

ORIGINAL DOCUMENTS IN SAFE

Case No. 474

Date of filing: 1/2/91

** AWARD - Type of Award AWARD
- Date of Award 1 Feb 91
✓ pages in English 28 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

IRAN-UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL

AWARD

Case No. 474

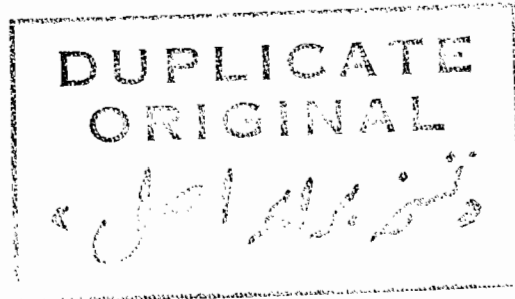
Chamber Three

پرونده شماره ۴۷۴

شعبه سه

حکم شماره ۵۰۳-۴۷۴-۳

دیوان داوری دعای ایران - ایالات متحد



INTERNATIONAL CLAIMS TRIBUNAL	ثبت شد
FILED	1 FEB 1991
DATE	تاریخ ۱۲ / ۱۱ / ۱۳۶۹

فیبرو کورپوریشن ،

خواهان ،

- و -

وزارت جنگ - شرکت انکا با مسئولیت محدود

شرکت بازرگانی دولتی ایران ، و

دولت جمهوری اسلامی ایران ،

خواندگان.

English version
Filed on 18 JAN 1991
نسخه انگلیسی در تاریخ ۲۸ / ۱۰ / ۱۳۶۹
ثبت شده است.

حکم

حاضران :

از جانب خواهان:

آقای هارولد لوی،

مشاور.

از جانب خوانندگان:

آقای علی حیرانی نوبری،

نماینده رابط دولت جمهوری اسلامی ایران،

آقای نوذر دبیران،

مشاور حقوقی نماینده رابط،

آقای علی قاسمی،

دستیار حقوقی،

آقای جواد لاله پروران،

وکیل شرکت بازرگانی دولتی،

آقای محمد علوی،

وکیل شرکت اتکا و وزارت دفاع،

آقای موسی خیرآبادی،

نماینده وزارت دفاع.

سایر حاضران:

خانم لوسی رید،

نماینده منتخب رابط دولت ایالات متحده آمریکا،

آقای مایکل اف. رابوین،

قایم مقام نماینده رابط دولت ایالات متحده آمریکا.

اول - مقدمه و گردش کار

۱ - خواهان، فیبرو کورپوریشن ("فیبرو")، از طریق فیلیپ برادرز ("فیلیپ")، شعبه ثبت نشده خود و متال ترانسپورت کورپوریشن ("متال ترانسپورت") شرکت تابعه تماما متعلق به خود، یک سلسله قرارداد و قرارداد اجاره در دست برای فروش و حمل شکر به ایران منعقد کرد. گیرندگان و خریداران شکر عبارت بودند از: شرکت سهامی اتکا با مسئولیت محدود - [وابسته به] وزارت جنگ ("اتکا") و شرکت معاملات خارجی ("معاملات خارجی")، که اکنون موسوم به شرکت بازرگانی دولتی است ("بازرگانی دولتی"). حسب ادعا، دعوای حاضر از آنجا ناشی شده است که اتکا و بازرگانی دولتی خسارات معطلی کشتی [دموراز] حاصله از حمل این کالاها را به صاحبان کشتی پرداخت نکرده و فیبرو بعداً مبلغ لازمه را که بالغ بر ۵۴۱،۷۵۳/۱۱ دلار آمریکا می شده پرداخت نموده است. (۱)

۲ - در تاریخ ۲۸ دیماه ۱۳۶۰ [۱۸ ژانویه ۱۹۸۲] خواهان دادخواستی ثبت و در آن اتکا، بازرگانی دولتی و دولت جمهوری اسلامی ایران، ("ایران") را به عنوان خواندگان نام برد.

۳ - اتکا، بازرگانی دولتی و ایران هر یک، در تاریخ ۲۰ دیماه ۱۳۶۱ [دهم ژانویه ۱۹۸۳] لایحه دفاعی ثبت کردند. وزارت دفاع ملی، که در پرونده حاضر به عنوان خوانده از وی نام برده نشده نیز در همان روز یک لایحه دفاعی به ثبت رساند.

۴ - در تاریخ ۲۸ مردادماه ۱۳۶۲ [۱۹ اوت ۱۹۸۳] فیبرو دادخواست خود را اصلاح نمود و جوابیه خود را به لوایح دفاعی به ثبت رساند.

(۱) بدواً، مبلغ ۵۵۱،۷۸۶/۴۶ دلار آمریکا ادعا شده بود.

- ۵ - در ۱۵ آذرماه ۱۳۶۲ [ششم دسامبر ۱۹۸۳] اتکا لایحه‌ای تحت عنوان "پاسخ به دادخواست اصلاحی و لایحه دفاعیه تکمیلی" ثبت کرد. در ۲۲ آذرماه ۱۳۶۲ [۱۳ دسامبر ۱۹۸۳] بازرگانی دولتی لایحه‌ای تحت عنوان "پاسخ به لایحه خواهان که در تاریخ ۲۸ مردادماه ۱۳۶۲ به ثبت رسیده"، ثبت نمود.
- ۶ - در تاریخ ۱۴ آذرماه ۱۳۶۳ [پنجم دسامبر ۱۹۸۴] خواهان خلاصه دلایل و مدارک و لایحه توجیهی خود را به ثبت رساند. اتکا و بازرگانی دولتی در ۱۲ اردیبهشت ماه ۱۳۶۴ [دوم مه ۱۹۸۵] پاسخهایی بدان ثبت نمودند. در ۲۰ آبانماه ۱۳۶۴ [۱۱ نوامبر ۱۹۸۵] خواهان، و در نهم اسفندماه ۱۳۶۴ [۲۸ فوریه ۱۹۸۶] اتکا و بازرگانی لوایح معارض به ثبت رساندند.
- ۷ - در ۱۹ اردیبهشت ماه ۱۳۶۵ [نهم مه ۱۹۸۶] خواهان ادله و مدارک تکمیلی در تأیید لایحه جوابیه خود تسلیم کرد. در ۳۱ اردیبهشت ماه ۱۳۶۵ [۲۱ مه ۱۹۸۶] خواندگان به تسلیم این مدارک اعتراض و تقاضا کردند که حق پاسخگویی بدانها داده شود. دیوان، طی دستور مورخ ۱۳ خردادماه ۱۳۶۵ [سوم ژوئن ۱۹۸۶] به خواندگان اجازه داد تا مدارک جدیدی در پاسخ به لوایح خواهان تسلیم نمایند. در ۲۶ دیماه ۱۳۶۵ [۱۶ ژانویه ۱۹۸۷] اتکا پاسخ خود به آن لایحه را ثبت کرد.
- ۸ - تاریخ استماع پرونده حاضر، بدواً "نهم تیرماه ۱۳۶۵ [۳۰ ژوئن ۱۹۸۶] تعیین شده بود، لکن به تقاضای طرفین به منظور امکان ادامه مذاکرات حل و فصل به تعویق افتاد. در دوم آذرماه ۱۳۶۶ [۲۳ نوامبر ۱۹۸۷] خواهان اطلاعاتی درمورد وضعیت مذاکرات حل و فصل به دیوان تسلیم کرد.
- ۹ - در تاریخ نهم بهمن‌ماه ۱۳۶۶ [۲۹ ژانویه ۱۹۸۸] بازرگانی دولتی سندی ثبت کرد که ظاهراً "دلالت بر آن داشت که مصالحه‌ای بین طرفین حاصل شده و در آن از

دیوان درخواست کرد که پرونده را مختومه نماید. در تاریخ ۲۶ بهمن‌ماه ۱۳۶۶ [۱۵ فوریه ۱۹۸۸] خواهان ضمن ثبت لایحه‌ای به ختم پرونده اعتراض نمود. دیوان داوری، طی دستور مورخ ۱۹ فروردین ماه ۱۳۶۷ [هشتم آوریل ۱۹۸۸] درخواست بازرگانی دولتی را رد کرد.

