437-71
۴۳۷-۷۱

CLAIMS TRIBUNAL

دیوان داوری دعاوی ایران - ایالات متحده

ORIGINAL DOCUMENTS IN SAFE

Case No. 437 Date of filing: 26 March 86

** AWARD - Type of Award Final
- Date of Award 24.2.86
_____ pages in English 18 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

R/12

IRAN-UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL
AWARD

Case No.437
Chamber Three

دیوان داوری دعاوی ایران - ایالات متحده

English version
Filed on 24.2.1986
نسخهٔ انگلیسی در تاریخ ۱۳۶۴/۱۲/۵
ثبت شده است.

پرونده شماره ۴۳۷

شعبه سه

حکم شماره ۳-۴۳۷-۲۱۲

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL
دیوان داوری دعاوی ایران - ایالات متحده
FILED - ثبت شد
Date 26 MAR 1986 تاریخ
۱۳۶۵/۱/۶
No. 437 شماره

اچ . ا . اسپالدینگ ، اینکورپوریتد ،

خواهان،

- و -

وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران و

جمهوری اسلامی ایران ،

خواندگان .

DUPLICATE ORIGINAL
«نسخه برابر اصل»

حکم

حاضران :

ازطرف خواهان : آقای رابرت بی . دیویدسن ،

وکیل

خانم آیلین ام . مالونی ،

وکیل

آقای اچ . ا . اسپالدینگ ،

نماینده .

از طرف خواندگان : دکتر جعفر نیاکی ،
جانشین نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران
دکتر نوذر دبیران ،
مشاور حقوقی نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران
آقای حسن غلامی ،
دستیار نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران
آقای غلامرضا جعفری ،
وکیل وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران

سایر حاضران : آقای دانیل ام. پرایس ،
قائم مقام نماینده رابط ایالات متحده امریکا
خانم لرتا پالک
از دفتر نماینده رابط ایالات متحده امریکا .

یک ـ سابقهٔ امر

۱ ـ خواهان، اچ.ا.اسپالدینگ ، اینکورپوریتد (" اسپالدینگ ") در تاریخ ۱۸ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۸ دی ماه ۱۳۶۰) دادخواستی علیه خواندگان ،وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران (" وزارت راه ") و جمهوری اسلامی ایران (" ایران ") به ثبت رساند. ادعا مبتنی برقراردادها و کارهائی است که حسب ادعا در رابطه با چند پروژه راه‌سازی در ایران منعقد و انجام شده است .

۲ ـ در تاریخ ۳ سپتامبر ۱۹۸۲ (۱۲ شهریورماه ۱۳۶۱) وزارت راه دفاعیه خود را تسلیم کرد و ایران نیز دفاعیه‌ای در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۹ آذر ماه ۱۳۶۱) به ثبت رساند.

۳ ـ لایحه خواهان همراه با مدارک مستند و شهادت نامه در ۹ ژانویه ۱۹۸۵ (۱۹ دی ماه ۱۳۶۳) و لایحه متقابل وزارت راه با انضمام چند مدرک مستند در ۸ مارس ۱۹۸۵ (۱۷ اسفندماه ۱۳۶۳) به ثبت رسید .

۴ ـ جلسه استماع کلیه موضوعات این پرونده در ۱۵ مارس ۱۹۸۵ (۲۴ اسفندماه ۱۳۶۳) در دیوان تشکیل گردید وطبق اجازه دیوان متعاقبا" لوایح بعد از استماع خواهان و وزارت راه به ترتیب در ۱۰ سپتامبر ۱۹۸۵ (۱۹ شهریورماه ۱۳۶۴) و ۱۴ ژانویه ۱۹۸۶ (۲۴ دی ماه ۱۳۶۴) به ثبت رسید. (۱)

دو ـ صلاحیت

۵ ـ خواهان ادعا می‌کند که شرکتی است که به‌موجب قوانین یکی از ایالات امریکا تشکیل شده و کلا" متعلق به آقای اچ.ا. اسپالدینگ ،تبعه ایالات متحده امریکا و حائز کلیه شرایط دیگر ازنظر صلاحیت می‌باشد.
خواندگان اظهار می‌دارند که خواهان برای اثبات تابعیت امریکائی خود مدارک کافی ارائه نداده است و وزارت راه هم استدلال می‌کند که درتاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۹)ادعای پابرجائی موجودنبوده‌است.

۶ ـ خواهان به‌عنوان مدرک تابعیت امریکائی خود یک گواهی به دیوان ارائه داده که دبیرفرمانداری ایالت کنتاکی صادر و گواهی کرده است که نامبرده در تاریخ ۴ نوامبر ۱۹۶۳ (۱۳ آبان ماه ۱۳۴۲) طبق قوانین ایالت کنتاکی به صورت شرکت تشکیل شده و تا تاریخ ۲۶ اکتبر ۱۹۸۴ (۴ آبان ماه ۱۳۶۳) کماکان دائر و از حسن شهرت برخوردار بوده‌است.
خواهان همچنین سوگندنامه‌ای بتاریخ ۱ ژانویه ۱۹۸۵ (۱۱ دی ماه ۱۳۶۳) تسلیم نموده که طی آن آقای اچ.ا. اسپالدینگ اظهار می‌کند که مستمرا" از تاریخ تاءسیس صاحب بیش از ۵۰ درصد سهام خواهان بوده است.
خواهان در جلسه استماع، اصل ورقه سهمی که در تاریخ ۱۴ نوامبر ۱۹۶۳ (۲۳ آبان ماه ۱۳۴۲) بابت ۹ سهم سرمایه‌آن به نام آقای اسپالدینگ صادر گردیده بود به اضافه نسخه مصدقی از اساسنامه شرکت را که به خواهان اجازه می‌داد جمعا" ده سهم منتشر نماید را ارائه کرد.

