

Case 33

پرونده شماره ۳۳

شعبه یک

حکم شماره ۱ - ۳۳ - ۱۳۵

AWARD 135-33-1

English version  
 Filed on 22 JUNE 84  
 نسخه انگلیسی در تاریخ  
 ثبت شده است.

سی - لند سرویس ، اینکورپوریتد ،  
خواهان ،

- و -

دولت جمهوری اسلامی ایران ،  
سازمان بنادر و کشتیرانی ،  
خواندگان .

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL دادگاه داوری دعاوی ایران - ایالات متحدہ

**ثبت شد - FILED**

Date ۱۳۶۲ / ۵ / ۲۰ ۲۱ AUG 1984

No 33

حکم

DUPLICATE ORIGINAL  
 نسخه برابر اصل

حاضران:

از طرف خواهان: آقای سی.اس. هرد ،

آقای آر.ا. کلاین ،

وکلائی دعاوی ،

آقای حمید صبی

خانم شاردن دی. سپرینگ

آقای اس.اف. وال

آقای او.جی. کینزی

مشاورین سی - لند

آقای ام.اس. پالن

نایب رئیس سی - لند: اینداستریز ، اینکورپوریتد ،

از طرف خوانندگان: آقای محمدکریم اشراق،  
نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران،  
آقای ابوالحسن قاشمی،  
خانم فرین افتخارالسادات میروهابی،  
مشاورین حقوقی نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران،  
آقای محمدصادق ضیائی،  
آقای امیر بادپا،  
نمایندگان سازمان بنادر و کشتیرانی.

سایر حاضران: خانم جیمسون ام. سلبی،  
قائم مقام نماینده رابط ایالات متحده آمریکا،  
آقای ام. هرتز،  
مشاور حقوقی نماینده رابط ایالات متحده آمریکا.

### اول - واقعیات پرونده و اظهارات طرفین

#### یک - مبنای حقوقی ادعا

خواهان پرونده حاضر، سی - لند سرویس، اینکورپوریتد ("سی - لند") شرکتی است که طبق قوانین ایالت دله و در ایالات متحده به ثبت رسیده و در رشته حمل و نقل آبی کانتینرهای محتوی کالادر سطح بین المللی، فعالیت می کند. خواننده، سازمان بنادر و کشتیرانی یک دستگاه دولتی در ایران است که مسئولیت اداره و کنترل تاسیسات بندری ایران را بر عهده داشته، و در سراسر مدت ذیربط با این ادعا، تحت نظارت وزارت راه و ترابری بوده است. اصل ادعای سی - لند که در ۱۶ نوامبر ۱۹۸۱ (۲۵ آبان ماه ۱۳۶۰) به ثبت رسیده، آنست که سازمان بنادر و کشتیرانی وی را از حق ادامه استفاده از تاسیساتی که خواهان (جهت تخلیه و بارگیری) کانتینرهای محتوی کالادر بندر عباس ساخته و اداره می کرده، محروم نموده و نتیجتاً "وی متضرر شده است".

در این پرونده راجع به صلاحیت دیوان، موضوعات مهمی مطرح نیست. در جلسه استماع مقدماتی، یعنی در حدود شش ماه بعد از ثبت لایحه دفاعیه، سازمان بنادر و کشتیرانی به عدم وجود اسناد و مدارک دال بر تابعیت آمریکایی سی - لند ایراد گرفت. دیوان داوری طی دستور مورخ ۱۹ نوامبر ۱۹۸۳ (۲۸ آبان ماه ۱۳۶۱) خود نظر داد که ایراد سازمان بنادر و کشتیرانی به صلاحیت دیوان بر مبنای فوق به موقع عنوان نشده و تردید اساسی در مورد تابعیت خواهان بر نمی‌نگیزد.

سی - لند ادعای خود را بصورت تخییری بر دو نظریه اصلی حقوقی مبتنی می‌کند. نظریه اول اینست که سازمان بنادر و کشتیرانی قراردادی ("موافقت نامه تاسیسات مورخ ۲۸ نوامبر ۱۹۷۶/۷ آذر ماه ۱۳۵۷") را که سازمان مزبور باید شرکت حمل و نقل ایرانی بنام آی ال بی، به منظور تخصیص قطعه زمینی در بندر عباس جهت احداث یک ترمینال کانتینرو و گذاری حق اداره ترمینال مزبور منعقد نموده بود، نقض کرده است. سی - لند مدعی است که باین دلیل که آی ال بی با اطلاع و آگاهی سازمان بنادر و کشتیرانی به عنوان وکیل سی - لند عمل می‌کرده و یا در غیر این صورت، به دلیل اینکه بنا بر قصد مشترک هر دو طرفه وی ذینفع ثالث قرار داده، لذا قانوناً "می‌تواند اجرای قرارداد مزبور را بخواهد. سی - لند مضافاً" استدلال می‌کند که آی ال بی در ۱۸ آوریل ۱۹۷۷ (۲۹ فروردین ماه ۱۳۵۶) به هنگام انعقاد قرارداد دوم، یعنی "موافقت نامه تقدم در استفاده" با سی - لند، به عنوان وکیل سازمان بنادر و کشتیرانی عمل می‌کرد.

نظریه تخییری دوم آنست که سازمان بنادر و کشتیرانی بعد از آنکه به سی - لند اجازه داد که با صرف هزینه‌های گزاف، تاسیسات کانتینر را ساخته و آنرا اداره کند، اقدام به محروم کردن سی - لند از استفاده از تاسیسات مزبور کرده است، به نحوی که این عمل سازمان بنادر و کشتیرانی، سلب مالکیت محسوب شده و طبق ضوابط مقرر در عهدنامه مودت، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی سال ۱۹۵۵ فی مابین ایران و ایالات متحده آمریکا و طبق حقوق بین‌الملل برای سی - لند حق غرامت ایجاد می‌کنند.

سی - لندن دعوی خود را به نحو تخییری دیگری نیز مطرح و استدلال می‌کند که در هر حال سازمان بنادر و کشتیرانی نباید بوجهت و به ضرر سی - لندن دارا شود و مسئول است که بابت ارزش تاسیساتی که کنترل آن را در دست گرفته است ، به سی - لندن غرامت بپردازد .

سی - لندن در لایحه‌ای که قبل از برگزاری جلسه استماع به ثبت رسانده ، میزان خسارات خود را به رقمی بالغ بر حداقل ۴۲ میلیون دلار تعیین می‌کند . این رقم در مورد کلیه مبانی اصلی مطروحه ، صادق است .

سازمان بنادر و کشتیرانی لایحه دفاعیه‌ای به ثبت رسانده و بر این اساس که سی - لندن حق ندارد اجرای هیچ قراردادی را علیه آن سازمان بخواهد ، منکر مسئولیت است و مضافاً "اظهار می‌دارد که بهیچوجه سلب مالکیت یا گرفتنی ( taking ) صورت نگرفته تا حق غرامتی ایجاد شود ، و بالاخره اینکه سازمان بنادر و کشتیرانی از تاسیسات یاد شده بهره‌برداری نکرده است . علاوه بر آن ، سازمان بنادر و کشتیرانی بابت عواید و عوارض گوناگونی که حسب ادعا از استفاده از تاسیسات مزبور و متعاقباً ، رها کردن آن تاسیسات توسط سی - لندن ، ناشی شده است ادعای متقابلی که جمعا " به ۸۳۵،۱۰۸،۶۴۰،۰۰۰ ریال بالغ می‌شود ، به ثبت رسانده است .

## دو - سابقه امر

وجه مشترک مبانی اصلی حقوقی که سی - لندن بنحو تخییری عنوان کرده این ادعای اصلی است که قبل از فوریه ۱۹۷۶ بین سی - لندن و سازمان بنادر و کشتیرانی توافق شفاهی ایجاد شده بود که عناصر عمده آن عبارت از این بود که سی - لندن ترمینال کانتینری را در قطعه زمینی که سازمان بنادر و کشتیرانی ارائه می‌کند ، احداث و اداره نموده و سازمان بنادر تضمین نماید که در تامین کشتی‌های یدک کش ، راهنمایان کشتی ، انجام تشریفات گمرکی و امور مربوط به بهداشت و مهاجرت برای سی - لندن حق تقدم قائل گردد تا مدت انتظار از زمان ورود کشتی کانتینر سی - لندن و تخلیه محموله آن ، به حداقل برسد . سی - لندن در تمام مدافعات

شفاهی و کتبی خود تاکید کرده است که "تقدم در پهلوگیری" به این نحو، یکی از شرایط مهم توافق محسوب می‌شود، زیرا چنین کمکی برای دوام و بقای سیستم کانتینر، اساسی بود.

سی - لندن اظهار می‌دارد که رابطه‌اش با سازمان بنادر و کشتیرانی در حدود ماه اوت ۱۹۷۵، آغاز شد یعنی هنگامی که نمایندگان وی با مقامات عالی‌رتبه سازمان بنادر و کشتیرانی، وزارت راه و ترابری، و سازمان برنامه و بودجه ایران به منظور ایجاد یک سیستم حمل کالابا کانتینر در بندر عباس، وارد مذاکره شدند. مذاکرات تا اوایل ۱۹۷۶ ادامه یافت و در ۸ فوریه ۱۹۷۶ (۱۹ بهمن ماه ۱۳۵۴)، یک پیشنهاد دکتبی رسمی، طی سندی به وزارت راه و ترابری و سازمان بنادر و کشتیرانی عرضه شد.