۱۰ - دیوان طی دستور مورخ ششم اردیبهشت ماه ۱۳۶۷ [۲۶ آوریل ۱۹۸۸] جلسه استماعی برای پرونده حاضر در روز ۲۴ آذرماه ۱۳۶۷ [۱۵ دسامبر ۱۹۸۸] مقرر نمود. این جلسه مجدداً به تعویق افتاد و به روز ۲۸ شهریورماه ۱۳۶۸ [۱۹ سپتامبر ۱۹۸۹] موکول و در این تاریخ برگزار شد.

دوم - صلاحیت

الف - تابعیت

۱ - خواهان

۱۱ - فیبرو اظهار می‌دارد که یک شرکت امریکایی است که طبق قوانین ایالت دلهور تشکیل یافته و دایر است و به مفهوم بند یک ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی حائز شرایط تابعیت ایالات متحده می‌باشد. وی به عنوان مدرک تابعیت خود، نسخه‌ای از گواهی تاعسیس و حسن شهرت شرکت مورخ ششم مردادماه ۱۳۶۲ [۲۸ ژوئیه ۱۹۸۳] صادره از جانب ایالت دلهور را تسلیم کرده است. از گواهی مزبور احراز می‌گردد که خواهان تحت نام انگلهدارد اینداستریز، اینک تاعسیس یافته و تحت نامهای مختلفی، از جمله فیبرو کورپوریشن، یعنی نام وی هنگام ثبت دادخواست، به موجودیت خود ادامه داده است. فیبرو، همچنین وکالتنامه‌های حق راعی سالهای ۱۹۷۷، ۱۹۷۸ و ۱۹۸۱ را همراه با شهادتنامه‌ای از ریچارد دی. دوناه، مشاور

کل فیبرو ارائه نموده که در آن گواهی شده که بیش از پنجاه درصد سهام با حق رأی فیبرو در دست اشخاصی است که نشانی آنها در ایالات متحده است.

۱۲ - فیبرو در لوایح خود اظهار داشته، و در جلسه استماع نیز تأیید نموده که فیلیپ شعبه ثبت نشده‌ای از فیبرو است که شخصیت حقوقی جداگانه‌ای ندارد. فیبرو، همچنین اظهاریه‌ای از مؤسسه حسابداران رسمی آرتور آندرسن اند کامپنی ارائه نموده که در آن تأیید شده که "فیبرو" مالک انتفاعی صد درصد متال ترانسپورت کورپوریشن در تاریخهای ۳۱ دسامبر ۱۹۷۷، ۱۹۷۸ و ۱۹۸۱ (به ترتیب، دهم دیماه سالهای ۱۳۵۶، ۱۳۵۷ و ۱۳۶۰) بوده است. همراه این سند، گواهینامه‌ای از مشاور کل فیبرو نیز ارائه شده که در آن ازجمله تأیید شده که متال ترانسپورت شرکتی است که رسماً طبق قوانین ایالات نیویورک تشکیل یافته و دایر می‌باشد. علاوه بر این، شهادتنامه‌ای نیز از دبیر متال ترانسپورت در سوابق پرونده وجود دارد. در مورد این شرکت، هیچگونه گواهی تأسیس تسلیم نشده است.

۱۳ - به نظر دیوان دلایل و مدارک کافی در پرونده وجود دارد که ثابت می‌کند فیبرو تبعه ایالات متحده به مفهوم مندرج در بند ۱ ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی است، و در نبود دلایل و مدارک مغایر با این نظر، فیلیپ شعبه ثبت نشده فیبرو، و متال ترانسپورت، شرکت تابعه فیبرو نیز تبعه ایالات متحده می‌باشد.

۲ - خواندگان

۱۴ - بازرگانی دولتی بحثی در این موضوع ندارد که واحدی تحت کنترل به مفهوم بند ۳ ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی است. لیکن، اتکا اظهار می‌دارد که برخلاف آنچه ادعا شده، وی تحت کنترل دولت ایران نیست. دیوان داوری ملاحظه می‌نماید که اتکا خواهان موسوم در تصمیم شماره ۱ - ۴۳ Ref - ۷۸ مورخ ۲۳ تیرماه

۱۳۶۷ [۱۴ ژوئیه ۱۹۸۸] عدم قبول ادعای سازمان اتکا بوده که ضمن آن وی «وابسته به وزارت دفاع جمهوری اسلامی ایران» توصیف شده است. دیوان نتیجه می‌گیرد که اتکا در پرونده حاضر خواننده صحیحی است.

ب - قیود انتخاب مرجع رسیدگی

۱۵ - اتکا و بازرگانی دولتی بر مبنای قیود انتخاب مرجع رسیدگی مندرج در قراردادهای اولیه فروش شکر بین آنها و سنگام لیمیتد ("سنگام") به صلاحیت دیوان اعتراض دارند. قیود انتخاب مرجع رسیدگی در قراردادهای مزبور بدین مضمون است که «هر نوع اختلافی که به طور دوستانه حل و فصل نگردد به مراجع قانونی ایران ارجاع خواهد شد» و نیز «اختلافات نهایتاً تابع آراء دادگاههای ایران خواهد بود». خوانندگان، ضمن نقل تصمیم دیوان در حکم جزئی شماره ۱-۱۱۲-۷۵ مورخ ۱۴ شهریورماه ۱۳۶۲ [پنجم سپتامبر ۱۹۸۳] در پرونده کانتیننتال گرین اکسپورت کوریوریشن و شرکت تجارت دولتی و سایرین (منتشره در 3 Iran-U.S. C.T.R. 319)، اظهار می‌دارند که قیود مزبور مانع از قبول صلاحیت توسط دیوان می‌گردد.

۱۶ - لیکن، دیوان داوری بر این نظر است که دعاوی حاضر، بر اساس قراردادهای اولیه فروش شکر اقامه نشده‌اند، بلکه ناشی از پرداختی است که طبق ترتیبات جداگانه اجاره در بست بین متال ترانسپورت و صاحبان کشتی صورت گرفته است. بنابراین، قیود انتخاب مرجع رسیدگی مذکور در فوق قابل استناد نیست.

ج - مالکیت ادعاها

۱۷ - اتکا و بازرگانی دولتی استدلالاتی راجع به مالکیت ادعاها مطرح می‌کنند. اولاً،

ایشان ادعا می‌کنند که به فرض اینکه متال ترانسپورت مالک ادعاها باشد، فیبرو ثابت نکرده است که می‌تواند از جانب آن اقامه دعوی کند. لیکن، متال ترانسپورت کلیه مبالغی را که بابت دموراژ پرداخت کرده به حساب فیلیپ یعنی شعبه فیبرو گذاشته است. از اینرو، دیوان نتیجه می‌گیرد که فیبرو طرفی است که حق دارد ادعاهای مزبور را مطرح کند. مقایسه شود: حکم شماره ۳-۱۳۲-۲۱، ص ۷ مورخ ۲۰ دیماه ۱۳۶۱ [دهم ژانویه ۱۹۸۳] صادره در پرونده رکسنورد اینک و جمهوری اسلامی ایران و سایرین (منتشره در 6,9 Iran-U.S. C.T.R. 2) و حکم شماره ۲-۹۷-۲۳۲ بند ۲۲ مورخ ۱۲ اردیبهشت ماه ۱۳۶۵ [دوم مه ۱۹۸۶] صادره در پرونده ریچارد دی. هارزا و سایرین و جمهوری اسلامی ایران و سایرین (منتشره در 76,84 Iran-U.S. C.T.R. 11).

