

ORIGINAL DOCUMENTS IN SAFE

Case No. B 58



Date of filing: 9, 10, 1996

\*\* AWARD - Type of Award Award  
- Date of Award 9 OCT 1996  
\_\_\_\_\_ pages in English 29 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

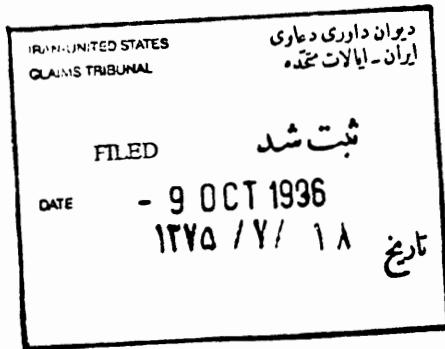
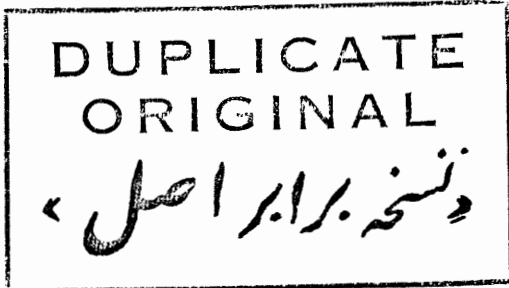
\*\* DISSENTING OPINION of \_\_\_\_\_  
- Date \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ pages in English \_\_\_\_\_ pages in Farsi

\*\* OTHER; Nature of document: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
- Date \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ pages in English \_\_\_\_\_ pages in Farsi

پرونده شماره ب ۵۸

شعبه دو

حکم شماره ۵۸-۲ ب-۵۷۲



راه آهن جمهوری اسلامی ایران،

خواهان،

ایالات متحده آمریکا،

خوانده.

حکم

حاضران:

از طرف خواهان:

آقای محمدحسین زاهدین لباف،  
نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران،  
آقای دکتر جعفر نیاکی،  
آقای خسرو طبسی،  
آقای سیف الله محمدی،  
مشاوران حقوقی نماینده رابط،  
آقای بهروز صالح پور،  
دستیار حقوقی،  
آقای ابوالقاسم سعیدی،  
آقای حسن محمدی مطلق،  
نمایندگان راه آهن جمهوری اسلامی ایران،  
آقای حسین آخوندزاده،  
نماینده وزارت امور اقتصادی و دارائی،  
آقای مهندس عباس عاملی،  
شاهد.

از طرف خوانده:

آقای دی. استیفن متایس،  
نماینده رابط ایالات متحده آمریکا،  
آقای شان دی. مورفی،  
قائم مقام نماینده رابط ایالات متحده آمریکا،  
پروفسور ریچارد بی. لیلیک،  
مشاور حقوقی نماینده رابط،  
آقای رونالد ج. بتاور،  
معاون مشاور حقوقی وزارت امور خارجه ایالات متحده،  
آقای جاشوا ال. دوروزین،  
وکیل مشاور وزارت امور خارجه ایالات متحده.

## فهرست مندرجات

شماره بند

۱	..... <u>پیشگفتار</u> اول -
۲	..... <u>موضوعات شکلی</u> دوم -
۸	..... <u>شرح واقعیات</u> سوم -
۸	..... <u>اشغال ایران</u> الف -
۱۱	..... <u>پیمان اتحاد</u> ب -
۱۸	..... <u>طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲</u> ج -
۲۰	..... <u>مشارکت ایالات متحده</u> د -
۲۸	..... <u>موافقتنامه پیشنهادی سال ۱۹۴۴</u> ه -
۲۹	..... <u>تسویه حساب بعد از جنگ</u> و -
۲۴	..... <u>ادعای راه آهن جمهوری اسلامی ایران علیه ایالات متحده</u> ز -
۳۷	..... <u>واقعیات و اظهارات</u> چهارم -
۳۷	..... <u>صلاحیت</u> الف -
۳۹	..... <u>طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴: موضع راه آهن</u> ب -
۴۲	..... <u>طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴: موضع ایالات متحده</u> ج -
۵۱	..... <u>کارگزاری</u> د -
۵۲	..... <u>تسویه حساب نهائی</u> ه -
۵۷	..... <u>مرور زمان مسقط حق</u> و -
۶۱	..... <u>ادعای غرامت</u> ز -
۶۶	..... <u>دلایل حکم - صلاحیت</u> پنجم -
۸۹	..... <u>هزینه ها</u> ششم -
۹۰	..... <u>حکم</u> هفتم -

## اول - پیشگفتار

۱- در تاریخ ۲۹ دیماه ۱۳۶۰ [۱۹ ژانویه ۱۹۸۲] راه آهن جمهوری اسلامی ایران<sup>۱</sup> ("راه آهن" یا "راه آهن ایران") پرونده شماره ب ۵۸ را ثبت و اظهار کرد که به علت استفاده ایالات متحده آمریکا ("ایالات متحده") از قسمت جنوبی راه آهن ایران در طول جنگ جهانی دوم متحمل خساراتی شده است. راه آهن در آخرین لایحه خود، مبلغ -/۱۳۶,۲۱۸,۷۵۰ دلار (آمریکا) به علاوه بهره، غرامت مطالبه می‌نماید.<sup>۲</sup>

۲- ایالات متحده اذعان دارد که اداره امور قسمت جنوبی راه آهن ایران را بدست گرفت لیکن قبول مسئولیت مالی را انکار و اظهار می‌کند که در اداره کردن راه آهن، به عنوان کارگزار انگلستان عمل می‌کرد. ایالات متحده ادعا می‌کند که دعوی حاضر خارج از صلاحیت دیوان است زیرا هیچگونه ترتیب قراردادی به شرح مقرر در بند ۲ ماده دو بیانیه حل و فصل دعوی بین ایران و ایالات متحده وجود ندارد و مضافاً استدلال می‌کند که چنانچه به نظر دیوان چنین ترتیبی وجود دارد یا وجود داشته، اصل مرور زمان مسقط حق مانع طرح دعواست و علاوه بر این، تسویه حساب سال ۱۹۴۸ بین ایران و انگلستان مانع طرح دعوا توسط راه آهن می‌باشد.

## دوم - موضوعات شکلی

۳- راه آهن درخواست کرده است که پرونده حاضر و پرونده شماره ب ۳۶، ایالات متحده آمریکا و جمهوری اسلامی ایران، ادغام گردند، زیرا اظهار می‌کند که هر دو پرونده مربوط به جنگ دوم جهانی بوده و کلاً با راه آهن ایران ارتباط دارند. ادعای مطروحه در پرونده ب ۳۶ ناشی از فروش اموال نظامی مازاد جنگ دوم جهانی است.

۴- پرونده حاضر بدو در شعبه يك در دست رسیدگی بود و در تاریخ ۲۴ آذرماه ۱۳۶۵ [۱۵]

<sup>۱</sup> دیوان توجه دارد که عنوان خواهان در رسیدگی پرونده حاضر تغییر کرده است. به عنوان مثال، در دستورهای دیوان، خواهان متناوباً "Iranian Railway" یا "Iranian Railways" ذکر گردیده و در پاره ای از مدارک ثبت شده، خواهان "دولت جمهوری اسلامی ایران" یا "راه آهن دولتی ایران" نامیده شده است. دیوان تصمیم می‌گیرد که خواهان را "راه آهن جمهوری اسلامی ایران" بنامد زیرا نام اخیر الذکر عنوانی است که در متن فارسی دادخواست اولیه و نیز در لایحه استماع خواهان دیده می‌شود.

<sup>۲</sup> مبلغ مورد مطالبه در لوائح کتبی ایران -/۷۸۸,۸۰۰,۰۰۰ دلار (آمریکا) بود که شامل بهره متعلقه تا تاریخ ثبت دادخواست اولیه می‌باشد. بنگرید به: بند ۳۶ زیر.

دسامبر ۱۹۸۶] به شعبه دو ارجاع شد زیرا اعتقاد بر این بود که رسیدگی به هر دو پرونده ب ۳۶ و ب ۵۸ در يك شعبه با کارآئی بیشتری صورت خواهد گرفت. در نتیجه، اینک هر دو پرونده مذکور در شعبه حاضر در دست رسیدگی است.

۵- جلسه استماع پرونده شماره ب ۳۶ در تاریخ ۱۵ آذرماه ۱۳۷۴ [ششم دسامبر ۱۹۹۵] و جلسه استماع پرونده شماره ب ۵۸ در تاریخ ۱۷ آذر ماه ۱۳۷۴ [هشتم دسامبر ۱۹۹۵] برگزار شد.

۶- در پرونده شماره ب ۳۶، ایران اظهار می‌دارد که به نشانه حسن نیت، مبلغ ۱/۸ میلیون دلار به ایالات متحده پرداخت کرد و در مقابل آن ایالات متحده متعهد شد که دعاوی را که اینک به عنوان پرونده های ب ۳۶ و ب ۵۸ مطرح شده اند در یکدیگر ادغام نماید. برخلاف اظهار فوق، سوابق پرونده نشان می‌دهد که ایالات متحده گرچه موافقت کرد که ماهیت دعاوی را که اکنون به عنوان پرونده ب ۵۸ مطرح گردیده با حسن نیت بررسی کند، اما همواره اعتقاد داشته است که دو پرونده مذکور از لحاظ موضوعی و حقوقی کاملاً متمایزند.

۷- دیوان بر این عقیده است که ارتباط بین دو پرونده در حدی نیست که ادغام آنها قابل توجیه باشد. قراردادهای مورد اختلاف در پرونده ب ۳۶ هیچگونه ارتباط مهمی با مسائل مطروح در پرونده حاضر ندارد. بر این اساس، دیوان درخواست راه آهن ایران برای ادغام پرونده های ب ۳۶ و ب ۵۸ را رد می‌کند. بنگرید به: صفحه ۸ حکم شماره ۳-۴۱-۵۱ مورخ ۱۸ خرداد ۱۳۶۲ [هشتم ژوئن ۱۹۸۲] در پرونده پامروی کورپوریشن و جمهوری اسلامی ایران، چاپ شده در: 2 Iran-U.S. C.T.R. 391, 396.