سی - لندن مدعی است که وجود توافق حاوی نکات اصلی پیشنهاد، در جلسه‌ای که در ۲۳ فوریه ۱۹۷۶ (۴ اسفند ماه ۱۳۵۴) برگزار شد، مورد تأیید قرار گرفت. در آن جلسه آقای ام. اسکات پالن، مدیر عامل وقت سی - لندن در خاور میانه آقای کوارتل، مدیر سی - لندن در ایران، آقای ستایش از شرکت ایرانی آی ال بی، و آقای ختاشی از سازمان بنادر و کشتیرانی شرکت داشتند، اعلام شد که کلیه مقامات دولتی لازم، پیشنهادی - لندن را پذیرفته‌اند.

سازمان بنادر و کشتیرانی در عین حال که منکر برگزاری شدن اینگونه مذاکرات نیست، لیکن این مطلب را که مذاکرات مزبور به ایجاد نوعی رابطه قرار دادی بین آن سازمان و سی - لندن منجر گردیده که در اثر آن، سازمان مزبور مسئول خسارات باشد، انکار می‌کند.

سازمان بنادر و کشتیرانی تاکید می‌کند که منحصراً "با آی ال بی روابط قراردادی داشته و این روابط از موافقت نامه تاسیسات مورخ ۲۸ نوامبر ۱۹۷۶ (۷ آذر ماه ۱۳۵۵)، منعقد شده بین سازمان بنادر و کشتیرانی و آی ال بی، به شرح زیر، ناشی شده است:

بین سازمان بنا درو کشتیرانی که از این پس اختصاراً " سازمان خوانده میشود، بنمایندگی آقای محمد ختائی از یکطرف و شرکت آی ال بی کانتینر ثبت شده بشماره ۱۸۷۵۱ اداره ثبت شرکتها به نمایندگی آقای علی اکبر باقرزاده که از این پس شرکت نامیده میشود از طرف دیگر نسبت به موارد زیر توافق گردید:

۱ - سازمان موافقت نمود قطعه زمین مشخص شده بعلامت " X " در نقشه پیوست را در بندر عباس که متعلق به سازمان است جهت تخلیه و بارگیری و نگهداری کالاهای وارداتی توسط کشتیهای تحت نمایندگی شرکت بمدت حداکثر شش سال (بارعایت بند ۵ این موافقتنامه) اختصاص دهد. بدیهی است عملیات تخلیه و بارگیری و انبارداری و نگهداری کالابا پیما نکا ریندرخواهد بود.

۲ - شرکت تعهد نمود زمین مذکور را بمنظور بهره برداری از هر لحاظ حداکثر ظرف مدت شش ماه به هزینه خود آماده نموده و چنانچه احتیاج به ایجاد واحداث تاسیسات از قبیل اسکله، انبار مسقف، دفتر کار، بتون ریزی و یا اسفالت و غیره باشد شرکت باید قبلاً برنامه کار و نقشه و مدت عملیات مورد نظر را به تصویب مقامات سازمان رسانده و سپس بمرحله اجرا درآورد. ضمناً " شرکت تقبل نمود طبق نظر سازمان در کنار محدوده زمین فوق نسبت به ایجاد مناسب برای استفاده رفت و آمد به زمینهای پستی اقدام نماید.

۳ - در صورتیکه شرکت نتواند در موعد مقرر به تعهدات خود اقدام نماید اعتبار این موافقتنامه پایان یافته تلقی شده و سازمان تعهدی نسبت برعایت آن نداشته و شرکت حق هیچگونه اعتراض و ادعائی نخواهد داشت.

۴ - شرکت حق دریافت هیچگونه وجهی تحت هیچ عنوان از صاحبان کالاهای کالای آنان در این محوطه تخلیه و بارگیری و نگهداری نمیشود، ندارد.

۵ - شرکت موافقت نمود چنانچه سازمان جهت تحویل اراضی به نیروی دریائی شاهنشاهی احتیاج به زمین مورد بحث داشته باشد، با اخطار کتبی قبلی دو ماهه به اعتبار این موافقتنامه خواهد داد.

۶ - پس از پایان مدت موافقتنامه شرکت موظف است اموال منقول متعلق بخود را از محوطه اختصاصی ظرف مدت دو ماه

خارج و موافقت نموده کلیه تاسیسات و تجهیزات غیر منقول که از طرف شرکت بوجود آمده در اختیار سازمان گذاشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی نخواهد داشت و سازمان هیچگونه وجهی ازین بابت بشرکت پرداخت نخواهد نمود.

آی ال بی یک شرکت حمل و نقل ایرانی بود که به صورت کارگزار محلی موسسات مختلف حمل و نقل کالا عمل می کرد. سی - لندن اظهار می دارد که آی ال بی به عنوان وکیل سی - لندن در مذاکرات شرکت داشته و تنها از لحاظ "تشریفات اداری" در آن سمت، موافقت نامه تاسیسات را با سازمان بنادر و کشتیرانی منعقد کرده است، زیرا سی - لندن اطلاع یافته بود که زمین از نوع مورد نظر برای ساختمان و اداره تاسیسات کانتینر به نام یک شرکت خارجی واگذار نمی شود. سی - لندن برای اثبات این مطلب که در نوامبر ۱۹۷۵ آی ال بی را استخدام کرده بود آی ال بی در جلسه مورخ ۲۳ فوریه ۱۹۷۶ (۴ اسفندماه ۱۳۵۴) حضور داشته است، مدارکی ارائه کرده است. با اینحال، تا ۱۸ آوریل ۱۹۷۷ (۲۹ فروردینماه ۱۳۵۶) هیچگونه موافقت نامه کارگزاری به امضاء نرسید، گو اینکه، در موافقت نامه منعقد در آن تاریخ ذکر شده که موافقت نامه، عطف به ماسبق شده و از تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۷۶ (۷ آذرماه ۱۳۵۵) معتبر خواهد بود.

آی ال بی در همان تاریخ، یعنی در ۱۸ آوریل ۱۹۷۷ (۲۹ فروردینماه ۱۳۵۶)، حق استفاده و عمران قطعه زمین تخصیصی طبق موافقت نامه تاسیسات را طی قراردادی که از آن به نام موافقت نامه تقدم در استفاده یاد شده است، رسماً در اختیار سی - لندن گذاشت (sub-licensed) در موافقت نامه اخیر ذکر شده که "آی ال بی کانتینر پروانه مذکور را جهت استفاده و برای مقاصد مورد نظری - لند سرویس اینکورپوریتد، تحصیل کرده" و عمران زمین به هزینه سی - لندن صورت گرفته است. اصولاً، در موافقت نامه پیش بینی شده است که "سی - لند سرویس حق استفاده انحصاری و نیز حق تقدم در استفاده، تصرف و تمتع از زمین و اعیانی آنرا خواهد داشت..."

وکشتیرانی وسی - لند صورت گرفته بود، بنحوی که سازمان بنا دروکشتیرانی درتخصیص مستقیم زمین به یک شرکت خارجی، درگیرنشود. سی - لند مدعی است که یاب به عنوان طرف اصیل موافقت نامه یا لاقبل به عنوان ذینفع ثالثی که موافقت نامه به نفع وی منعقد شده است، می تواند اجرای موافقت نامه تاسیسات را بخواهد.

سازمان بنا دروکشتیرانی چنین حقوقی را برای سی - لند قائل نیست. سازمان می گوید که منحصرا " با آی ال بی روابط قراردادی دارد. نماینده سازمان بنا دروکشتیرانی در جلسه استماع استدلال کرده که واگذاری زمین به یک شرکت خارجی طبق قوانین ایران ممنوع بوده و علاوه بر آن، آی ال بی در مقام کارگزار فقط می تواند فعالیت هائی را بر عهده گیرد که انجام آنها توسط خود سی - لند، قانونی باشد. در هر حال، سی - لند می تواند با مراجعه به داور و ویژه ای که در موافقت نامه تقدم در استفاده پیش بینی شده، یعنی موافقت نامه ای که سازمان بنا دروکشتیرانی مدعی است که تا زمان ثبت دادخواست از وجود آن بی اطلاع بوده، از آی ال بی احقاق حق نماید. سازمان بنا دروکشتیرانی در تاریخ ۸ ژوئیه ۱۹۸۳ (۱۷ تیر ماه ۱۳۶۲)، یعنی بعد از جلسه استماع، ضمیمه لایحه دفاعیه تکمیلی خود اسناد و مدارکی تسلیم کرده است که نشان می دهد آی ال بی با استفاده از فرم مجاز سازمان بنا دروکشتیرانی به نام خود تقاضای واگذاری زمین در بندر عباس کرده و در آن تعهد نموده است که کلیه کارهای ساختمانی و عمرانی را به هزینه خود انجام دهد. سازمان بنا دروکشتیرانی منکر آنست که زمین به آی ال بی به عنوان کارگزار سی - لند واگذار شده و مدعی است که کلیه عملیاتی که سی - لند در محوطه انجام داده غیر مجاز بوده و بدون اطلاع سازمان بنا دروکشتیرانی انجام شده است. آقای ختائی که تا سال ۱۹۸۵ معاون عملیات بندری و معاون اداری و مالی در سازمان مرکزی بوده، در سوگندنامه ای که توسط سازمان بنا دروکشتیرانی تسلیم شده، چنین اظهار داشته است:



استدلال دیگری - لندن این است که قابل تصور نیست که سی - لندن بدون رضایت سازمان بنادر و کشتیرانی و علی‌الخصوص بدون اطلاع آن سازمان، کاری به آن وسعت و با آن چنان هزینه - که مستلزم هزینه‌ای در حدود ۳ میلیون دلار بوده - انجام داده باشد.