۱۸ - اتکا و بازرگانی دولتی، همچنین بر این نظرند که ادعاهای حاضر از قراردادهای اولیه [فروش] شکر فیما بین سنگام از یکطرف و بازرگانی دولتی و اتکا از طرف دیگر ناشی شده و لذا، سنگام که یک شرکت انگلیسی است مالک ادعاهاست. لیکن، همانطور که اشاره رفت این ادعاها از قراردادهای اولیه شکر ناشی نمی‌شوند، بلکه ناشی از پرداخت پولی است که طبق ترتیبات اجاره بین متال ترانسپورت و صاحبان کشتی صورت گرفته و بنابراین، این استدلال باید رد شود. به همین دلیل، استدلال دیگر خوانندگان نیز که ادعاها در زمان به وجود آمدن، متعلق به کشتی دارانی بوده که جریمه معطلی در وهله اول به آنها تعلق می‌گرفته، و لذا به طور مستمر در اختیار اتباع ایالات نبوده است، باید مردود شناخته شود.

۱۹ - بنابراین، دیوان نتیجه می‌گیرد که نسبت به ادعاها صلاحیت دارد.

د - صلاحیت نسبت به ادعاهای متقابل

۲۰ - موضوعات صلاحیتی مربوط به ادعاهای متقابل در قسمتهای ذیربط در زیر بررسی شده‌اند.

سوم - ماهیت

الف - ادعاها و ادعاهای متقابل مربوط به اتکا

۱ - پیشینه واقعیات

۲۱ - در تاریخ ۲۹ اسفندماه ۱۳۵۵ [۲۰ مارس ۱۹۷۷] اتکا قراردادی برای خرید ۲۴،۰۰۰ تا ۲۶،۰۰۰ تن متریک شکر براساس سی اند اف (قیمت و کرایه حمل) با سنگام منعقد کرد. قرار بود شکر مورد معامله طی دو محموله در ماههای آوریل و مه ۱۹۷۷ حمل شود. اتکا ملزم بود "محل پهلو گرفتن کشتی را در اسرع وقت تعیین کند و بار را با سرعت ۱۰۰۰ تن متریک در هر روز کار که هوا مناسب باشد، ۲۴ ساعت متوالی، به استثنای جمعه‌ها و تعطیلات تخلیه کند". ماده ۱ قرارداد مقرر می‌دارد که کرایه معطلی به حساب اتکا بوده و "طبق اجاره‌نامه و یا برگ ذخیره جا" پرداخت می‌شود. همینطور، در ماده ۱۰ قرارداد، مقرر شده است که اتکا یک فقره اعتبار اسنادی به نفع "متالکو توسط سنگام لیمیتد" افتتاح نماید. در جلسه استماع توضیح داده شد که متالکو واسطه قراردادهای اجاره برای سنگام است و هیچ ارتباطی با متال ترانسپورت یا خواهان ندارد.

۲۲ - در تاریخ ۱۹ خردادماه ۱۳۵۶ [نهم ژوئن ۱۹۷۷] فیلیپ مقدار ۱۴،۰۰۰-۱۲ تن متریک شکر به "متالکو سی / او سنگام لیمیتد" فروخت تا حسب ادعای سنگام بتواند

بخشی از قرارداد خود با اتکا را انجام دهد. در دهم مردادماه ۱۳۵۶ [اول اوت ۱۹۷۷] فیلیپ قرارداد دومی با سنگام برای تحویل مابقی شکر مورد نیاز اتکا منعقد ساخت. طبق هر دو قرارداد، قرار شد شکر در یکی از بنادر ایران تحویل گردد و موافقت شد که مبلغ کرایه معطلی از قرار هر تن بزرگ (لانگ تن) ۰/۲۵ دلار امریکا "برعهده خریدار" باشد. قرار بود هرگونه اختلاف ناشی از قراردادهای بین فیلیپ و سنگام در دادگاههای ایران حل و فصل شود.

۲۳ - در تاریخ دهم مردادماه ۱۳۵۶ [اول اوت ۱۹۷۷] متال ترانسپورت کشتی "بی ویل" را به طور دربست اجاره کرد تا یکی از محمولات را به اتکا تحویل دهد. جریمه معطلی به نرخ روزانه ۳،۰۰۰/- دلار امریکا توافق شد. در ماده ۲۴ اجارهنامه قید شده که "کرایه معطلی یا پاداش تسریع [در بارگیری یا تخلیه] مستقیماً" بین صاحبان کشتی و دریافت کنندگان بار در بندر یا بنادر تخلیه تسویه خواهد شد. چنانچه صاحبان کشتی کرایه معطلی را ظرف ۶۰ روز پس از تکمیل تخلیه بار وصول نکنند، در اینصورت کرایه کنندگان می‌بایستی آن را در برابر ارائه برگه‌های کار معتبر حواله دهند".

۲۴ - بطوریکه بارنامه نشان می‌دهد، محموله شکر در روز نهم شهریورماه ۱۳۵۶ [۳۱ اوت ۱۹۷۷] توسط کشتی بی ویل حمل شد. بی ویل در اکتبر ۱۹۷۷ به بندر مقصد در ایران رسید و در ۱۲ مهرماه ۱۳۵۶ [پنجم اکتبر ۱۹۷۷] اطلاعیه آمادگی تخلیه صادر کرد. نهایتاً، کشتی با حدود هفتاد و چهار روز تاخیر تخلیه شد و جریمه معطلی به آن تعلق گرفت. علاوه بر این بعد از تخلیه تعداد ۲،۸۵۵ کیسه شکر کسر بود و "گواهی کسر تخلیه" مقتضی در ۲۹ فروردین ماه ۱۳۵۷ [۱۸ آوریل ۱۹۷۸] صادر گردید. این کسر تخلیه مبنای اولین ادعای متقابل اتکا به مبلغ ۵۲،۰۰۰/- دلار امریکا می‌باشد.

۲۵ - در تاریخ نهم اسفندماه ۱۳۵۶ [۲۸ فوریه ۱۹۷۸] صورتحسابی بابت اجاره دربست بی ویل و نیز جریمه معطلی متعلقه به مبلغ ۲۳۹،۱۹۰/- دلار آمریکا به متال ترانسپورت تسلیم شد. در جلسه استماع توضیح داده شد که فیبرو به این رقم دموراز ایراد گرفت و طرفین نهایتاً به مبلغ ۲۲۰،۹۳۵/۴۰ دلار آمریکا توافق کردند(۲). پس از آنکه برخی حق الزحمه‌های کارگزاری که باید از جانب صاحب کشتی به فیبرو پرداخت می‌شد با این مبلغ تهاتر شد، متال ترانسپورت مبلغ خالص ۲۱۲،۰۹۸/- دلار آمریکا طی دو قسط در تاریخهای ۱۲ اردیبهشت ماه و ۲۷ مردادماه ۱۳۵۷ [به ترتیب سوم مه و ۱۸ اوت ۱۹۷۸] پرداخت کرد و عیناً به بدهکار حساب فیلیپ منظور نمود.

۲۶ - دومین محموله ارسالی به اتکا با کشتی "دیمیتریوس"، که متال ترانسپورت طبق اجازه‌نامه‌ای در تاریخ دوم شهریورماه ۱۳۵۶ [۲۴ اوت ۱۹۷۷] اجاره کرد، ارسال شد. جریمه معطلی به مبلغ ۰/۲۵ دلار آمریکا برای هر تن متریک مورد توافق قرار گرفت و در ماده ۲۴ قرارداد اجازه‌نامه مقرر شد که "کرایه کنندگان مسئول پرداخت هزینه معطلی در هر دو بندر بارگیری و تخلیه هستند. چنانچه کشتی بیش از ۳۰ روز معطلی داشته باشد، در اینصورت کرایه کنندگان باید پس از ۳۰ روز هزینه معطلی را به طور علی‌الحساب برای هر ده روز پیشاپیش بپردازند [کلمه ناخوانا]. مبلغ نهایی جریمه معطلی باید ظرف ۳۰ روز پس از ارائه اسناد تسویه شود".

