

پرونده شماره ۳۴

شعبه یک

حکم شماره ۲۰۶-۳۴-۱

فرست تراول کورپوریشن

(که تحت نام " ترانسپورتیشن کانسالتنس اینترنشنال " فعالیت تجاری می‌کند)

خواهان ،

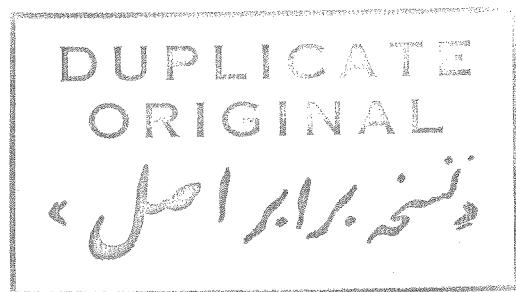
- و -

دولت جمهوری اسلامی ایران و

شرکت هواپیمایی ملی ایران (هواپیمایی ملی)
خواندنگان .

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL	دادگاه دادگاه دعوی ایران - ایالات متحده
ثبت شد - FILED	
Date 3 DEC 1985	تاریخ ۱۳۶۴ / ۹ / ۱۲
No. 34	شماره

حکم



حاضران :

ازطرف خواهان :

آقای سی. اس. هرد ،

آقای آر. کلاین ،

وکلای خواهان ،

آقای دی. آ. هاو ،

آقای ج. آ. یوبروث ،

نماینده خواهان .

ازطرف خوانده :

آقای محمدکریم اشرف ،

نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران ،

دکتر سیدخلیل خلیلیان ،

مشاور نماینده رابط

آقای محسن آزاده ،
دستیار نماینده را بط ،
آقای محمد رضا عسکری ،
وکیل هوا پیمائی ملی
آقای سی . منصوریا ن
مشاور هوا پیمائی ملی

سایر حاضران :

آقای دانیل پرایس ،
قائم مقام نماینده را بط ایالات متحده آمریکا ،
آقای ج. آلوارز ،
مشاور نماینده را بط

اول - واقعیات و اظهارات طرفین

در تاریخ ۱۶ نوامبر ۱۹۸۱ (۱۳۶۵ ماه آبان ۱۳۴۵) ترا نسپورتیشن کانسالتنتس اینترنشنال (تی سی آی) دادخواستی را در دیوان داوری به ثبت رساند، تقاضا کرد مبلغ ۲۰,۱۲۲,۸۵۴ دلار بعلاوه بهره و هزینه‌ها، با بت حق الزحمه‌هائی که حسب ادعا به موجب یک موافقتنامه بازاریابی مورخ ۱۹۷۶ (۱۱ آذر ۱۳۵۵) فیما بین تی سی آی و هوا پیمائی ملی واجب الاداست، بوى پرداخت شود. در آن زمان تی سی آی شرکتی بود که در زمینه تأمین خدمات مشورتی برای صنعت مسافربری اشتغال داشت.

دولت جمهوری اسلامی ایران لایحه دفاعیه‌ای ثبت نکرد، ولی اظهار داشت چون ادعا مبتنی بر قرارداد است، لذا متوجه آن نیست، هرچند که بنابرآ استدلال تی سی آی از آنجا که دولت مالک منحصر به فرد هوا پیمائی ملی می‌باشد، لذاباید دولت و هوا پیمائی ملی را منفردا "و متفاًمنا" مسئول شناخت. موضوع فوق

طی دستوری که دیوان داوری در تاریخ ۲ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۱ آذرماه ۱۳۶۱) به ثبت رسانید، به ماهیت پرونده منضم گردید.

ولی هواپیمایی ملی لایحه دفاعیه‌ای ثبت کرد که طی آن به تابعیت آمریکائی تی سی آی و اهلیت‌وی برای اقامه دعوی اعتراض کرده و ماهیت دعوی را نیز مورد تردید قرارداد. طرفین لواوح و مدارک کتبی بیشتری را بنحو مقرر به ثبت رسانیدند.

در تاریخ ۱۹ اکتبر ۱۹۸۲ (۲۲ مهرماه ۱۳۶۱) جلسه استماع مقدماتی و در تاریخ ۲ ژوئیه ۱۹۸۵ (۱۱ تیرماه ۱۳۶۴) جلسه استماع شفا‌هی توسط دیوان تشکیل شد. در جلسه‌ای خیرالذکر، دیوان استدلالات و شهادت شفا‌هی طرفین را استماع کرد.

هدف از موافقت بین طرفین ، که موضوع دعوی حاضر می‌باشد، یعنی " موافقتنا مه" در ماده یک موافقتنا مه بشرح زیر توصیف شده است : "پیش بردن و تاء مین ، توسعه و افزایش اساسی و بر جسته در تجارت و درآمد هواپیمایی ملی تا حد اکثر امکان در مناطق مورد قرارداد به کمترین نسبت ممکن هزینه به درآمد" (به نقل از متن فارسی موافقتنا مه) طرفین در این زمینه هم عقیده‌اند که موافقتنا مه فوق از لحاظ مفهوم با نوع استاندارد موافقتنا مه عمومی نمایندگی فروش (IATA) تفاوت اساسی دارد. در این مورد، رابطه بین طرفین نمایندگی نبوده، بلکه مشورتی بوده است. بمنظور نیل به هدف تعیین شده، تی سی آی می‌باشد یک رشتہ " خدمات ، تسهیلات ، وظائف و پرسنالی " را که در قسمت‌های "ا" تا "جی" ماده ۲ ذکر شده، تاء مین نماید، منحمله‌ایجاد دفاتر ترویج فروش بلیط‌های مسافرتی ، تاء مین تعداد کافی پرسنل و اجشارایط و کارآمد برای ترویج و جلب فعالیت و درآمد جدید شامل خدمات حداقل تعداد معینی از فروشنده‌گان حرفه‌ای تمام وقت ، تهیه برنامه‌های سالانه بازاریابی و اجرای آن بعد از تصویب توسط هواپیمایی ملی ، توسعه و ترویج مسافرت‌های که شامل هزینه بلیط و هتل و غیره می‌باشد و انواع دیگر خدمات ترویجی، موافقتنا مه در تاریخ ۱۵ مه ۱۹۷۶ (۲۵ اردیبهشت ۱۳۵۵) به مورد احراء گذاشده شد، و قرار بود به مدت پنج سال به قوت خود باقی باشد، مگراینکه قبل از انقضای آن مدت

توسط هواپیمایی ملی و بروطبق شرایط مذکور در ماده ۱۷ فسخ گردد. تنها متن انگلیسی موافقتنا مه امضاء شده است.

در ماده پنج موافقتنا مه پیش‌بینی‌های برای حق الرحمه بعمل آمده، و تفسیر آن در دعوی حاضر ضروری است، ماده فوق مقرر می‌دارد:

" ۱ - میزان حق الرحمه "

بعنوان جبران کامل کلیه خدمات، وظائف، وسائل و امکانات، شایستگی و لیاقت تی سی آی که به هواپیمایی ملی ارائه می‌شود، هواپیمایی ملی به قرار زیر بهتی سی آی پرداخت خواهد نمود:

(۱) حق الرحمه ما هیانهای به مبلغ ۳،۶۵۰ دلار (سه هزار و شصت دلار)؛

(ب) حق الرحمه اضافه‌ای، چنانچه قبل محاسبه باشد، برآ بر ۳٪ (سه درصد) از درآمد حاصله از مناطق نامحدوده در این موافقتنا مه که بیشتر از درآمد پایه‌ای باشد که موافقت گردیده است. بمنظور محاسبه مبلغ اضافی قابل پرداخت از پایه موافقت شده، ۲،۰۰۰،۰۰۰ (دو میلیون و دویست هزار دلار) خواهد بود.

درضمیمه " ۱ " موافقتنا مه، صورت " مناطق قرارداد " که می‌باشد تحت پوشش موافقتنا مه قرار گیرد، ذکر شده است.