## سوم - شرح واقعیات

### الف - اشغال ایران

۸- در شهریور ماه ۱۳۲۰ [اوت ۱۹۴۱] انگلستان و شوروی ایران را که در آن زمان در جنگ جهانی دوم کشور بیطرفی بود اشغال کردند. وینستون چرچیل، نخست وزیر انگلیس بعدها راجع به عملیات نظامی انگلیس و شوروی در داخل ایران و علیه این کشور توضیحاتی به شرح زیر داد:

نیاز به ارسال انواع مهمات برای دولت شوروی و مشکلات فراوان مسیر قطب شمال از یکطرف و امکانات سوق الجیشی آینده از طرف دیگر، فوق العاده مطلوب می‌نمود که ارتباط کامل با روسیه از طریق ایران ایجاد شود. چاههای نفت ایران عامل مهمی در جنگ بود. یک هیئت سیاسی فعال آلمانی با عده کثیری مأمور در تهران مستقر شده بود و اعتبار و منزلت آلمان در اوج قرار داشت. سرکوبی شورش در عراق و اشغال سوریه توسط نیروهای مشترک انگلیس و فرانسه که هر دو به زحمت انجام شد نقشه های هیتلر را در شرق مضمحل کرد. ما از همکاری با روسها استقبال و به آنها پیشنهاد مبارزه مشترک کردیم: من در مبادرت به جنگ با ایران قدری اضطراب داشتم، اما دلایل له آن بسیار قوی بود. بی‌نهایت خوشحال شدم که ژنرال [سر الف. پ.] ویول در آن زمان در هندوستان بود تا عملیات نظامی را رهبری کند.<sup>۳</sup>

ژنرال ویول که فرمانده کل قوای انگلیس در هندوستان بود، طی تلگرامی به وزارت جنگ در لندن (۱۹ تیر ماه ۱۳۲۰ / دهم ژوئیه ۱۹۴۱) دلیل دیگری به دلایل فوق افزود: "برای دفاع از هندوستان بی‌نهایت اهمیت دارد که آلمانیها هم اکنون از ایران بیرون رانده شوند."<sup>۴</sup>

۹- بعد از مبادله چند یادداشت سیاسی بین لندن و مسکو و تهران (که به حل و فصل مسالمت آمیز نیا انجامید) نیروهای انگلیسی و شوروی روز سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ [۲۵ اوت ۱۹۴۱] وارد ایران شدند. مقاومت‌هایی صورت گرفت. شاه، رضا پهلوی، از رئیس جمهور ایالات متحده استمداد کرد که "جهت پایان دادن به این اعمال تجاوزکارانه اقدام به عمل آورد."<sup>۵</sup> لیکن عملیات جنگی که محدود هم بود تا روز ششم شهریور ماه ۱۳۲۰ [۲۸ اوت] به پایان رسید. چرچیل عملیات مزبور را چنین توصیف کرد "استفاده مختصر و مفید از نیروی کوبنده علیه کشوری ضعیف و باستانی. انگلستان و روسیه برای بقای خود می‌جنگیدند" *"Inter arma silent leges"* (در جنگ قانون ساکت است).<sup>۶</sup> دو قدرت اشغالگر، رئیس کشور، رضا شاه پهلوی را وادار به کناره گیری از سلطنت کردند و پسرش محمدرضا پهلوی را به جای او به تخت پادشاهی نشانند.

3 Winston S. Churchill, 3 *The Second World War: The Grand Alliance* 476-77 (U.S. ed. 1950).

۴ همان مأخذ، صفحه ۴۷۷.

5 Foreign Relations of the United States, Diplomatic Papers 1941, at 419 (1959).

۶ چرچیل: مذکور در پانوش ۳، صفحه ۴۸۲.

۱۰- در نیل به هدف، یعنی "ارتباط کامل با روسیه از طریق ایران" (بنگرید به: بند ۸ بالا) راه آهن ایران حائز کمال اهمیت بود. حتی پیش از پایان مخاصمات در ایران، چرچیل از سرلشگر سر هیستینگز ایسمی، رئیس ستاد ارتش خواست که طرح‌هایی تهیه کند تا "راه آهن ایران آماده به کار در اختیار ما" باشد.<sup>۷</sup> مدت کوتاهی پس از خاتمه عملیات جنگی، چرچیل با ارسال تلگرامی به ژنرال ویول علاقه خود را به "طرح وی درباره راه آهن، که در اینجا [یعنی در لندن] با دقت در حال بررسی است" ابراز کرد.<sup>۸</sup>

### ب - پیمان اتحاد

۱۱- توافق راجع به حمل تدارکات جنگی به شوروی از طریق ایران باید به صورت سه جانبه یعنی بین دو قدرت اشغالگر و ایران صورت می‌گرفت. چرچیل در پیامی به عنوان ژوزف استالین، صدر شورای کمیته های خلق اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی، از انگیزه‌هایی که وی را به امضای یک پیمان سه جانبه سوق داد چنین گفت: "نهایت اشتیاق را دارم که اتحادمان را با ایران سامان داده، همکاری نزدیک و کارآمدی با نیروهای کشور شما [یعنی شوروی] در ایران ترتیب دهم." (۲۵ شهریور ۱۳۲۰ برابر با ۱۶ سپتامبر ۱۹۴۱)<sup>۹</sup>. و باز در پیام دیگری گفت که "در هر حال، امضای پیمان اتحاد ضرورت دارد تا از افزایش ناآرامی‌های داخلی که اثر جنبی آن قطع مسیر ارسال تدارکات است، جلوگیری شود" (۲۰ مهر ماه ۱۳۲۰ برابر با ۱۲ اکتبر ۱۹۴۱)<sup>۱۰</sup>. بعد از اینکه نیروهای انگلستان و شوروی از تهران عقب نشینی کردند (۲۶ مهر ماه ۱۳۲۰ برابر با ۱۸ اکتبر ۱۹۴۱) و واحدهایی به منظور حفاظت از خطوط مواصلاتی بجای گذاشتند، چرچیل تأکید کرد که: "ایجاد یک مسیر عمده حمل تدارکات به روسیه از طریق ایران هدف اصلی ما شد."<sup>۱۱</sup>

۷ همان مأخذ، صفحه ۴۸۳.

۸ همان مأخذ.

۹ همان مأخذ، صفحه ۴۸۴.

۱۰ همان مأخذ، صفحه ۴۸۵.

۱۱ همان مأخذ، صفحه ۴۸۶.

۱۲- پیمانی که چرچیل در نظر داشت بزودی به حقیقت پیوست. پیمان اتحاد سه جانبه<sup>۱۲</sup> در تاریخ نهم بهمن ماه ۱۳۲۰ [۲۹ ژانویه ۱۹۴۲] در تهران توسط ایران از یک طرف و انگلیس و اتحاد شوروی از طرف دیگر به امضا رسید.

۱۳- پیمان اتحاد، رابطه حقوقی بین ایران و دو قدرت دیگر را دستخوش تغییر اساسی کرد بدینصورت که رابطه بین آنها اکنون رابطه اتحاد (و نه مخاصمه، بنگرید به: مواد ۱ و ۲ پیمان)، براساس "حضور" نیروهای متفقین در خاک ایران (و نه اشغال نظامی، بنگرید به: بند ۱ ماده چهار) بود. ایران دیگر کشور بیطرفی نبود.

۱۴- با الحاق ایران به اعلامیه ملل متحد مورخ ۱۱ دیماه ۱۳۲۰ [اول ژانویه ۱۹۴۲]<sup>۱۳</sup> پیوندهای اتحاد مزبور تحکیم شد و گسترش یافت. طبق این اعلامیه چند جانبه، اعضای اتحاد ضد دول محور تعهداتی درباره اقدامات مشترک خود در طول دوره جنگ برعهده گرفتند.

۱۵- در این رابطه، شایان ذکر است که سفیر انگلستان در تهران در یادداشت شماره ۷۱۵ خود به عنوان وزیر امور خارجه دولت شاهنشاهی ایران در نوامبر ۱۹۴۵، راجع به "شرایطی که تحت آن، یک دولت متفق به متفق دیگر در زمان جنگ خدمت می‌نماید" چنین نوشت:

آنجناب تصدیق خواهند فرمود که هیچ کشوری نمیتواند انتظار داشته باشد که از تأثیرات نظامی و اقتصادی یک جنگ عالمگیر برکنار بماند، و اینکه کشور ایران تا این اندازه بختیار بوده که صحنه عملیات عمده جنگی که متضمن خرابیهای عظیم می‌باشد واقع نگردیده فقط در نتیجه فداکاریهای زیاد از حیث نفرات و پول از طرف نیروهای متفق بوده است.

سفیر انگلیس به قروض "هنگفت" انگلستان "به امپراطوری و کشورهای خارجه اشاره و اضافه کرد که "بدهی بریتانیا به ایران تنها بخش کوچکی از آن را تشکیل می‌دهد. . . ."

۱۶- طبق بند ۲ (ب) ماده سه پیمان اتحاد، ایران به انگلستان و اتحاد شوروی "حق غیر محدود

12 93 U.N.T.S. 279.

<sup>۱۲</sup> در مورد متن اعلامیه، بنگرید به: 204 L.N.T.S.381. در برخی منابع، تاریخ الحاق ایران به اعلامیه، ۱۹ شهریور ۱۳۲۱ [دوم سپتامبر ۱۹۴۲] ذکر شده است. برای مثال، بنگرید به: A Decade of American Foreign Policy, Basic Documents 1941-49, U.S. Senate" S. Doc. No. 123, 81st Cong., 1st Sess. 1 (1950).



داد که آنها جمیع وسایل ارتباطی منجمله راههای آهن... را در خاک ایران بکار ببرند و نگاهداری کنند و حفظ نمایند و در صورتیکه ضرورت نظامی ایجاب نماید بهر نحوی که مقتضی بدانند در دست بگیرند. "شوروی کنترل بخش شمالی راه آهن از تهران تا مرزهای خود را تحت کنترل گرفت و بریتانیا قسمت جنوبی راه آهن از خلیج فارس تا تهران را در دست گرفت.

۱۷- بند ۲ ماده چهار پیمان اتحاد مقرر می‌داشت که راجع به تعهدات مالی که انگلستان و اتحاد شوروی در نتیجه حضور نیروهای خود در خاک ایران بر عهده خواهند گرفت، موافقتنامه های جداگانه ای "در اموری از قبیل خریدهای محلی و اجاره ابنیه و تأسیسات صنعتی و بکارگرفتن کارگران و مخارج حمل و نقل و امثال آن منعقد خواهد شد".