۲۷ - دیمیتریوس در تاریخ ۱۶ مهرماه ۱۳۵۶ [هشتم اکتبر ۱۹۷۷] به ایران وارد شد و اطلاعیه آمادگی صادر کرد. کشتی حدود ۴۳ روز تاخیر در تخلیه داشت و مبلغ

(۲) ایضاً ۲۲۰،۹۳۵/۴۲ دلار آمریکا و ۲۲۰،۹۳۵/۴۱ دلار آمریکا ذکر شده.

۱۵۵،۹۳۶/۱۱ دلار هزینه معطلی به آن تعلق گرفت. صورتحساب اجاره دیامتریوس، شامل جریمه معطلی آن در ۱۳ دیماه ۱۳۵۶ [سوم ژانویه ۱۹۷۸] برای متال ترانسپورت ارسال شد و وی مابقی وجهی را که می‌بایست به مالک کشتی بپردازد، پرداخت کرد. متال ترانسپورت، سپس مبلغ جریمه را به بدهکار حساب فیلیپ منظور نمود و بدهکاری مزبور در حسابهای داخلی فیما بین متال ترانسپورت و فیلیپ عمل شد.

۲۸ - چندین ماه بعد، در هشتم مهرماه ۱۳۵۷ [۳۰ سپتامبر ۱۹۷۸] سنگام بابت مبلغ ۲۶۴،۸۶۰/۴۲ دلار امریکا جریمه معطلی بی ویل و ۲۰۸،۹۰۱/۰۴ دلار امریکا جریمه معطلی دیامتریوس، مستقیماً به اتکا صورتحساب داد. تعدادی تلکس بین اتکا و سنگام مبادله شد و در ۲۱ خردادماه ۱۳۵۸ [۱۱ ژوئن ۱۹۷۹] اتکا به سنگام پیشنهاد کرد که مبلغ ۲۰۷،۰۰۰/- دلار امریکا بابت تسویه این دو فقره ادعا بپردازد و سنگام طی تلکس مورخ دوم مردادماه ۱۳۵۸ [۲۴ ژوئیه ۱۹۷۹] این پیشنهاد را پذیرفت. هیچگونه مدرکی حاکی از پرداخت این مبلغ توسط اتکا به دیوان تسلیم نشده و در جلسه استماع نیز اتکا نتوانست تأیید کند که این پرداخت انجام شده است.

۲ - ادعاها

الف - اظهارات خواهانها

۲۹ - فیرو ادعاهای خود علیه اتکا را بر مبنای آنچه که "اصول حقوقی پذیرفته شده بین‌المللی" توصیف می‌کند مبتنی می‌سازد که به فیرو حق می‌دهد هزینه معطلی را که اتکا مدیون بوده و فیرو پرداخته از اتکا وصول نماید. فیرو استدلال می‌کند که در درجه اول اتکا مسئول پرداخت جریمه معطلی بود و چون آن را نپرداخت، فیرو

که طبق مفاد قراردادهای اجاره، ضامن بوده، ملزم به پرداخت گردیده است. بنابراین، فیرو مدعی است که حق دارد هزینه را مستقیماً از مدیون اصلی، یعنی اتکا، باز پس بگیرد. فیرو، مضافاً خاطر نشان می‌سازد که اتکا منکر آن نیست که مسئول پرداخت جریمه معطلی متعلقه در رابطه با این محموله‌ها بوده و آن را نپرداخته است.

۳۰ - فیرو در رابطه با هر دو ادعای خود علیه اتکا استدلال می‌کند که اتکا به عنوان دریافت کننده کالا وظیفه داشته که کشتی را ظرف مدت مقرر در اجاره‌نامه و یا، ظرف مدت معقولی، تخلیه نماید و جریمه هرگونه معطلی و تاخیر را بپردازد. از آنجا که اتکا این تعهدات را نقض کرده، لذا فیرو ناچار به پرداخت جریمه معطلی و بنابراین متحمل خسارت شده است. فیرو به ماده یک قانون مسئولیت مدنی - ایران استناد می‌کند که حسب ادعا مقرر می‌دارد هرکس عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی... به [دیگری] لطمه‌ای وارد نماید... مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.

۳۱ - در رابطه با بی ویل، اجاره‌نامه در درجه اول اتکا را عمدتاً مسئول پرداخت جریمه معطلی شناخته و چنانچه اتکا جریمه را نمی‌پرداخت، آنگاه فیرو ملزم به تأدیه مبلغ جریمه به مالک کشتی بود. این شرط در بارنامه و همچنین اطلاعیه آمادگی که هر دو، مورد قبول اتکا قرار گرفته درج گردید. فیرو استدلال می‌کند که بدین طریق تعهد وی به پرداخت جریمه معطلی طبق این شرط یک رابطه ضمانی بین اتکا، فیرو و مالک بی ویل به وجود آورد. فیرو می‌گوید که چون وی به عنوان ضامن عمل کرده، پرداخت وی به مالک کشتی موجب حق اقدام علیه مدیون اصلی (اتکا) بابت مبلغ پرداختی باضافه بهره می‌باشد. فیرو اظهار می‌دارد که قبول بارنامه و اطلاعیه آمادگی تخلیه برای هر محموله توسط اتکا، رضایت وی در مورد ضمانت فیرو را محرز می‌سازد. وی با استناد به ماده ۶۸۵ قانون مدنی ایران

اظهار می‌دارد که به هر تقدیر طبق قانون ایران، رضایت مدیون شرط نیست. بالاخره، فیبرو اظهار می‌دارد که طبق ماده ۷۰۹ قانون مدنی ایران، پرداخت توسط ضامن حق بازدریافت آن از مدیون اصلی را به وجود می‌آورد.

۳۲ - فیبرو استدلال خود را به نحو دیگری مطرح ساخته و می‌گوید که اتکا براساس این اصل منصفانه که داراشدن غیر عادلانه موجد مسئولیت جبران خسارت است، باید مکلف به بازپرداخت جریمه معطلی به وی بابت هر دو محموله شود. رجوع شود به: حکم شماره ۱-۳۳-۱۳۵ مورخ اول تیرماه ۱۳۶۳ [۲۲ ژوئن ۱۹۸۴] در پرونده سی لند سرویسز اینک و دولت جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی، (منتشره در 6 Iran-U.S. C.T.R. 149) ("سی لند") و حکم شماره ۲-۲۱۹-۳۵ مورخ دهم فروردین ماه ۱۳۶۲ [۳۰ مارس ۱۹۸۳] در پرونده بنیامین آر. ایسایا و بانک ملت (منتشره در 2 Iran-U.S. C.T.R. 232) ("ایسایا"). فیبرو اظهار می‌دارد که اصل داراشدن غیر عادلانه در مواد ۳۰۱ و ۳۰۳ قانون مدنی ایران پذیرفته شده و اگر به اتکا اجازه داده شود که از مسئولیت خود شانه خالی کند، درواقع نفعی به وی اعطا شده که انتظار آن را نداشته است.

۳۳ - فیبرو نتیجه می‌گیرد که اتکا: اولاً "طبق اصول قرارداد ضمنی و انصاف، ثانیاً" به دلیل اینکه قرارداد منعقد شده وی با سنگام دلالت بر قصد وی به قبول مسئولیت جریمه معطلی دارد، و ثالثاً "به دلیل اینکه طبق عرف معمول تجاری، جریمه معطلی به عهده دریافت‌کننده کالا است، مسئول پرداخت کرایه معطلی می‌باشد. بالاخره، فیبرو به این اظهارات که جریمه معطلی را سنگام پرداخته و یا سنگام مساعله جریمه معطلی را با اتکا تسویه کرده ایراد می‌گیرد.

ب - اظهارات اتکا

۳۴ - اتکا وجود هرگونه رابطه قراردادی و یا عقد ضمان ضمنی بین خود و فیبرو را انکار می‌کند و می‌گوید که قوانین ایران اجازه نمی‌دهد که قرارداد اجاره دربست و بارنامه درهم ادغام شود. اتکا اظهار می‌دارد که قرارداد اجاره دربست را سنگام می‌بایستی اجرا می‌کرد، نه متال ترانسپورت و لذا چنانچه متال ترانسپورت احیاناً ادعائی داشته باشد متوجه سنگام است و نه اتکا، و سنگام تنها طرفی است که می‌تواند ادعایی علیه اتکا اقامه کند. اتکا مضافاً اظهار می‌نماید که حتی اگر فیبرو ضامن دین بود، طبق ماده ۲۶۷ قانون مدنی ایران فیبرو، تنها در صورتی حق مطالبه دارد که پرداخت با اجازه اتکا صورت گرفته باشد.