موافقتنا مه بین طرفین همچنان به اعتبار خود باقی ماند، تا اینکه توسط هواپیمایی ملی فسخ گردید.

در تاریخ ۳۰ ژانویه ۱۹۷۹ (۱۵ بهمن ماه ۱۳۵۷) آقای بهمن نصیری، مدیر منطقه‌ای هواپیمایی ملی در آمریکا، نامه‌ای با عبارات زیر به عنوان آقای دونالد ها و، رئیس وقت تی سی آی نوشت:

" آقای ها و عزيز "

برطبق مواد ۱۴ و ۱۷ موافقتنا مه مورخ اول مه ۱۹۷۶ (۱۱ اردیبهشت ماه ۱۳۵۵) فیما بین شرکت هواپیمایی ملی ایران ("هواپیمایی ملی") و ترانسپورتیشن کانسالتنتس اینترنشنال با توجه به مسائل ناشی از اوضاع فعلی سیاست‌های درایران، هواپیمایی ملی بدینوسیله موافقتنا مه اول مه ۱۹۷۶ (۱۱ اردیبهشت ماه ۱۳۵۵) رافسخ مینماید، و تاریخ اجرای فسخ اول فوریه ۱۹۷۹ (۱۲ بهمن ماه ۱۳۵۷) خواهد بود.

ما از کوششها که ترانسپورتیشن کانسالتنتس اینترنشنال درگذشته از جانب هواپیمایی ملی بعمل آورده قدردانی می‌کنیم.

ارادتمند
(امضاء)

بهمن نصیری
مدیر منطقه‌ای آمریکا

در تمام مدت موافقتناه، حق الزحمه ما هانه موضوع ماده پنج ۱ (الف) مرتبا " پرداخت شد. از طرف دیگر کمیسیون تشویقی قابل پرداخت به موجب ماده پنج ۱ (ب)، فقط بر مبنای اطلاعات مربوط به درآمدکه تنها در دسترس هواپیمائی ملی بود، قابل محاسبه بود. در تاریخ ۱۶ نوامبر ۱۹۷۹ (۲۵ آبان ماه ۱۳۵۸) تی سی آی طی نامهای به عنوان دفتر هواپیمائی ملی در نیویورک، ارقامی را که از یک کارمند هواپیمائی ملی راجع به درآمد شرکت فوق در مناطق مشمول موافقتناه طی مدت ۱۵ مه ۱۹۷۶ (۲۵ اردیبهشت ماه ۱۳۵۵) لغایت ۳۱ دسامبر ۱۹۷۸ (۱۰ دی ماه ۱۳۵۷) بدست آورده بود ارائه داد، و مبلغ ۸۵۴،۸۵۲ دلار، که همان میزان ادعای فعلی است با بت کمیسیون تشویقی، مطالبه نمود. بنظر میرسد که این اولین موردی است که کمیسیون تشویقی برطبق ماده پنج ۱ (ب) موافقتناه کتبای " مطالبه شده است، هر چند که تی سی آی اظهار می دارد که گهگاه شفاها " تقاضای دریافت ارقام درآمد هواپیمائی ملی را می کرده است.

پایه موافق شده ما هانه یا سالانه

ادعای مورخ ۱۶ نوامبر ۱۹۷۹ (۲۵ آبان ماه ۱۳۵۸) بر مبنای این فرض که " پایه موافق شده " ۳/۲ میلیون دلاری یک رقم سالانه بوده، محاسبه شده است، و این تفسیری است که تی سی آی در سراسر جریان رسیدگی حفظ نموده است. در مقابل، هواپیمائی ملی استدلال می کند که منظور از مبلغ ۳/۲ میلیون دلار یک پایه ما هانه بوده، و می باشد از درآمد مربوطه ما هانه کسر گردد تا مبلغی را که بر مبنای آن، حق الزحمه ۳٪ قابل پرداخت است، بدست دهد. هر دو طرف در تایید نظرات مربوطه خود استدلالات و مدارکی، هم بصورت کتبی و هم شفاهی، ارائه داده اند. تی سی آی بسهم خود ادعا می کند که تفاهم و منظور طرفین در طول مذاکراتی که منجربا مضاء قرارداد شد، این بود که " پایه یک رقم سالانه است. تی سی آی ادعا می کند، که هواپیمائی ملی شرط " پایه موافق شده " را بصورت اصلاحیه، پیش نویسی که تی سی آی بسندوا پیشنهاد کرده بود گنجانید و آقای شا میل زاده، که در آن وقت مدیر مسئول بازاریابی و فروش، هواپیمائی ملی در شمال آمریکا بوده تی سی آی توضیح

داد که منظور از "پایه موافقت شده" این است که میزان درآمد سالانه حاصل از بلیط های تخفیف داری که توسط هواپیمایی ملی به دانشجویان و مقامات دولتی ایران فروخته شده و بنظر هواپیمایی ملی مناسبتی نداشت که تی سی آی نسبت به این قبیل بلیط ها حق الزحمه دریافت دارد، منظور گردد. تی سی آی ادعا میکند که بنا بر دلائل اقتصادی هیچگاه با این قبیل پایه ماهانه موافقت نمیکرد، زیرا در آنصورت قبل از آنکه تی سی آی استحقاق دریافت هرگونه حق الزحمه ای را پیدا کند، درآمد هواپیمایی ملی میباشد تا میزان ۵۰۰٪ در سال افزایش یابد که دستیابی به این رقم خارج از ظرفیت هواپیمایی بوده است تی سی آی ضمناً "به رویه عمومی صنعت هواپیمایی استناد میکند که بنا بر ادعای وی، با توجه به مشکلات و تاء خیراتی که معمولاً در گردآوری اطلاعات مربوط به درآمد از شرکت هواپیمایی وجود دارد، محاسبه کمیسیون تشویقی بصورت سالانه یا سه ماهه مرجح است".

هواپیمایی ملی مدعی است که تفاهم براین بوده که "پایه موافقت شده" ۳/۲ میلیون دلاری یک پایه ماهانه باشد، شرکت فوق استدلال میکند که قبل از ۳/۲ و پیش از (انعقاد) موافقتنا مه با تی سی آی، درآمد سالانه مسافری آن دو برابر میزان پایه بوده، و نیز اینکه هواپیمایی ملی نمیتوانست، قبل از آنکه تی سی آی حتی شروع با جرای تعهدات خود نماید، بطور اتوماتیک و بلا فاصله برای تی سی آی تضمین درآمد کند. هواپیمایی ملی همچنین مدعی است که روش معمولی صنعت هواپیمایی اینستکه کمیسیون تشویقی برآس س ما هانه محاسبه میشود و نیز اینکه شرط حق الزحمه ماهانه مندرج در بند ۱ (الف) همان ماده پنج موافقتنا مه با تی سی آی، خود دلیل براین تفسیر است که کمیسیون تشویقی نیز میباشد برا آس س ما هانه محاسبه گردد، و با لآخره اینکه خود این واقعیت که قبل از نوامبر ۱۹۷۹ تی سی آی هیچگاه چنین کمیسیونی را مطالب نکرده، نشان میدهد که تی سی آی میدانسته که منظور ماهانه بوده و صرفاً دسترسی بدان هیچگاه حاصل نشده است.

"درآمد واقعی حاصله"

دومین موضوع مورد اختلاف بین طرفین در مورد تفسیر موافقتنا مه مربوط می‌شود به مفهومی که باید برای عبارت "درآمد واقعی حاصله" که در ماده پنج ۱ (ب) ذکر شده و مبنای کمیسیون قابل پرداخت موضوع آن ماده را تعریف می‌کند، قائل شد.