---

(۱) لایحه‌بعدازاستماع خواهان تعدادی پیوست داشت که حزیکی ازآنها مابقی قبلا" به‌دیوان تسلیم شده‌بود.

۷ ـ آقای اسپالدینگ در سوگندنامه مذکور همچنین اظهار می‌کند که نامبرده از زمان تاءسیس خواهان بطور مستمر تبعه ایالات متحده امریکا بوده است. رونوشت گذرنامه امریکائی هنری الیسون اسپالدینگ که در ۱۰ ژانویه ۱۹۷۵ (۲۰ دی ماه ۱۳۵۳) صادر و تا ۹ ژانویه ۱۹۸۰ (۱۹ دی ماه ۱۳۵۸) اعتبار داشته و به علت تقاضای گذرنامه جدید در ۱۲ فوریه ۱۹۸۰ (۲۳ بهمن ۱۳۵۸) باطل گردیده، پیوست سوگندنامه می‌باشد. در گذرنامه ذکر گردیده که آقای اسپالدینگ در ۲۰ مارس ۱۸۹۹ (۲۹ اسفند ماه ۱۲۷۷) در ایالت کنتاکی ایالات متحده متولد شده است.

۸ ـ دیوان داوری براساس این مدرک و در نبود هیچگونه مدرک معارض، خواهان را از تاریخ ۴ نوامبر ۱۹۶۳ (۱۳ آبان ماه ۱۳۴۲) [۲] مستمرا" تبعه ایالات متحده می‌شناسد.

۹ ـ بدیهی است که وزارت راه یک سازمان، تشکیلات یا واحد تحت کنترل ایران بوده و در نتیجه دیوان در مورد هر دو خوانده صلاحیت دارد.

۱۰ ـ ادعائی که خواهان اقامه نموده، مرکب است از مطالبه بازپرداخت مبلغ ۱،۲۲۲،۱۸۷/۰۷ [۳] دلار که حسب ادعا بابت هزینه خدماتی است که به درخواست وزارت راه انجام گرفته است و سودی بمبلغ ۶،۰۰۰،۰۰۰ دلار که از قراردادهای مذکور با خواندگان و در نتیجه معاملاتی که از ۱۹۷۵ آغاز و قبل از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۹) ختم گردیده، عاید وی می‌شده است.

۱۱ ـ دیوان داوری براساس مراتب فوق نتیجه می‌گیرد که طبق مفاد بیانیه حل و فصل دعاوی، نسبت به ادعا و طرفین صلاحیت دارد. [۴]

---

(۲) خواهان گهگاه در جریان رسیدگی اظهار داشته که از طرف "کنسرسیومی" هم که در صورت به مرحله ساختمان رسیدن پروژه راه‌سازی عملا" در کار ساختمان آن شرکت می‌نمود، ادعا کرده است. لیکن، دیوان ملاحظه می‌کند که خواهان فقط اصالتا" مدارکی در اثبات حق خود برادعا تسلیم نموده است. با توجه به نتایج حاصله درمورد ماهیت دعوا، موضوع صلاحیت در مورد کنسرسیوم محتاج بحث بیشتری نیست.

(۳) در این پرونده منظور از دلار، دلار ایالات متحده است.

(۴) خواندگان به عنوان ایراد مقدماتی به ادعای خواهان به این نکته نیز اشاره کرده‌اند که نمایندگان خواهان مدرک وکالتنامه‌ای ارائه نداده‌اند. دیوان متذکر می‌گردد که طبق قواعد دیوان ارائه وکالتنامه ضروری نیست.

سه ـ ماهیت

الف ـ واقعیات و اظهارات طرفین

۱۲ ـ خواهان شرکتی است که در راه‌سازی تخصص دارد. ظاهرا" در سال ۱۹۷۵ آقای اسپالدینگ به‌وجود امکانات انعقاد قراردادهای راه‌سازی برای شرکت خود در ایران پی برده بود و با این اندیشه با آقای میرکاظم کاشانی که یک مهندس ایرانی مقیم کالیفرنیا بود تماس گرفت. این شخص در ژانویه ۱۹۷۵ ظاهرا" به‌منظور تاءسیس دفتری برای خواهان به تهران رفت. آقای اسپالدینگ نیز شخصا" به تهران رفت و آقای کاشانی بنا عنوان " نماینده و کارگزار مجاز" خواهان با حقوقی که تا اکتبر ۱۹۷۸ یعنی تا موقعی که آقای کاشانی تهران را ترک کرد، جمعا" بالغ بر ۳۲۴،۰۰۰ دلار شده‌بود، به منظور به دست‌آوردن قراردادهای جاده‌سازی در تهران ماند.