سی - لندن اظهار می‌دارد که ساختمان تاسیسات جدید مقارن ماه فوریه ۱۹۷۷ تکمیل شد و از آن تاریخ تا اوت ۱۹۷۸، کشتی سی - لندن بنام سی بریج مرتباً "بیمن دویی" و ایران رفت و آمد کرده و با همکاری کامل سازمان بنادر و کشتیرانی در امور مربوط به ترخیص کشتی و پهلوگیری خارج از نوبت (docking on an expedited basis) بیارش را تخلیه می‌کرد. سازمان بنادر و کشتیرانی مراتب مزبور را انکار نمی‌کند. از جمله مدارکی که سی - لندن تسلیم کرده، شرح تفصیلی نحوه کار تاسیسات کانتینر و روشهای تخلیه کشتی در نوبت است.

سی - لندن اظهار می‌دارد که سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر مقامات ایرانی از سپتامبر ۱۹۷۸ به بعد دست به اعمالی زدند که منجر به محرومیت سی - لندن از استفاده از تاسیسات بندر عباس و نیز از گاراژی شد که سی - لندن به منظور تعمیر کانتینرها و وسائط نقلیه خود در تهران احداث کرده بود. حسب ادعا، این وضعیت از وقتی پدید آمد که سازمان بنادر و کشتیرانی از تامین راهنمای کشتی و کشتی‌های یدک‌کش لاقبل بدون تاخیر و انتظار طولانی، خودداری کرد و نیز از اعزام ما موران گمرک، بهداشت و مهاجرت جهت بازبینی کشتی که وارد بندر می‌شد (و بدون گواهی در هر یک از موارد مزبور کشتی اجازه پهلوگیری نداشت) امتناع ورزید و سرانجام در فوریه ۱۹۷۹، انواع کالاهای قابل حمل به بندر را محدود ساخت. حسب ادعا، اداره کار محل از طریق اخراج کارکنان غیر ایرانی سی - لندن، در مدیریت تجارت (enterprise) سی - لندن دخالت کرده و نیز سطح دستمزدها و شرایط استخدام کارکنان را به سی - لندن دیکته کرده و مانع شده است که سی - لندن در مورد کارکنان ایرانی خود اقدامات انضباطی معمول و یا آسرها را اخراج نماید. رفت و آمد کانتینرها که تجارت بدان وابسته بود به شدت مختل گردید و در نوامبر ۱۹۷۸ سی - لندن سرویس مزبور را به حالت تعلیق درآورد، ولی از فوریه ۱۹۷۹ سی - لندن در مقیاس کوچکتری به فعالیت ادامه داد تا اول اوت ۱۹۷۹ (۱۵ مرداد ماه ۱۳۵۸)، که کار را کاملاً متوقف نمود. در

این موقع سی - لندن این نتیجه رسیده بود که به شروع مجدد کار در آینده نزدیک امیدی نیست. از قرار معلوم، در اواخر دسامبر ۱۹۷۸ تاسیسات عملاً " غیر قابل استفاده شده بود و از این جهت سی - لنده می خواهد که تقویم خسارات چاره در مورد نقض قرارداد، یا سلب مالکیت تجارت ( enterprise ) سی - لنده وجه بر مبنای دارا شدن بلاجهت، از تاریخ مزبور به عمل آید.

#### چهار - خواسته دعوی

سی - لندن در لایحه ای که در تاریخ ۷ مارس ۱۹۸۳ ( ۱۶ اسفند ماه ۱۳۶۱ ) به ثبت رساند، با استناد به اصل اعاده کامل به وضع پیشین (restitutio in integrum)، شرح تفصیلی خسارات مورد ادعای خود را تسلیم نمود. سی - لندن مدعی است که این اصل در مورد کلیه مبانی تخیری طرح دعاوی وی، صادق است. ادعای مبتنی بر قرارداد ظاهراً " علیه سازمان بنا در وکشتیرانی، ادعای مبتنی بر سلب مالکیت علیه دولت ایران، و ادعای مبتنی بر دارا شدن بلاجهت علیه دولت ایران یا سازمان بنا در وکشتیرانی اقامه شده است. سی - لندن ۲۵،۲۰۳،۱۸۶/۹۳ دلار ادعای می کند که مرکب است از خسارات مستقیم به میزان ۳،۷۷۰،۶۶۷/- دلار (از جمله شامل ارزش دفتری اقلامی از وسائط نقلیه، موجودیهای انبار و لوازم، موجودی حساب بانکی در ایران، دمو راژ (خسارت ناشی از معطلی کشتی)، مخارج نجات و قابل استفاده کردن تجهیزات (salvage) و انتقال آنها، و حسابهای دریافتنی که از وصولشان جلوگیری شده است) و خالص عدم النفع که مبلغ آن در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۸۱ (۱۰ دیماه ۱۳۶۰)، با تنزیل به ارزش فعلی، ۲۱،۴۳۱،۵۱۹/۹۳ دلار بوده است (حساب ادعا، این رقم نمودار ارزش تجارت (enterprise) در ۳۱ دسامبر ۱۹۸۱/۱۰ دیماه ۱۳۶۰ است). بهره های به نرخ های رایج سپرده های تجاری در طول مدت مورد بحث بالغ بر ۱۶،۸۶۳،۲۱۵/۶۳ دلار ادعا شده است. بهره مستمر نیز تا تاریخ صدور حکم دیوان ادعا شده است. بابت هزینه های دادرسی حداقل مبلغ ۱۲۶،۶۶۷/۱۳ دلار مطالبه شده است. شرح تفصیلی اصول حسابداری مورد استفاده در محاسبه خسارت در سوگندنامه آقای سی. توبن، که در جلسه استماع نیز شهادت داد، درج شده است.

سازمان بنادر و کشتیرانی راجع به روش محاسبه خسارات ادعائی، اظهار نظر بخصوصی نکرده، جز اینکه متذکر میشود که اثرات احتمالی "جنبشهای مردمی، تحریمهای اقتصادی ایالات متحده و جنگ تحمیلی" باید در نظر گرفته می‌شود. آقای ختائی درسوگندنامه خود ارزش تاسیسات را در حدود ۱۰ میلیون ریال، یعنی تقریباً "۱۳۳،۰۰۰ دلار تخمین زده است. درسوگندنامه دیگری آقای مهدی انصاری، مدیرکل وقت سازمان بنادر و کشتیرانی دربندرعباس، ارزش تاسیسات را بین ۱۰ و ۱۲ میلیون ریال، یعنی تقریباً "بین ۱۳۳،۰۰۰ دلارتا ۱۷۵،۰۰۰ دلار برآورد کرده است.

سازمان بنادر و کشتیرانی چهار فقره ادعای متقابل مطرح کرده که سه فقره آنها طی لایحه دفاعیه‌ای که در تاریخ ۳۰ مارس ۱۹۸۲ (۱۰ فروردینماه ۱۳۶۱) به ثبت رسید، عنوان شده و فقره چهارم در اصلاحیه دادخواست تقابلی که در ۳۰ اوت ۱۹۸۲ (۸ شهریورماه ۱۳۶۱) ثبت گردید، اقامه شده است. دعاوی متقابل یادشده را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

- ۱ - مبلغ ۱،۶۵۰،۲۳۰،۰۰۰ ریال عدم المنفع برآوردی بابت تخلیه بار، باربری و انبارداری که چنانچه سی - لند به کار خود در بندرعباس ادامه می‌داد و از ۲۰ فوریه ۱۹۷۹ (اول اسفندماه ۱۳۵۷) به بعد تاسیسات را بلا استفاده نمی‌گذاشت، عاید سازمان بنادر و کشتیرانی می‌شد،
- ۲ - مبلغ ۲۷،۹۳۱،۰۰۰ ریال بابت هزینه‌های حمل و نقل و انبارداری ۱۹ کانتینر خالی که سی - لند در بندرعباس جا گذاشته شده است،
- ۳ - مبلغ ۵،۱۰۵،۲۶۳ ریال بابت عوارض بندری شرکت حمل و نقلی به نام "سیلنسد" در بندر خرمشهر طبق دوازده فقره صورت حساب،
- ۴ - مبلغ ۶،۸۴۲،۵۷۲ ریال بابت حق بیمه‌ای که سی - لند بابت کارکنان خود به شعب تهران و بندرعباس بیمه‌های اجتماعی ایران بدهکار است.

سی - لند استدلال می‌کند که چون هیچیک از دعاوی متقابل طبق حکم بند ۱ ماده دو بیانیه حل و فصل دعاوی "از همان قرارداد، معامله یا رویدادی که موضوع ادعای"

به عنوان وکیل وی عمل می کرده است. دوم آنکه، سی - لند یک ذینفع ثالث موافقت نامه تاسیسات می باشد، زیرا قصد دوطرف قرارداد این بوده که سی - لند از آن منتفع شود.

باید فرض را بر این نهاد که قوانین ایران بر موافقت نامه تاسیسات مورخ ۲۶ نوامبر ۱۹۷۶ (۵ آذرماه ۱۳۵۵) فیما بین سازمان بنادر و کشتیرانی و آی ال بی، حاکم بوده است. هر دو طرف موافقت نامه، ایرانی و موضوع آن، قطعه زمینی در بندر عباس بوده است. در ماهیت، موافقت نامه مزبور جوازی بوده که طبق آن قطعه زمینی جهت مقاصد مشخصی، حداکثر برای مدت شش سال در "اختیار" آی ال بی قرارداد شده بود. موافقت نامه مزبور انتقال مالکیت، یا حتی اجاره، محسوب نمی شده است.

#### الف نظریه وکالت

مقررات ذیربط قانون مدنی ایران که مورد استناد سازمان بنادر و کشتیرانی است، مواد ۱۹۶، ۲۳۱ و ۶۶۲ آن قانون است. مواد مزبور به ترتیب به شرح زیرند:

"ماده ۱۹۶ - کسیکه معامله میکند آن معامله برای خود آن شخص محسوب است مگر اینکه در موقع عقد خلاف آنرا تصریح نماید یا بعد خلاف آن ثابت شود معذک ممکن است در ضمن معامله که شخص برای خود میکند تعهدی هم بِنفع شخص ثالثی بنماید".