تی سی آی مدعی است که درآمدهای که می‌باشد منظور گردد باید درآمد نا خالص (حاصل از فروش بلیط) مسافری که در سوابق خود هواپیمایی ملی منعکس است بوده و کسوری نسبت به آن وضع نشود. تی سی آی در تأیید این مسئله به مفهوم طبیعی شرایط قرارداد و نیز به این واقعیت که تخفیف‌ها قبلًا با درج عبارت "پایه موافقتشده" منظور شده بود، و بالاخره به رویه صنعت هواپیمایی که معمولاً این قبیل کسور صریحاً ذکر می‌شود، استناد می‌کند.

بالعکس، هواپیمایی ملی استدلال می‌نماید که "درآمد واقعی حاصله" عبارتست از درآمدنا خالص پس از وضع بعضی کسور شناخته شده. هواپیمایی ملی ایران این کسور را بشرح زیر بر می‌شمرد: فروش بلیط تخفیف دار به دانشجویان و کارمندان دولت ایران، فروش بلیط‌های هواپیمایی ملی توسط سایر خطوط هواپیمایی یا آژانس‌های مسافری ("اینترلاین")، فروش بلیط توسط هواپیمایی ملی با استفاده از صندلی‌های سایر خطوط هوایی، مبالغ مسترد شده به مسافرین، بلیط‌هایی که برطبق دستور دولت ایران فروخته شده، کمک‌مالی دولت برای اینکه دانشجویان بتوانند با استفاده از تخفیف در قیمت بلیط مسافرت کنند و مالیات وصولی (روی بهای بلیط‌ها) که به دولت ایالات متحده پرداخت شده است.

میزان استحقاق نسبت به کمیسیون

سومین موضوع مورد اختلاف در تفسیر، به وجود محدودیت‌های ضمی نسبت به منابع درآمدی مربوط می‌شود که از آن، تی سی آی استحقاق تحصیل کمیسیون خود را میداشته. هواپیمایی ملی ادعا می‌کند که منظور طرفین در هنگام

مذاکره درباره موافقتنا مه این بوده، که حق العمل فقط از محل درآمدھائی قابل پرداخت خواهد بود که در نتیجه مساعی تی سی آی و در مناطقی که قبل از تحت پوشش دفتر منطقه‌ای هواپیمائی ملی نبوده ایجاد شده باشد، و ضمناً "درآمد چهار دفتر منطقه‌ای موجود هواپیمائی ملی می‌باشد از این محاسبات مستثنی شوند.

تی سی آی استدلال می‌کند که چنین محدودیتهاست در کار نبوده، و حق العمل از محل درآمدھای حاصله در سرتاسر "منطقه موافقتنا مه" برطبق تعریف مندرج در ضمیمه "۱" موافقتنا مه قابل پرداخت بوده، صرفنظر از اینکه کوشش‌های چه کسی موجب ایجاد آن درآمد گردیده باشد. تی سی آی در تایید استدلال خویش به خود عبارت موافقتنا مه و نیز این واقعیت اشاره می‌نماید که چون تی سی آی، برخلاف سایر نمايندگان فروش "یاتا" (سازمان بین المللی حمل و نقل هوائی) بلیط‌های هواپیمائی ملی را در اختیار نداشت، و مساعی آن روی فروش مستقیم بلیط مرکز نبود، لذا تشخیص میزان درآمدی که درنتیجه مساعی تی سی آی حاصل شده باشد، غیرممکن می‌بود.

اجرای موافقتنا مه

گذشته از موضوعات مربوط به تفسیر صحیح موافقتنا مه، هواپیمائی ملی همچنین استدلال نموده که تی سی آی بعلت وجود کاستی های در انجام تعهدات قراردادیش، استحقاق دریافت حق الزحمه مورد مطالبه را ندارد. هواپیمائی ملی منکر آنست که تی سی آی هیچکجا از وظائف خاصی را که برطبق ماده ۲ موافقتنا مه ملزم با نجام آن بوده، اجرا کرده باشد و ضمناً "ادعا می‌کند که هرگونه افزایش کسب و کار و درآمد هواپیمائی در طول مدت موافقتنا مه، محصله کوشش‌های بازاریابی خود هواپیمائی بوده، و درواقع، انگیزه فسخ موافقتنا مه، عدم رضایت از طرز کار تی سی آی بوده است.

تی سی آی اظهار می‌دارد که کلیه تعهدات خود را بتحوی که موردنظر رضایت هواپیمائی ملی بوده ایفاء نموده، بجز در مواردی (از قبیل ارائه برنامه سالانه بازاریابی) که هواپیمائی ملی صراحتاً "ویرای از اجرای آن معذور داشته

است . تی سی آی استدلال می‌کند که درآمد هواپیمایی ملی در طول مدت موافقتنا مه ۵۰۰٪ افزایش یافت ؛ " حق الزحمه " ماهانه برطبق ماده پنجم ا (الف) ، در طول آن مدت پرداخت شد ، تا قبل از ثبت لایحه دفاعیه در جریان دعوی ، هیچ شکایتی دریافت نشد ، و بالاخره اینکه نه تنها درنا مه فسخ هیچگونه عدم رضایتی ابراز نگردیده ، بلکه هواپیمایی اظهار قدردانی نیز از خدمات تی سی آی نموده است .

ارقامی را که تی سی آی برای محاسبه کمیسیون خود بدان استناد می‌کند در سال ۱۹۷۹ و بطور غیررسمی از آقای شامیل زاده ، بعد از آنکه وی دیگر در استخدام هواپیمایی ملی نبود ، بدست آورد . این امر مورد قبول است که میزان استحقاق نسبت به کمیسیون فقط از ارقامی که خود هواپیمایی گردآوری وارائه می‌کرد قابل احتساب بود ، زیرا فقط هواپیمایی ملی به اطلاعات مربوط به درآمد مسافری دسترسی داشت . ولی در طی جریان رسیدگی ، هواپیمایی ملی یک سلسله ارقام درآمد تجدید نظر و تعدیل شده مربوط به دوره‌ای که موافقنا مه به قوت خود باقی بود را تسلیم نمود . طبق این ارقام ، درآمد ناخالص در طول همان دوره مبلغ ۲۸،۴۸۰،۹۳۶ دلار بوده (۱) ، در حالی که ارقامی که قبلاً تی سی آی بدان استناد می‌کرد مبلغ ۷۹،۶۲۸،۴۷۸ دلار بوده است .

دوم - دلایل حکم

۱ - صلاحیت

الف - تابعیت و اهلیت خواهان

برطبق مدارکی که به دیوان تسلیم گردیده ، ذر تاریخی که ادعا حسب اظهار ، ایجاد شده ، یعنی فوریه ۱۹۷۹ ، تی سی آی یک شرکت فرعی صدورصد متعلق به فرست تراول کورپوریشن (" افتی سی ") ، یک شرکت کالیفرنیائی بود .

(۱) تی سی آی فقط با بت دوره‌ای که به ۳۱ دسامبر ۱۹۷۸ (۱۵ دی ماه ۱۳۵۷) منتهی می‌شود مطالبه حق الزحمه مینماید . با وجودی که موافقنا مه برای یک ماه بعد از آن نیز به قوت خود باقی ماند ، در زمان ثبت ادعا ارقام درآمد مربوط به بعد از پایان سال ۱۹۷۸ در دسترس نبود .

براساس مدارک تسلیمی ، دیوان متقادع شده است که از زمان بروز ادعا تا تاریخ بیانیه‌های الجزیره ، یعنی ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۹) ، اشخاص حقیقی اتباع ایالات متحده پیوسته‌مالک بیش از ۵۵٪ سهام سرمایه‌ای افتی سی بودند ، هرچند که در طول آن مدت تغییرات مختلفی در سازمان شرکت و مالکیت افتی سی به وقوع پیوست .