۱۳ ـ خواهان ادعا می‌کند که مذاکرات با وزارت راه‌وایران منتهی به عقد " قرارداد اصلی" شد که به موجب آن "خواهان ملزم گردید..... هرموقع و در هر نقطه‌ای که وزارت راه وسازمانهای مربوط دولت تعیین نمایند.... شاهراههائی .... طرح و احداث نموده و مورد بهره‌برداری قراردهد." براین اساس، خواهان همچنین ادعا می‌کند که یک رشته معاملاتی صورت گرفت که منتهی به انعقاد قراردادهای الزام‌آورفیمابین اسپالدینگ و وزارت راه در مورد سه پروژه مختلف راه‌سازی گردید: اول قرارداد منعقده در ژوئن ۱۹۷۵ جهت اجرای خدمات مهندسی، طرح و معماری پروژه شاهراه قم ـ اصفهان، دوم قرارداد منعقده در سال ۱۹۷۶ یا ۱۹۷۷ (۵) درمورد پروژه ساختمان شاهراه اراک ـ اندیمشک (گردنه زال) و سوم قرارداد منعقده‌در ۱۵ ژانویه ۱۹۷۸ (۲۹ دی ماه ۱۳۵۶) که وزارت راه‌قصدخودراجع‌به‌نقض‌آنرااعلام‌کرده، درموردساختمان جاده بین بندرعباس و سیرجان.

---

(۵) با زیرنویس ۶ مقایسه شود.

۱۴ ـ طبق اظهارخواهان ، بسیاری از مدارک موٴید پروژه‌ها اضطرارا"درتهران باقی مانده و درنتیجه خواهان بدانها دسترسی ندارد ، لیکن دردسترس خوانندگان می‌باشد . تا آنجاکه مدارک موجود برای اثبات وجود قراردادهای ادعائی به مفهوم دقیق کافی به‌نظرنمی‌رسد،خواهان معتقداستکه این مدارک بهرحال نشان می‌دهد که بین وزارت راه و خواهان مبادلاتی به عمل آمده که خواهان براساس آنها خدماتی انجام داده وحقا " انتظار داشته که حق الزحمه‌ای دریافت نماید . خواهان مضافا " استدلال می‌کند در صورتی که حکمی برای پرداخت غرامت به خواهان صادر نشود، خوانندگان از باب استفاده از حاصل خدمات خواهان طی مدت چهارسال بلاجهت دارا شده‌اند ."

۱۵ ـ خواهان مبلغ ۱،۲۲۲،۱۸۲/۰۷ دلار به عنوان خسارات هزینه‌های متحمله و ۶،۰۰۰،۰۰۰ دلار بابت عدم‌النفع مطالبه می‌کند . خواهان ظاهرا "برای اینکه مبلغ اخیر را مشخص‌تر کند ، در لایحه بعداز استماع خود ذکر کرده که به موجب قرارداد بندرعباس ـ سیرجان حداقل مبلغ ۵۰۰،۰۰۰دلار طلبکاراست ، زیرا وزارت راه تضمین کرده بود که در صورت نقض قرارداد ۱۰٪مبلغ‌قرارداد (که‌حسب ادعا۵،۰۰۰،۰۰۰ دلاراست)راکه‌طی‌باقیمانده مدت قرارداد ،قابل پرداخت می‌باشد ، بپردازد .

۱۶ ـ خوانده‌وزارت راه‌تکذیب می‌کند که قراردادهای ادعائی هرگز منعقد شده یا هرگونه وجهی به‌هردلیل دیگری مانند داراشدن بلاجهت به خواهان بدهکارباشد . وی داشتن دسترسی به مدارکی که حسب ادعای خواهان در تهران جاگذاشته است را نیز تکذیب می‌کند . خوانده ، ایران ادعای مطروح را متوجه خود نمی‌داند .

۱۷ ـ کلیه طرفهای پرونده هزینه‌های داوری خود را مطالبه کرده‌اند .

ب ـ یافته‌های دیوان

۱۸ ـ اظهارخواهان مبنی براینکه یک " قرارداد اصلی " با وزارت راه‌منعقد کرده و به موجب‌آن حتی قبل از آنکه محل پروژه‌ها تعیین شود،

اسپالدینگ به عنوان پیمانکار پروژه‌های راه‌سازی انتخاب شده، غیرعادی است. مدارک تسلیمی نشان نمی‌دهدکه وزارت راه چنین تعهدی کرده باشد. این که آیا وزارت راه راجع به سه‌پروژه حاضر مورد استناد خواهان، قراردادی با وی منعقد کرده یا نکرده ذیلاً به‌نحو مشخص‌تر وبطورجداگانه در مورد هرپروژه بحث می‌شود.

۱ - پروژه شاهراه قم - اصفهان

۱۹ - حسب ادعا اولین قراردادی که منعقد گردید، قرارداد ساختمان شاهراه قم - اصفهان بود. خواهان برای اثبات ادعایش مبنی براینکه طبق قرارداد برای اجرای کارهای مهندسی، طرح و معماری شاهراه مزبور (با وجوداینکه برای احداث چنین شاهراهی استخدام نشده بود)، به‌خدمت وزارت راه درآمده‌بوده، به مدارک زیر استناد می‌کند:

الف - نامه مورخ ۶ آوریل ۱۹۷۵ (۱۷ فروردین ماه ۱۳۵۴) (پیوست A لایحه بعد از استماع) (که‌خواهان درجلسه استماع تاریخ مزبوررا به ۲۲آوریل ۱۹۷۵/ ۶ اردیبهشت ماه ۵۴ اصلاح نمود) وزارت راه به آقای کاشانی که‌طی آن وزارتخانه مزبوروصول پیشنهاد آقای کاشانی‌را اعلام می‌کندوبه‌نامبرده اطلاع می‌دهد که دو راه از راههای پیشنهادی یعنی شاهراه تهران - قم و تهران - قزوین " در دست ساختمان است " و در خاتمه از وی می‌خواهدکه " پیشنهاد خود را "در مورد پروژه سوم یعنی شاهراه " قم - اصفهان" و یا "تهران به شمال"تحت شرایط مذکور تسلیم نماید.