#### ج - طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲

۱۸- مذاکرات بین ایران و انگلستان و اتحاد شوروی پیرو بند ۲ ماده چهار پیمان اتحاد، در ماه مارس ۱۹۴۲ منجر به طرح موافقتنامه ای شد ("طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲"). قصد سه کشور این بود که موافقتنامه حاکم بر عملیات انگلستان و اتحاد شوروی در راه آهن باشد. موافقتنامه مزبور حاوی موادی درباره محاسبه تعرفه های حمل، تخفیفات و سود حاصله و ترتیب سرمایه گذاری در طول مدت حضور نیروهای متفقین در ایران بود. لیکن طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ هیچگاه به امضاء نرسید.

۱۹- ماده ۱۲ طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ ارتباط خاصی با دعوی حاضر دارد. ماده مزبور مقرر می‌دارد که دولت های انگلستان و شوروی

تضمین میکنند که هرگونه خساراتی را که احتمالاً بر ابنیه و تأسیسات... راه آهن در اثر اعمال مستقیم یا غیرمستقیم سربازان متفقین و یا در اثر عملیات جنگی مستقیم یا غیرمستقیم وارد آمده و یا احتمالاً وارد گردد جبران کرده، غرامت آنها پرداخت نمایند. کمیسیون حمل و نقل مسئول ارزیابی چنین خساراتی خواهد بود. همچنین دولتهای متفق تضمین می‌کنند که هرگونه خساراتی را که راه آهن به طور مستقیم یا غیرمستقیم در اثر عملیات نیروهای متفقین و یا عملیات جنگی متحمل شود جبران نمایند. ارزیابی چنین خساراتی نیز بعهده کمیسیون حمل و نقل خواهد بود.

۲۰- در تاریخ ۳۱ مرداد ماه ۱۳۲۱ [۲۲ اوت ۱۹۴۲] چرچیل نخست وزیر انگلستان با پیشنهاد روزولت رئیس جمهور ایالات متحده موافقت کرد که کشور اخیر توسعه و اداره و بهره برداری و نگهداری خطوط راه آهن ایران را از بنادر خلیج فارس تا تهران به عهده بگیرد. شرایطی که تحت آن قرار شد ایالات متحده این مسئولیت را قبول کند در تاریخ اول مهرماه ۱۳۲۱ [۲۳ سپتامبر ۱۹۴۲] مورد تصویب روسای ستاد مشترک [نیروهای ایالات متحده و انگلستان] قرار گرفت. هدف اصلی نیروهای ایالات متحده در ایران تضمین ارسال بلاوقفه و هر چه بیشتر تدارکات به شوروی بود.

۲۱- بنا به درخواست انگلستان، ارتش ایالات متحده در تاریخ اول مهر ماه ۱۳۲۱ [۲۳ سپتامبر ۱۹۴۲] وارد ایران گردید.

۲۲- کنترل کلی خطوط راه آهن و راههای جنوب تهران به عهده فرماندهی کل نیروهای انگلیس در ایران و عراق قرار گرفت. انگلیس حفاظت نظامی لازم و کنترل اولویت های تردد و تخصیص بار در سرتاسر این بخش از راه آهن را به عهده داشت و فرماندهی نیروهای ایالات متحده در خلیج فارس ("فرماندهی خلیج فارس")، وظیفه توسعه، بهره برداری و نگهداری خطوط آهن از پنج بندر جنوبی ایران تا تهران را به عهده گرفت.

۲۳- در یادداشت مورخ ۱۶ آذر ۱۳۲۱ [۷ دسامبر ۱۹۴۲] هیئت نمایندگی انگلستان در تهران به عنوان آقای محمد ساعد وزیر امور خارجه ایران بیان شده است که

محترماً خاطر جنابعالی را مستحضر میسازم که دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان در کشور متحده انگلیس و دولت ایالات متحده آمریکا موافقت حاصل نموده اند که به عنوان بخشی از همکاری های خود در عملیات جنگی مشترک دول متفق مقامات نظامی ایالات متحده آمریکا از قسمت جنوبی خط آهن سرتاسری ایران را از بنادر خلیج فارس تا تهران از مقامات نظامی انگلیس تحویل گیرند.

جزئیات مربوط به انتقال مزبور و تاریخ آن تاکنون بطور قطع تعیین نگردیده. لیکن به دوستدار دستور داده شده است رسماً جنابعالی را از موضوع مطلع ساخته و همکاری دولت شاهنشاهی را نسبت به تغییر نامبرده جلب نمایم. از قرار معلوم مقامات نظامی انگلیس باز هم مسئول مسائل مختلفی از قبیل تنظیم حرکت و تقسیم وسایل حمل و نقل می باشند گرچه قبلاً اظهار داشتیم که جزئیات کامل هنوز در دست نیست.

۲۴- روز قبل از آن، آقای ل. جی. دریفوس، وزیر مختار ایالات متحده در تهران یادداشت زیر را به عنوان آقای محمد ساعد ارسال نمود:

محترماً باستحضار آنجناب میرساند که دول آمریکا و انگلستان موافقت نمودند که مقامات نظامی آمریکا اداره کردن قسمت های جنوبی راه آهن سرتاسری ایران و همچنین اداره کردن بعضی بندرها و سایر تأسیسات حمل و نقل را از انگلیسی ها تحویل بگیرند.

پیش از آنکه در این باب اقدامی بشود، طبعاً دولت متبوع دوستدار مایل است اصولاً رضایت دولت شاهنشاهی ایران را تحصیل نماید. بنابراین ممنون می شوم که رویه دولت شاهنشاهی را در این خصوص هر چه زودتر اشعار فرمائید. درباره جنبه های مختلف و جزئیات انتقال مذکور اکنون مطالعاتی در جریان است که جزئیات آن بعداً مورد مذاکره قرار خواهد گرفت.

۲۵- در پاسخ به یادداشت فوق، در تاریخ ۲۲ آذرماه ۱۳۲۱ [۱۴ دسامبر ۱۹۴۲] آقای ساعد، وزیر امور خارجه ایران به آقای دریفوس چنین نوشت:

دولت شاهنشاهی از دادن اجازه استفاده از هرگونه وسائل و تسهیلاتی که مورد نیاز متفقین باشد دریغ ندارد و راضی است که مقامات امریکائی در بهره برداری از همان قسمت های راه آهن و تحت همان شرایط مندرج در پیمان اتحاد مورخ ۲۹ ژانویه ۱۹۴۲ (۹ بهمن ۱۳۲۰) شرکت نمایند. لیکن همانطور که قطعاً آن جناب مستحضرند مناسب است که دولت شاهنشاهی نامه هائی مشعر بر رضایت انگلستان و شوروی در این باب را نیز دریافت دارد. از آنجایی که اظهارات شفاهی آن جناب و یادداشتی که اینک به آن پاسخ داده می شود نشان می دهد که موضوع ضروری می باشد دولت شاهنشاهی در حالیکه وسائل لازم را فراهم می کند و تشریفات لازم مربوط به تعهداتی را که انجام این امر بوجود می آورد انجام می دهد حاضر است با دریافت یادداشتهای دوگانه مذکور در فوق اجازه و دستور لازم را به مأموران خود برای عملیات متخصصان امریکائی صادر کند.

۲۶- راجع به این موضوع، آقای دریفوس طی تلگرام مورخ ۱۴ اردیبهشت ماه ۱۳۲۲ [چهارم مه ۱۹۴۲] به وزیر امور خارجه ایالات متحده نوشت که به تصور دولت انگلیس صدور اطلاعیه رسمی راجع به اینکه ایالات متحده تصدی عملیات بخش جنوبی راه آهن سرتاسری ایران را بر عهده گیرد، لازم نیست.

۲۷- انتقال مسئولیت ها از انگلستان به ایالات متحده در آوریل ۱۹۴۳ عملی شد.

۲۸- در نیمه دوم سال ۱۹۴۲ و اوایل سال ۱۹۴۴، انگلستان پیشنهاد کرد که ایالات متحده در يك موافقتنامه مالی چهارجانبه بین آن دو کشور و اتحاد شوروی و ایران ("طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴") شرکت نماید. هدف موافقت نامه مزبور این بود که مسئولیت مالی هر يك از چهار طرف در مورد راه آهن مشخص شود. لیکن در تاریخ اول خرداد ۱۳۲۳ [۲۲ مه ۱۹۴۴] وزارت امور خارجه ایالات متحده به هیئت نمایندگی آن کشور در تهران دستور داد که مذاکرات مربوط به طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴ را پایان دهد و در تاریخ ۲۱ تیر ماه [۱۲ ژوئیه ۱۹۴۴] هیئت نمایندگی مزبور به سفارت انگلستان در تهران اطلاع داد که ایالات متحده به این نتیجه رسیده است که پیوستنش به موافقتنامه مزبور ضرورت ندارد. ایالات متحده مدعی بود که حتی پیش از آن، سهم منصفانه ای از کل هزینه های متفقین را در ایران بر عهده گرفته و مایل نیست که هیچ بخشی از مسئولیت مالی انگلستان را نسبت به راه آهن ایران تقبل نماید.

#### و - تسویه حساب بعد از جنگ

۲۹- مأموریت فرماندهی خلیج فارس در تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۲۴ [اول ژوئن ۱۹۴۵] به پایان رسید و به آن فرماندهی دستور داده شد به مقامات انگلیسی اطلاع دهد "که [ایالات متحده] معتقد است که تصفیه حساب مالی با ایران یا دوایر آن دولت مسئولیت دولت انگلستان است." در تاریخ دوم تیر ماه ۱۳۲۴ [۲۳ ژوئن ۱۹۴۵] بهره برداری، کنترل و نظارت بر قسمت جنوبی راه آهن ایران به انگلستان اعاده گردید. در این موافقتنامه تحویل و تحول آمده است که اموال و تأسیسات راه آهن "به استثنای فرسودگی عادی، در همان وضع مطلوبی است که در هنگام واگذاری بود...". مدت کوتاهی بعد از آن، یعنی در اواخر ماه ژوئن ۱۹۴۵، انگلستان کنترل راه آهن را به ایران بازگرداند. در موافقتنامه تحویل و تحول اخیر ذکر شده است که:

اموال (به استثنای لوکوموتیوها و واگن ها) که اصلاً متعلق به بنگاه راه آهن دولتی ایران بوده از طرف بنگاه راه آهن دولتی ایران از ارتش انگلیس قبول و تصدیق می‌گردد که به استثنای فرسودگی عادی، بهمان ترتیب و وضعی میباشد که در ابتدا تحت کنترل ارتش انگلیس درآمد.