"ماده ۲۳۱ - معاملات و عقود فقط در باره طرفین متعاملین و قائم مقام قانونی آنها موثر است مگر در مورد ماده ۱۹۶".

"ماده ۶۶۲ - وکالت باید در امری داده شود که خود موکل بتواند آنرا بجا آورد وکیل هم باید کسی باشد که برای انجام آن امر اهلیت داشته باشد".

از ماده ۱۹۶ پیدا است که هرگاه در سند به نحو دیگری تصریح نشده باشد، باید چنین فرض کرد که طرفی که قرارداد اینام او است به عنوان اصیل عمل کرده و نه به عنوان وکیل. می توان با مدارک مغایر، این فرض را رد کرد. اما، دیوان

حتی اگر نیازی نمی بود که در موافقت نامه تاسیسات صراحتاً " به سی - لندن اشاره شود ، ایراد دیگری نیز به ادعا وارد خواهد بود که بهمان اندازه بنیادی و اساسی است . خواستهای کسی - لندن به عنوان ذینفع ثالث در ادعای فعلی خود مطالبه می کند به مراتب از تعهدات سازمان بنادر و کشتیرانی در قبال آی ال بی ، طبق موافقت نامه تاسیسات ، فراتر می رود . موافقت نامه تاسیسات صرفاً " به واگذاری رسمی زمین و استفاده مجاز از آن مربوط است و در آن از ترخیص خارج از نوبت از گمرک ، تقدم در پهلوی گیری و سایر عملیات مربوط به مدیریت ذکری نشده است ، حال آنکه عملیات مزبور بخش عمده ادعای سی - لندن را تشکیل داده و به مراتب از آنچه که در موافقت نامه تاسیسات مقرر گردیده ، فراتر می رود . برای اینکه سی - لندن به عنوان ذینفع ثالث در این ادعا توفیق یابد ، لاجرم باید ثابت کند که نه تنها سازمان بنادر و کشتیرانی و آی ال بی در باره موضوعات مذکور مذاکره و موافقت کرده اند ، بلکه این تسهیلات دقیقاً " همان مزایائی بوده که سازمان بنادر و کشتیرانی و آی ال بی در نظر داشته اند به موجب خود موافقت نامه تاسیسات به سی - لندن اعطاء نمایند ، به نظر دیوان محال است بتوان خواه از خود قرارداد و خواه از شرایط پیرامون آن ، چنان تفسیر موسعی به دست داد .

### ج - نتیجه گیریهای کلی

تحلیلی که در بالا به عمل آمد نکته های را مطرح می سازد که واجد اهمیت کلی در این پرونده است . با اینکه توجه طرفین عمده " معطوف به موافقت نامه تاسیسات بوده و به موافقت نامه تقدم در استفاده کمتر توجه کرده اند ، مع هذا ، دیوان داوری بر این نظر است که با یاد از هرگونه گرایش به تعبیر و تفسیر اسناد مزبور بطور مستقل از یکدیگر و با تفسیر بدون توجه به شرایط پیرامون آنها ، اجتناب کرد . این نکته خالی از اهمیت نیست که سی - لندن در لایحه تسلیمی در تاریخ ۷ مارس ۱۹۸۳ ( ۱۶ اسفند ماه ۱۳۶۱ ) خود تاکید می کند که بین سی - لندن ، سازمان بنادر و کشتیرانی و آی ال بی از قبل ترتیباتی وجود داشته و برای " کمک به اجرای " این توافق اصلی بود که دو فقره قرارداد بدنبال یکدیگر امضاء کردید . به نظر دیوان این نگرش وسیع تر برای درک آنچه رخ داده و برای توصیف صحیح حقوقی روابط بین سه طرف دعوی ، واجد اهمیت فوق العاده است .

با اینکه تنها عناصر معدودی از پروژه به شکل روشن قراردادی درآورده شده، با اینحال دیوان عالی متقاعد گردیده است که مطالب خیلی بیشتری بین سه واحد مزبور در ارتباط با جزئیات نحوه عملکرد تا سیاست‌های پیشنهادی برای کانتینر مورد بحث واقع شده است. منجمله، نیاز به تقدم در پهلوگیری، ترخیص خارج از نوبت، و همکاری اداری موثر در سطح عالی از جانب سازمان بنادر و کشتیرانی که از لوازم ضروری عملکرد موفقیت آمیز یک سیستم حمل و نقل پیشرفته بوده است. سازمان بنادر و کشتیرانی قبول هرگونه تعهد قراردادی در قبال سی - لندن را انکار می‌کند، اما، سازمان اظهارات مندرج در سوگندنامه آقای پالن را که با مدارک منضم به آن به تفصیل مستند شده است بطریقی که دیوان را متقاعد سازد رد نمی‌کند. سوگندنامه مزبور حاکی از آن است که در مورد اجرای پروژه بین آقای پالن، آی ال بی وی - لندن مشورت‌هایی به عمل آمده و مذاکرات مزبور به مرحله پیشرفته‌ای رسیده بود. پیشنهاد رسمی سی - لندن که در تاریخ ۸ فوریه ۱۹۷۶ (۱۹ بهمن ماه ۱۳۵۴) توسط آی ال بی به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم گردید، مکانیزم اصلی طرز کار تا سیاست‌های پیشنهادی کانتینر را تفصیل بیان داشته و پیداست که پیشنهاد مزبور خود حاصل یک رشته مذاکرات بسیار پیشرفته بوده است. در پیشنهاد پیش بینی شده بود که سی - لندن به هزینه خود و با همکاری آی ال بی - تاسیسات را ساخته و اداره نموده و سازمان بنادر و کشتیرانی کمک‌هایی را در زمینه عملیات، از جمله تقدم در پهلوگیری، تضمین نماید. تردیدی نیست که سازمان بنادر و کشتیرانی از دخالت سی - لندن در پروژه اطلاع کامل داشته و تنها به شرط عدم مخالفت احتمالی نیروی دریائی در رابطه با تاسیساتی که در مجاورت محوطه مزبور داشته، آماده بود که طرح مزبور را بپذیرد. فی‌الواقع، در مکاتباتی که در این زمینه بین سازمان بنادر و کشتیرانی و فرمانده نیروی دریائی مبادله گردیده، از سی - لندن نام برده شده است.

---

۳ - مکاتبات تسلیمی سازمان بنادر و کشتیرانی حاکی است که نیروی دریائی با پیشنهاد اولیه دائر بر احداث اسکله شناور مخالف بوده است. ظاهراً "نیروی دریائی با پیشنهاد تجدید نظر شده که متضمن احداث سکوی ثابت قابل نصب کردن و برداشتن (roll-on roll-off ramp) بود و سرانجام نیز کار ساختمان بدان صورت ادامه یافت، مخالفتی نکرد.

سی - لند طبق قوانین ایران از آن منتفع می‌شده، واگذاری مجدد پروانه (sub-license) توسط آی ال بی به سی - لند طی موافقت نامه تقدم در استفا ده از تسهیلات اسکله بوده است. هیچ نشانه ای در دست نیست که سی - لند مبادرت به اعمال حق مزبور علیه آی ال بی کرده باشد. علاوه بر آن، به دلائلی که در بخش (سه) زیر آمده، دیوان معتقد نیست که می‌توان فرض را بر این نهاد که ما زمان بنا در وکشتیرانی قصد داشته در اعمال حق یا دشده توسط سی - لند، مداخله کند.

وضع سی - لند بی شباهت به وضع تبعه انگلیسی در پرونده اسکار چین (Oscar Chinn) نیست که افزایش کمک مالی دولت به شرکت دولتی رقیب وی منجر بدان شد که آن شرکت عملاً "به صورت یک شرکت انحصاری در آی - دور نتیجه وی مجبور شد که کسب و کار خود را که حمل و نقل رودخانه ای در کنگوی بلژیک بود تعطیل کند. دیوان دائمی دادگستری بین المللی در پاسخ به این استدلال که باید بابت تعدی به حقوق مکتسبه غرامت پرداخت شود، قضیه را چنین فیصله داد:

"دادگاه نمی‌تواند در وضعیت اولیه وی (اسکار - چین) - که صفت مشخصه آن داشتن مشتری و احتمال تحصیل سود بود - هیچ چیزی بیاید که ماهیت یک حق مسلم اصیل را داشته باشد." (۵)

دیوان لازم نمی‌داند که بیش از این استدلال حاضر را دنبال کند.

سه - ادعای سلب مالکیت علیه دولت ایران

الف - حقوق سی - لند در بند عباس و تهران (به استثنای حساب بانکی سی - لند)

سی - لند بر این اساس که دولت ایران از حقوق وی سلب مالکیت کرده، ادعای اقامه نموده است. تا آنجا که هرگز چنین حقوقی وجود داشته، نتیجه گیری دیوان داور اینست که مدارک موجود در توجیه این رای که سلب مالکیتی واقع شده، کافی نیست.

"آشفتگی وعدم تداوم عملیات دولت ایران در بندرعباس" پرداخته و بازگو می‌کند که چگونه مدیر امور بندری سازمان بنادر و کشتیرانی، معاون مدیر بندر و راهنمای ارشد کشتی‌ها هر سه در اوایل ۱۹۷۹ تعویض شدند و در نتیجه، این سردر گمی ایجاد شد که چه کسی در واقع کنترل امور را در دست دارد. این نکته حائز اهمیت است که در تمام این مدت یعنی از سپتامبر ۱۹۷۸ تا فوریه ۱۹۷۹، از هیچ اقدام مشخص، آشکار یا تبعیض آمیزی شکایتی نشده است.