ب - نامه مورخ ۹ ژوئن ۱۹۷۵ (۱۹ خرداد ماه ۱۳۵۴) آقای کاشانی (پیوست H لایحه) به وزارت راه با عطف به نامهٔ فوق‌الذکر" که طی آن پیش‌نویس قراردادی را جهت طرح و احداث باج راه بین قم - اصفهان برای مطالعه و تصویب ارسال داشته است. "

ج - نامه مورخ ۲۲ ژوئن ۱۹۷۵ (اول تیرماه ۱۳۵۴) (پیوست B لایحه بعداز استماع) وزارت راه به‌آقای کاشانی که طی آن وزارت راه وصول پیشنهاد

فوق الذکر مربوط به " باج راه قم ـ اصفهان"را اعلام داشته و بـه وی اطلاع داده است که وزارت راه برای احداث باج راه به " کسب مجوز قانونی خاص" نیاز دارد و " برای کسب مجوز قانونی .... قبلا" اقدام شده است ، " و متذکر گردیده که در هر صورت پروژه ساختمان این شاهراه قبلا" تهیه شده وآنچه موردنظر است طرح تکمیلی و تاءمین اعتبار هزینه ساختمان شاهراه مزبور می‌باشد.

د ـ نامه مورخ ۲۳ ژوئن ۱۹۷۵ (۲ تیرماه ۱۳۵۴) آقای کاشانی (پیوست های I و K لایحه) به وزارت راه ، عطف به نامه مورخ ۲۲ ژوئن ۱۹۷۵ (اول تیرماه ۱۳۵۴) فوق الذکر که ضمن آن ، وی از تصویب نامه "با استثنائاتی در مورد پیشنهاد مربوط به طرح ساختمان،نظارت ، اداره و تاءمین مالی از طریق فروش اوراق قرضه باج راه بین قم ـ اصفهان" تشکرودرخواست دسترسی به طرح های موجود نموده و اجازه خواسته است که ". این نقشه‌ها را ارزیابی و نقشه‌های مقدماتی راه را طراحی‌وهزینه اولیه و میزان عبورومرور و سایر عوامل را محاسبه نماید تا بتواند هزینه قرضه و نحوه بازپرداخت آن رابه‌اطلاع وزارت راه برساند ....."

۲۰ ـ بنابراین ، بین خواهان و وزارت راه در مورد پروژه مورد بحث مذاکرات مقدماتی به‌عمل آمده بود . لیکن ، برخلاف اظهار آقای کاشانی و ادعای خواهان ، نامه مورخ ۲۲ ژوئن ۱۹۷۵ (اول تیرماه ۱۳۵۴) وزارت راه ونیز هیچیک از مدارک دیگر حاکی از آن نیست که مذاکرات مزبور به مرحله قرارداد رسیده یا در حکم درخواستی از طرف وزارت‌راه برای انجام خدمات تخصصی در قبال پرداخت حق الزحمه باشد.

۲ ـ <u>پروژه شاهراه اراک ـ اندیمشک</u>

۲۱ ـ مدارک مربوط به پروژه دوم ، یعنی راه گردنه زال بین اراک‌واندیمشک حاکی است که‌مذاکرات مربوط به این پروژه به مرحله پیشرفته‌تری از قرارداد ادعائی اول رسیده بود. مدارک این پروژه عبارتنداز:

الف ـ یک نامه صرفا " داخلی آقای کاشانی به آقای اسپالدینگ (پیوست C لایحه بعدازاستماع) که در تاریخ ۲۱ مارس ۱۹۷۶ (اول فروردین ماه ۱۳۵۵) نوشته شده و مشعربرآنست که " ما یا قرارداد مهندسی راه قم ـ اراک ـ اندیمشک ـ بندرشاهپور... یا راه قم ـ اصفهان ـ شیراز ـ بندرعباس را خواهیم گرفت " و " در صورتی که یکی از قراردادها به ما اعطاء شود،" نتایجی در برخواهد داشت . و جلسه مذاکرات تهران برای " مذاکرات شرایط نهائی " که باید برای " آن آمادگی کامل داشته باشیم...." را به آقای اسپالدینگ اطلاع داده و از او درخواست کرده است " کلیه مدارک لازم در مورد حائز شرایط بودن به عنوان مهندس مشاور که " باید به عنوان یک شرکت مهندسی درجه اول تائید شده باشد" و همچنین " سایر مدارکی که باید تائید گردد" را همراه بیاورد ، و نیاز به داشتن اختیاراتی جهت " مذاکره" را خاطرنشان ساخته است .

ب ـ یک " قرارداد" دو صفحه‌ای (پیوست D لایحه بعدازاستماع) (با تاریخ دست نوشته" ژوئیه ۱۹۷۶") مربوط به ساختمان " شاهراه اراک ـ اندیمشک ".با اینکه خواهان ادعا می‌کند که این قرارداد به امضاء رسیده ، لیکن نسخه تسلیمی به دیوان فاقد امضاء است . مضافا "، بند آخر این سند حاکی است که" این موافقت نامه پس از تصویب سازمان برنامه وبودجه و وزارت اموراقتصادی ودارائی .... الزام‌آورخواهدبود."

ج ـ نامه مورخ ۱۷ نوامبر ۱۹۷۶ (۲۶ آبان ماه ۱۳۵۵) (پیوست E لایحه بعدازاستماع) وزارت راه به خواهان که در آن به " مذاکرات قبلی در مورد ساختمان شاهراه به صورت تجارتی ودریافت باج راه در ایران" (که مشخص نشده است) اشاره و شرایطی که وزارت راه طبق آن می‌تواند عمل‌کندرا ذکرکرده واطلاع‌داده است که‌دولت ایران " واگذاری کار به‌شما را بلامانع می‌داند"، مشروط برآنکه خواهان " شرایط فوق را "رعایت نماید، و در پایان از خواهان درخواست کرده است " قبولی خود را برای مذاکره درباره قرارداد کتبا " اعلام نماید."