۳۰- دعاوی مربوط به جنگ جهانی دوم بین ایالات متحده و بریتانیای کبیر طی يك تسویه

حساب کلی که در تاریخ هفتم فروردین ماه ۱۳۲۵ [۲۷ مارس ۱۹۴۶] امضاء شد خاتمه یافت.<sup>۱۴</sup> به عنوان بخشی از آن تسویه حساب، انگلستان از هر گونه ادعای احتمالی خود علیه ایالات متحده بابت هزینه های حمل که فرماندهی خلیج فارس متحمل شده بود، صرفنظر کرد.

۳۱- در تاریخ ۲۸ شهریور ماه ۱۳۲۵ [۱۹ سپتامبر ۱۹۴۶]، آقای جورج الن، سفیر ایالات متحده در ایران نامه ای از آقای احمد قوام وزیر امور خارجه ایران دریافت نمود که به شرح زیر بود:

محترماً با ارسال رونوشت نامه که راجع به تصفیه حساب بنگاه راه آهن و سایر دوایر وزارت راه بسفارت کبرای دولت پادشاهی انگلستان نوشته شده خاطر آن جناب را متوجه میسازد که قسمت عمده محمولات ترانزیتی بوسیله مأمورین آن دولت با راه آهن ایران حمل شده و مأمورین صلاحیتدار اندولت در بدو مداخله در امور راه آهن رسماً اعلام داشته اند که موافقتنامه مالی ۱۳۲۱ را مورد عمل قرار دهند. بنابراین دولت شاهنشاهی خود را محق می‌داند از دول متحده آمریکا خواستار شود اقدام سریع بعمل آورند تا مطالبات بنگاه راه آهن و دوایر وزارت راه تسویه شود.

در خاتمه خواهشمند است اقدام فرمایند اداره تصفیه اموال نیروی آمریکا یا هر مقام صلاحیتدار دیگری در پرداخت بقیه کرایه محمولاتی که نیروی آمریکا پس از خاتمه دوره همکاری با راه آهن نموده اند و بدهی مستقیم آنها می‌باشد تسریع نمایند.

۳۲- يك مقام آمریکائی طی نامه ای به تاریخ پنجم مهر ماه ۱۳۲۵ [۲۷ سپتامبر ۱۹۴۶] به عنوان وزیر امور خارجه ایران، به نامه فوق الذکر چنین پاسخ داد:

از آنجا که بدهی دولت پادشاهی بریتانیا به دولت شاهنشاهی ایران مربوط به خود آن دو دولت می‌باشد، تصور اینجانب این است که آن بخش از نامه آن جناب که اشاره به بدهی دولت بریتانیا دارد تنها به منظور اطلاع دولت ایالات متحده عنوان شده است.

آنچه که مربوط به بدهی دولت متبوع اینجانب به دولت شاهنشاهی است، تنها بدهی به راه آهن دولتی ایران یا به وزارت راه که من از آن واقفم آن است که ارتش ایالات متحده به هنگام جابجایی پرسنل و ارسال تدارکات از طریق راه آهن دولتی از دهم تیر ماه تا دهم دی ماه ۱۳۲۴ [اول ژوئیه تا پایان دسامبر ۱۹۴۵] [یعنی بعد از آنکه ایالات متحده کنترل راه آهن را به انگلستان برگردانده بود] ایجاد شده است. با کمال خوشوقتی به اطلاع آنجناب می‌رساند که صورتحساب های راه آهن بابت خدمات مذکور تحت بررسی است تا بدهی مزبور در اولین فرصت ممکنه ادا شود. چنانچه بدهی دیگری موجود باشد، لازم است بدون

<sup>۱۴</sup> بنگرید به: یادداشت پیرو اعلامیه مشترک مورخ ۱۵ آذر ماه ۱۳۲۴ [ششم دسامبر ۱۹۴۵] راجع به حل و فصل وام و اجاره، کمک متقابل، اموال مازاد جنگی و دعاوی که با مدارکی از جمله موافقت نامه راجع به حل و فصل دعاوی بین دولتی در تاریخ هفتم فروردین ماه ۱۳۲۵ [۲۷ مارس ۱۹۴۶] امضاء و تنفیذ شد. 4 U.N.T.S. 2.

تأخیر به این سفارت اعلام گردد.

۲۳- در تاریخ ۲۹ خرداد ۱۳۲۷ [۱۹ ژوئن ۱۹۴۸] انگلستان پیشنهاد کرد که مطالبات مالی ایران ناشی از استفاده آن کشور از راه آهن و بنادر ایران طی جنگ جهانی دوم را بطور نهائی تسویه نماید. علاوه بر مبلغ ۱۶۸۲ میلیون ریال وجه نقدی که بطور علی الحساب قبلاً پرداخت شده بود انگلستان پیشنهاد کرد که تقریباً مبلغ ۵/۷ میلیون لیره استرلینگ به ایران بپردازد و تأسیسات و انبارهایی به ارزش تقریباً ۱/۵ میلیون لیره استرلینگ به ایران انتقال دهد. در پیشنهاد مزبور آمده است که موافقتنامه بمنزله

تصفیه کلی و کامل ادعاها و مطالبات مالی ناشی از استفاده نیروهای نظامی انگلستان از راه آهن و بنادر ایران هنگام اجرای پیمان انگلستان، شوروی و ایران مورخ ۲۹ ژانویه ۱۹۴۲ علیه دولت اعلیحضرت پادشاه تلقی شده و این ادعاها شامل کلیه بدهی های بعدی که دولت ایالات متحده ممکن است نسبت به انتقال اموال و تجهیزات به راه آهن دولتی ایران از دولت اعلیحضرت پادشاه مطالبه نماید می گردد.

در تاریخ ۱۱ تیر ماه ۱۳۲۷ [دوم ژوئیه ۱۹۴۸] ایران با پیشنهاد انگلستان موافقت نمود.

#### ز - ادعای راه آهن علیه ایالات متحده

۲۴- طبق اظهار ایران، ادعای حاضر برای اولین بار در سپتامبر ۱۹۴۶ طی نامه ای که وزیر امور خارجه ایران به عنوان سفیر ایالات متحده در ایران ارسال نمود، به اطلاع ایالات متحده رسید. بنگرید به: بند ۳۱ بالا.

۲۵- در تاریخ ۲۵ آبان ماه ۱۳۴۹ [۱۶ نوامبر ۱۹۷۰] دکتر جمشید آموزگار، وزیر دارائی ایران نامه ای راجع به بدهی های مربوط به وام - اجاره و اموال مازاد ناشی از جنگ جهانی دوم به دوگلاس مک آرتور سفیر ایالات متحده در ایران نوشت. در نامه مزبور اشاره شده است که به علت استفاده زیاد و سنگین متفقین از راه آهن ایران خساراتی به ایران وارد شد که به مراتب از مبلغ مورد ادعای دولت ایالات متحده بابت این دیون تجاوز می کند. به این دلیل و سایر دلایل، در نامه اشعار گردیده که "دولت ایران معتقد است به نفع هر دو کشور خواهد بود که مسئله مورد بحث [بدهیهای وام - اجاره و اموال مازاد] تصفیه شده تلقی گردد."

۳۶- در دسامبر ۱۹۷۴، ایران مبلغ ۱۷۲ میلیون دلار بابت خساراتی که حسب ادعا طی جنگ جهانی دوم به راه آهن وارد شده بود از ایالات متحده مطالبه کرد. این مبلغ بعداً با محاسبه ۶ درصد بهره، به ۳۶۵ میلیون دلار افزایش یافت. در لوایح کتبی موجود نزد دیوان، مبلغ غرامت مورد مطالبه ایران ۷۸۸/۸ میلیون دلار بود که شامل بهره متعلقه از زمان ورود خسارات ادعائی تا تاریخ ثبت دادخواست می‌شد<sup>۱۵</sup>. نهایتاً در جلسه استماع، غرامت مورد ادعای ایران از آوریل ۱۹۴۲ تا پایان جنگ جهانی دوم مبلغ -/۱۳۶,۲۱۸,۷۵۰ دلار برآورد شد و نسبت به این مبلغ، از پایان جنگ جهانی دوم بهره مطالبه گردیده است.

#### چهارم - واقعیات و اظهارات

##### الف - صلاحیت

۳۷- راه آهن اظهار می‌دارد که دعوی حاضر طبق بند ۲ ماده دو بیانیه حل و فصل دعاوی در صلاحیت دیوان قرار دارد. طبق ماده مزبور، دیوان "درباره ادعاهای رسمی ایالات متحده و ایران علیه یکدیگر ناشی از قراردادهای فیما بین در خصوص خرید و فروش اجناس و خدمات صلاحیت خواهد داشت."

۳۸- ایالت متحده وجود ترتیبات قراردادی را، چنانکه ایران اظهار کرده، انکار می‌نماید و به جای آن ادعا می‌کند که ترتیبات قراردادی مورد ادعا "خرید و فروش اجناس و خدمات" نیست که در بند ۲ ماده دو بیانیه حل و فصل مقرر گردیده است. در نتیجه، ایالات متحده درخواست کرده است که دعوی حاضر به علت فقد صلاحیت رد شود.

##### ب - طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲: موضع راه آهن

۳۹- راه آهن اظهار می‌نماید که از تاریخی که ارتش ایالات متحده نگهداری و بهره برداری قسمت جنوبی راه آهن ایران را طبق طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ به دست گرفت، حقوق و تکالیف مندرج در آن را تقبل کرد و از تخفیف‌های مقرر برای حمل و نقل که در طرح موافقت نامه سال ۱۹۴۲ مقرر شده بود استفاده نمود. راه آهن ایران اظهار می‌دارد که نحوه عمل ایالات

<sup>۱۵</sup> نرخ و نوع بهره مورد استفاده در محاسبه این مبلغ، ذکر نشده است.

متحدہ مؤید وجود ترتیبات قراردادی است و مضافاً می‌گوید که ایالات متحدہ نمی‌توانست بدون هیچگونه موافقت با ایران وارد این کشور شود و از راه آہن جنوب استفادہ نماید.