مدارک و شواهد ثبت شده در دیوان نشان می‌دهد که در جریان تجدید سازمان شرکت که در ۲۱ دسامبر ۱۹۸۰ (۱۰ دی ماه ۱۳۵۹) به وقوع پیوست ، تی سی آی کلیه دارائیها و بدھی‌های خود را به افتی سی منتقل نمود ، و از آن پس شرکت اخیراً ذکر تی سی آی را بعنوان یک واحد خود اداره نمود . با وجودی که بعداً " یعنی در ژوئیه ۱۹۸۲ ، اسم و سایر دارائیهای تی سی آی به شرکت آلفرد لژرانتر *Alford Leisure Enterprises , Inc.* (پرایزز) فروخته شد ، ولی واضح است که دعوی حاضر تی سی آی مشخصاً " از آن فروش مستثنی گردید . لذا واحد حقوقی واقعی که در حال حاضر صاحب دعوی می‌باشد (یعنی افتی سی) را باید بعنوان خواهان قلمداد نمود ، که بدان وسیله از شرکت موجود که در حال حاضر موسوم به تی سی آی بوده و متعلق به الفرد لژر انترپرایز می‌باشد ، متمایز گردد . این توضیح ، با نظر دیوان عمومی در تصمیم مورخ ۸ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۷ آذرماه ۱۳۶۱) در مورد امتناع از ثبت ادعای آم اف اورسیز کورپوریشن ، تصمیم شماره ۲۰-FT Ref 17-DEC (تجدید چاپ در IRAN-U.S. C.T.R., P. 392) مطابقت دارد .

(ب) - دولت جمهوری اسلامی ایران بعنوان خوانده

خواهان از دولت جمهوری اسلامی ایران بعنوان خوانده نام برده و مدعی است چون که دولت ایران مالک منحصر بهفرد یک شرکت دولتی است ، لذا بطور تبعی مسئول قصور ادعائی در مورد پرداخت وجهه لازم‌التأديه به موجب موافقتنامه می‌باشد . دولت در لایحه دفاعیه خود استدلال نموده که این ادعا صرف " قراردادی بوده و لذا نمی‌توان آن را متوجه دولت داشت . هیچ‌کدام از طرفین توضیحات مشروحی درباره این موضوع نداده‌اند . از آنجا که در این پرونده مبلغ حکم از

طريق پرداخت از محل حساب تضميني تاء مين خواهد شد، لذا ديوان لزومي نمي بیند درباره اينكه آيا صرفا " هواپيمايی ملي مسئول است یا اينكه دولت نيزشريک تعهدات می باشد، تصميم گيرد.

۲ - ما هيit

" پايه موافقته شده "

موضوعی که بيش از هرجيز دیگر در پرونده فعلی منشاء اختلاف می باشد، این است که آیا منظور از مبلغ " پايه موافقته شده " ۳/۲ ميليون دلاري، مندرج در ماده پنج ۱ (ب) موافقته نامه، يك رقم سالانه است یا ماهانه، استدللات مربوطه تی سی آی و هواپيمايی ملي درباره اين موضوع فوقا" ذكر شده است. از صورت ظاهر دومین جمله ماده پنج ۱(ب) میتوان حداقل هريک از دو مفهومی را که طرفين ارايه داده اند استنباط نمود. جمله فوق بشرح زيراست : " بمنظور محاسبه مبلغ اضافي قبل پرداخت در زير، پايه موافقته شده، ۳،۲۵۰،۰۰۰ (سه ميليون و دوبيست هزار) دلار خواهد بود. " در خود عبارت قراردادي ابهام وجود دارد. اکنون که ديوان با اين ابهام مواجه شده، میتواند به بعضی اوضاع واحوال جانبي متول گردد که در موارد مجمل وغيرقاطع بودن عبارت قرارداد، بعنوان راهنمای و کمک در امر تفسير شناخته شده اند.

عرف با زرگانی يك چنین مبلغی است که طرفين درباره آن به تفصيل بحث کرده و هرگدام از آنها ضمن ارايه نمونه های مختلف، کوشیده اند نتيجه گيريهای گوناگونی بعمل آورند. بهرحال، بنظر ديوان نمیرسد که روش صنعت هواپيمايی در مورد کميسیون تشویقی (override commissions) تا آن حد معین و ثابت باشد که بتواند چنان رهنودی بdst دهد. اين امر مخصوصا" از آن لحظه مصدق دارد که هم تی سی آی و هم هواپيمايی ملي خواسته اند با کوشش بسیار توضیح دهند که مفهوم موافقته نامه آنها با مفهوم نمایندگی عمومی فروش (sales promotion agreement) بوده است.

طرز رفتار طرفین و روش بعدی آنها در اجرای موافقتنامه نیز غالباً منبع مهم دیگری برای شواهد و مدارک است. در مورد پرونده فعلی، هواپیمایی ملی استدلال کرده که چون در طول قرارداد تا نوامبر ۱۹۷۹ تی سی آی هیچگاه تقاضای حق الزحمه تشویقی نکرده، لذا از آن طرز رفتار می‌توان استنباط کرد که تی سی آی پذیرفته که حق الزحمه‌ای به وی تعلق نمی‌گیرد. لکن در این استنباط یک موضوع اساسی نادیده انگاشته شده، بدین معنی که تی سی آی نمی‌دانسته که احیاناً "حق الزحمه‌ای به وی تعلق می‌گرفته تا آنکه هواپیمایی ملی ارقام درآمد خود را ارائه داد و برآسas آن انجام محاسبات امکان پذیر گردید. منبع دیگری برای کسب این اطلاعات وجود نداشت. تی سی آی ادعا کرده که شفاها "تقاضای ارقام فوق را نموده، و آماده بود که تاء خیرهای را که لاجرم هواپیمایی ملی ضمن جریان گردآوری اطلاعات با آن مواجه می‌شد، بپذیرد. ولی به مجرد آنکه تی سی آی ارقام فوق را در اختیار داشت، سریعاً "تقاضای پرداخت حق الزحمه نمود.

لذا وظیفه‌ای که دیوان با آن مواجه است، این است که منظورهایی که از طرفین را از عبارات موافقتنامه در زمان امضاء آن، مورد بررسی قراردهد تا امکان وجود یک منظور مشترک را مشخص نموده یا دست کم برای کلمات اثرا و مفهومی قائل شود که با منطقی ترین نحو با منظور وزمینه قرارداد تطبیق نماید. در مواردی نظیر پرونده حاضر که خود قرارداد کتبی مبهم است، می‌توان به مدارک شفاهی و کتبی توصل جست.

تی سی آی شواهد و مدارک راجع به این نکته را بصورت سوگندنامه آقای ریچارد سارجنت ارائه داده، که در سال ۱۹۷۶ رئیس هیئت مدیره تی سی آی بود و درباره موافقتنامه مذاکره و آن را منعقد کرد. آقای سارجنت شخصاً "نیز در جلسه استماع شهادت داد. هواپیمایی ملی سوگندنامه و متعاقباً "نامهای از آقای گیو وزیری تسلیم کرد که بعنوان مدیر عامل هواپیمایی ملی در امریکای شمالی تا سپتامبر ۱۹۷۶، مسئول اتفاقات موافقتنامه بود، و در مذاکرات نهائی که منجر به امضاء آن شد، شرکت داشت و آن را امضاء نمود. آقای وزیری نیز شخصاً "در جلسه استماع گواهی داد. هواپیمایی ملی مدرکی نیز بصورت

سوگندنا مه و شهادت شفا هی آقای هوشنگ تجدد تسلیم کرد، که در مقام معافون مدیر عامل وقت هوا پیمایی ملی، قرارداد را برای امضاء تصویب کرد، هرچند که نقشی در مذاکرات قبلی با تی سی آی ایفاء ننمود.