د ـ نامه مورخ ۲۰ نوامبر ۱۹۷۶ (۲۹ آبان ماه ۱۳۵۵) خواهان (پیوست F لایحه بعدازاستماع) به وزارت راه که در آن به نامه‌قبلی اشاره کرده و متذکر شده است که " آمادگی خود را برای عقد قرارداد اعلام می‌دارد" و ضروری بودن تضمین خاصی از طرف دولت ایران را مجددا " خاطرنشان ساخته و درخواست کرده است"تاریخ و محل شروع مذاکرات با مقامات وزارت برای عقد قرارداد را اعلام فرمائید."

هـ ـ نامه مورخ ۲۸ نوامبر ۱۹۷۶ (۷ آذرماه ۱۳۵۵) وزارت راه (پیوست V لایحه) به خواهان که در آن وصول " قرارداد" منضم به نامه مورخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۶ (۵ دی ماه ۱۳۵۵) اعلام و ذکر شده است که وزارت راه قبل از ارسال به سازمان برنامه و وزارت اموراقتصادی ودارائی برای تصویب ، آن را مطالعه و تائید خواهد کرد. از اظهارات آقای کاشانی بنظر می‌رسد که قرارداد پیوست نامه واقعا " پیش نویس کامل قرارداد تاءمین اعتبار کارهای‌مهندسی،ساختمان‌ونگاهداری شاهراه " اراک ـ اندیمشک " و باجگیری بوده است (پیوست J لایحه بعداز استماع) لیکن ،خواهان صریحا " اظهارمی‌دارد که قرارداد مزبورهرگز به امضاء نرسید.

و ـ نامه‌مورخ ۸ فوریه ۱۹۷۷ (۱۹بهمن ماه ۱۳۵۵)وزارت راه (پیوستW لایحه)به"وزیر اموراقتصادی و دارائی " که طی آن"پیشنهاد" بعدی خواهان (ظاهرا "به تاریخ ۷ فوریه ۱۹۷۷ / ۱۸ بهمن ماه ۱۳۵۵ ،که فعلا" در اختیارخواهان نیست) در مورد قطعه " اراک ـ اندیمشک " شاهراه را ارسال ودرخواست کرده است که در صورت قابل قبول بودن پیشنهاد" مراتب را "جهت اقدام" به وزارت راه اطلاع دهند .

ز ـ نامه مورخ ۱۵ فوریه ۱۹۷۷ (۲۶ بهمن ماه ۱۳۵۵) خواهان (پیوست H لایحه بعدازاستماع) به وزارت راه که در آن نیز پیرو پیشنهاد مورخ ۷ فوریه ۱۹۷۷ (۱۸ بهمن ماه ۱۳۵۵) خود تائید کرده است که" فرم قراردادی باج راه اراک ـ اندیمشک برای مطالعه و تصویب به‌وزارت تقدیم گردیده است " پیشنهادهای‌مختلفی راجهت‌تاءمین‌اعتبارآن راه‌بررسی

و در خاتمه اضافه کرده است که " امیدواریم که یکی از دو پیشنهاد بالا مورد.... قبول قرار گیرد..."

ح - نامه مورخ ۲۲ ژوئیه ۱۹۷۷ (۳۱ تیرماه ۱۳۵۶) وزارت راه (پیوست U لایحه) به " وزیر امور اقتصادی و دارائی " که طی آن یک نسخه از موافقت نامه پیشنهادی " که بین وزارت راه و خواهان منعقدگردیده " و " پس از تصویب آن وزارتخانه و سازمان برنامه الزام آور خواهدبود" ارسال و از وزیر اموراقتصادی و دارائی تقاضا شده" چنانچه با مفاد آن موافقت دارند، مراتب را به منظور عقد قرارداد قطعی و تفصیلی ساختمان شاهراه اعلام فرمایند. "

۲۲ - مدارک تسلیمی به دیوان برای تائید این نتیجه که مرحله‌ای از تائیدها و " تصویب های " لازم انجام شده ، کافی نمی‌باشد. آقای کاشانی در سوگندنامه خود شهادت داده که " قرارداد اصلی " پروژه اراک - اندیمشک در " ژوئیه ۱۹۷۶ " به امضاء رسید. و در تاریخی که ذکر نشده ، وزیر راه و ترابری به وی اطلاع داده که تصویب لازم تحصیل گردیده است. لیکن ، مدارک خود خواهان که در فوق درج گردیده ونشان می‌دهد که مذاکرات مربوط به قرارداد تا مدتی از سال ۱۹۷۷ ادامه داشته ، ناقض این ادعاست. از طرف دیگر، اگر فرض شود که قرارداد بعد از نامه مورخ ۲۲ ژوئیه ۱۹۷۷ (۳۱ تیرماه ۱۳۵۶) وزارت راه به تصویب رسیده باشد مدرکی که مؤید چنین فرضی باشد نیز وجود ندارد (۶). درعین حال که مدارک حاکی از آمادگی متقابل برای همکاری می‌باشد ولی ثابت نمی‌کند که بین وزارت راه و خواهان قراردادی وجود داشته ویا وزارت راه یا ایران به‌نحوی ازانحاء درمقابل خواهان تعهد حقوقی داشته‌اند.

