ ژوئیه ۱۹۸۳ (چهارم مرداد ۱۳۶۲) ، به ترتیب مقرر در این شرایط تشریح نشده بود . در حالیکه ، طبق بند ۳ ماده ۱۹ قواعد دیوان ، ادعای متقابل باید "در لایحه دفاعیه یا در مراحل بعدی جریان داوری ، در صورتی که دیوان تشخیص دهد که با توجه به اوضاع و احوال ، تاخیر موجه بوده است . . ." مطرح شود . دیوان داوری نمی تواند اوضاع و احوالی را مشخص کند که طرح ادعای متقابل را پس از ختم استماع پرونده وطنی لایحه ای که طبق دستور دیوان ، قرار بود فقط محدود به ادله کتبی راجع به موضوعات حقوقی پرونده باشد ، توجیه نماید . کلیه پیوسته های ثبت شده ، تاریخی قبل از سال ۱۹۸۲ دارند . بنا بر این دلیلی برای عدم تسلیم به موقع آنها وجود نداشته است . باید توجه داشت که مدارک مذکور توضیح نمی دهند که ارقام چگونه به دست آمده و به کدام قرارداد مربوط می شوند .

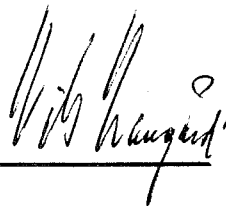
ششم - هزینه های داوری

به موجب ماده ۳۸ قواعد دیوان ، دیوان داوری برای این نظر است که خواهان استحقاق حکمی بابت هزینه های داوری خویش کلاً " به مبلغ ۲۵،۰۰۰ دلار آمریکا دارد .

۱۴۶۵، ۱۶۵۲۴، ۱۶۹۵۰ و ۱۹۹۸۲ صادره توسط بنک آ و آمریکا را ، آزاد نموده و هرگونه مطالبه‌ای در رابطه با اعتبارات اسنادی یا دشده را مسترد و از هرگونه مطالبه در آن رابطه ، خودداری نماید .

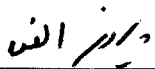
بدینوسیله حکم حاضر جهت ابلاغ به کارگزار امانی به ریاست دیوان تسلیم می شود .

لاهد ، بتاريخ ۱۳ ژوئیه ۱۹۸۴ برابر با ۲۲ تیرماه ۱۳۶۳

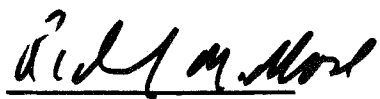


نیلس منگارد
رئیس شعبه سه

بنا م خدا



پرویز انصاری معین
نظر مخالف



ریچارد ام. ماسک