آقای سارجنت شهادت داد که از زمان انعقاد اولین قرارداد در سال ۱۹۷۵ به منظور برقراری رابطه با زاریابی، وی منحصراً "با آقای شامیل زاده، که به عنوان مجرای ارتباطی بین تی سی آی و مقام مسئول هوا پیمایی ملی انجام وظیفه می‌نمود، سروکار داشته است. در تاریخ ۱۶ ژوئیه ۱۹۷۵ (۲۵ تیرماه ۱۳۵۴)، آقای سارجنت پیشنهاد مشروح تی سی آی را در مورد شکل یک موافقتنا مه با هوا پیمایی ملی به‌ضمیمه نامه‌ای برای آقای شامیل زاده ارسال نمود. پیشنهاد مربوط به حق الزحمه بصورت عبارات زیر است:

"هشت - حق الزحمه"

در قبال خدمات تصریح شده، منجمله خدمات کامل، دفاتر فروش و بازاریابی و دفاتر فروش و بازاریابی اضافی، تی سی آی حق الزحمه ما هنای به مبلغ ۶۰۰،۳ دلار دریافت خواهد نمود.

علاوه بر آن، یک کمیسیون تشویقی برابر با $\frac{3}{3}$ درآمد ناخالص دلاری حاصله از مسافرین و ناشی از منطقه مسئولیت تی سی آی، براساس سه ماهه پرداخت خواهد شد. طرفین درباره مناطق مسئولیت متفاهم و صریحاً "توافق خواهند نمود. ما بنحو بارزی قادر خواهیم بود که افزایش چشمگیری در درآمد حاصل از مناطق ویژه نشان دهیم، بطوری که کمیسیون تشویقی را توجیه نماید".

آقای سارجنت شهادت داد که، هوا پیمایی ملی بعد از مذاکرات بیشتر، پیش‌نویس قراردادی را تسلیم نمود که بسیار شبیه پیشنهاد تی سی آی در مورد حق الزحمه بود؛ بداستثنای یک اختلاف مهم و آن اینکه، بجای پیش‌بینی $\frac{3}{3}$ کمیسیون از درآمد ناخالص حاصل از مسافرین، حاوی فرمولی بود که عیناً "در ماده پنج ۱(ب) قرارداد نهائی گنجانیده شد و روش" پایه موافقت شده "۲/۲ میلیون دلاری را مطرح نمود. آقای سارجنت در سوگندنا مه خوداً ظهار داشت که علت طرح این روش، بنحو زیر برای وی تشریح شد:

"آقای شامیل زاده در جریان ادامه مذاکرات فوق به من اطلاع داد که هوا پیمایی ملی می‌خواهد رقم پایه سالانه‌ای بمبلغ ۲۰۰،۰۰۰،۳ دلار را در محاسبات حق الزحمه ها منظور نماید. وی پیشنهاد نمود که تی سی آی استحقاق دریافت $\frac{3}{3}$ % کمیسیون از درآمد ها، علاوه بر مبلغ پایه سالانه

حاصله از مناطق مشمول موافقتنا مه را خواهد داشت.
آقای شا میل زاده توضیح "اظهار داشت که مبلغ ۳/۲ میلیون دلار نشان دهنده درآمدها پیمایی ملی زفروش بلیط هائی است که با تخفیف قابل ملاحظه به دانشجویان وماء مورین دولت ایران در سال ۱۹۷۵ فروخته شده است.
هواپیمایی ملی تصور نمی کند که تی سی آی استحقاق دریافت کمیسیون از محل این قبیل درآمدها را داشته باشد.

آقای سارجنت در جلسه استماع اظهار داشت که تی سی آی این تغییر را بر مبنای تشخیص خود در امور تجارت پذیرفت.

چنین بنظر می رسد که پیش نویس تجدید نظر شده در جلسه ای که در آوریل سال ۱۹۷۶ در دفتر هواپیمایی ملی در نیویورک برگزار شد، مطرح گردید.
آقای سارجنت همراه نماینده دیگری از تی سی آی در جلسه حضور یافت. علاوه بر آقای شا میل زاده، آقای گیو وزیری، مقام دیگری از هواپیمایی ملی موسوم به آقای فاتح، عضوی از اداره حقوقی بنام آقای نیک آئین، به نمایندگی هواپیمایی ملی در جلسه فوق شرکت کردند. خاطره ایکه آقای سارجنت از جلسه فوق دارد این است که یک نفر از "مقامات هواپیمایی ملی" (و مشخص نمی کند کدامیک از آنها) شفاها "تفاهی را که وی قبل از داشته تایید کرد، مبنای براینکه رقم ۳/۲ میلیون دلاری یک پایه سالانه بوده تا فروش بلیط های با تخفیف را شامل شود، و نیز اینکه کسور دیگری منظور نخواهد شد.

بنظر می رسد که تا تاریخ جلسه فوق راجع به عناصر اصلی موافقتنا مه تصمیم گیری شده بود. نه آقای سارجنت و نه آقای وزیری اشاره ای حاکی از انجام هرگونه مذاکره مشروح یا اساسی در جلسه آوریل ۱۹۷۶ ننمودند.

آقای وزیری تاریخچه عملیات هواپیمایی ملی در ایالات متحده را برای دیوان تشريح کرد. تا سال ۱۹۷۵ هواپیمایی ملی چهار دفتر فروش در نیویورک، لوس آنجلس، هیوستون و شیکاگو داشت. مقارن افتتاح پروازهای روزانه به تهران، چنین تصمیم گرفته شد که از متخصصین بازاریابی کمک گرفته شود، و آقای شا میل زاده مذاکراتی را با تی سی آغاز نمود. در مورد مندرجات خود موافقتنا مه باید گفت که استنباط آقای وزیری در مورد مبنای و منطق رقم پایه ۳/۲ میلیون دلاری با برداشت آقای سارجنت تفاوت بسیاری داشته و دارد.

آقای وزیری در جلسه استماع تشریح کرد که چگونه مرکز اصلی شرکت هواپیمایی در تهران، سهمیه یا رقم مورد هدفی را که هر منطقه باشد ضمن فعالیت سالانه خود بدان دست یا بد تعیین می‌نمود. این سهمیه‌ها از ارقام فروش سال قبل استخراج و روندی اقتضای و ظرفیت پیش‌بینی شده، در تعیین آنها منظور می‌گردید. آقای وزیری اظهار داشت که سهمیه آمریکای شمالی که در سال ۱۹۷۵ برای سال بعد تعیین شد، ۳۵ میلیون دلار بود. وی توضیح داد که با تقسیم این رقم به ۱۲، آنرا به اهداف ماهانه تفکیک کرد، و با این فرض که هواپیمایی ملی قادر خواهد بود با استفاده کارمندان جدید و صرفنظر از به کارگرفتن مشاورین خارجی، به میزان فروش خود بیفزاید، ۱۵ درصد به ارقام ماهانه می‌افزود. این نحوه برآورد، رقم ماهانه ۳/۲ میلیون دلار بعنوان رقم مورد هدف بددست داد که، طبق گفته‌وی، هواپیمایی ملی می‌باشد بدان نایل می‌شود. طبق توضیحات آقای وزیری رقم پایه ۳/۲ میلیون دلار بعنوان کسور ماهانه در نظر گرفته شده بود تا دقیقاً "رقم فوق را منعکس نماید. وی تکذیب کرد که پایه فوق ارتباطی با فروش بلیط‌های تخفیف‌دار سال قبل داشته، یا اینکه اصولاً" رقم سالانه بوده است.

با وجودی که آقای وزیری معتقد بود که تی سی آی از نحوه استخراج و چگونگی "پایه موافقت شده"، یعنی پیشنهادی که هواپیمایی ملی مطرح کرده بود، آگاهی داشت، ولی در جلسه استماع تصدیق کرد که شخناخت درباره خود پایه یا مبنای سهمیه، با آقای سارجنت مذاکره‌ای نکرده است. وی لازمنمی‌دانست که آقای سارجنت چیزی درباره سهمیه بداند، زیرا این موضوع به عملیات هواپیمایی ملی مربوط نمی‌شد، و ارتباطی به تی سی آی نداشت. آقای تجدد در شهادت خود طی جلسه استماع، نحوه استنباط و برداشت آقای وزیری درباره انتظارات داخلی هواپیمایی ملی را مورد تایید قرارداد. ولی او نیز این موضوع را به تی سی آی اطلاع نداشته بود. لذا از تجزیه و تحلیل دیوان ازما و قع چنین بر می‌آید، که کاملاً "ممکن است استنباط طرفین از" پایه موافقت شده در زمانی که موافقت نامه بین آنها به امامه رسید متفاوت بوده باشد (و این تفسیر با شهادت سارجنت، وزیری و تجدد مطابقت دارد). بر عهده دیوان است

که تصمیم بگیرد کدامیک از تفسیرات متضاد از لحاظ قرارداد الزام آور است.