به نظر دیوان داوری کلیه این رویدادها حاکی از آنست که از هم‌گسیختگی هائی در مدیریت داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی رویداده بود که با تصویر کلیه آشفتگی هائی که ممیزه ایران در ماه‌های قبل از توفیق انقلاب بود، هماهنگ است. این وضع بدان معنی نیست که سازمان بنادر و کشتیرانی تعمداً "و مشخماً" علیه سی - لندن سیاست اختلال وعدم همکاری پیش گرفته بود. هیچ دلیلی در دست نیست که وضع سایر شرکت‌های حمل و نقل از وضع سی - لندن بهتر بوده است. تفاوت در این است که ماهیت عملیات سی - لندن چنان بوده که آن را با لایحه در مقابل اختلال در کارها آسیب پذیر می‌ساخت، زیرا سی - لندن کاملاً به سرعت عمل سازمان بنادر و کشتیرانی در ترحیم کشتی، که تا آن موقع قادر به انجام آن بود، وابسته بود.

سی لندن به دو مورد مداخله دیگر که در اوایل سال ۱۹۷۹ صورت گرفته است، استناد می‌کند، اما این مداخلات نه به خود سازمان بنادر و کشتیرانی بلکه به دودستگاه دیگر دولتی نسبت داده شده است. مورد اول این بود که مقامات گمرکی در مورد انواع کالاهای قابل تخلیه در بندرعباس محدودیت هائی برقرار و آنها را به مواد غذایی و دارو منحصر کرده بودند. دیوان داوری چنین اقدامی را در زمانی که کشور دچار ناآرامی داخلی بوده، منطقی و مشروع می‌داند. هیچ مدرکی در دست نیست که نشان دهد که همان محدودیت در مورد سایر شرکت‌های حمل و نقل اعمال نشده است. کاملاً پذیرفته است که مقامات دولتی در شرایط بحرانی مشابه،

---

۶ - سازمان بنادر و کشتیرانی مشخماً "هرگونه اختلال در تخلیه کشتی سی - لندن را انکار کرده و علاوه بر آن مدعی است که با شرکت‌های کشتیرانی، از جمله سی - لندن، "همه کوند همکاری را در عمل آورده است".



حق داشته باشند، بدون ایجاد مسئولیت بین‌المللی برای خود به اختیارات بسیار وسیعی متوسل شوند. همان‌طور که کمیسیون عمومی دعاوی مکزیک - ایالات متحده در پرونده دیکسون کارویل کامپنی علیه ایالات متحده مکزیک بیان کرده است:

"دولتها به منظور حفظ خود از خطرات قریب‌الوقوع، همواره به اقدامات فوق‌العاده‌ای دست زده‌اند، و ایراد صدمه به خارجیان در اثر چنان اقداماتی بطور کلی نمی‌توانند مبنای دعاوی قرار گیرد. .... بیگانه مقیم کشوری که در آن به دلیل مصائب طبیعی، اجتماعی یا بین‌المللی به ناچار چنان اقداماتی معمول گردیده است، باید بدون چشم‌داشت هیچگونه غرامتی، لطمات طبیعی ناشی از آن اقدامات را بر امور خود بپذیرد" (۷)

ادعای دوم مربوط به مداخله مقامات اداره کار ایران در مدیریت داخلی سی - لندن در فوریه ۱۹۷۹ است. ظاهراً "کوشش‌هایی به عمل آمده بود که سیاست استخدام انحصاری کارگران محلی اعمال شود. لیکن، در این باره دو عامل حائز اهمیت است، عامل اول آنکه اختلال در عملیات سی - لندن قبلاً به حدی رسیده بود که تعلیق خدمات را در سه ماه پیش از تاریخ مزبور موجب شده بود. بعلاوه، اثبات نشده است که جایگزینی نیروی انسانی در این مورد بخصوص، بسا عث شده باشد که سی - لندن از سر گرفتن فعالیت را غیر واقع‌بینانه بدانند. عامل دوم آنکه بطور کلی همگان معترفند که آشفتگی اداری حاکم بر ایران در چند ماه اول سال ۱۹۷۹، انتساب اینگونه اقدامات بظواهر دولتی را به دولت انقلابی که متعاقباً قندرت را بدست گرفت، غیر قابل دفاع می‌نماید. آقای باس در سوگندنامه خود می‌گوید که مقارن همین ایام بود که رئیس اداره کار بندر عباس عرض شد. با توجه به سابقه عدم اطمینان ممتد و تغییرات مکرر حاصل در امر کنترل، به نظر دیوان غیر ممکن است که بتوان چنین اقداماتی را مبنای احراز سلب مالکیت قرار داد. دیوان متوجه این واقعیت هست که رویدادهای سی - لندن از آنها شکایت می‌کند، همگی قبل از اول اوت ۱۹۷۹ (۱۵ مرداد ماه ۱۳۵۸) یعنی طی

دوران التهاب و بی‌نظمی قبل از انقلاب و مقارن انقلاب به وقوع پیوسته است و نه در نتیجه اجرای سیاست‌های بعد از انقلاب (همچنین رجوع شود به: گولدمارکتینگ، اینکوریپتد و وزارت دفاع ملی ایران (حکم شماره ۲ - ۴۹ - ۲۴)، در صفحات ۱۱ تا ۱۴، استارت‌ها و زینگ کورپوریشن و سایرین و دولت جمهوری اسلامی ایران و سایرین (حکم شماره آی تی ال ۱ - ۲۴ - ۳۲) در صفحه ۵۴).

احراز سلب مالکیت، حداقل مستلزم آنست که دیوان داوری متقاعد شود که دولت تعمداً " در عملیات سی - لند مداخله کرده‌وسی - لند در اثر آن مداخلات از استفاده و انتفاع از سرمایه‌گذاری خود محروم شده است. <sup>(۸)</sup> در اینجا چیزی به روشنی ارائه نشده است که بتوان آنرا یک سلسله رفتار عا مدانه علیه سی - لند دانست. ادعائی که عمدتاً " مبتنی بر ترت فعل در موقعیتی باشد که شواهد موجود حاکی از خرابی وسیع و همه‌جانبه مدیریت و اختلال ناشی از آن، در امور بندر عباس است، نمی‌تواند احراز سلب مالکیت را توجیه کند.

علیهذا، ادعای مبتنی بر سلب مالکیت علیه دولت ایران باید مردود شناخته شود.

#### ب - حساب بانکی سی - لند

ادعای سی - لند دارای جنبه دیگری است که به دولت ایران مربوط می‌شود. از جمله اقلام خسارات مستقیمی که سی - لند مطالبه کرده، مانده حسابی است که میزان آن ۲۴۰،۹۰۱ دلار ذکر شده و معادل ۱۶،۹۸۳،۵۴۹ ریالی است که در حساب شماره ۰۱۵۲۹۷۸ شعبه تهران بانک تجاری ایران و هلند که از تاریخ ملی شدن بانک‌های ایران در ژوئن ۱۹۷۹ جزئی از بانک تجارت محسوب می‌شود، موجود بوده است. سی - لند مدعی است که از حساب مزبور سلب مالکیت شده زیرا که سی - لند نتوانسته از بانک مرکزی اجازه تسعیر آن به دلار را کسب نماید.

---

۸ - برای مثال، رجوع شود به:

The Oscar Chinn Case, P.C.I.J. Ser. A/B No. 63 (1934) at page 86; G.C. Christie, What Constitutes a Taking of Property Under International Law? (1962) B.Y.I.L., 307, at page 311.

سی - لندن مدارکی ارائه داده حاکی از اینکه از ماه آوریل تا اوت ۱۹۷۹ بارها تقاضا کرده که وجوه وی از حساب ریالی به بانک آو امریکا در ورتردام منتقل شود و در این مورد طبق درخواست بانک مرکزی اطلاعاتی نیز در اختیار آن بانک قرار داد. سرانجام نه تقاضای مزبور اجابت شد و نه رد گردید. بلکه دستخوش تاخیرهای قابل توجهی شد و سرانجام وقتی معلوم شد که پیشرفتی حاصل نمی‌شود، از تعقیب تقاضا صرف نظر گردید.

در پرونده حاضر نه از بانک تجارت و نه از بانک مرکزی به عنوان خواننده اسمی برده نشده است. سازمان بنادر و کشتیرانی در لایحه دفاعیه خود منکر هرگونه مداخله غیر منطقی شده و می‌گوید که موجودی ریالی هنوز هم در حساب محفوظ است و سی - لندن می‌تواند آن را برداشت کند. سازمان بنادر و کشتیرانی اضافه می‌کند که تسعیر ریال به ارز در هر مورد منوط به تصویب بانک مرکزی و تابع مقررات خاصی است.

دیوان داوری این را می‌پذیرد که سی - لندن بارها در صد برابر آمده مانده حساب ریالی را به دلار تبدیل کند. مع الوصف دلائل کافی در دست نیست که نشان دهد بانک مرکزی عمداً "در جریان رسیدگی به درخواست مانع ایجاد کرده و یا اینکه در استفاده سی - لندن از حساب مزبور به خود خالت غیر قانونی نموده باشد. بانک مرکزی در اعطاء اجازه تسعیر پول به ارز خارجی دارای یک مقدار اختیاراتی است و بنظر دیوان داوری نمی‌توان از مدارک موجود استنباط کرد که بانک مرکزی قصد داشته است از اختیارات مزبور بصورتی غیر منطقی یا تبعیض آمیز استفاده کند بنحوی که برای دولت ایجاد مسئولیت نماید.

