

ORIGINAL DOCUMENTS IN SAFE

Case No. 180

Date of filing: 6 Dec 84

** AWARD - Type of Award Partial Award
- Date of Award 13 Jul 84
_____ pages in English 41 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

180-215
180-218

IRAN-UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL

دیوان داوری دعاری ایران

English version Filed on 13 JUL 1984
نسخه انگلیسی در تاریخ ۱۳ / ۷ / ۱۳۶۲ ثبت شده است.

پرونده شماره: ۱۸۰

شعبه

حکم شماره: ۱۴۴ - ۱۸۰ - ۳

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL
دیوانه داوری دعاری ایران - ایالات متحده
ثبت شد - FILED
Date ۱۳۶۲ / ۹ / ۱۵
6 DEC 1984
No. ۱۸۰

ها رنیشفگر کورپوریشن،

خواهان،

- و -

وزارت راه و ترابری، سازمان گسترش و

نوسازی صنایع ایران، ماشین سازی اراک و

ماشین سازی پارس،

خواندگان.

DUPLICATE ORIGINAL
نسخه برابر اصل

حکم جزئی

حاضران:

از جانب خواهان: آقای برت راین

آقای فیلیپ دیویس،

وکلاي خواهان

آقای سی. پی. کاسلند،

معاون ارشدها رنیشفگر کورپوریشن

از جانب خواندگان: آقای محمدعلی شاملو،

وکیل ماشین سازی اراک،

آقای چنگیز احمدی پور،

نماینده ماشین سازی اراک،

آقای سیف علی وفامهر،

مدیرعامل ماشین سازی اراک و پارس

آقای محمدعلی لطفعلیان،
وکیل وزارت راه و ترابری

سایر حاضران:

آقای محمدکریم اشراق،
نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران

آقای خسرو طبسی،
مشاور حقوقی نماینده رابط

خانم جیمیسون سلبی،

قائم مقام نماینده رابط ایالات متحده آمریکا

آقای جان بی. رینولدز،

مشاور حقوقی نماینده رابط ایالات متحده

اول - جریان رسیدگی

خواهان، هارنیشفگر کورپوریشن (اختصاراً "هارنکو") در تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۹۸۱ (۲۷ آذرماه ۱۳۶۰) دادخواستی علیه وزارت راه و ترابری ("وزارت راه")، سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران ("سازمان گسترش") و ماشین سازی راکه، ("ماشین سازی") به ثبت رسانید. ادعای علیه وزارت راه بابت خسارات ناشی از نقض ادعای قراردادهای مدتدار برای خرید ماشین آلات مطرح شده است. ادعای مطروح علیه ماشین سازی بابت مبالغی که حسب ادعا به موجب بیروانات مدتدار مربوط به ماشین آلات تحویلی و مورد قبول ماشین سازی، واجب الادا بوده و همچنین بابت حق الامتیاز و هزینه های مشاوره و کارآموزی که حسب ادعا بموجب قرارداد خدمات فنی باید پرداخت می شد و نیز بابت خساراتی که طبق ادعا از نقض قرارداد مدتدار خرید ماشین آلات ناشی می شد، اقامه گردیده است. سازمان گسترش بر اساس کنترول ادعای بر ماشین سازی، خواننده واقع شده است. هارنکو بهره و هزینه های دآوری را نیز درخواست نموده است.

در تاریخ ۱۸ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۸ دیماه ۱۳۶۱) هارنکو ضمن ثبت اولین اطلاعیه دادخواست خود، ادعای دیگری علیه ماشین سازی پارس جهت وصول وجه و فقره سفته که حسب ادعا بابت ماشین آلاتی که قبلاً تحویل داده و قبول شده بود، اضافه نمود.

در تاریخ ۱۱ ژوئن ۱۹۸۲ (۲۱ خردادماه ۱۳۶۱)، دفاعیه و ادعای متقابلی بوسیله ماشین سازی امالتا " و وکالتا " از طرف سازمان گسترش به ثبت رسید. در ادعای متقابل، خسارات ناشی از نواقص ادعای در ماشین آلات خریداری شده، تاخیرهای ادعای در حمل، عدم النفع و حق بیمه اجتماعی و مالیات، مطالبه شده است. وزارت راه در همان تاریخ دفاعیه خود را ثبت کرد. ماشین سازی پارس نیز لایحه دفاعیه خود را در تاریخ ۳۰ اوت ۱۹۸۲ (۹ شهریورماه ۱۳۶۱) به ثبت رسانید.

در تاریخ ۲۱ سپتامبر ۱۹۸۲ (۳۰ شهریورماه ۱۳۶۱) هارنکو جوابیه هائی در مورد دفاعیه ها و نیز دفاعیه ای در مورد ادعاهای متقابل، همراه با مدارک دیگر بر سه ثبت رسانید.