آقای سارجنت در جلسه استماع اظهار داشت در حالی که پایه سالانه ۳/۲ میلیون دلاری منطقاً "از نظر تجاری قابل قبول بود، ولی رقم ماهان ۳/۲ میلیون دلاری نمیتوانست این چنین باشد، زیرا در غیراینصورت بدان معنی میبود که درآمد هواپیمایی ملی میباشد تا ۴/۸ میلیون دلار در سال افزایش یابد، قبل از آنکه تی سی آی استحقاق دریافت هر مقدار کمیسیونی را علاوه بر حقوق الزحمه ماهانه داشته باشد. آقای سارجنت قبل از جلسه ماه آوریل به روشنی چنین استنباط به وضوح از مذاکراتی ایجاد شده بود که وی با آقای شامیل زاده از طرف هواپیمایی ملی انجام داده بود. این نظر میتوانست کاملاً معقول باشد، و مدارک نیز ظاهراً "تا ییدمیکند که مطلبی در جلسه آوریل اظهار نشده موجوب شود وی در صحت آن نظر تردید نماید. لذا بر مبنای این نظر بود که تی سی آی قرارداد را منعقد نمود.

کارمند خود هواپیمایی ملی این اعتقاد را در تی سی آی بوجود آورده بود که پایه فوق، سالانه بوده است. آقای وزیری موءکدا "اظهار داشت که وی مطالبی نگفت که نظر و اعتقاد تی سی آی را تغییر دهد، زیرا که او موضوع میزان فروش مورد انتظار شرکت را امری داخلی تلقی میکرد. در چنین حالتی هواپیمایی ملی را باید ملزم و مقید به تفسیری دانست که خود در تی سی آی القاء کرده بود و آن تفسیر بلامعارض نیز باقی ماند و ظاهراً "استنباط و درک کاملاً معقولی از خود کلمات نیز بوده است. دیوان از دو تفسیر متفاوت ارائه شده ملزم است از تفسیری جانبداری نماید که به طرف دیگر اعلام و مورد قبول وی واقع گردیده است. (رجوع شود به:

Corbin on Contracts,

vol. 3 , § 537, at pp. 51-51 (1960).

علاوه بر آن، هواپیمایی ملی طرفی بوده که ماده پنج ۱(ب) موافقتاً ممه را پیشنهاد و پیش‌نویس آنرا تنظیم نموده است. بدین ترتیب و درنهایت امر، این نتیجه مورد تایید قاعده تبعی تفسیر موسوم به *contra proferentem*

(به ضرر تدوین کننده) می باشد که در موادی مصدق پیدا می کند که بعد از استفاده از کلیه روش‌های معمولی تفسیر، هنوز درباره اینکه کدامیک از مفاهیم را باید به مورد اجرا گذارد، شک و تردید وجود داشته باشد. کوربن این قاعده را به طبقه زیر بیان می کند:

"... اگر روش باشد که طرفین مساعی خود را برای انعقاد قرارداد معتبری بکاربردهاند، و شک و تردید باقیمانده درباره تفسیر صحیح صرفاً "این باشد که کدامیک از دو مفهوم ممکن و معقول را باید انتخاب نمود، در آن صورت دادگاه تفسیری را قبول خواهد کرد که تاء شیر حقوقی آن کمترینفع طرفی باشد که آن کلمات را انتخاب کرده است."

همان ماء خذ بخش ۵۵۹ ، صفحه ۲۶۲ (۲)

(ب) میزان استحقاق نسبت به حق الزحمه

ما ده پنج ۱(ب) موافقتنا مه مقررمی دارد که حق الزحمه ۳٪ باید براساس "درآمد واقعی حاصله از مناطق نامبرده زیر" محاسبه گردد و محدودیت دیگری درباره منابع درآمدی که می باشی در نظر گرفته شود، قائل نشده است. عبارت "منطق نامبرده زیر" را باید متراffد با "منطق قراردادی" موصوف در ماده دو (الف) موافقتنا مه که در ضمیمه "الف" درج شده است تلقی نمود. هیچ دلیلی وجود ندارد که نشان دهد تی سی آی حق نداشتهاست که این قبیل درآمد همارا منظور نماید. میزان محدودیت تلویحی در تعریف "درآمد های واقعی حاصله" ذیلاً مورد بحث قرار گرفته است.

(ج) - مفهوم "درآمد واقعی حاصله"

این نکته شایان توجه است که در حالیکه عبارت پیشنهادی تی سی آی در مورد حق الزحمه، از "کمیسیون تشویقی ۳٪ از درآمد حاصله از (فروش بلیط به) مسافرین که در مناطق تحت مسئولیت تی سی آی ایجاد شده است" صحبت

(۲) دیوان ضمناً "خاطرنشان می سازد که هواپیمایی ملی هیچگونه مدرک مستندی درباره سهمیه ۲۵ میلیون دلاری سال ۱۹۷۶ که براساس آن، بنا به گفته وی، مبلغ پایه محاسبه گردیده ارائه نداده است. درآمدنا خالص حاصل از فروش بلیط به مسافرین در آمریکای شمالی، برای سال ۱۹۷۵، یعنی سال قبل از تعیین سهمیه، حدوداً "به ۱۱ میلیون دلار و در سال ۱۹۷۶ به ۱۶ میلیون دلار بالغ گردید.

می‌کند، ولی عبارتی که هواپیمایی ملی جانشین آن ساخته و در موافقتنا مم
نهایی گنجانیده شده، با آن عبارت تا اندازه‌ای تفاوت دارد؛ طبق ماده‌پنج ۱
(ب) حق الزحمه".... برمبنای ۳٪ (سهدرد) درآمد مدواقعی حاصله از مناطق
نا مبرده در این موافقتنا مم که مازاد برپایه موافق شده باشد، محاسبه
می‌گردد" (تاءً کید اضافه شده است).

چنین بنظر دیوان می‌رسد که باید بین "درآمد ناخالص" و "درآمد
واقعی حاصله" وجه تمايزی، وجود داشته و عبارت اخیر الذکر مفهوم محدودتری
داشته باشد.

بنا براین در ارزیابی استحقاق نسبت به حق الزحمه، و با منظور داشتن
ارقام موجود درآمد ناخالص بعنوان نقطه شروع، باید انواع کسور پیشنهادی
هواپیمایی ملی را با این معیار سنجید که آیا درآمد مورد نظر "درآمد مدواقعی
حاصله" در منطقه مشمول قرارداد بوده است یا نه. و این روشی است که دیوان
درنظر دارد به کار گیرد.

درباره خود ارقام، همانطوری که قبلًا "خاطرنشان گردید، بین اطلاعاتی
که تی سی آی بعنوان اساس ادعای بکار برده، و ارقامی که هواپیمایی ملی در
جریان رسیدگی حاضر ارائه داده، اختلافاتی وجود دارد. با توجه به اینکه
تفاوت‌ها نسبتاً کوچک بوده، و ارقام چندان مورد اختلاف نیست، و نظریه
اینکه در هر حال تی سی آی، برای محاسبه حق الزحمه خود، باید به ارقام
درآمدی که توسط هواپیمایی ملی ارائه شده تکیه کند، لذا دیوان آخرین ارقام
هواپیمایی ملی را بعنوان مبنای صحیحی برای محاسبه میزان استحقاق تی سی آی
نسبت به حق الزحمه می‌پذیرد. بنا براین رقم درآمد ناخالص حاصله از (فروش
بلیط به) مسافرین برای دوره ۱۵ مه ۱۹۷۶ (۲۵ اردیبهشت ۱۳۵۵) تا ۳۱ دسامبر
۱۹۷۸ (۱۰ دی ماه ۱۳۵۷) ۷۸،۴۸۰،۹۳۶ دلار در نظر گرفته می‌شود.