۴۰- راه آہن اظہار می‌دارد کہ ایالات متحدہ نمی‌تواند با این ادعا کہ تنها تعہد آن دولت بہرہ برداری از راه آہن ایران بودہ از مسئولیت مالی شانہ خالی کند و در این رابطہ، بہ تعہدات انگلستان طبق بند ۲ مادہ چہار پیمان اتحاد مبنی بر انعقاد یک یا چند قرارداد راجع بہ تعہدات مالی و نیز بہ طرح موافقتنامہ ۱۹۴۲ اشارہ می‌نماید کہ طبق ادعای راه آہن "عملاً توسط انگلستان اجرا گردید و مادہ ۱۳ [طرح موافقتنامہ] جبران ہرگونہ خساراتی را کہ بہ طور مستقیم یا غیرمستقیم بہ راه آہن وارد گردد پیش بینی و تضمین نمودہ بود". در ارتباط با این تعہدات ادعائی انگلستان، راه آہن اشارہ بہ مدارک زیر می‌نماید تا ثابت کند کہ ایالات متحدہ همان تعہداتی را کہ انگلستان قبول کردہ بود بر عہدہ گرفت:

الف - یک یادداشت سیاسی از آقای محمد ساعد، وزیر امور خارجہ ایران بہ آقای ل. جی. دریفوس، وزیر مختار ایالات متحدہ در تہران، بہ تاریخ ۲۳ آذر ماہ ۱۳۲۱ [۱۴ دسامبر ۱۹۴۲] کہ اشعار می‌دارد:

دولت شامنشاهی از دادن اجازہ استفادہ از ہرگونہ وسایل و تسہیلاتی کہ مورد نیاز متفقین باشد دریغ ندارد و راضی است کہ مقامات امریکائی در بہرہ برداری از همان قسمتہای راه آہن و تحت همان شرایط مندرج در [پیمان سہ جانبہ] شرکت نمایند.

ب - نامہ مورخ ۲۱ خرداد ۱۳۲۲ [۲۱ ژوئن ۱۹۴۳] ژنرال کانالی بہ آقای ال. جی دریفوس کہ در آن آمدہ است:

نیروہای [نظامی] راه آہن وارد شدہ و تصدی قسمتی از راه آہن دولتی ایران را کہ از تہران تا جنوب را دربر می‌گیرد پرسنل امریکائی عہدہ دار شدہ اند. پرسنل مزبور جایگزین پرسنلی می‌شوند کہ قبلاً انگلیسی ہا تامین کردہ بودند. بطور کلی، عملیات راه آہن بہمان شیوہ ای توسط امریکائی ہا ادارہ می‌شود کہ در زمان تصدی انگلیسی ہا می‌شد.

ج - پیامی از کاردار سفارت ایالات متحدہ در تہران بہ وزیر امور خارجہ آن کشور، بہ تاریخ ۱۶ اسفند ماہ ۱۳۲۲ [ہفتم مارس ۱۹۴۴] کہ در آن اذعان شدہ است کہ فرستندہ پیام و افسر مالی فرماندہی خلیج فارس ہر دو معتقدند کہ بہ طور کلی، متن طرح موافقتنامہ سال ۱۹۴۴



ظاهراً رضایت بخش است.

د - نامه مورخ ۲۸ شهریور ماه ۱۳۲۵ [۱۹ سپتامبر ۱۹۴۶] وزیر امور خارجه ایران به سفیر ایالات متحده در ایران: (بنگرید به: بند ۳۱ بالا) که در آن آمده است:

قسمت عمده محمولات ترانزیتی به وسیله مأمورین آن دولت با راه آهن ایران حمل شده و مأمورین صلاحیتدار آن دولت در بدو مداخله در امور راه آهن رسماً اعلام داشته اند که [موافقتنامه سال ۱۹۴۲] را مورد عمل قرار دهند.

۴۱- موضع راه آهن این است که مدارك فوق الذکر ادعای ایالات متحده را رد می‌کند که دخالت آن دولت در امر راه آهن تنها جنبه عملیاتی داشته است. راه آهن مدعی است که مسئولیت عملیاتی خوانده "چیزی جز مجموع حقوق و وظایفی نیست که طبق [پیمان اتحاد] ابتدا به انگلستان واگذار و بعداً تحت همان شرایط از ۱۲ فروردین ۱۳۲۲ [اول آوریل ۱۹۴۳] به دولت ایالات متحده آمریکا تفویض گردید."

۴۲- راه آهن مدارکی تسلیم نموده که حسب اظهار نشان می‌دهد ایالات متحده مقادیری کرایه حمل به راه آهن پرداخت نموده که به نرخ های ترجیحی مقرر در طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ محاسبه شده است. راه آهن اظهار می‌دارد که پرداخت های مزبور نشان می‌دهد که به موجب آن موافقتنامه روابط قراردادی بین طرفین وجود داشته است. همچنین تعدادی درخواست حمل و نقل که از طرف نمایندگان ارتش ایالات متحده به راه آهن داده شده و نیز چند بارنامه راه آهن که در آنها از ارتش ایالات متحده به عنوان فرستنده نام برده شده تسلیم گردیده است.

ج - طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲: موضع ایالات متحده

۴۳- موضع ایالات متحده این است که دخالت آن دولت در امور راه آهن طبق موافقتنامه ای بین وی و مقامات نظامی انگلستان به عمل آمد (بنگرید به: بند ۲۰ بالا)، و ایران طرف آن موافقتنامه نبود. ایالت متحده منکر وجود هرگونه قرارداد ضمنی است و ادعا می‌کند که طوری عمل نکرد که انگلستان یا راه آهن ایران تصور کنند که ایالات متحده تعهدات مالی انگلستان را پذیرفته است. ایالات متحده اظهار می‌دارد که راه آهن برای حل و فصل کلیه مسائل مالی بین خود و متفقین به انگلستان اتکاء داشت.

۴۴- ایالات متحده ادعا می‌کند که کلیه تعهدات، و خصوصاً تعهدات مالی، که انگلستان قبلاً طی طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ پذیرفته بود به ایالات متحده منتقل نشد، و استدلال می‌کند که خود ایران موضوع فقدان يك موافقتنامه با ایالات متحده را تأیید و حتی بارها به آن اعتراض کرده است. ایالات متحده مضافاً اظهار می‌دارد که اصولاً نمی‌توانست تعهدات انگلستان در قبال ایران را "با همان شرایط" بپذیرد، زیرا در آن زمان هنوز انگلستان و ایران راجع به نوع تعهدات توافق نکرده بودند. به عقیده ایالات متحده، انگلستان هیچگاه طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ را نپذیرفت.

۴۵- ایالات متحده همچنین اظهار می‌دارد که حتی اگر من باب بحث فرض شود که طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ نسبت به وی الزام آور می‌بود، باز هم ایران نمی‌تواند غرامتی دریافت نماید زیرا خسارات مورد ادعا از نوع خسارات مقرر در ماده ۱۲ طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ نمی‌باشد، بنگرید به: بند ۱۹ بالا.

۴۶- در مورد موافقتنامه پیشنهادی سال ۱۹۴۴، ایالات متحده اذعان دارد که در نظر داشت به موافقتنامه مالی چهار جانبه ای ملحق شود لیکن اظهار می‌دارد که هیچگاه چنین موافقتنامه ای را نپذیرفت و علاوه بر این، طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴ هیچگاه بین ایالات متحده و ایران مورد مذاکره قرار نگرفت.

۴۷- ایالات متحده اذعان دارد که رابطه مالی محدودی بین فرماندهی نیروهای ایالات متحده در خلیج فارس و راه آهن راجع به فروش انبارها، اجاره تجهیزات به راه آهن و خرید خدمات محدود و معینی (که عمدتاً مربوط به نگهداری و مونتاژ بود) وجود داشت. طبق اظهار ایالات متحده، هیچ مسئولیت مالی کلی از این معاملات ویژه به وجود نیامد.

۴۸- ایالات متحده اظهار می‌دارد که بعد از ژوئیه ۱۹۴۴، مذاکرات دیگری راجع به مسئولیت مالی در قبال راه آهن بین آن دولت و انگلستان به عمل نیامد و اضافه می‌کند که هر دو دولت در این موضوع توافق داشتند که مسئولیت مالی در قبال راه آهن به عهده انگلستان است.

۴۹- ایالات متحده اظهار می‌دارد که انگلستان به ایران اطلاع داد که گرچه انتظار مقامات نظامی انگلستان این است که فرماندهی خلیج فارس بعد از ورود به جنگ مسئولیتهای مالی به عهده بگیرد، لیکن هیچگاه در این مورد توافقی بین انگلستان و ایالات متحده حاصل نشد.

۵۰- طبق اظهار ایالات متحده، پرونده حاضر را باید در چهارچوب مجموع کمکهای مالی ای نگریست که متفقین به برنامه کمک رسانی به شوروی در داخل ایران به عمل آوردند. ایالات متحده اظهار می‌کند که (الف) نود درصد بهای تدارکاتی را که از طریق ایران به شوروی حمل می‌شد، (ب) هزینه حمل تدارکات مزبور از ایالات متحده به ایران، و (ج) هزینه پرسنل عملیاتی که اداره راه آهن را در دست داشتند، پرداخت. علاوه این، ایالات متحده مدعی است که "سهم نامتناسبی از هزینه های تدارک لوکوموتیو و سایر واگن ها برای راه آهن ایران و کامیون های لازم جهت حمل کالا از طریق جاده ها را به عهده گرفت."

#### د- کارگزاری

۵۱- ایالات متحده اظهار می‌دارد که وی به عنوان کارگزار انگلستان عمل می‌کرد و معتقد است که نیروهای ایالات متحده تحت فرماندهی جداگانه ای نبودند بلکه قرار بود به عنوان بخشی از فرماندهی انگلیس در ایران و عراق عمل کنند.

۵۲- در پاسخ به اظهارات فوق، راه آهن ادعا می‌کند که ایالات متحده هیچگاه در قبال راه آهن به عنوان کارگزار انگلستان عمل نکرد. در این رابطه، راه آهن اظهار می‌دارد که از نظر وی نیروهای ایالات متحده به عنوان جانشین انگلستان وارد ایران شدند و نه به عنوان کارگزار آن و نیز اینکه هیچگونه رابطه حقوقی بین دولت ایالات متحده و انگلستان وجود نداشت و هیچگونه موافقت نامه کارگزاری به ایران اعلام نگردید. راه آهن اظهار می‌دارد که ایالات متحده طی مدتی که قسمت جنوبی راه آهن ایران را اداره می‌کرد، به عنوان یک طرف مستقل و عیناً مانند انگلستان و شوروی عمل می‌کرد و بدینصورت تعهدات مالی مستقلی در قبال ایران تقبل نمود. راه آهن ایران با جلب توجه به درخواست انگلستان مبنی بر این که ایالات متحده قسمتی از تعهدات مالی متفقین را نسبت به راه آهن ایران بپردازد، استدلال می‌کند که چنانچه ایالات متحده کارگزار انگلستان می‌بود، چنین درخواستی ضرورت نمی‌داشت.