دیوان داوری در پرونده‌ها رزا انجینیر ینگ کامپنی و جمهوری اسلامی ایران  
(حکم شماره ۲ - ۹۸ - ۱۹) نظر داد که امتناع بانک ملی از پرداخت چهار فقره چک صادره بر عهده حساب خواهان می‌تواند ناشی از دلائلی باشد که مشروعاً "در بانکداری معمول است، و لذا بطور کلی، مداخله در حق خواهان نسبت به استفاده از حساب محسوب نمی‌شود. عین همین مسئله در مورد سی - لندن مطرح است. حساب هنوز مفتوح و موجود بوده و به ریال در اختیار سی - لندن قرار دارد. بنابراین،

دیوان داوری چنین نظر می‌دهد که ایجاد یک مسئولیت بین‌المللی از جانب دولت ، به حقوقان کننده‌ای به اثبات نرسیده است .

#### چهار- عهدنامه مودت ، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی

سی - لندن در مدافعات خود با رها به عهدنامه مودت بین ایران و ایالات متحده استناد می‌کند و بگفته‌وی در عهدنامه مزبور ضوابط قابل اعمال در مورد گرفتن اموال اتباع هر دولت ، توسط دولت دیگر و نیز نحوه انجام امور بازرگانی در قلمروی هر یک تعیین شده است . سی - لندن مدعی است که عهدنامه مزبور "برای حمایت از اموال یا از موسسات بازرگانی متعلق به اتباع خارجی، استانداردهای بسیار بالایی قائل شده است" .

صرف نظر از هرگونه نتیجه‌گیری در باب اعتبار مستمر یا اثر عهدنامه، دیوان داوری ، یک نکته اساسی را در مورد تفسیر عهدنامه در زمینه‌ای چون زمینه حاضر خاطرنشان می‌سازد . نه در ماده دو و نه در ماده چهار عهدنامه نکته‌ای نیست که دامنه مسئولیت هر یک از دولتین را فراتر از آن گروه اعمالی که طبق حقوق بین‌الملل باعث ایجاد مسئولیت در قبال سلب مالکیت می‌شود ، وسعت بخشد . مفهوم "گرفتن" در عهدنامه همان است که در حقوق بین‌الملل به کار می‌رود ، و ، اگرچه عهدنامه بتواند ، لاقلاً از نظر استدلال در تعیین میزان غرامت قابل پرداخت اشرگذار ، بسا اینحال ، با اثبات نقض یک تعهد بین‌المللی را از دوش یک خواهان بر نمی‌دارد . از این رو ، دیوان بر اساس نتیجه‌گیریهای خود در باب ادعای سلب مالکیت سی - لندن ، معتقد نیست که از استناد به مقررات عهدنامه در این پرونده ، نفعی عاید می‌شود .

#### پنج - منع دارا شدن بلاجهت

استدلال دیگری که سی - لندن به نحو تخییری عنوان کرده آنست که سازمان بنادر و کشتیرانی یا دولت به زیان سی - لندن بلاجهت دارا شده و بر این اساس باید به سی - لندن غرامت پرداخت شود .

مفهوم دارا شدن بلاجهت از حقوق روم ریشه می‌گیرد که در آن، مفهوم یاد شده به صورت وسیله منصفانه‌ای پدید آمد "تا مواردی را در برگیرد که در آن موارد کلی اقامه دعوی برای احقاق حق وجود ندارد." (۹) مفهوم مزبور در اکثریت عظیم سیستمهای حقوق داخلی کشورهای جهان<sup>(۱۰)</sup> به صورت قانون مدون در آمده یا از نظر قضائی پذیرفته شده و با چنان وسعتی قبول شده است که من باب شباهت در مجموعه اصول کلی حقوقی که جهت اعمال در دسترس دیوانهای بین المللی قرار دارند (۱۱) وارد شده است.

قاعده ممنوعیت دارا شدن بلاجهت ذاتاً "انعطاف پذیر است، زیرا منطق اصلی قاعده مزبور "برقرار کردن تعادل بین دو نفر است که یکی از آنها بدون سببی، به ضرر دیگری دارا شده است." اساس منصفانه آن "لازم می‌نماید که کلیه شرایط و اوضاع و احوال هر مورد خاصی در نظر گرفته شود." قاعده مزبور<sup>(۱۲)</sup> متضمن وظیفه پرداخت غرامت بوده و با این واقعیت که اقدامات مورد بحث ذاتاً "خلاف قانون نبوده‌اند، کاملاً" سازگار است. بنابراین، حوزه شمول بدیهی این قاعده، مواردی است که در آنها یک سرمایه‌گذار خارجی متضرر در نتیجه آن، طرف دیگر را گردیده، لکن این وضع ناشی از عملی نیست که از لحاظ بین المللی خلاف قانون بوده و بتواند مبنای ادعای خسارت واقع شود.

---

9 - Francioni, Compensation for nationalisation of foreign property: the borderland between law and equity, 24 I.C.L.Q. (1975) p. 259 at p. 273.

۱۰ - اصل دارا شدن بلاجهت تحت شرایط خاصی در قوانین ایران وجود دارد.

11 - G. Schwarzenberger, International Law, Vol.1, Third ed. 1957, p. 579; see also Lena Goldfields arbitration (award reprinted in Cornell L.Q. Vol. 36, No.1, p.31 with commentary by A. Nussbaum); E. Jiménez de Aréchaga, International Law in the Past Third of a Century in Recueil des Cours, 1978 at pp. 299, 300; C.H. Schreuer, Unjustified Enrichment in International Law, A.J.C.L. Vol. 22 (1974), p.289, passim; O'Connell, op. cit. Vol. One, pp.12, 13.

12 - Francioni, loc. cit.

13 - Jiménez de Aréchaga, loc. cit.

دیوانهای بین‌المللی در مواردی به اصل دارا شدن بلاجهت متوسل شده‌اند. لازم است که یک طرف به ضرر طرف دیگر دارا شده و این هر دو باید ناشی از پیامدهای عمل یا رویداد باشد. برای دارا شدن باید توجیهی وجود نداشته و از طریق قرارداد یا طرق دیگر وسیله‌ای در اختیار طرف زیان‌دیده نباشد که وی با استفاده از آن بتواند از طرفی که دارا شده مطالبه خسارت کند.

(۱۴)

در قضیه لندرو (landreau) کمیسیون داوری که فیما بین ایالات متحده آمریکا و پرو تشکیل شد، نظر داد که با اینکه میپذیرد قرارداد "که قبلاً" وجود داشته لغوشده، مع الوصف دولت پرو بر اساس اجرت المثل quantum meruit الزاماً "در قبال خواهان مسئول است، زیرا بهره‌برداری از ذخائر گوانو (guano، فضولات پرندگان دریائی) توسط دولت با استفاده از اطلاعاتی صورت گرفته که لندرو در باره کشفیات خود در اختیار دولت قرار داده بود.

ب - دارا شدن

در مورد مبنای محاسبه خسارات اختلاف نظر وجود دارد. بنظر میرسد نظر غالب آنست که خسارات باید به میزانی برآورد شود که دولت معادل آن دارا شده است. قاضی خیمنز دو آرجاگا<sup>(۱۵)</sup> معتقد است در مواردی که دولت "دارا شده" نفعی نبرده باشد، غرامتی قابل پرداخت نیست.

انصاف به روشنی حکم می‌کند که وضع، چنانکه بوده در نظر گرفته شود و به همین دلیل است که دیوانهای بین‌المللی در این مورد رویه یکسانی ندارند. اوضاع و احوال مهمی که در ارتباط با واقعیات باید مدنظر قرار گرفته شود، میزان سرمایه‌گذاری، مدتی که سرمایه‌گذار خارجی قادر به بهره‌برداری بوده، و نفعی است که عملاً از تصرف سرمایه‌گذاری مزبور عاید کشور میزبان می‌شود.

14 - U.N.R.I.A.A. Vol.1, 1922, p.347.

در اینجا باید متذکر شد که عقد داوری (compromis d' arbitrage) مقرر می‌نمود که داران تعیین کنند که بفرض که وجهی قابل پرداخت باشد، مبلغ آن چقدر است... نمونه دیگری که تا حدودی با مثال مزبور فرق دارد، قضیه ادنا The Edna است، که (Cited by Schreuer, op. cit. at p. 290)

در آن‌جا و در وضعیتی که برای پرداخت غرامت هیچگونه مبنای حقوقی وجود نداشت، رای مبدی پرداخت غرامت به ماحان امریکائی کشتی ای داد که دولت انگلیس آن را مصادره کرده (requisition) و مورد استفاده قرار داده بود.

نادیده نیاید گرفت که سازمان بنا در وکشتیرانی در پروژه نفع در از مدتی داشته است :  
قرار بود که در پایان مدت شش ساله موافقت نامه تاسیسات ، یعنی ۲۸ نوامبر ۱۹۸۲ (۲۷ آذر ۱۳۶۱) ،  
تاسیساتی ، که توسط سی - لندن و به هزینه آن ایجاد شده و توسعه یافته بود ، به سازمان بنا در  
وکشتیرانی برگردانده شود . سی - لندن در جلسه استماع اظهار داشت که صرفاً "بر اساس این تفاهم  
که با همکاری سازمان بنا در وکشتیرانی ، ظرف شش سال مزبور ، شود  
رضایت بخشی عاید گردد حاضر شد که برای ایجاد ترمینال کانتینر  
مبلغی در حدود ۳ میلیون دلار سرمایه گذاری کند . ارقامی که در سوگندنامه  
آقای باس به دیوان ارائه شده است ، میزان کارآئی و موفقیت عملیات سی - لندن  
و سازمان بنا در وکشتیرانی را ظرف هیجده ماه نشان می دهد . بعد از آن سی - لندن  
توانست تا اوت ۱۹۷۹ در سطح نازلتری به فعالیت خود ادامه دهد . بنا بر این ،  
فی الواقع از اوت ۱۹۷۹ ( ۱۰ مرداد ماه ۱۳۵۸ ) ، یعنی سه سال و چهار ماه قبل  
از موعدی که قرار بود سی - لندن تاسیسات را به سازمان بنا در وکشتیرانی برگرداند ،  
ترمینال کانتینر در اختیار سازمان بنا در وکشتیرانی بوده است .