کسوری که بنا به ادعای هواپیمایی ملی مشمول حق الزحمه نیست، بشرطی
می‌باشد:

(۱) وجه مسترد شده به مسافرین

وجهی که طی دوره مورد بحث، بنا به دلایل گوناگون به مسافرین مسترد شده، بالغ بر ۳،۰۸۵،۴۱۸ دلار می‌باشد. "یاتا" چنین مبلغی را "درآمد" محسوب نمی‌کند، و روشن است که این مبلغ، درآمد واقعی حاصله "نبوده و باید کسر گردد.

۲ - فروش (بلیط های هواپیمایی ملی توسط سایر خطوط هوایی) "اینترلاین"

منظور از فروش اینترلاین عبارت از بلیط هایی است که، برطبق موافقتنامه چندجانبه "یاتا"، یک موسسه حمل و نقل هوایی در مسیر موسسه دیگر می‌فروشد. هواپیمایی ملی ادعا می‌کند که طی دوره مورد بحث، فروش حاصل توسط سایر خطوط هوایی با استفاده از صندلیهای آن شرکت، بالغ بر ۵،۷۳۹،۱۹۰ دلار بوده است. تنها مسئله‌ای که در مقابل دیوان مطرح است این است که آیا مبلغ فوق درآمد حاصله در منطقه مشمول موافقتنا مه می‌باشد یا خیرو اگر چنین است، میزان آن چقدر است. چون این مسائله که چه کسی درآمد فوق را ایجاد کرده بی اهمیت است، لذا چنان مناسبی ندارد تذکردهیم که، برطبق نظام "یاتا" کمیسیون تشویقی معمولاً در مورد فروش‌های اینترلاین قابل پرداخت نیست، مگر اینکه در موافقتنا مه بین دو خط هوایی مربوطه مخصوصاً "قید شده باشد. بررسی ارقامی که تی سی آی بصورت گزارش مانه خود هواپیمایی ملی تحت عنوان "خلاصه فعالیتها فروش شمال آمریکا" ارائه داده نشان می‌دهد که ارقام فروش اینترلاین برای هر کدام از چهار دفتر فروش منطقه‌ای، احتمالاً بحسب اینکه وجهه فوق بحساب بستانکار کدامیک گذارده شده، مشخص و در جمع کل منظور گردیده است. به عقیده دیوان، وجهه فوق را باید "درآمد واقعی حاصله" در منطقه مشمول موافقتنا مه قلمداد نمود.

۳ - فروش بلیط سایر خطوط هوایی

در مقابل با مورد فوق، و با اعمال همان اصل منطقی، بلیط‌های را که

هوا پیمایی ملی با استفاده از صندلی هوا پیمای سایر موسسات فروخته، یعنی عکس فروش‌های اینترلاین، نمی‌توان درآمد حاصله توسط هوا پیمایی ملی بحساب آورده، لذا مبلغ ۷۸۴،۲۶۰ دلار را باید از مبلغ ناخالص کسر نمود.

با توجه به فقدان هرگونه مدرکی، دال بر اینکه هوا پیمایی ملی احیاناً "حق العملی دریافت داشته، به عقیده دیوان می‌توان این موضوع را نادیده گرفت.

۴ - فروش بلیط‌های تخفیف‌دار به دانشجویان و کارمندان دولت

طبق مقررات ویژه وضع شده توسط دولت ایران، هوا پیمایی ملی مجبور بوده به دانشجویان ایرانی و کارمندان دولت که بین ایران و ایالات متحده مسافرت می‌کردند، با تخفیف قابل ملاحظه‌ای تا میزان ۵۶٪ بلیط بفروشد، تا قسمت مهمی از این درآمد را به طرف خطوط هوا پیمایی ایران جلب نماید. رقمی که هوا پیمایی ملی با بت درآمد خالص حاصله از فروش این گونه بلیط‌ها طی دوره مورد بحث رأیه کرده، مبلغ ۶۹۴،۸۸۵ دلار بوده است. ولی این رقم، نشان دهنده فروش در منطقه موافقتنا مه شمال آمریکا بوده، و هوا پیمایی ملی درآمد فوق را، هرچند با تخفیف، در آن منطقه دریافت کرده است. بنا برای مبنای برای کسر آن از درآمد ناخالص وجود ندارد.

۵ - کمکهای دولت

طبق مقررات "یاتا" و سازمان هوانوردی ایالات متحده، هوا پیمایی ملی نمی‌توانسته تخفیفی بیشتر از ۴۰ درصد اعطا نماید. بمنظور جبران ما به التفاوت ۴۰ درصدی که یاتا مجاز دانسته، و ۶۰ درصد و ۶۵ درصد تخفیفی که به دانشجویان داده می‌شد، خود دولت ایران مبلغی اضافی با بت فروش بلیط‌های دانشجوئی پرداخت نموده است. در روش‌های حسابداری داخلی هوا پیمایی ملی، درآمد فوق به دفاتر آمریکای شمالی نسبت داده شده و درگزارش‌های ارسالی به دفتر مرکزی تهران این درآمد جزئی از مبلغ فروش بلیط به مسافران منظور گردیده است. مبلغ پرداختی توسط دولت از این بابت برای دوره موافقتنا مه، به

۱۰،۰۶۱،۷۶۹ دلار بالغ شده است . ولی از لواح هواپیمایی ملی چنین بر می آید که مبلغ پرداختی توسط دولت به صورت کمک مالی مستقیم به هواپیمایی ملی در تهران بوده ، هر چند که منظور آن جبران تخفیفهای فروش در منطقه مشمول موافقتنا مه بوده است . کمک مالی دولت را ، بنا بر ما هیئت آن ، نمیتوان بعنوان " درآمد واقعی حاصله " در منطقه مشمول موافقتنا مه بحساب آورد ، لذا مبلغ ۱۰،۰۶۱،۷۶۹ دلار را باید کسر نمود .

۶ - فروش بلیط به دولت

علاوه بر بلیط هائی که طبق برونا مه تخفیف فوق الذکر در آمریکای شمالی فروخته شده ، بلیط هائی نیز مستقیماً " به دولت ایران ، با بت نقل و انتقال کارمندان دولت که برای انجام مأموریت مسافرت می کنند فروخته شده است . این معاملات ، طبق دستوراتی که به هواپیمایی ملی در تهران داده شده ، صورت پذیرفته و بنظر نمی رسد هیچگونه ارتباطی با فعالیتهاي تی سی آی یا هواپیمایی ملی در خود منطقه مشمول موافقتنا مه داشته باشد . لذا مبلغ ۳،۹۳۰،۶۶۹ دلار دیگر را نیز باید از این بت کسر نمود .

۷ - مالیات ها

هواپیمایی ملی مجبور بوده مالیات غیرمستقیم نقل و انتقال (مسافر) را ، بصورت قسمتی از قیمت بلیط ، وصول و آنرا به مقامات مالیاتی ایالت متحده بپردازد . این مبلغ در طول مدت موافقتنا مه به ۲۸۰،۱۹۵ دلار بالغ گردید . از آنجا که مبلغ فوق را نمیتوان بعنوان درآمد واقعی حاصله بحساب آورد ، لذا باید آنرا از رقم درآمدنا خالص کسر نمود .