#### هـ - تسویه حساب نهائی

۵۳- ایالات متحده اظهار می‌دارد که در سال ۱۹۴۸ کلیه مطالبات ناشی از حضور متفقین در ایران بابت تمام دوره جنگ نهایتاً بین ایران و انگلستان تصفیه شد. ایالات متحده ادعا می‌کند

که انگلستان تصریح نمود که بابت دوره زمانی دهم شهریور ۱۳۲۰ تا نهم تیر ماه ۱۳۲۴ [اول سپتامبر ۱۹۴۱ تا ۳۰ ژوئن ۱۹۴۵] جوابگوست و نیز اینکه تصفیه حساب شامل محمولات انگلیسی و آمریکائی خواهد بود که بین بنادر ایران انتقال یافته و یا در داخل ایران بصورت ترانزیت حمل گردیده است. طبق اظهار ایالات متحده، مذاکرات بین ایران و انگلستان پس از پایان جنگ جهانی دوم نشان می‌دهد که انگلستان خود را جوابگوی کلیه محمولات نظامی انگلیسی و آمریکائی که از طریق راه آهن ایران حمل شده بود معرفی نمود و مضافاً اینکه این قبول مسئولیت توسط انگلستان از طرف ایران نیز پذیرفته شد.

۵۴- در جلسه استماع، پروفیسور لیلیک از جانب ایالات متحده استدلال کرد که تصفیه حساب سال ۱۹۴۸ بین انگلستان و ایران مانع طرح ادعای حاضر از جانب ایران می‌باشد و مضافاً اظهار نمود که در صورت توفیق ادعای حاضر، ایران غیرعادلانه دارا خواهد شد.

۵۵- راه آهن اظهار می‌دارد که تصفیه حساب سال ۱۹۴۸ بین انگلستان و ایران محدود به دوره ای است که بخش جنوبی راه آهن ایران مورد استفاده نیروهای انگلیس بود. راه آهن ایران بند ۳ مفاصا حساب را نقل می‌کند که اشعار می‌دارد:

دولت شاهنشاهی ایران بدینوسیله موافقت می‌کند که موافقتنامه کنونی به منزله تصفیه کامل و جامع کلیه مطالبات مالی از دولت پادشاهی انگلیس، ناشی از استفاده نیروهای نظامی انگلستان از راه آهن و بنادر ایران در دوره اجرای [پیمان اتحاد] می‌باشد. . .

۵۶- راه آهن استدلال می‌کند که مبالغ پرداخت شده توسط انگلستان "صرفاً بابت هزینه و استهلاك مرتبط با استفاده نیروهای نظامی انگلیس از خطوط راه آهن و بنادر ایران بوده" و تصریح نشده است که مبالغ مذکور ارتباطی به خسارات ناشی از استفاده ایالات متحده از راه آهن ایران دارد. بنابراین راه آهن اظهار می‌دارد که ادعای حاضر هیچگونه ارتباطی با تصفیه حساب سال ۱۹۴۸ بین انگلیس و ایران ندارد.

و - مرور زمان مسقط حق

۵۷- ایالات متحده استدلال دیگری طرح کرده و اظهار می‌دارد که حتی اگر من باب بحث فرض شود که وی مسئولیت دارد، ادعای حاضر طبق فرضیه مرور زمان مسقط حق در حقوق

بین الملل ممنوع الطرح است. ایالات متحده ادعا می‌کند که دعوائی که اینک در پرونده حاضر اقامه شده برای اولین بار سی سال بعد از خروج نیروهای ایالات متحده از ایران اعلام گردیده و اضافه می‌نماید که قبل از این اعلام، ایران فرصت زیادی برای طرح موضوع داشت.

۵۸- ایالات متحده به نامه مورخ پنجم مهر ۱۳۲۵ [۲۷ سپتامبر ۱۹۴۶] يك مقام آمریکائی به وزیر امور خارجه ایران اشاره می‌کند که طی آن درخواست شده که "... چنانچه بدهی‌های دیگری موجود باشد، ... بدون تأخیر به این سفارت اعلام گردد" (بنگرید به: بند ۲۲ بالا)، و ادعا می‌کند که ایران تا دسامبر ۱۹۷۴ ادعای حاضر را طرح نکرد. (بنگرید به: بند ۲۶ بالا).

۵۹- ایالات متحده مدعی است که گذشت سی سال آن دولت را در موقعیت واقعاً نامساعدی قرار داده و اظهار می‌دارد که اسناد مربوط به موضوع مدتها پیش امحاء شده است و افراد دست اندر کار در رویدادهای مورد بحث اکنون در قید حیات نیستند.

۶۰- راه آهن منکر آن است که اصل مرور زمان مسقط حق مانع اقامه ادعا می‌شود و مدعی است که ادعای وی برای اولین بار مدت کوتاهی بعد از جنگ جهانی دوم به ایالات متحده اعلام شد (بنگرید به: بند ۲۴ بالا)، و موقعیت سیاسی ایران طی برهه‌های خاصی مانع از آن شد که ایران ادعا را پیگیری کند و مضافاً اینکه ایالات متحده در طول مذاکرات سالهای دهه ۱۹۷۰ ادعا نکرد که دعوا مشمول مرور زمان شده است.

#### ز - ادعای خسارت

۶۱- بخش جنوبی راه آهن ایران بتازگی قبل از جنگ جهانی دوم ریل گذاری شده بود. راه آهن ادعا می‌کند که از سال ۱۹۴۲ که ایالات متحده اداره امور قسمت جنوبی راه آهن را به عهده گرفت، میزان حمل و نقل کالا از حدود ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ تن به حدود ۱۱۰۰۰ تن در روز افزایش یافت. راه آهن به نامه مورخ ۱۶ اسفند ماه ۱۳۲۲ [هفتم مارس ۱۹۴۴] کاردار سفارت ایالات متحده در تهران به عنوان وزیر امور خارجه آن کشور (بنگرید به: بند ۴۰ (ج) بالا) اشاره می‌کند که در آن کاردار مزبور اظهار می‌دارد که افسر مالی فرماندهی خلیج فارس

اظهار می‌دارد که استفاده بیش از حد متفقین سریعاً راه آهن ایران را فرسوده می‌نماید زیرا خطوط آهن، زیرسازی و غیره

برای چنین ترافیکی طراحی نشده است. بنابراین وی بیم آن دارد که در پایان جنگ دولت ایران مبالغ سنگینی بابت استهلاک از سه دولت مربوط مطالبه نماید.

۶۲- راه آهن اظهار می‌دارد که به علت استفاده سنگین و بی‌رویه ایالات متحده از راه آهن ایران، وی متحمل خساراتی ناشی از موارد زیر شده است: (الف) اجبار به بازسازی قسمت جنوبی راه آهن به علت فرسودگی زودرس، (ب) خسارات وارده به اموال، منجمله زیرسازیه‌ها و ابنیه فنی، پلها، تونلها، روسازی خط، علائم و ارتباطات، (ج) استهلاک لوکوموتیوها و واگنها و (د) هزینه حدود ۱۳ هزار پرسنل اضافی.

۶۳- راه آهن فتوکپی قراردادهای بین خود با شرکت دکن ا ژیرال برای بازسازی قسمتهایی از بخش جنوبی راه آهن و نیز صورت وضعیتی که نشانگر مبالغ پرداختی به شرکت مزبور بابت کارهای انجام شده در ایران است تسلیم نموده و همچنین در اثبات موضع خود در مورد خسارات وارده، شهادتنامه‌ها و گزارشهایی از کارشناسان ایرانی تسلیم و در جلسه استماع، گواهی مهندس عاملی را ارائه کرده است.

۶۴- ایالات متحده در پاسخ اظهار می‌دارد که حتی اگر مقید به طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ می‌بود، در موافقتنامه مزبور مبنایی برای دریافت غرامت مورد مطالبه در پرونده حاضر وجود ندارد.

۶۵- ایالات متحده اظهار می‌دارد که راه آهن مدارک کافی جهت اثبات خساراتی که اکنون ادعا می‌کند ارائه نداده است. علاوه بر این ایالات متحده مدعی است وقتی که انگلستان کنترل امور راه آهن را به ایران بازگرداند، در موافقتنامه تحویل و تحول، ایران اذعان کرد که "اموال" متعلق به راه آهن "به استثنای فرسودگی عادی، به همان ترتیب و وضعی می‌باشد که ابتدا در موقع تحویل آنها به ارتش انگلیس بود."

#### پنجم - دلائل حکم - صلاحیت

۶۶- طرفین اختلاف نظر ندارند و دیوان نیز متقاعد شده است که راه آهن ایران "اداره، سازمان یا واحد تحت کنترل" دولت جمهوری اسلامی ایران بوده و

بنابراین در شمول تعریف "ایران" به شرح مندرج در بند ۲ ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی قرار می‌گیرد. بنگرید به: بند ۶ حکم شماره ۲-ب-۴۰-۲۳۰ مورخ ۲۹ آبان ماه ۱۳۶۶ [۲۰ نوامبر ۱۹۸۷] در پرونده شرکت ملی گاز ایران و ایالات متحده آمریکا، چاپ شده در: 17 Iran-U.S. C.T.R 183,184,185، و بند ۲ حکم شماره ۲-ب-۸-۲۳۲ مورخ نهم آذرماه ۱۳۶۶ [۲۰ نوامبر ۱۹۸۷] در پرونده شرکت هواپیمائی ملی ایران و ایالات متحده آمریکا، چاپ شده در: 17 Iran-U.S. C.T.R 187-188.

۶۷- خواننده، دولت ایالات متحده آمریکا است و بدیهی است که مشمول تعریف "ایالات متحده" به شرح مندرج در بند ۴ ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی می‌باشد.