#### یک - استفاده از تاسیسات

سی - لندن ادعای خود برای جبران خسارت را بصورت اعاده کامل به وضع سابق  
restitutio in integrum مطرح می سازد . سی - لندن چنین حساب می کند  
که تا ۳۱ دسامبر ۱۹۸۲ ( ۱۰ دیماه ۱۳۶۱ ) وی می تواند بطور متوسط ۶/۴ میلیون  
دلار عایدی خالص سالانه داشته باشد . سی - لندن ضمن سایر اقدامات ، عواید خالصی را  
مطالبه می کند که می تواند در آینده بدست آورد . عواید مزبور ، درآمدی است که سی -  
لندن منطقیاً " می تواند با اداره کردن تاسیسات کانتینر - - - - -  
نمایند ، مشروط بر اینکه اداره تاسیسات تا آخر مدت مقرر در موافقت نامه  
تاسیسات همچنان در تصرف وی می ماند .

جبران خسارت بابت دارا شدن بلا جهت نمی تواند خسارات ناشی از عدم النفع آینده را در  
برگیرد . در عوض دیوان داوری باید بکوشد که ارزش پولی تاسیسات را ، به  
میزانی که سازمان بنا در وکشتیرانی با تصرف پیش از موعد بر آنها دارا شده  
است ، تعیین کند .

سی - لند مدارک فراوانی به صورت "سوابق توسعه تاسیسات" ارائه نموده است که سوگندنامه آقای ا. اسکاتی، که خود در جلسه استماع شهادت داد، موید آنست. این مدارک نشان می‌دهد که با بت آمده ساختن و توسعه تاسیسات در بندر عباس مبلغ ۲,۸۷۸,۸۰۷ دلار خرج شده است (این رقم، مبلغ ۱۵۹,۶۷۹ دلار دیگری را که به ترمینال تهران و گاراژ تعمیرات مربوط است، شامل نمی‌شود).

خوانندگان به مبالغی که با بت عدم انفساع و ساختمان تاسیسات توسط خواهان ذکر شده، معترضند. آقای ختائی و آقای انصاری در سوگندنامه‌های خود ارزش تاسیسات را به ترتیب ۱۰ میلیون ریال و ۱۰ تا ۱۲ میلیون ریال تخمین زده‌اند.

دیوان داوری باید احراز کند که بعد از عزیمت سی - لند، سازمان بنادر و کشتیرانی در واقع از تاسیسات استفاده کرده است یا خیر. سازمان بنادر و کشتیرانی در لایحه دفاعیه خود استفاده از تاسیسات و تسهیلات موجود در ترمینال را انکار نموده، اما مدارکی در دست است که نشان می‌دهد سازمان یاد شده در واقع از تاسیسات مزبور بهره‌برداری کرده است.

سازمان بنادر و کشتیرانی در جایی ذکر کرده است که "چون شرکت آی ال بی تعهدات خود را انجام نداد"، سازمان موافقت نامه تاسیسات را در تاریخ ۲۱ نوامبر ۱۹۸۱ (۳۰ آبان ماه ۱۳۶۰) فسخ کرد.

در رابطه با این مطلب، مراجعه به برآوردهای خود سازمان بنادر و کشتیرانی از عوائدی که سازمان انتظار داشت بدست آورد نیز می‌تواند مفید باشد. این برآوردها عواید مورد انتظار از فوریه ۱۹۷۹ تا نوامبر ۱۹۸۰، را بدست می‌دهد که طی آن با استثنای فعالیتی که سی - لند در سطح بسیار نازلتری داشته، حسب ادعا از تاسیسات استفاده‌ای نمی‌شده است. در ۱۶ نوامبر ۱۹۸۱ (۲۵ آبان ماه ۱۳۶۰) سازمان بنادر و کشتیرانی ضمن گزارشی به اداره حقوقی خود، متذکر می‌گردد:



"ولی زمین یادشده از تاریخ ۵۷/۱۲/۱ لغایت آبانماه ۵۹ بمدت ۶۱۱ روز بلا استفاده مانده است که در صورت بهره برداری از زمین مذکور حدود ۱۲۳ هزار تن کالدر محوطه مورد نظر تخلیه و بارگیری میشده که در آمد حاصل از عملیات تخلیه و بارگیری کالای فوق با احتساب هزینه انبارداری (فقط برای ۵۰٪ از کالای فوق بمدت ۲۰۳ روز یعنی  $\frac{1}{3}$  مدت ۶۱۱ روزی که زمین مذکور بلا استفاده بوده است) بالغ بر ۱,۶۱۰,۲۳۰,۰۰۰ ریال (۲,۶۹۰,۰۰۰ ریال بندری و ۹,۸۴۰,۰۰۰ ریال تخلیه و ۸۸,۵۶۰,۰۰۰ ریال باربری و ۱,۴۹۸,۱۴۰,۰۰۰ ریال انبارداری) میباشد که بعلت عدم استفاده از زمین مورد نظر در آمد مذکور حاصل نشده است. (۱۶)

به نظر می رسد که تاریخ "آبانماه ۵۹" (نوامبر ۱۹۸۱) که در نقل قول فوق ذکر شده باید آبانماه ۵۸ (نوامبر ۱۹۸۰) باشد. این تاریخ با مدت ۶۱۱ روزی که شروع آن ۲۰ فوریه ۱۹۷۹ (اول اسفندماه ۱۳۵۷) است، انطباق داشته و نیز اینکه "آبانماه ۵۹" مطابق با ماههای اکتبر - نوامبر ۱۹۸۰ است.

با استفاده از نرخ تسعیر ۷۵ ریال برابر یک دلار، رقم مزبور حدوداً "سه ۳۰ میلیون دلار" است (۱۷). مبلغ ۱,۶۰۰,۲۳۰,۰۰۰ ریال ظاهراً تخمینی است از عوایدی که بر اساس تعرفه عوارض بندری در مدت مزبور بدست می آید. این تعرفه به عنوان پیوست ۳ به لایحه دفاعیه منضم است.

البته برای دیوان داوری تعیین اینکه چه مقدار از رقم مزبور نمایانگر سود خالص می باشد، میسر نیست. بعلاوه، معلوم نیست که ارقام مزبور بر چه مبنائی گردآوری شده است. با اینحال، ما زمان بنادر و کشتیرانی از ارقام مزبور به عنوان مبنای ادعای متقابل خود بابت عدم النفع استفاده کرده است.

مع الوصف، دیوان داوری از این اظهارات چنین استنباط می کند که لا اقل بعد از نوامبر ۱۹۸۰ که دو سال از مدت اولیه موافقت نامه تاسیسات باقی مانده بود،

---

(۱۶) ظاهراً "مبلغ ۱,۶۱۰,۲۳۰,۰۰۰ ریال اشتباه تایپی است. رقم مزبور باید ۱,۶۰۰,۲۳۰,۰۰۰ ریال باشد.

(۱۷) تبدیل مبلغ ریالی به دلار به منظور تشریح و توضیح صورت گرفته است. نرخ تسعیر ۷۵ ریال برابر یک دلار از آن جهت بکار رفته که این نرخ در مدت ذیربط در دسترس راجعای مداول بوده است.

تاسیسات به حالت فعال درآمد. بنا براین، دیوان داوری این نتیجه‌گیری از مدارک موجود را، که سازمان بنادر و کشتیرانی بعد از عزیمت سی - لند، راسا " یا بوسیله دیگران، از تاسیسات بهره‌برداری بالفعل کرده است، منطقی می‌داند.

براین اساس، آنچه باقی می‌ماند اینست که دیوان داوری میزان منصفانه خساراتی را که سازمان بنادر و کشتیرانی معادل آن دارا شده است، برآورد نماید.

برآورد میزان غرامت مناسب بابت استفاده و انتفاع واقعی سازمان بنادر و کشتیرانی از تاسیسات، ظرف مدت ذیربط، لزوماً، بصورتی تقریبی خواهد بود. با توجه به مدارک معدودی که در مورد استفاده و انتفاع از تاسیسات، تسلیم شده است، میزان منصفانه غرامتی که باید به سی - لند پرداخت گردد، ۷۵۰،۰۰۰ دلار برآورد می‌شود.

#### دو - خسارات مورد ادعای سی - لند بابت اموال منقول

اعمال نظریه دارا شدن بلاجهت مستلزم آنست که بابت اقلام و دارائیهای که سی - لند در ایران بجا گذاشته و سازمان بنادر و کشتیرانی یا دولت از آنها استفاده نموده و منتفع شده است، به سی - لند غرامت پرداخت شود. اصل مزبور به دیوان اجازه نمی‌دهد که بابت بدهیها، گرایه‌های حمل و هزینه‌های فسخ پرداخت نشده، که سازمان بنادر و کشتیرانی یا دولت از قبیل آنها دارا نشده‌اند، به سی - لند غرامت داده شود.