۳۵ - اتکا، همچنین منکر آنست که فیبرو بر مبنای اصل دارا شدن غیر عادلانه حق مطالبه داشته باشد و استدلال می‌کند که حکم دیوان در پرونده ایسایا در پرونده حاضر قابل استناد نیست، زیرا اتکا نفعی به دست نیاورده است. رجوع شود به : حکم شماره ۲-۲۱۹-۳۵ در ایسایا (منتشره در 2 Iran-U.S. C.T.R. 232). اتکا اظهار می‌دارد که چون ادعاها دارای ماهیت قراردادی است، زیرا بر مبنای قراردادهای منعقد شده بین سنگام و اتکا و متال ترانسپورت است، لذا استناد فیبرو به فرضیه دارا شدن غیر عادلانه صحیح نیست.

۳۶ - بالاخره، اتکا به نحوه احتساب جریمه معطلی مورد مطالبه ایراد گرفته و اظهار می‌دارد که فیبرو مدرک پرداخت [جریمه معطلی] از طرف فیلیپ به متال ترانسپورت را ارائه نکرده است.

ج - تصمیم دیوان

(یک) کشتی بی ویل

۳۷ - محموله کشتی بی ویل مقید به مفاد قراردادی روشنی است، هم راجع به پرداخت جریمه معطلی و هم راجع به اقداماتی که در صورت قصور دریافت کننده، یعنی اتکا در پرداخت می‌بایست انجام می‌شد. اولاً، در ماده ۱ قرارداد خرید فیما بین اتکا و سنگام مقرر شده است که جریمه معطلی، "طبق قرارداد اجاره دربست و برگ ذخیره جا" به عهده اتکا است. قرارداد بین سنگام و فیلیپ، محل تحویل را ایران و جریمه معطلی را از قرار ۰/۲۵ دلار امریکا برای هر تن بزرگ [۱،۰۱۶ تن متریک] معین کرده است. ماده ۲۴ قرارداد اجاره دربست منعقد شده بین متال ترانسپورت و مالک کشتی مقرر می‌دارد که "کرایه معطلی یا پاداش تسریع [بارگیری یا تخلیه] مستقیماً" بین صاحبان کشتی و دریافت کنندگان بار در بند یا بنادر تخلیه تسویه خواهد شد. چنانچه صاحبان کشتی کرایه معطلی یا پاداش تسریع را ظرف ۶۰ روز پس از تکمیل تخلیه بار وصول نکنند، در اینصورت کرایه کنندگان می‌بایستی آن را در برابر ارائه برگهای کارکرد معتبر حواله دهند". اجاره‌نامه همچنین حاوی یک قید انقضای تعهد به این شرح است: "مسئولیت کرایه کنندگان کشتی پس از حمل کالا و امضای بارنامه منقضی می‌شود، به استثنای مسئولیت مربوط به پرداخت کرایه و هزینه ظرفیت خالی مانده و (احیاناً) کرایه معطلی کشتی در بندر".

۳۸ - اجاره‌نامه دربست قراردادی است بین مالک کشتی و اجاره کننده. واژه "دموراژ" [کرایه معطلی] به طور دقیق به مدت زمان اضافی اطلاق می‌شود که کرایه کننده مجاز است بار کشتی را در ازاء پرداخت هزینه اضافی تخلیه نماید. در برخی موارد، مثل مورد بی ویل، هیچ مدت زمان اضافی مجاز به طور صریح تعیین نمی‌شود، بلکه مقرر می‌شود که جریمه معطلی به نرخ معینی برای هر روز معطلی کشتی پرداخت شود:

رجوع شود به: بند ۴۶۹_ Halsbury's Laws of England, (1983)_ 43 .

۳۹ - در مورد حاضر، تنها قرارداد موجود بین مالک کشتی و اتکا قراردادی است که در بارنامه ذکر شده و اتکا فقط ظهرنویس آن می‌توانست باشد، نه گیرنده موسوم محموله. رجوع شود به: بند ۴۹۶ Halsbury . ارائه بارنامه و تحویل گرفتن محموله می‌تواند به طور ضمنی به چنین عقدی دلالت داشته باشد. رجوع شود به:

Carver, Carriage by Sea , Para. 1954, Scrutton on Charterparties ,
Art. 14.

بارنامه خود اشاره‌ای به کرایه معطلی ندارد. اتکا طرف اجاره‌نامه در بست نبوده و لذا، اعم از اینکه از وجود آن آگاه بوده و یا نبوده باشد مشمول مفاد آن نیست، مگر آنکه اجاره‌نامه صراحتاً در بارنامه ادغام شده باشد. رجوع شود به:
Halsbury para. 534 . فیبرو اظهار می‌دارد که شرایط کرایه‌نامه صراحتاً جزو بارنامه منظور شده و لذا اتکا را مکلف به پرداخت جریمه معطلی می‌نماید.

۴۰ - دیوان داوری بر این نظر است که مفاد اجاره‌نامه در بست در مورد کشتی بی ویل صراحتاً در بارنامه ادغام شده است. در شرایط مندرج در ظهر بارنامه آمده است که بارنامه: "مشمول کلیه قیود، شرایط، موارد استثنا و مقررات اجاره‌نامه صادره در لندن به تاریخ اول اوت ۱۹۷۷ [دهم مردادماه ۱۳۵۶] [می‌باشد]. معذک، همه مقررات و شرایط اجاره‌نامه در بست در بارنامه ادغام نمی‌شود. همانطور که در Halsbury قید گردیده، "شرایطی که جزو بارنامه باید تلقی شود عبارتند از شرایطی که شخص دریافت کننده بارنامه و تحویل گیرنده کالاهای مندرج در آن باید اجرا کند، مثل شرایط مربوط به پرداخت جریمه معطلی در بندر تخلیه..." Halsbury , para 535 . دیوان داوری نظر می‌دهد که عبارت الحاق صریح و روشن است و شرایط مربوط به جریمه معطلی را عملاً در بارنامه ادغام کرده است.

۴۱ - معذک، شرط جریمه معطلی که بدین ترتیب در بارنامه ادغام شده متال ترانسپورت را از تعهد وی به پرداخت جریمه معطلی مبری نکرده، بلکه مشخصاً مقرر نموده که چنانچه اتکا ظرف ۶۰ روز جریمه معطلی را پرداخت نکرد، متال ترانسپورت ملزم است آن را به مالک کشتی بپردازد. تعهد مزبور به طور صریح در قید انقضای تعهد مورد تاعیید واقع شده است. از اینرو، وقتی اتکا جریمه معطلی را پرداخت نکرد، فیبرو، به عنوان ضامن تعهد اتکا در این رابطه، تعهد یافت که آن را به صاحب کشتی تاعیده نماید. اتکا با قبول بارنامه، مقید به مفاد آن از جمله مفاد مربوط به جریمه معطلی، در اجارهنامه و در نتیجه مقید به تضمین تعهدات متال ترانسپورت گردید. بر مبنای مفاد فوق نظر دیوان داوری اینست که اتکا تعهد مستقیم قابل اجرایی داشته که هر پرداختی را که تحت این ضمان انجام گرفته به متال ترانسپورت مسترد نماید. بدین طریق، پس از آنکه مالک کشتی کرایه معطلی را از متال ترانسپورت دریافت کرد، ادعائی که به نفع متال ترانسپورت علیه اتکا به وجود آمد، ناشی از انتقال حق مالک کشتی نسبت به اتکا نیست، بلکه، به منزله ادعای مستقیم قابل اجرایی برای بازدریافت طبق عقد ضمان است. ادعای مزبور، همچنین جدا و متمایز از حق قراردادی متال ترانسپورت در وصول (خسارت) طبق قرارداد وی با سنگام می باشد. این وجه، به هر مبنائی که پرداخت شود، فیبرو استحقاق وصول آن را دارد و وجود مبنای قانونی دیگری برای وصول آن مانع از طرح ادعا بر اساس عقد ضمان نیست.