۶۸- صلاحیت رسیدگی به دعاوی بین ایران و ایالات متحده در بند ۲ ماده دو بیانیه حل و فصل دعاوی مقرر گردیده، لیکن دعاوی مذکور محدود است به "ترتیبات قراردادی . . . به منظور خرید و فروش اجناس و خدمات". راه آهن مدعی است که ترتیبات قراردادی از نوع مصرح در ماده مزبور وجود دارد. بنابراین راه آهن باید وجود قراردادی را برای خرید یا فروش اجناس یا خدمات ثابت نماید تا دیوان صلاحیت رسیدگی به دعاوی حاضر را احراز کند. بنگرید به: صفحه ۵ حکم شماره ۳-ب-۲-۱۷۲ مورخ ۲۸ فروردین ماه ۱۳۶۴ [۱۷ آوریل ۱۹۸۵] در پرونده گمرک ایران و ایالات متحده آمریکا، چاپ شده در: 8 Iran-U.S. C.T.R. 89, 92.

۶۹- بدین ترتیب، دیوان اقدام به تعیین این موضوع می‌نماید که آیا راه آهن وجود چنین قراردادی را به اثبات رسانیده است یا خیر. دیوان بدو به این مسأله خواهد پرداخت که آیا ایالات متحده هیچگونه تعهدات قراردادی صریحی منعقد نمود که وظایف مالی که اینک مورد ادعای راه آهن است بر عهده آن دولت گذاشته باشد.

۷۰- ایالات متحده طرف پیمان اتحاد نبود. دیوان بر این عقیده است که هدف از پیمان اتحاد تنظیم روابطی بود که بین انگلستان و اتحاد شوروی از یکطرف و ایران از طرف دیگر در اثر اوضاع خاورمیانه و به ویژه در اثر تهاجم و اشغال ایران توسط انگلیس و اتحاد شوروی ایجاد شده بود بنگرید به: بندهای ۱۰-۸ بالا. ایالات متحده هیچ نقشی در آنچه که نخست وزیر انگلیس "مبادرت به جنگ ایران" توصیف کرده بود نداشت. بنگرید به: بند ۸ بالا. ایران که مواجه با اقدام مسلحانه در خاک خود شده بود برای طلب کمک به ایالات متحده روی آورد، بنگرید به: بند ۹ بالا. لیکن ایالات متحده در آن زمان دولت بی‌طرفی بود. پیمان اتحاد قابل الحاق توسط هیچ

کشور دیگری نبود. و پیشنهادی دایر بر اینکه ایالات متحده به آن ملحق گردد، به عمل نیامده بود.

۷۱- در یادداشتهای سیاسی متبادله پیش از انتقال مسئولیت عملیاتی از انگلستان به ایالات متحده، ایالات متحده علاقمند بود که "اصولاً رضایت دولت شاهنشاهی ایران را تحصیل نماید". بنگرید به: بند ۲۴ بالا. آن اظهار علاقه، با پیشنهاد انعقاد موافقتنامه ای بمنظور ایجاد و تنظیم رابطه ای بین ایالات متحده و ایران متفاوت است. دولت ایران هم در پاسخ خود به یادداشت ایالات متحده چنین پیشنهادی عرضه نکرد. ایران چنان برخوردی نشان داد که باز کار محدود و عملیاتی ایالات متحده را در قبال راه آهن ایران تسجیل می‌نماید. ایران پاسخ داد که "از دادن اجازه استفاده به مقامات آمریکائی در اداره و بهره برداری" راه آهن طبق مفاد پیمان اتحاد دریغ ندارد. لیکن نکته اصلی پاسخ ایران، نظر آن دولت بود مبنی بر اینکه "مناسب است که دولت شاهنشاهی نامه هائی مشعر بر رضایت انگلستان و شوروی [به دخالت ایالات متحده] دریافت نماید"، بنگرید به: بند ۲۵ بالا. بدین ترتیب، ایران دخالت ایالات متحده را امری فیما بین ایران و دولتین انگلستان و شوروی تلقی می‌کرد. معنی ضمنی این موضع آن است که ایران، علاوه بر این، موضوع را امری بین آن دو قدرت و ایالات متحده تلقی می‌کرد و نه امری بین ایالات متحده و خود ایران. از تلگرام مورخ ۱۴ اردیبهشت ماه ۱۳۲۲ [چهارم مه ۱۹۴۳] آقای دریفوس چنین برمی‌آید که دولت انگلستان معتقد بود که "تحت [پیمان اتحاد] هیچگونه اعلام رسمی" درباره تصدی عملیات راه آهن توسط ایالات متحده "ضروری نمی‌بود." بنگرید به: بند ۲۶ بالا. در واقع امر نیز چنین اعلامی به ملاحظه دیوان نرسیده است. دیوان نتیجه گیری می‌کند که رضایت ایران نبود که مبنای حقوقی برای انتقال عملیات راه آهن به وجود آورد، بلکه مبنای مزبور توافق بین انگلستان و ایالات متحده بود.

۷۲- دیوان نظر می‌دهد که هیچگونه موافقتنامه کتبی درباره مسئولیت مالی بخش جنوبی راه آهن ایران توسط ایران و ایالات متحده امضاء نشد. باید افزود که ایالات متحده در مذاکراتی که منجر به تنظیم طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ شد شرکت نکرد. با آنکه ایالات متحده بدو در مذاکرات راجع به يك موافقتنامه چهار جانبه مالی (طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴) شرکت کرد، لیکن بعداً از آن مذاکرات کناره گیری نمود. هیچیک از دو موافقتنامه مذکور منعقد نگردید.

۷۳- باید اضافه کرد که دیوان از وجود هیچگونه اقدام یکطرفه ای که بموجب آن ایالات متحده تمایل خود را به پرداخت هزینه بهره برداری از راه آهن اعلام کرده باشد اطلاع ندارد. چنین



اقدامی، چنانچه صورت گرفته بود و مورد قبول ایران واقع می‌شد، تبدیل به يك ترتيب قراردادی می‌گردید. لیکن چنین چیزی اتفاق نیفتاد. تلگرام کاردار سفارت ایالات متحده (بنگرید به: بند ۴۰ (ج) بالا)، به دلایلی که در زیر توضیح داده می‌شود (بنگرید به: بند ۷۶ زیر)، اقدام یکطرفه ای نیست که منجر به توافق بین ایالات متحده و ایران شده باشد.

۷۴- در نبود يك موافقتنامه صریح کتبی، دیوان به بررسی این موضوع می‌پردازد که آیا ایالات متحده به صورت دیگری، مثلاً موافقت شفاهی یا با رفتار خود، مسئولیت مالی بابت راه آهن به عهده گرفت یا خیر.

۷۵- حقوق بین الملل وجود نوشته کتبی را شرط صحت و اعتبار موافقتنامه های بین المللی نمی‌داند. در نتیجه، گفته شفاهی يك دولت که خطاب به دولت دیگری یا نماینده آن بوده و مورد قبول آن قرار گرفته باشد می‌تواند، بسته به اوضاع و احوال مربوط، تعهد قراردادی از ناحیه دولت اول محسوب گردد.<sup>۱۶</sup> لیکن، در موضوع تحت بررسی، يك تعهد حقوقی شفاهی نمی‌توانست چیزی بیش از آغاز روندی که به موافقتنامه ای کتبی منجر گردد، باشد. يك چنین تعهد شفاهی اولیه یا اساسی، ولو آنکه تحقق می‌یافت، بدون يك موافقتنامه کتبی بعدی، فاقد اثر می‌بود، زیرا ماهیت و جزئیات مسئولیت مالی ادعایی ایالات متحده برای اداره راه آهن ایران آنچنان بود که در این مورد حصول توافق تنها به صورت لفظی امکان پذیر نمی‌بود.

۷۶- دیوان در مدارك موجود نزد خود، نشانی از موافقت شفاهی، چه کلی و چه جزئی، نمی‌یابد که طی آن ایالات متحده هیچگونه تعهدات مالی در قبال راه آهن ایران به عهده گرفته باشد. تلگرام کاردار سفارت ایالات متحده در تهران (بنگرید به: بند ۴۰ (ج) بالا)، چنین سندی نیست. تلگرام مزبور صرفاً بخشی از کوششی است برای تبیین موضع مشترك سه قدرت که قرار بود به ایران ارائه شود. به عبارت دیگر، این تلگرام، بیان و ابراز تمایلی بود که هیچگاه به عنوان يك تعهد ایالات متحده در قبال ایران، به آن کشور ابلاغ نشد و بنابراین نمی‌توانست هیچ تعهدی از ناحیه ایالات متحده به وجود آورد. بعداً، ایالات متحده از مذاکرات چهارجانبه کناره گرفت و محتوای تلگرام از جهت موضوع تحت بررسی در اینجا اهمیت خود را از دست داد.

<sup>۱۶</sup> بنگرید به: پرونده: Legal Status of Eastern Greenland و ماهیت سندی که به اعلامیه ایلن (Ihlen) معروف گردید (دانمارک علیه نروژ) 1933 P.C.I.J. (ser. A/B. No. 53). بخصوص، صفحات ۷۲-۷۱. الزام آور بودن شکل شفاهی [تعهد] مورد تأیید بسیاری از صاحب نظران حقوقی است. برای مثال، بنگرید به: A. McNair, The Law of Treaties 7-10 (1961)

۷۷- دیوان قبلاً نظر داده است که گرچه رفتار یکی از طرفین ممکن است موجب مسئولیت قراردادی گردد، مذاکرات اولیه یا تمایل دو طرف به همکاری متقابل کافی برای احراز وجود قرارداد نیست. بنگرید به: بندهای ۲۰ و ۲۲ حکم شماره ۲-۴۳۷-۲۱۲ مورخ پنجم اسفندماه ۱۳۶۴ [۲۴ فوریه ۱۹۸۶] در پرونده اچ.ا. اسپالدینگ، اینکورپوریتید و وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران و دیگران، چاپ شده در: 10 Iran-U.S. C.T.R. 22,27 & 22 صفحه ۲۰ حکم شماره ۱-۳۳-۱۳۵، مورخ اول تیرماه ۱۳۶۳ [۲۲ ژوئن ۱۹۸۴]. در پرونده سی لند - سرویس، اینکورپوریتید و جمهوری اسلامی ایران و دیگران، چاپ شده در: 6 Iran-U.S. C.T.R. 149, 162-3، گرچه مذاکرات بین طرفین به مرحله پیشرفته ای رسیده و پیشنهاد مفصلی بر اساس مذاکرات پیشرفته ای داده شده بود، دیوان نظر داد که "تفاهم وسیع اصلی" مابین طرفین به صورت جمع بندی دقیقی تبلور نیافته بود تا قرارداد قابل اجرائی را ایجاد نماید. در اعلام این نظر، دیوان خاطر نشان نمود که چنانچه پذیرش شرایط مشخص پیشنهاد به اثبات می‌رسید، نتیجه گیری دیوان احتمالاً متفاوت می‌بود.