اثبات نشده است که وجوهی که سی - لند بصورت اضطراری بابت اجازه صدور ۴۰۱ دستگاه‌های، پرداخته و اکنون آن وجوه را مطالبه می‌کند بصورت غیرقانونی وصول شده باشد، و لذا ادعای مربوط به این وجوه، باید مردود شناخته شود. اقلامی که به نظر دیوان داوری می‌تواند بالقوه بابت دارا شدن بلاجهت مورد ادعا واقع شود، به شرح زیر بررسی می‌شود:

#### الف - ۳۶ دستگاه‌های، ۳۸ دستگاه‌ها که نیتینرویک دستگاه تراکتور اوتاوا

سی - لند بابت این فقره ۲۴۲،۳۰۰ دلار ادعا کرده و می‌گوید که مبلغ مزبور

معادل ارزش دفتری وسائط نقلیه در تاریخ ۳۰ دسامبر ۱۹۷۹ (۹ دیماه ۱۳۵۷) می باشد که توسط آقای توین محاسبه شده است. با اینکه در مورد محل دقیق سایر اقلام مدرکی در دست نیست، واضح است که ۱۹ دستگاه کانتینر در انبار تا سیسات کانتینر قرار دارد. یکی از دعاوی متقابل سازمان بنادر و کشتیرانی به هزینه های انبارداری این کانتینرها مربوط است. با توجه به اینکه در ادعای متقابل قید شده که از کانتینرهای مزبور استفاده ای به عمل نیامده، به نظر دیوان راه حل منصفانه آنست که در ارتباط با کانتینرها چیزی به خواهان یا به خواننده تعلق نگیرد. دیوان داوری دلیلی نمی بیند که در مورد این ادعا که بقیه اقلام وسائط نقلیه در ایران بجا مانده است، تردید نماید، اما، در نبود هیچگونه دلیل و مدرک، مشکل بتوان استنباط کرد که سازمان بنادر و کشتیرانی یا دولت به اقلام مزبور دسترسی داشته و از آنها استفاده کرده است.

#### ب - سایر لوازم

در مورد محل اتومبیلهایی که حسب ادعا در (ایران) باقی مانده است، هیچگونه مدرکی در دست نیست. با توجه به جو آشفته ای که برای ایران حاکم بود نمی توان فرض کرد که اتومبیلهای مزبور در بندر عباس مانده و به دست سازمان بنادر و کشتیرانی افتاده است. و در این مورد نیز سند و مدرکی وجود ندارد که سی - لند لوازم برقی، ابزار، و لوازم اداری را در بندر عباس جا گذاشته و سازمان بنادر و کشتیرانی آنها را تصاحب کرده و از آن طریق دارا شده باشد. اگر لوازم مزبور ارزشی برای خواهان می داشت، پیدا است که خواهان به همان نحوی که در مورد ۴۰۱ دستگاه شاسی و اقلام دیگر عمل کرد، لوازم مزبور را نیز از ایران خارج می نمود. بنابراین، این ادعا مردود شناخته می شود.

#### ج - موجودی کاراژ

سی - لند بابت اقلام موجود در کاراژ که وی مجبور شده است آنها را در ایران باقی گذارد، مبلغ ۸۸،۲۰۳ دلار مطالبه می کند. ولی سی - لند در مورد

محل اقلام مزبور در هنگام عزیمت وی از ایران یادراین مورد که سازمان بنا در وکشتیرانی آنها را تصاحب کرده و از آن طریق دارا شده، مدارکی ارائه نداده است. مقایسه اقلامی که خواهان در موقع شروع عملیاتش در بندرعباس، بدانجا وارد کرده، با فهرست اقلامی که وی در پایان عملیات خود از ایران خارج نموده است به خوبی نشان می‌دهد که خواهان، اقلامی را که حسب ادعا در بندرعباس باقی گذارده، اعراض شده (*res derelicta*) تلقی می‌کرده است. از این رو، این ادعا نیز مردود شناخته می‌شود.

### ج - بهره

با توجه به شرایط خاص این پرونده حداکثر می‌توان از تاریخ صدور حکم تا تاریخ پرداخت از حساب تضمینی، حکم به پرداخت بهره داد. معهذا، با توجه به مکانیزم موجود برای پرداخت فوری پس از صدور حکم، انتظار می‌رود که مدت تعلق بهره چند روزی بیش نباشد. از این رو، با توجه به ناچیز بودن مبلغ مورد بحث در این حکم شامل هیچگونه بهره‌ای نیست.

### د - دعاوی متقابل سازمان بنا در وکشتیرانی

#### ۱ - ادعای مبلغ ۱،۶۰۰،۲۳۰،۰۰۰ ریال بابت عدم النفع تخمینی

سازمان بنا در وکشتیرانی مدعی است که اگر سی - لند به کار خود در بندرعباس ادامه می‌داد، سازمان بنا در وکشتیرانی می‌توانست از محل عوارض تخلیه، بارگیری و انبارداری عایدی قابل ملاحظه‌ای داشته باشد. سی - لند - برای این اساس به ادعای مزبور معترض است که نه در موافقت نامه‌تاسیات و نه در جای دیگری راجع به میزان درآمدی که باید عاید سازمان بنا در وکشتیرانی شود، شرطی وجود ندارد. علاوه بر این، سی - لند خدمات مربوط به تخلیه و بارگیری را راساً انجام می‌داد و هرگز از آن بابت هزینه‌ای نمی‌پرداخت. چون بین سازمان بنا در وکشتیرانی و سی - لند هیچگونه رابطه قراردادی

وجود ندارد که به موجب آن سازمان بنا در وکشتیرانی حق دریافت هزینه تخلیه یا بارگیری داشته باشد، لذا دیوان نتیجه می‌گیرد که ادعای متقابل حاضر، بی اساس بوده و باید مردود شناخته شود.

دو - ادعای مبلغ ۲۷،۹۳۱،۰۰۰ ریال بابت هزینه‌های انبارداری ۱۹  
دستگاه کانتینر

دیوان داوری موضوع این ادعای متقابل را در بند (الف) بخش ب فوق مورد بررسی قرار داده است.

سه - ادعای مبلغ ۵،۱۰۴،۲۶۳ ریال بابت عوارض بندری در خرمشهر

سازمان بنا در وکشتیرانی می‌خواهد بابت ۱۲ فقره صورت حسابی که عهده شرکتی به نام " سیلنسد کامپنی " در رابطه با عوارض بندری در خرمشهر صادر شده است، سی - لندن را مسئول قرار دهد. سی - لندن مدعی است که هرگز در خرمشهر کار نکرده و طرف واقعی ادعای مزبور یک شرکت ایرانی است که بهیچوجه با وی مرتبط نیست. هیچگونه مدرکی ارائه نشده است که این کار را به خود سی - لندن مرتبط سازد، و دلیلی هم در دست نیست که عوارض مزبور ناشی از همان قرارداد، معامله یا رویداد باشد تا رسیدگی به آنها را در حیطه صلاحیت دیوان قرار دهد. بنابراین، این ادعای متقابل نیز مردود شناخته می‌شود.

چهار - ادعای مبلغ ۶،۸۴۲،۵۷۲ ریال بابت حق بیمه اجتماعی

سازمان بنا در وکشتیرانی ادعای متقابل دیگری به ثبت رسانده و ضمن آن حق بیمه اجتماعی کارکنان سی - لندن را که به شعبه‌های تهران و بندرعباس سازمان بیمه‌های اجتماعی قابل پرداخت است، مطالبه می‌نماید. صرف نظر از مسئله صلاحیت که در مورد ادعای متقابل حاضر مطرح می‌شود، دیوان داوری نتیجه می‌گیرد که این ادعا باید مردود شناخته شود. سی - لندن اظهار می‌دارد

که تا آنجا که این ادعا به حق بیمه‌ای مربوط می‌شود که قبل از مارس ۱۹۷۹ قابل پرداخت بوده، بنحوی مقتضی به وزارت دارایی پرداخت شده است. آقای ساخوجا در جلسه استماع در این باره شهادت و نحوه پرداخت ماهانه اقساط را توضیح داد. شهادت مزبور دیوان داوری را متقاعد کرده است. اما درباره حق بیمه‌ای که حسب ادعا بابت مدت بین مارس ۱۹۷۹ تا نوامبر ۱۹۸۰ به شعبه تهران قابل پرداخت بوده و شامل جریمه دیرکرد هست، نظر دیوان داوری اینست که ادعای مزبور با این واقعیت که هر روز تعداد بیشتری از پرسنل سی - لندن ایران را ترک می‌کردند و نیز با خاتمه سرویس در اوت ۱۹۷۹، متناقض است. هیچگونه مدرکی در دست نیست که نشان دهد به فرض که حق بیمه‌ای هم بابت دوره بعد از مارس ۱۹۷۹ واجب الادا بوده به همان روش سابق پرداخت نشده است.

بنا بر دلائل پیش گفته،

دیوان داوری به شرح زیر تصمیم می‌گیرد:

۱ - دعاوی سی - لندن سرویس، اینکورپوریتد علیه دولت جمهوری اسلامی ایران و دعاوی متقابل سازمان بنا در وکشتیرانی رد می‌شود.

۳ - سازمان بنا در وکشتیرانی متعهد است که مبلغ هفتصد و پنجاه هزار دلار آمریکا (-/۷۵۰,۰۰۰ دلار آمریکا) به سی - لندن سرویس، اینکورپوریتد پرداخت نماید.

هریک از طرفین هزینه‌های داوری مربوط به خود را تقبل خواهد کرد.

تعهد فوق‌الذکر با پرداخت از حساب تضمینی مفتوح طبق بند ۷ بیانیه مورخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) دولت جمهوری دموکراتیک و مردمی الجزایر، ایفا خواهد شد. این حکم جهت ابلاغ به کارگزارانی بدیاست دیوان داوری تسلیم می‌شود.