وزارت بازرگانی ایران گرچه خواننده این پرونده نبوده لکن، چون طبق ادعای خواهان، کنترل سازمان گسترش را در دست دارد، دفاعیه و ادعای متقابلی بابت هزینه ها در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۶ آذرماه ۱۳۶۱) ثبت نمود. هارنکو در تاریخ ۵ ژانویه ۱۹۸۳ (۱۵ دیماه ۱۳۶۱) به آن دفاعیه پاسخ داد و متذکر گردید که وزارت بازرگانی هرگز بعنوان خواننده ذکر نشده است. وزارت بازرگانی لایحه دیگری به ثبت رسانیده و در هیچیک از رسیدگیهای این پرونده نیز حضور نیافتاده است.

در تاریخ ۲۴ مارس ۱۹۸۳ (۴ فروردینماه ۱۳۶۲) هارنکو مدارک دیگری در مورد تابعیت خود به ثبت رسانید.

هارنکو متعاقب جلسه استماع مقدماتی که در تاریخ ۱۵ آوریل ۱۹۸۳ (۲۶ فروردینماه ۱۳۶۲) تشکیل گردید و در نتیجه دستوری که دیوان صادر کرد، سندی تحت عنوان اطلاعیه دوم دادخواست در تاریخ ۳ مه ۱۹۸۳ (۱۳ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) ثبت نموده و در تاریخ ۱۵ ژوئیه ۱۹۸۳ (۲۴ تیرماه ۱۳۶۲) اظهاریه های مستند دیگری به ثبت رسانید.

وزارت راه و ترابری در ۴ اوت و ۲۱ سپتامبر ۱۹۸۳ (۱۳ مردادماه و ۳۰ شهریورماه ۱۳۶۲) مدارک تازه ای ثبت نمود.

در تاریخ ۳ اکتبر ۱۹۸۳ (۱۱ مهرماه ۱۳۶۲)، هارنکو لایحه حین استماع و پیوسته های دیگر و ماشین سازی لایحه ای به ثبت رسانیدند. ماشین سازی مدارک دیگری نیز در تاریخ ۱۴ اکتبر ۱۹۸۳ (۲۲ مهرماه ۱۳۶۲) ثبت نمود.

جلسه استماعی که بدوا "قرار بود در ۲۱ اکتبر ۱۹۸۳ (۲۹ مهرماه ۱۳۶۲) تشکیل شود به روز ۲۸ نوامبر ۱۹۸۳ (۷ آذرماه ۱۳۶۲) موکول گردید. جلسه مذکور در روزهای ۲۸ و ۲۹ نوامبر (هفتم و هشتم آذرماه) تشکیل شد. طی جلسه استماع، در ۲۸ نوامبر ۱۹۸۳ (۷ آذرماه ۱۳۶۲)، هارنکو و اصلاحیه شهادت نامه ای که اغلاط غیر اساسی و املائی یک شهادت نامه قبلی را اصلاح می کرد به ثبت رسانید. دیوان داوری ثبت مدرک یاد شده را که همراه آن نسخه جدیدی از شهادت نامه و حاوی اصلاحاتی در محاسبه خسارات بود، پذیرفت.

به موجب دستور مورخ ۵ دسامبر ۱۹۸۳ (۱۴ آذرماه ۱۳۶۳) دیوان، ماشین سازی و وزارت راه مدارک و مطالبی دیگری در ۱۵ دسامبر ۱۹۸۳ (۲۴ آذرماه ۱۳۶۳) به ثبت رسانیدند و خواهان نیز در ۳۰ ژانویه ۱۹۸۴ (۱۰ بهمن ماه ۱۳۶۳) پاسخ خود را ثبت کرد.

دوم - اظهارات طرفین

الف - صلاحیت

هارنکو که سازنده جراثقال و تجهیزات مربوط است اظهار میدارد که یک شرکت آمریکائی است که اکثریت سهام آن متعلق به اتباع ایالات متحده بود و دو شرکت فرعی غیر آمریکائی بنامهای هارنیشفگر ("گام ب ها") (اختصاراً "گام ب ها") و هارنیشفگر اینترنشنال کورپوریشن اس.آ. (اختصاراً "هارنیشفگر اینترنشنال") را که ادعاهای آنها را بعنوان دعوی غیر مستقیم خود اقامه نموده است تحت کنترل دارد. هارنکو مضافاً اظهار میکند که وزارت راه و سازمان گسترش هردو جزو سازمانها، تشکیلات یا واحدهای تحت کنترل دولت ایران میباشند و ماشین سازی اراک و پارس هردو شرکتهای تابعه یا در غیر اینصورت تحت کنترل سازمان گسترش هستند. بنا بر این طبق اظهار خواهان، دیوان صلاحیت رسیدگی به این ادعاها را دارد.

وزارت راه و ماشین سازی ادعا میکنند که هارنکو نه تابعیت آمریکائی خود و نه مالکیت دو شرکت تابعه دعائی خود را، ثابت نکرده است و بر این اساس اظهار میدارد که دیوان فاقد صلاحیت رسیدگی به این ادعاها میباشد. خواندگان، همچنین ادعا میکنند که بعضی از تعهدات دعائی، بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) به وجود آمده و بنا بر این طبق بیانیه حل و فصل دعوی از صلاحیت دیوان خارجند. ماشین سازی اظهار می دارد که اصلاحیه دوم دادخواست خواهان که در ادعاهای ششم و هفتم آن از ماشین سازی به عنوان خواننده نام برده شده، مردود است. خواندگان مضافاً ادعا میکنند که ولو اینکه احراز شود که گام ب ها یک شرکت خارجی تحت کنترل هارنکو است، هارنکو بهر صورت بیش از ۷۵ درصد سهام شرکت یاد شده را مالک نیست و بنا بر این به موجب بیانیه

حل فصل دعای صرفاً " مستحق دریافت ۷۵ درصد هرگونه وجهی است که گام بها استحقاق دریافت آنرا دارد .