۴۲ - راجع به مبلغ جریمه معطلی، هرچند صورتحسابی به مبلغ ۲۳۹،۱۹۰/- دلار امریکا به فیبرو داده شد، مع الوصف به طوری که برگهای کار تسلیمی و صورت وقایع همراه آن تاعیید می کند، نهایتاً رقم ۲۲۰،۹۳۵/۴۰ دلار امریکا مورد توافق واقع شد. رجوع شود به: بند ۲۵ بالا. فیبرو ثابت کرده است که متال ترانسپورت جریمه مورد توافق را پس از کسر حق الزحمه کارگزاری متعلقه به فیبرو، به مالک کشتی پرداخته و این مبلغ را به بدهکار حساب شعبه فیبرو یعنی فیلیپ منظور کرده است.

بنابراین، فیبرو، هم مبلغ این بخش از ادعا و هم پرداخت آن را به نحو رضایت بخشی برای دیوان مدلل ساخته است.

۴۳ - اتکا به محاسبه جریمه معطلی ایراد می‌گیرد و استدلال می‌کند با اینکه در اجاره‌نامه میزان تخلیه ۷۵۰ تن در روز ذکر شده، مع الوصف محاسبات فیبرو بر اساس ۱۰۰۰ تن در روز است، که فیبرو شرط مربوط به آغاز زمان مجاز برای تخلیه را در نظر نگرفته، که در محاسبه فیبرو روزهای تعطیل که طبق اجاره‌نامه می‌بایستی مستثنی می‌شد به حساب آورده شده، که فیبرو نرخ نادرستی برای جریمه معطلی اعمال کرده، روزهای بارانی را که به موجب قید فورس ماژور اجاره‌نامه می‌بایست از محاسبه حذف می‌شد، به حساب آورده و مبتنی بر تاریخ نادرستی برای پهلو گیری کشتی بوده است. اتکا، مضافاً ادعا می‌کند که سنگام جریمه معطلی را پرداخته و آن را از اتکا ادعا کرده است. رجوع شود به: بند ۲۸ بالا. در جلسه استماع استدلال شد که در صورت وقایع، صادره از طرف مقامات بندر و کشتیرانی تاخیر حاصله مشخص شده است. دیوان داوری، ملاحظه می‌نماید که در صورت یاد شده مهر و امضای دریافت کننده کالا دیده می‌شود. علاوه براین، دیوان دلیل و مدرکی نیافته که نشان دهد که این فهرست اشتباهی دارد یا مباین با شرایط اجاره‌نامه دربست و یا برگ کار حاوی رقم ۲۲۰،۹۳۵/۴۱ دلار امریکا می‌باشد. بنابراین، دیوان این مدارک را به عنوان دلیل قاطع وقوع تاخیر می‌پذیرد. در جلسه استماع اتکا نتوانست تأیید کند که این ادعا را قبلاً با سنگام تسویه نموده و لذا، دفاع حاضر باید مردود شناخته شود.

۴۴ - از اینرو، دیوان حکمی به مبلغ ۲۲۰،۹۳۵/۴۰ دلار امریکا بابت ادعای مربوط به کشتی بی ویل به نفع فیبرو صادر می‌کند.

(دو) کشتی دیمیتریوس

۴۵ - مقادیر شکر که با کشتی دیمیتریوس حمل شد بخشی از کل مقدار شکر بود که اتکا طبق قرارداد مورخ ۲۹ اسفندماه ۱۳۵۶ [۲۰ مارس ۱۹۷۷] از سنگام خریداری نمود و لذا منوط به شرط مشابهی بود که به موجب آن جریمه معطلی "طبق اجارهنامه دربست یا برگ ذخیره جا" بر عهده اتکا بود. اجارهنامه مربوط به دیمیتریوس در ماده ۲۴ مقرر می‌دارد که "کرایه کنندگان مسئول پرداخت هزینه معطلی در هر دو بندر بارگیری و تخلیه هستند. چنانچه کشتی بیش از ۳۰ روز معطلی داشته باشد، در اینصورت کرایه کنندگان باید پس از ۳۰ روز هزینه معطلی را به طور علی‌الحساب برای هر ده روز، پیشاپیش بپردازند [کلمه ناخوانا]. مبلغ نهایی هزینه معطلی ظرف ۳۰ روز پس از ارائه اسناد باید تسویه شود". بدین ترتیب، گرچه در قرارداد تعهد مستقیمی مبنی بر پرداخت کرایه معطلی برای اتکا پیش‌بینی شده، مع الوصف طبق اجارهنامه دربست این تعهد ظاهراً بر عهده متال ترانسپورت است. بارنامه این محموله در سابقه پرونده وجود ندارد.

۴۶ - فیبرو خواستار بازپس گرفتن جریمه معطلی دیمیتریوس بر مبنای این فرضیه است که با پرداخت جریمه معطلی اتکا به نحو غیر عادلانه‌ای دارا شده است. همانطور که دیوان در پرونده سی لند نظر داد، برای اینکه بتوان به این اصل استناد کرد:

لازم است که یک طرف به ضرر طرف دیگر دارا شده و این هر دو باید ناشی از پیامد عمل یا رویداد واحدی باشد. برای دارا شدن باید دلیل موجهی وجود نداشته و از طریق قرارداد یا طرق دیگر، وسیله‌ای در اختیار طرف زیان‌دیده نباشد که با استفاده از آن بتواند از طرفی که دارا شده مطالبه خسارت کند.

۴۷ - دیوان در حکم خود در پرونده شلگل کوریوریشن و شرکت ملی صنایع مس ایران خاطر نشان ساخت که:

دیوان قبلاً در یک مورد که بین خواهان و خوانده ارتباط قراردادی وجود نداشت و هر دو با شخص ثالثی طرف قرارداد بودند و خواهان مستقیماً از طریق قرارداد می‌توانست از آن شخص ثالث مطالبه خسارت کند، اجازه داد که ادعایی بر مبنای داراشدن بلاجهت اقامه شود رجوع شود به: حکم شماره ۲-۲۱۹-۳۵ مورخ ۳۰ مارس ۱۹۸۳ [۱۰ فروردین ماه ۱۳۶۳] صادره در پرونده بنجامین آر. ایسایا و بانک ملت. ولی دیوان می‌پذیرد که فقد قرارداد الزام آور بین طرف دارا شده و طرف زیان دیده، به ویژه، در مورد قراردادهای فرعی ساختمانی الزاماً ایجاد حق دادخواهی بر مبنای اصل داراشدن بلاجهت نمی‌کند. دیوان در یک مورد که تا اندازه‌ای به پرونده حاضر شبیه است، نظر داده است که: "ثابت نشده که اوضاع و احوال پرونده حاضر چنان باشد که عدول از این اصل مسلم را توجیه کند که به طور کلی یک پیمانکار جزء، حق مستقیمی در مقابل طرف قرارداد با پیمانکار اصلی ندارد".

بند ۱۳، حکم شماره ۲-۸۳۴-۲۹۵ مورخ هفتم فروردین ماه ۱۳۶۶ [۲۷ مارس ۱۹۸۷] (منتشره در 14 Iran-U.S. C.T.R. 176,181) ("شلگل") دیوان داوری با در نظر گرفتن این واقعیت که شلگل "تحت شرایط دشوار کوششهای لازم را برای وصول مطالبات خود به عمل آورد..." نتیجه گرفت که واقعیت‌های آن پرونده شرایط داراشدن غیر عادلانه را ایفا نموده است. حکم شماره ۲-۸۳۴-۲۹۵، بند ۱۸ (منتشره در 14 Iran-U.S. C.T.R. 183).