۳ - <u>پروژه (های) بندرعباس - سیرجان (وتهران - چالوس)</u>

۲۳- مبنای سوم ادعا یعنی قرارداد ادعائی مربوط به راه بندرعباس - سیرجان مسئله دیگری را مطرح می‌کند. در این مورد قرارداد امضاء

---

(۶) درمورد این امرکه‌قرارداد حسب ادعا درژوئیه ۱۹۷۶ یا یکسال بعد یعنی در ۱۹۷۷ به امضاء رسیده ابهام وجوددارد. درهرحال، قرارداد مذکور در بند ب فوق که طبق اظهار آقای کاشانی در ژوئیه ۱۹۷۶ به امضاء رسیده همان است که پیوست نامه مورخ ۲۲ ژوئیه ۱۹۷۷ (۳۱ تیرماه ۱۳۵۶) وزارت راه می‌باشد.

شده‌ای به تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۷۸ (۲۵ دی ماه ۱۳۵۶) (پیوست I لایحه بعدازاستماع) ارائه شده لیکن وزارت راه صحت امضای قرارداد را که حسب ادعا امضاء وزیر است ، تکذیب می‌کند. معذلک وزارت راه صحت امضای وزیر راه در نامه مورخ ۱۶ دسامبر ۱۹۷۷ (۲۵ آذرماه ۱۳۵۶) به خواهان (پیوست H - ۱ لایحه بعدازاستماع) که به این قرارداد اشاره می‌کند را تکذیب نمی‌نماید. از مقایسه این امضاء با امضای روی قرارداد معلوم می‌شود که هردوامضاء یکی می‌باشد. لیکن لزومی ندارد که دیوان در این مورد تصمیم بگیرد، زیرا بنظر می‌رسد که خواهان بعدا "ازهرگونه حقوقی که به موجب آن قرارداد می‌داشته ، اعراض کرده است .

۲۴ - خواهان اظهارداشته که اندکی بعدازامضای قرارداد، وزارت راه صریحا " به خواهان اطلاع داده که " قصد ندارد قرارداد را اجراء نماید."درعوض طبق اظهار خواهان ، به وی پیشنهاد شد در کار قسمت شمالی راه تهران - چالوس به‌دریای خزرکه‌پروژه‌آن قبلا"به "گروه مجم"داده شده ،شرکت کند و خواهان به نوبه خود مشارکت مجم در پروژه مورد بحث اراک - اندیمشک را بپذیرد. اسپالدینگ استدلال می‌کند خواهان که با ابطال قرارداد توسط وزارت راه مواجه‌شده‌بود،" با پیشنهاد وزارت راه درمورد مشارکت با گروه مجم در تکمیل دو پروژه موافقت نمود". دیوان براین اساس نتیجه می‌گیرد که خواهان به منظور شرکت در پروژه راه تهران - چالوس از هرگونه حقی که به موجب قرارداد بندرعباس - سیرجان داشته ، صرفنظر کرده است .(۷)

۲۵ - صرفنظر ازاینکه دیوان قبلا" نظر داده که قراردادی تحت عنوان قرارداد اراک - اندیمشک با خواهان منعقدنشده (که مشارکت مجم‌درآن پروژه حسب ادعا شرط لاینفک جانشینی بوده است)، خواهان نتوانسته است دیوان را متقاعد کند که اصلا" قراردادی در مورد پروژه تهران - چالوس به‌امضاء

---

(۷) با توجه به‌این امرلزومی ندارد که دیوان در مورد بند ۲(د) ماده ۱۷ قرارداد بحث‌کند که در بعضی از موارد فسخ مقرر می‌دارد که‌به‌خواهان " مبلغی برابر با ده درصد حق الزحمه‌ای که برای انجام بقیه‌کارهای مورد نظر این قرارداد در تاریخ فسخ به پیمانکارتعلق می‌گیرد به عنوان جبران خسارت بپردازد."

رسیده است . خواهان یک سند یک ونیم صفحه‌ای بدون تاریخ را که‌ظاهرا" " ترجمه قرارداد مقدماتی با شرکت مجم ایران " است ، ارائه می‌دهد. (مدرک J لایحه بعدازاستماع). حتی با فرض انعقاد نوعی قرارداد مشارکت بین دو شرکت ؛ مدارک تسلیمی خواهان در مورد قرارداد تهران ـ چالوس کافی نیست .

۲۶ ـ خواهان در لایحه بعدازاستماع در واقع به عدم کفایت مدارک خود بدین شرح اعتراف می‌کند که " امضای قراردادنهائی " پروژه‌هائی که قرار بود اسپالدینگ و مجم اجراء نمایند " به سبب شرایط سیاسی ایران در اواخر سال ۱۹۷۸ انجام نشد." معهذا استدلال می‌کند که احتمال می‌رفت که مذاکرات جاری منتهی به واگذاری پروژه به دو شرکت شود" لیکن مدارکی‌که‌حسب ادعا در تائید این‌مذاکرات ارائه شده (پیوست K و L لایحه بعدازاستماع) تنها حاکی از آنست‌که مقامات ایرانی واگذاری قرارداد راه تهران ـ چالوس به اسپالدینگ /مجم را بررسی می‌کردند ، این مدارک از عهده اثبات وجود یک مبنای حقوقی در مورد واگذاری پروژه‌راه مزبور برنمی‌آید.