د - عملیات تی سی آی

در مورد ادعای هواپیمایی ملی (که قبل از شروع جریان رسیدگی در دیوان هیچگاه طرح نشده یا دست کم به تی سی آی ابلاغ نگردیده است) ، مبنی بر اینکه عملیات تی سی آی فاقد کارآیی بوده ، دیوان ناگزیر چنین نتیجه گیری

می‌کنده هیچگونه مدرکی در تایید این ادعا وجود ندارد، یا مدرک‌اندکی وجود دارد. جانشین آقای وزیری نوشته است که وی در صدد بود که موافقتنا مه را به علت رضا یت بخش نبودن طرز اجرای آن فسخ نماید، ولی این امر در مکاتباتی که بین هوا پیمائی ملی و تی سی آی مبادله شده، منعکس نگردیده است. برای ایران آسان بود که در هر زمانی که صلاح بداند به موافقتنا مه خاتمه دهد، حق این کار را نیز داشته ولی از آن استفاده ننموده است و مضافاً "اینکه، کلمات تشکرآمیز مندرج در نامه مربوط به فسخ موافقتنا مه که سرانجام ارسال شد را باید بعنوان خلاف هرگونه مدرک و دلیل مغایر آن تلقی نمود. با لاخره اینکه، تی سی آی مدارک قابل ملاحظه‌ای درباره اجرای تعهد خود تسلیم ننموده است.

ه - محاسبه حق الزحمه

با استفاده از کسور فوق، رقم خالص زیر بدست می‌آید که از آن رقم "پایه موافقت شده" ۳/۲ میلیون دلاری را باید متناسباً و در طول تمام مدت موافقتنا مه تفریق نمود.

درآمد خالص

کسر می‌شود:

مبلغ مسترد شده به مسافرین

دلار ۳،۰۸۵،۴۱۸

فروش بلیط سایر خطوط هوایی

دلار ۷،۲۶۰،۷۸۴

کمکهای دولت

دلار ۱۰،۰۶۱،۷۶۹

فروش بلیط به دولت

دلار ۳،۹۳۰،۴۶۹

مالیات

دلار ۲۸۰،۱۹۰

دلار ۲۴،۶۱۸،۴۳۰

"درآمد واقعی حاصله" در طول مدت

دلار ۵۳،۸۶۲،۵۰۶

=

موافقتنا مه

کسر می شود : پایه ۳/۲ میلیون دلار	
در سال به تناسب	=
بدست می آید : در آمد مشمول حق الزحمه	=
حق الزحمه از قرار ۳٪ بر مبنای	=
مبلغ ۴۵،۴۶۲،۵۰۶ دلار	=
۸،۴۰۰،۰۰۰ دلار	

بنا بر این دیوان براین نظر است که تی سی آی استحقاق دارد مبلغ ۱۰،۳۶۳،۸۷۵ دلار حق الزحمه برای مدتی که از ۱۵ مه ۱۹۷۶ (۱۲۵) اردیبهشت ماه ۱۳۵۵ شروع و در ۳۱ دسامبر ۱۹۷۸ (۱۵۷) خاتمه می پذیرد دریافت نماید.

سوم - بهره

این شعبه در حکم خود در پرونده سیلوانیا تکنیکال سیستمز اینکو و دولت جمهوری اسلامی ایران (حکم شماره ۱۸۵-۶۴-۱ مورخ ۲۷ ذوئن ۱۹۸۵ (عتیر ماه ۱۳۶۴)، قصد خود را مبنی بر تعیین و اعمال یک روش ثابت در مورد اعطای بهره در پرونده های مطروحة نزد آن اعلام نمود. در مواردی که نرخ بهره در قرارداد منعقده صریحاً "قید نشده باشد، خط مشی دیوان این است که نرخ بهره را تقریباً "بر مبنای مبلغی محاسبه کند که اگر محکوم له وجهه را در اختیار می داشت، از طریق نوعی سرمایه گزاری تجاری متداول در کشور خود می توانست به آن میزان منتفع شود. سپرده های ششم ماهه در ایالات متحده از این قبیل سرمایه گزاری است که میانگین نرخهای بهره آنها را می توان با مراجعه به منابع موشق رسمی بدست آورد.

در مورد پرونده سیلوانیا، دیوان نرخ بهره ای را اعمال نمود که تقریباً برابر با میانگین نرخ بهره سپرده های ششم ماهه برای دوره مربوطه در آن پرونده، یعنی سال ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۴ بود. نرخ بهره بکاربرده شده در آن پرونده ۱۲٪ بود. در مورد پرونده حاضر، دوره مربوطه کمی دیرتر شروع شد - زیرا نامه مربوط به مطالبه حق الزحمه در نوامبر ۱۹۷۹ ارسال گردید - و همچنین دیرتر خاتمه می یابد، زیرا این حکم چندماه دیرتر از حکم پرونده سیلوانیا صادر می شود و

بنابراین باید تغییراتی را که در نرخ بهره از آن زمان اتفاق افتاده، منعکس نماید. میانگین نرخ بهره‌ای که از آغاز سال ۱۹۸۵ تا تاریخ صدور این حکم در مورد سپرده‌های شش ماهه پرداخت شده، تقریباً "۱۱/۵ درصد می‌باشد، و این همان نرخی است که دیوان در مورد این پرونده اعمال می‌کند. (۳)

چهار-هزینه‌ها

بهمنی نحو، این شعبه در حکم صادره در پرونده سیلوانیا، ملاحظات کلی و نیز عوامل مربوط بهر پرونده محزا را که باید در مورد تعیین حدود و میزان معقول هزینه‌های نمایندگی و دستیاری حقوقی مورد توجه قرارداد بر شمرد. در پرونده حاضر، تی سی آی کلا" ۲۰۵،۰۰۰ دلار ادعا هزینه کرده است. با در نظر گرفتن اینکه تمامی مبلغ مورد ادعا اعطای نشده، و نیز با توجه به سایر شرایط مربوطه پرونده، دیوان چنین نظر می‌دهد که مبلغ ۱۵،۰۰۰ دلار رقم معقولی است.

پنج - حکم

بنابه مراتب فوق
دیوان حکمی بشرح زیر صادر می‌کند:

خوانده، شرکت‌هوا پیمایی ملی ایران، متعهد است که مبلغ ۱،۳۶۳،۸۷۵ دلار آمریکا، به اضافه بهره‌ای به نرخ ۱۱/۵ درصد در سال بابت فاصله از اول ژانویه ۱۹۸۵ (۱۱ دی ماه ۱۳۵۸) تا تاریخی که کارگزار امانتی به بانک امین دستور پرداخت از محل حساب تضمینی را بدهد، به اضافه هزینه‌های داوری به مبلغ ۱۵،۰۰۰ دلار، به خواهان، فرست‌تراول کورپوریشن (که تحت عنوان ترانسپورتیشن کانال‌تنتس اینترنشنال، فعالیت تجاری می‌کند) بپردازد.

(۳) دیوان از آخرین نرخ منتشر شده که در اختیار دارد استفاده و نرخ اعطای را تا $\frac{1}{3}$ درصد بصورت نقصانی یا اضافی تعديل می‌کند.

این تعهد با پرداخت از محل حساب تضمینی که طبق بند ۷ بیانیه مورخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۸) دولت دموکراتیک و مردمی الجزايرافتتاح شده ایفاء خواهد شد.

بدینوسیله این حکم جهت ابلاغ به کارگزار امانی به ریاست دیوان اداری تسلیم می‌شود.

لاهه ، به تاریخ ۳ دسامبر ۱۹۸۵ (۱۲ آذر ماه ۱۳۶۴)

کارل - هاينس بوکشتیگل

رئيس شعبه یک

بنام خدا

محسن مصطفی وی

"سعالزی"

موافق کامل با حکم، با این استثناء که در مورد پرداخت ۱۰،۰۰۰ دلار هزینه، این موافق صرفا "بمنظور حصول اکثریت بوده است . رجوع شود به نظر جداگانه من در پرونده سیلوانیا تکنیکال سیستمز آینک و دولت جمهوری اسلامی ایران حکم شماره ۱۶۴-۱، ۱۸۰-۲۲ (۲۷ دی ۱۳۶۴) (۶ تیر ماه ۱۹۸۵)

نظر مخالف