۴۸ - همانطور که دیوان در پرونده سی لند خاطر نشان ساخته، شالوده منصفانه‌ای که داراشدن غیر عادلانه را نفی می‌کند "لازم می‌نماید که کلیه شرایط و اوضاع و احوال در هر مورد خاصی در نظر گرفته شود" تا تعیین شود که اصل مزبور جبران خسارت را تجویز می‌کند یا خیر. همان ماعخذ (به نقل از

E. Jimenez de Arechaga, International Law in the past

Third of a Century, Recueil des Cours, PP. 299, 300 (1978).

پس از ارزیابی اوضاع و احوال پرونده حاضر در پرتو زمینه موجود در تصمیمات

صادره در پرونده‌های شگل و سی لند، دیوان، از جمله نکات دیگر خاطرنشان می‌سازد که در اجاره‌نامه دربست مربوط به کشتی بی ویل، تعهد متال ترانسپورت منحصرًا تضمین تعهد پرداختی بود که اساسًا بر عهده اتکا قرار داشت، حال آنکه در رابطه با کشتی دیمیتریوس، متال ترانسپورت مسئولیت پرداخت جریمه معطلی را بدون اشاره به تعهد متقابل توسط اتکا، در اجاره‌نامه قبول کرد. دیوان، مضافًا ملاحظه می‌نماید که سوابق امر هیچگونه مدرکی از کوششی از طرف متال ترانسپورت یا فیبرو قبل از ثبت ادعای حاضر نزد دیوان، برای وصول مبلغ پرداختی متال ترانسپورت به مالک دیمیتریوس از سنگام یا اتکا وجوه ندارد.

۴۹ - با عطف توجه به عوامل پیش گفته در چهارچوب اصل دارا شدن غیر عادلانه، و با درنظر گرفتن تمامی اوضاع و احوال خاص پرونده حاضر، دیوان داوری چنین نتیجه می‌گیرد که ادعای فیبرو در رابطه با دیمیتریوس باید مردود شناخته شود.

۳ - ادعاهای متقابل

۵۰ - اتکا متقابلاً مبلغ ۵۲،۰۰۰/- دلار آمریکا ادعا می‌کند که این مبلغ ارزش شکر است که حسب ادعا در اکتبر ۱۹۷۷ در تخلیه کشتی بی ویل، طبق مدرک تخلیه، کسر بوده است. اتکا اظهار می‌دارد طبق اعتبار اسنادی که به نام متالکو افتتاح شد، قیمت کل محموله شکر را پرداخته است. اتکا، همچنین بابت پارچه کرکی که طبق قرارداد بدون تاریخی از سنگام خریداری نموده و حسب ادعا جنس نامرغوبتری بوده، متقابلاً مبلغ ۶۵۰،۰۰۰/- دلار آمریکا به عنوان خسارت ادعا می‌کند.

۵۱ - دیوان داوری بر این نظر است که هیچیک از ادعاهای متقابل مزبور از همان «قرارداد، معامله یا رویداد» موضوع ادعا ناشی نمی‌شوند. در هر دو مورد بالا، ادعای متقابل از قرارداد منعقد بین اتکا و سنگام ناشی می‌شود. ادعای اتکا یا

متوجه سنگام، یعنی طرفی است که طبق دو قرارداد فروش مستقیماً مسئول بوده و یا متوجه شرکت حمل کننده، لکن متوجه فیبرو یا شرکت تابعه آن متال ترانسپورت نیست. لذا، دیوان هر دو ادعای متقابل را به علت عدم صلاحیت رد می‌کند.

ب - ادعاها و ادعاهای متقابل در ارتباط با شرکت بازرگانی دولتی.

۱ - پیشینه واقعیات

۵۲ - شرکت تجارت خارجی، که سلف بازرگانی دولتی (۳) است، در تاریخ ۱۲ خردادماه ۱۳۵۶ [دوم ژوئن ۱۹۷۷] تلکسی به سنگام ارسال و از وی دعوت کرد پیشنهادهایی برای فروش /-۳۶,۰۰۰ تن متریک شکر تصفیه شده با تحویل طی سه محموله در ماههای ژوئن، ژوئیه و اوت ۱۹۷۷ تسلیم نماید. طی تلکس جداگانه‌ای در همان تاریخ، بازرگانی از سنگام خواست تا برای فروش مقدار غیر مشخصی قند جبه جهت تحویل از ماه ژوئن تا سپتامبر ۱۹۷۷، پیشنهاد بدهد. در تلکسها رئیس کلی شرایط اساسی قراردادی قابل اعمال، از جمله نرخ تخلیه ذکر و نیز قید شد که چنانچه محموله قند براساس سی اند اف حمل شود جریمه معطلی به نرخ ۰/۲۵ دلار امریکا برای هر تن بزرگ توسط بازرگانی دولتی پرداخت و هرگونه اختلاف حاصله در "دادگاههای ایرانی حل و فصل می‌شود".

۵۳ - سنگام حسب ادعا در تاریخ ۱۴ خردادماه ۱۳۵۶ [چهارم ژوئن ۱۹۷۷] با ارائه پیشنهاداتی به هر دو تلکس پاسخ داد. فقط یکی از این پیشنهادها که با تلکس ارائه شد و مربوط به قند جبه است به عنوان مدرک ارائه شده است. پیشنهاد سنگام شامل قیمت‌های اختیاری متفاوتی برای حمل براساس سی اند اف و یا حمل با

(۳) کلیه اشارات بعدی در این حکم به نام بازرگانی دولتی خواهد بود.

شرایط شرکت بود و در آن قید شده که "در صورتیکه حمل با شرایط شرکت را اختیار کنید هزینه‌های تخلیه و همچنین جریمه‌های معطلی را صرفه‌جویی خواهید کرد". بازرگانی دولتی، همچنین تلکس سومی از سنگام به تاریخ ۱۴ خردادماه ۱۳۵۶ [چهارم ژوئن ۱۹۷۷] را به عنوان مدرک تسلیم کرده که حاوی پیشنهادی برای محموله دیگری از شکر سفید است. بازرگانی طی دو فقره تلکس، به تاریخ ۱۶ خردادماه ۱۳۵۶ [ششم ژوئن ۱۹۷۷] پیشنهاد سنگام در مورد یک محموله شکر سفید و پیشنهاد مربوط به قند حبه را، هر دو براساس سی اند اف، پذیرفت.

۵۴ - فیبرو مدعی است که سنگام برای اجرای قرارداد خود با بازرگانی، از طریق متالکو اقدام و مقدار ۱۰-۱۲۰۰۰ تن متریک شکر سفید و ۵،۰۰۰ تن متریک قند حبه از فیلیپ خریداری کرد. این قرارداد خرید در سوابق موجود نیست.

۵۵ - شکر سفید با کشتی "کاهیگاتیا" که گفته می‌شود توسط متال ترانسپورت به منظور حمل شکر برای بازرگانی دولتی به طور دربست اجاره شده بود، حمل گردید. مدرک اجاره‌نامه مزبور ارائه نشده است. محموله قند حبه در تاریخ هشتم مهرماه ۱۳۵۶ [۳۰ سپتامبر ۱۹۷۷] طبق بارنامه دریائی با کشتی "کلاودیا" حمل گردید. این کشتی توسط متال ترانسپورت اجاره و جریمه معطلی به نرخ روزانه ۳،۵۰۰ دلار امریکا توافق شد "که مستقیماً" بین صاحبان کشتی و دریافت کنندگان بار در بندر (یا بنادر) تسویه می‌گردد،"

۵۶ - کشتی کاهیگاتیا در پنجم آبانماه ۱۳۵۶ [۲۷ اکتبر ۱۹۷۷] در ایران پهلو گرفت و اطلاعیه آمادگی صادر کرد و حسب ادعا متحمل تاخیری به مدت ده روز و جریمه معطلی به میزان ۳۲،۴۳۰/۹۰ دلار گردید(۴). هیچگونه مدرکی از محاسبه جریمه

(۴) ایضاً - ۳۱،۱۶۰/ دلار امریکا ذکر شده.