۴ ـ <u>کیفیت مدارک خواهان</u>

۲۷ ـ علاوه بربحثی که درمورد پروژه‌های مشخص ادعائی شد، جا دارد که‌درباره عدم کفایت مدارک تسلیمی تذکرات کلی بیشتری داده شود. علاوه بر سوگندنامه آقای کاشانی که سوگندنامه‌آقای اسپالدینگ آنرا تنها بصورت خیلی کلی تائید می‌نماید، مدارک خواهان در مورد مسئولیت جمعا "مرکب از ۳۴ سند است (که پیوست سوگندنامه‌آقای کاشانی ولایحه بعدازاستماع خواهان است). این واقعیت‌که طی مدت قریب چهارسال درگیری ادعائی شدید در کار قرارداد با دولت ایران بطور متوسط کمتر از یک صفحه سند در ماه تنظیم شده، خود درخورتوجه است .

۲۸ ـ لیکن گویا تر آنکه ، فقد مدارک مستند مؤید ادعا ، تحت الشعاع کیفیت مدارک تسلیمی قرار می‌گیرد. نیمی از آن مدارک یا مکاتبه بین آقای کاشانی و آقای اسپالدینگ یا مکاتبه خواهان (یعنی آقای کاشانی) با وزارت راه یا سایر واحدها است که بطور کلی نمایانگر درخواست و تشبث و مذاکره است تا روابط واقعی قراردادی یا ارائه خدمتی در خور پرداخت حق الزحمه، تنها شش فقره نامه که وزارت راه به خواهان نوشته همراه با شش فقره مکاتبه داخلی بین مقامات دولت ایران تسلیم شده است . اصل فارسی بعضی از این مدارک تسلیم نشده است .

۲۹ ـ منطقی است که اگر شرکت معتبری با سابقه ممتد در جاده‌سازی طی مدت چهار سال تنها به تشبث برای بدست آوردن قراردادهائی در تهران سرگرم نبوده بلکه طبق ادعا عملا" به انجام کارهای مهندسی و خدمات وطرح و معماری اشتغال داشته ، می‌بایست اسناد بیشتری در اختیار داشته باشد. هم آقای کاشانی و هم آقای اسپالدینگ ادعا می‌کنند که کلیه مدارکی که درتهران نگاهداشته می‌شد ، اکنون در دست و تحت کنترل دولت ایران است و آقای کاشانی موقعی که در اکتبر ۱۹۷۸ ایران را ترک می‌کرده آن مدارک را جا گذارده است . با اینکه فرض ضبط و کنترل اسناد شرکتی که بعدازانقلاب تحت‌کنترل‌ایران درآمده ممکن است منطقی‌بنظرآید اما این فرض در مورد فردی که ظاهرا" به تنهائی عمل می‌کرده وادعائی در مورد سلب مالکیت‌ازتجارت وی نشده ، طبیعی نیست . بنابراین ، هرچند مدارکی که خواهان در تهران داشته ، دیگر دراختیار وی نمی‌باشد ، ولی این امر به این مفهوم نیست که مدارک مزبور در دسترس خواندگان قرار دارد و بدانجهت می‌توان از آن بابت به ضرر خواندگان نتیجه‌گیریهائی نمود .

۳۰ ـ بهرحال با در نظرگرفتن روش‌کار آقای کاشانی که ظاهرا" با اطلاع خواهان بوده ، بجاست فرض شود که اگر وزارت راه واقعا" خود را درقبال کار راه‌سازی واقعی در مقابل خواهان متعهد کرده بود و یا آنکه خواندگان خواهان را به انجام خدمات اساسی ترغیب نموده و او نیز

خدمات را انجام داده و خدمات مزبور مورد قبول خواندگان قرار گرفته بود، در آنصورت اسناد و مدارک بیشتری بین طرفین مبادله می‌شد و خواهان نسخه‌هائی از اسناد مزبور را در اختیار داشته در خارج از ایران نگاهداری می‌کرد.

۳۱ - امکان وجود این ادعا هنگامی مورد تردید بیشتری قرار می‌گیرد که به آنچه که خواهان عرضه نداشته توجه شود. این فکر به ذهن متبادر می‌شود که اگر خواهان آنطور که ادعا می‌کند چه به موجب قرارداد کتبی یا غیره به درخواست و برای وزارت راه کار اساسی مهندسی و طراحی و معماری انجام داده بود، آقای کاشانی حداقل می‌بایست بتواند شهادتنامه‌هائی در مورد شرح کار واقعی انجام شده، ارائه دهد. فرض بر این هم هست که برای تائید ادعاها اسناد هزینه وجود می‌داشت. اما برعکس، سوگندنامه ایشان تنها حاوی ادعاهائی است که جنبه استنتاجی محض دارند. مضافا" اینکه، هیچگونه مدرک معتبری در اثبات اینکه واقعا" خدمات حرفه‌ای انجام گرفته، تسلیم نگردیده است. در آنصورت، خواهان طبیعتا" می‌بایست برای کار انجام شده صورتحساب بفرستد و مطالبه وجه کند و او هرگز در این باره اقدامی نکرده است. بالاخره، اگر کار واقعی انجام شده بود باید مدارکی درمورد کوشش‌هائی که عملا" برای تشکیل " یک کنسرسیوم" راه سازی مبذول گردیده، بطوری که به کرات در مکاتبات و دفاعیات از آنها یاد شده است، وجود می‌داشت. حال آنکه هیچگونه مدرکی در این مورد وجود ندارد.