۷۸- در این مورد، پذیرش مسئولیت کلی مالی از طرف ایالات متحده برای پرداخت غرامت به راه آهن بابت نوع خسارتی که اکنون مورد ادعاست به اثبات نرسیده است. راه آهن به نحوی که دیوان را متقاعد نماید اثبات نکرده است که ایالات متحده یا با رفتار خود طرح موافقتنامه ۱۹۴۲ را بطور کامل پذیرفت یا قصد داشت که خود را مقید بدان بداند. دلایلی در دست است حاکی از اینکه حتی انگلستان موافقتنامه مذکور را به هیچ نحو الزام آور تلقی نمی‌نمود.

۷۹- در مورد نامه وزارت امور خارجه ایران مبنی بر اینکه مقامات ایالات متحده رسماً اعلام کرده بودند که طبق طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۲ عمل خواهند کرد (بنگرید به: بند ۴۰ (د) بالا) ادله ای ارائه نشده که نشان دهد چه کسی چنین اعلامی کرده و محتوای دقیق آن چه بوده است. یک چنین اظهار کلی از طرف یک کشور درباره پذیرش تعهدات گسترده توسط یک کشور دیگر چیزی جز یک اظهار محسوب نمی‌شود. علاوه بر این، اظهار مزبور نمی‌تواند مدارک فراوانی را که توسط ایالات متحده ارائه شده و دیوان را متقاعد ساخته که آن دولت همواره از قبول مسئولیت مالی بابت راه آهن امتناع می‌کرده، تحت الشعاع قرار دهد.

۸۰- روشن است که ایالات متحده تنها مسئولیت عملیاتی راه آهن را پذیرفت و بس. ادله مورد استناد راه آهن نیز به همین نتیجه رهنمون می‌شود. به عنوان مثال، یادداشتهای سیاسی منقول در بندهای ۲۳ و ۲۴ بالا، اشاره به "بهره برداری" از قسمت مربوطه راه آهن دارد؛ در یادداشت

مورخ ۱۶ آذر ۱۳۲۱ [هفتم دسامبر ۱۹۴۲] انگلستان، مشارکت ایالات متحده "جزئی از همکاری" دو قدرت تلقی شده است بنگرید به: بند ۲۳ بالا. ۱۷ بدین ترتیب، ایالات متحده اصولاً جانشین انگلستان نشد. یادداشت مورخ ۲۳ آذر ۱۳۲۱ [۱۴ دسامبر ۱۹۴۲] ایران (بنگرید به: بند ۲۵ بالا) را می‌توان چنین تلقی کرد که جنبه ماهیتاً عملیاتی مشارکت ایالات متحده را تأیید می‌کند، بدین مضمون: "مقامات آمریکائی در بهره برداری از همان قسمت های راه آهن شرکت نمایند؛" "دولت شاهنشاهی . . . حاضر است اجازه و دستور لازم را به مأموران خود برای عملیات متخصصان آمریکائی صادر کند." از اشاره یادداشت ایران به مقامات "متخصص" آمریکائی چنین برمی‌آید که نقش مقامات نظامی ایالات متحده محدود به عهده دار شدن بیشتر جنبه های سازمانی و عملیاتی کار، مانند حرکت دادن قطارها، نگهداری زیر ساخت و برنامه ریزی حمل و نقل بوده است. کاربرد کلمه "متخصص" آن نوع مسئولیتی را که راه آهن به ایالات متحده منتسب می‌کند دربر نمی‌گیرد. در یادداشت سیاسی انگلستان حتی پیش بینی شد که آن دولت به مشارکت خود در "بهره برداری" از خطوط راه آهن ادامه خواهد داد و به عنوان مثال، "کنترل حرکت و تخصیص تردد" را ذکر می‌کند. همچنین، نامه مورخ ۳۱ خرداد ۱۳۲۲ [۲۱ ژوئن ۱۹۴۳] (بنگرید به: بند ۴۰ الف) بالا) نیز اشاره به آن دارد که ایالات متحده تنها اداره عملیاتی راه آهن را به دست خواهد گرفت.

۸۱- در رابطه با طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴، نامه مورخ ۱۶ اسفند ماه ۱۳۲۲ [هفتم مارس ۱۹۴۴] کاردار ایالات متحده در تهران به وزیر امور خارجه آن کشور (بنگرید به: بند ۴۰ ج) بالا) بهیچ صورتی ایالات متحده را متعهد نمی‌سازد و یا اماره ای به نفع راه آهن ایجاد نمی‌کند. یک چنین نامه داخلی محرمانه نمی‌تواند به عنوان دلیل موید بر وجود موافقتنامه ای بین ایالات متحده و ایران مورد استناد قرار گیرد، بویژه آنکه ایالات متحده بعداً از شرکت در مذاکرات مربوط به طرح موافقتنامه سال ۱۹۴۴ کناره گیری کرد. دیوان همچنین خاطرنشان می‌نماید که در نامه مزبور کاردار ایالات متحده ابراز عقیده کرد که انگلستان مسئولیت مالی نهایی را در قبال استهلاك راه آهن بر عهده دارد.

۸۲- دیوان متقاعد شده است که ایالات متحده وجه تعدادی بارنامه را به راه آهن پرداخت کرد (بنگرید به: بند ۴۲ بالا)، لیکن به نظر می‌رسد که بارنامه های مزبور به عملیات روزمره راه آهن مربوط بوده است. دیوان قادر نیست از این پرداخت ها چنین استنباط کند که ایالات متحده

۱۷ یادداشت های سیاسی مورد اشاره در بندهای ۲۳ و ۲۴ توسط راه آهن در دادخواست تسلیم شده است.

تعهد کلی مالی در قبال راه آهن ایران پذیرفته بوده است.

۸۳- به نظر دیوان، نحوه عمل ایالات متحده آنچنان نبود که بتوان آن را قبول مسئولیت کلی مالی در قبال نوع خساراتی که اینک مورد ادعای راه آهن است تلقی نمود. دیوان در حصول به این نتیجه، ادله ذیل را نیز تا حدودی حائز اهمیت می‌داند:

(یک) در کتابی که در سال ۱۹۴۷ چاپ شده، یک کارمند راه آهن ایران اظهار نظر کرده است که:

از بدو همکاری [بین متفقین و بنگاه راه آهن ایران] بطور کلی سروکار راه آهن را جمع به امور اساسی و مهم مالی با اداره حمل و نقل انگلیس بوده. . .

مقامات آمریکائی نیز که در اوائل سال ۱۹۴۲ در راه آهن دخالت نمودند خود را عامل نیروی انگلیس دانسته و اگر نظری داشتند با مشورت نمایندگان آذاری حمل و نقل انگلیس اظهار و اعمال می‌نمودند.

تاریخچه راه آهن دولتی ایران ۱۳۲۶-۱۳۰۶، تألیف م. ملکوتی

(دو) در یادداشت نوامبر ۱۹۴۵ سفیر انگلیس در تهران به عنوان وزیر امور خارجه ایران (بنگرید به: بند ۱۵ بالا) اشاره شده است که "دولت اعلیحضرت پادشاه انگلیس از [فرماندهی خلیج فارس] انتظار داشت که در موقع مقتضی همگام با مسئولیت عملیاتی، مسئولیت مالی [راه آهن] را بپذیرد" لیکن اضافه شده است که "حصول چنین توافقی هیچگاه امکان نیافت." (بند ۳ یادداشت).

۸۴- هیچ اقدام یکطرفه ای نیز به عمل نیآمده است که به موجب آن ایالات متحده هیچگونه تعهدات مالی در قبال راه آهن پذیرفته باشد. چنین اقدامی، در صورتی که به عمل آمده بود، می‌توانست با رفتار متعاقب آن، تبدیل به یک قرارداد بین المللی گردد. دیوان از وجود چنین اقدامی و یا چنین رفتاری از ناحیه طرفین پرونده حاضر اطلاعی ندارد.

۸۵- بطور خلاصه، رفتار ایالات متحده حکایت از وجود ترتیبات قراردادی بین آن کشور و ایران ندارد.

۸۶- نتیجه گیری دیوان این است که راه آهن موفق نشده است که وجود نوعی ترتیبات قراردادی بین ایران و ایالات متحده آمریکا را، چنانکه در بند ۲ ماده دو بیانیه حل و فصل دعاوی مقرر گردیده، به اثبات برساند.

۸۷- در پایان، شایسته است متذکر گردد که فقدان ترتیبات قراردادی بین ایالات متحده و ایران راجع به راه آهن، ماهیت حقوقی دخالت ایالات متحده در ایران را تأیید می‌کند و آن اینکه، دخالت مذکور چیزی بیشتر (یا کمتر) از اداره عملیات راه آهن جنوب نبوده، در حالیکه مسئولیت کلی و همه جانبه برای نتیجه عملیات، کماکان به عهده انگلستان قرار داشت.

۸۸- دیوان متقاعد شده است که در بیانیه حل و فصل دعاوی، هیچگونه مبنای دیگر صلاحیتی برای دعاوی حاضر وجود ندارد. در نتیجه، دعاوی حاضر به علت فقد صلاحیت رد می‌شود.

#### ششم - هزینه ها

۸۹- هر يك از طرفین هزینه های داوری مربوط به خود را تقبل خواهد کرد.

#### هفتم - حکم

۹۰- بنا به دلایل پیشگفته،

**دیوان مبادرت به صدور حکم زیر می‌نماید:**

الف - دعاوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به علت فقد صلاحیت رد می‌شود.

ب - هر يك از طرفین هزینه های داوری مربوط به خود را تقبل خواهد کرد.

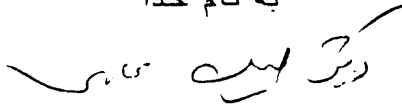
لاہ

به تاريخ ۱۸. مہر ماہ . ۱۳۷۵ برابر با . . . ۹ اکتوبر ۱۹۹۶

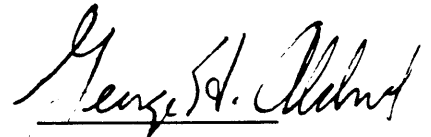


کریستوف اسکوبیشفسکی  
رئیس شعبہ دو

به نام خدا



کوروش حسین عاملی  
نظر مخالف



جرج اچ. الوریج