معطلی به دیوان ارائه نشده است. صورت وقایع مربوط به کاهیکاتیا حاوی این عبارت است: طبق شمارش ما و دریافت کنندگان [محموله] تعداد ۱۲۹۴ کیسه کسری دارد. در رابطه با این کسری که مبنای یکی از ادعاهای متقابل بازرگانی به مبلغ ۹۶،۰۶۴/ دلار آمریکا واقع شده، گواهی کسر تخلیه صادر نشده است.

۵۷ - کشتی کلاودیا در ۱۸ آبانماه ۱۳۵۶ [نهم نوامبر ۱۹۷۷] به بندر وارد شد. حسب ادعای تخلیه این کشتی مواجه با تاخیری به مدت ۳۴ روز شد و ۱۳۲،۴۵۰/۷۰ دلار آمریکا جریمه معطلی به آن تعلق گرفت.

۵۸ - در ۲۲ دیماه ۱۳۵۶ [۱۲ ژانویه ۱۹۷۸] صورتحساب اجاره کاهیکاتیا، از جمله جریمه معطلی به مبلغ ۳۱،۱۶۰/ دلار برای متال ترانسپورت ارسال شد. مبلغ کامل صورتحساب در تاریخ ۲۶ اسفندماه ۱۳۵۷ [۱۷ مارس ۱۹۷۸] پرداخت و معادل آن به بدهکار حساب فیلیپ منظور گردید. اجاره کلاودیا، از جمله جریمه معطلی به مبلغ ۱۳۲،۴۵۰/۷۰ دلار آمریکا، طبق "صورتحساب نهایی کرایه حمل" توسط متال ترانسپورت پرداخت شد و این مبلغ نیز به بدهکار حساب فیلیپ منظور گردید.

۲ - مذاکرات حل و فصل

۵۹ - بازرگانی دولتی مدارکی به دیوان تسلیم کرده که، حسب اظهار ثابت می کند که وی مصالحه نامه ای با فیبرو منعقد کرده که طبق آن فیبرو در سال ۱۹۸۶ موافقت کرد که ادعاهائی را که در حال حاضر در دیوان داوری مطرح است پس بگیرد. این مدارک عبارتند از تلکسهای ارسالی به بازرگانی دولتی که فیبرو از طریق شرکت داری لندن مخابره کرده است. در یکی از این تلکسها که در اکتبر ۱۹۸۶ ارسال شده، قید گردیده: "موافقت داریم که ادعای مطروحه فعلی در دیوان لاهه، کلا" مسترد گردد". در تلکس دیگری که به تاریخ ژوئیه ۱۹۸۷ است ذکر شده است: "به

وکیل دعوی دستور داده شده است که ادعای مورد اشاره را پس بگیرد. بازرگانی دولتی اظهار می‌نماید که شرکت داری شرکت تابعه فیبروست و آقای اسکالی، که تلکسها را ارسال نموده هنگام انعقاد دو فقره قرارداد با بازرگانی دولتی در تهران در سال ۱۹۸۶، به عنوان نماینده فیبرو عمل می‌کرده است. بازرگانی دولتی اظهار می‌دارد که در دو قرارداد مزبور یکی از شرایط این بود که ادعای مطروحه در دیوان مسترد خواهد شد.

۶۰ - فیبرو می‌پذیرد که شرکت داری شرکت وابسته‌ای است، لکن استدلال می‌کند که شرکت، سازمان مستقلی است و نظر به اینکه طرفی در دعوی حاضر نیست، لذا هرگونه مصالحه‌نامه‌ای که وی منعقد کرده باشد نسبت به فیبرو الزام آور نیست. در جلسه استماع، فیبرو تصدیق نمود که مسئولین اصلی داری و بازرگانی دولتی با یکدیگر ملاقات کرده و در مورد معاملات تازه‌ای به توافق رسیده بودند. فیبرو اظهار می‌نماید که این معاملات تازه به علت اینکه بازرگانی دولتی اعتبار اسنادی لازم را افتتاح نکرد جامه عمل نپوشید و لذا کالاها به مشتریان دیگری فروخته شد. فیبرو استدلال می‌کند که نظر به اینکه شرایط مصالحه حاصل نشد، تلکسهای تسلیمی بازرگانی وی را متعهد نمی‌سازد.

۶۱ - پس از بررسی مدارک موجود، سوابق مربوط به مذاکرات حل و فصل و توضیحات ارائه شده در جلسه استماع، استنتاج دیوان داوری این است که توافقی بین شرکت داری و بازرگانی دولتی صورت گرفته بوده که یکی از شرایط آن استرداد ادعاهایی است که درحال حاضر در دست رسیدگی است.

۶۲ - از اینرو، دیوان ادعاها و ادعاهای متقابل در ارتباط با بازرگانی دولتی را مردود می‌شمارد.

چهارم - بهره و هزینه‌ها

۶۳ - خواهان خواستار بهره بابت کلیه مبالغ مورد حکم از تاریخ به وجود آمدن ادعاها، به اضافه هزینه‌هاست. دیوان، به پیروی از اصول و رهنمودهای مندرج در حکم شماره ۳-۸۹-۲۲۵ مورخ دوم اردیبهشت ماه ۱۳۶۵ [۲۲ آوریل ۱۹۸۶] صادره در پرونده مک کالو اند کامپنی اینک و وزارت پست، تلگراف و تلفن و سایرین، (منتشره در 3 Iran-U.S. C.T.R. 11) حکم به پرداخت بهره به نفع خواهان به نرخ ده درصد در سال نسبت به مبلغ ۲۲۰،۹۳۵/۴۰ دلار امریکا محکوم به صادر می‌نماید. این بهره از تاریخی که دادخواست ثبت شد، یعنی ۲۸ دیماه ۱۳۶۰ [۱۸ ژانویه ۱۹۸۲] تعلق می‌گیرد.

۶۴ - دیوان داوری مقرر می‌دارد که، باتوجه به نتیجه ادعاها و ادعاهای متقابل هر یک از طرفین باید هزینه‌های داوری خود را تقبل کند.

پنجم - حکم

۶۵ - به دلایل پیشگفته،

دیوان به شرح زیر حکم صادر می‌کند:

الف) خواننده وزارت جنگ - شرکت سهامی اتکا با مسئولیت محدود، ملزم است مبلغ دویست و بیست هزار و نهصد و سی و پنج دلار امریکا و چهل سنت

(۲۲۰،۹۳۵/۴۰ دلار آمریکا) به اضافه بهره ساده به نرخ ده درصد (۱۰٪) در سال (بر مبنای ۳۶۵ روز) از تاریخ ۲۸ دیماه ۱۳۶۰ [۱۸ ژانویه ۱۹۸۲] تا تاریخی که کارگزار امانی دستور پرداخت از حساب تضمینی را به بانک امین صادر کند به خواهان فیبرو کورپوریشن بپردازد. تعهد مزبور با پرداخت از محل حساب تضمینی مفتوح طبق بند هفت بیانیه مورخ ۲۹ دیماه ۱۳۵۹ [۱۹ ژانویه ۱۹۸۱] دولت جمهوری دموکراتیک و مردمی الجزایر ایفا خواهد شد.

(ب) کلیه ادعاها و ادعاهای متقابل دیگر مردود شناخته می‌شوند.

(ج) هر طرف هزینه‌های داوری خود را تقبل خواهد کرد.

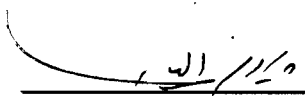
بدینوسیله حکم حاضر جهت ابلاغ به کارگزار امانی به ریاست دیوان داوری تسلیم می‌شود.

لاسه، به تاریخ ۱۲ بهمن ماه ۱۳۶۹ برابر با ۱ فوریه ۱۹۹۱



کایتانو آرانجیو- روئیتس
رئیس شعبه سه

به نام خدا



پرویز انصاری معین



ریچارد سی. الیسون

موافق با بخشی از حکم و
مخالف با بخشی دیگر