۳۲ - قلت مدارک مربوط به خسارت نیز نتیجه‌گیری فوق را در مورد ضعف مبنای ادعا تائید می‌کند. خواهان ادعا می‌کند که هزینه‌های پرداخت نشده پروژه‌های راه‌سازی در ایران جمعا" بالغ بر ۱،۱۹۸،۵۶۱/۰۱ دلار (یعنی ۱،۲۲۲،۱۸۲/۰۷ دلار منهای ۲۳،۶۲۱/- دلار بابت بهره احتسابی) می‌باشد. لیکن، بدیهی است که قسمت اعظم این مبلغ وجوهی است که در اختیار آقای کاشانی گذاشته شده است. حقوق وی در طول مدت مورد بحث، به طوری که خود آقای کاشانی تائید کرده، ۳۲۴،۰۰۰ دلار بوده است. علاوه

برآن ، تمامی مبلغ ۱۸۶،۹۰۰دلار (یعنی بیش از نیمی از)"کل هزینه‌های نقدی مستقیم" قراردادی فقط به صورت " مساعده نقدی به آقای کاشانی" بوده است . وقتی ۹۰٪ هزینه‌های بالاسری که خواهان به بعضی هزینه‌های نقدی مستقیم افزوده به مبلغ ۱۸۶،۹۰۰ دلار اضافه شود، معلوم می‌گردد که کل حقوق و مساعده‌های آقای کاشانی (از جمله هزینه‌های بالاسری مربوطه) مبلغی معادل ۶۷۹،۱۱۰ دلار می‌شود.

۳۳ ـ به‌عنوان بخشی از خسارات مبلغ ۲۸۴،۰۳۴/۵۳ دلار بابت " هزینه‌های شرکت هرست روش انجینیرز اینکورپوریتد "از طرف اچ.ا.ا.اسپالدینگ اینکورپوریتد" ادعا شده ولی توضیح داده نشده که آن شرکت چه خدماتی را دررابطه با این دعوی ، برای خواهان انجام داده است . اما ، در کاغذی با مارک شرکت هرست روش انجینیرز اینکورپوریتد ، ۱۹ قلم (بیش از نصف و به مبلغ ۹۵،۱۰۶ دلار) از اقلام هزینه‌های مستقیم جمعا " به مبلغ ۱۵۹،۲۹۲/۵۴ دلار مربوط به آقای " م.ک . کاشانی " بوده است . دراینجا ، نیز "هزینه‌های بالاسری به نرخ متوسط " (۷۸/۳۱ درصد) به آن مبلغ اضافه‌شده تاکل مخارج ، رقم دیگری به میزان ۷۴،۴۷۷/۵۰ دلار به حساب آقای کاشانی را در برگیرد. بنابراین، آقای کاشانی مستقیما " و یا بطورغیرمستقیم مسئول ۱۶۹،۵۸۳/۵۰دلارازصورتحساب هرست‌روش‌انجینیرز اینکورپوریتدمی‌باشد.

۳۴ ـ بدینترتیب ، از ۱،۱۹۸،۵۶۱/۰۱ دلاری که خواهان بابت هزینه‌هایش در ایران مطالبه کرده تقریبا " ۸۵۰،۰۰۰ دلار یا حدود ۷۰ درصد آن حقوق، مساعده یا هزینه‌های بالاسری مربوط به آقای کاشانی می‌باشد. وقتی ۱۰۰،۰۰۰ دلار به علاوه ۹۰ درصد هزینه‌های بالاسری در مورد خدمات آقای اسپالدینگ به آن افزوده شود نتیجه آن است که بیش از ۸۵ درصدمجموع هزینه‌های ادعا شده بابت این دو نفر بوده‌است . این امرمنطقا "باادعای اینکه خواهان طی مدتی قریب چهار سال تاحدودی به موجب قراردادهائی، خدمات مهندسی ، طراحی و معماری زیادی برای وزارت راه انجام داده ، سازگار نیست .

۳۵ ـ بنابراین ، دیوان به‌این نتیجه می‌رسد که خواهان از عهده اثبات ادعای خود برنیآمده است . تا آنجا که ادعا برانجام خدمات ادعائی که منفعتی عایدخواندگان کرده مبتنی است ، خواهان از بابت اینکه اولا" خدمات مزبور انجام شده و ثانیا " اگر انجام‌شده به درخواست خواندگان بوده ، دیوان را متقاعد نکرده است تا انتظار موجهی برای دریافت حق الزحمه ایجاد کند. تا حدودی که ادعا مبتنی بر حقوق صریح قراردادی است دیوان ملاحظه می‌کند که احتمالا" یک قرارداد امضاء شده ، لیکن مدرکی وجود ندارد که خسارات ناشی ازنقض آن قرارداد را اثبات کند. بنابراین ، ادعای خواهان رد می‌شود.

چهار ـ هزینه‌ها

۳۶ ـ هریک از طرفین مسئول تقبل هزینه‌های داوری خود می‌باشد (۸).

پنج ـ حکم

به دلایل پیش گفته

دیوان داوری به شرح زیر حکم صادرمی‌کند:

۱ ـ ادعای خواهان اچ .ا .اسپالدینگ ، اینکورپوریتد ، علیه خواندگان مردود اعلام می‌شود.

---

(۸) قاضی منگارد ترجیح می‌داد که برای پرداخت مبلغ معقولی بابت حقالوکاله وهزینه‌های قضائی حکمی به نفع وزارت راه صادر شود.

۲ ـ هریک از طرفین مسئول تقبل هزینه‌های داوری خود می‌باشد.

لاهه ، به‌تاریخ ۲۴ فوریه ۱۹۸۶ برابر با ۵ اسفند ماه ۱۳۶۴

نیلس منگارد

رئیس شعبه سه

به‌نام خدا

پرویز انصاری معین

نظرموافق

چارلز ان براوئر

نظر موافق

م.ف /ج.ح