ب - ادعاها

ادعای مطروحه مشتمل بر هشت فقره می باشد .

۱ - ادعای اول

ها رنکو مدعی است که بموجب یک قرارداد خرید با ماشین سازی ، اجزاء و قطعات ده دستگانه جراثقال مدل تی ۳۰۰ الف (T300A) را به ماشین سازی براساس فوب (FOB) کارخانه ها رنکو در آیووا ، تحویل داده است . طبق قرارداد خرید ، قرار بود بهای این وسایل بوسیله بیروات مدت دار ۱۸۰ روزه پرداخت شود . ها رنکو ادعا میکند گرچه ماشین سازی بیروات مزبور را جهت پرداخت قیمت وسایل قبول نموده ، ولی هیچیک از براتهای مدت دار پرداخت نشد . کمال مبلغ بیروات مزبور ۱،۲۵۱،۷۵۷/۶۵ دلار آمریکا است . خواهان مدعی است که صرف نظر از هر مدافعه ای براساس معامله اصلی ، حق دارد وجه آن براتها را وصول نماید . ها رنکو ، همچنین اظهار میدارد که وسایل را بصورت سالم ، و بموقع تحویل داده است . خواهان ، بهره مبالغ پرداخت نشده را نیز خواستار است .

ماشین سازی ، ضمن مدافعه استدلال میکند و سالیلی که دریافت کرده معیوب بوده ، و بنا بر این ملزم به پرداخت وجه براتهای مدت دار نمیباشد . در بخشی از ادعای متقابل ماشین سازی وضعیت این جراثقال ها هنگام وصول توسط ماشین سازی ، تشریح شده است .

۲ - ادعای دوم

ها رنکو اظهار میدارد که بموجب قراردادهای فروش قطعات جراثقال با ماشین سازی در ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ ، ماشین سازی براتهای دیداری و مدت داری را جمعاً " بمبلغ ۱۵۳،۸۵۰/۸۱ دلار آمریکا قبول کرده ولی وجه آنها را نپرداخته است . ها رنکو مدعی است که ماشین سازی قبلاً " وجه براتهای دیداری را که شامل

۹۰ درصد قیمت خرید اغلب وسایل می‌شد، پرداخت نموده است. هارنکو در رابطه با برخی از بروات پرداخت نشده مذکور قبلاً " مبلغ بیمه آنها را از اکسپورت ایمنپورت بانک ایالات متحده (اگزیم بانک) که ادعاهای مطروحه خود در دیوان از جمله ادعاهای مربوط به مبلغ بیمه پرداختی بابت بروات بانک مرکزی را تصفیه نموده، دریافت کرده است. خواهان اکنون ادعائی بابت مبلغ بیمه نشده به میزان ۳۹،۳۶۱/۳۹ دلار آمریکا مطالبه و ادعا میکند که استحقاق دریافت این مبلغ و بهره آنرا، صرف نظر از مدافعات مربوط به معامله اصلی دارد.

ماشین سازی استدلال میکند که وسایلی که بروات مربوط به آنها مورد قبول واقع شده با تاخیر و بصورت معیوب تحویل گردیده و همچنین استدلال میکند که هارنکو از قرارداد ۱۹۷۳ فیما بین طرفین در مورد اجناس، تخلف کرده است. خوانندگان همچنین اشاره میکنند که اگزیم بانک این ادعا را به طور کامل تصفیه کرده است.

۳ - ادعای سوم

خواهان اظهار میکند که ماشین سازی با عدم پرداخت ۳۳۱،۵۲۱/۳۸ دلار آمریکا بابت هزینه های پرسنلی سال ۱۹۷۵ تا ۱۹۷۸ و حداقل حق امتیاز سالانه مربوط به سالهای ۱۹۷۶ تا پایان ۱۹۸۱، از قرارداد خدمات فنی ۱۹۷۳ که با شرکت تابعه خارجی هارنکو، یعنی هارنیشفگراینترنشنال منعقد شده، تخلف کرده است. خواهان ضمن طرح این ادعا که ماشین سازی قرارداد را با قصد قبلی نقض نموده (anticipatorily breached) اظهار می‌دارد که ادعایش بابت حق امتیاز سال ۱۹۸۱، در ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) پابرجا بوده است. خواهان معتقد است که ادعاهای ماشین سازی مبنی بر نقض در اجرای قرارداد ۱۹۷۳، در موافقت نامهای که در ۱۹۷۶ منعقد گردید، حل و فصل شد. بالاخره، خواهان مدعی است که ماشین سازی این بدهی را تصدیق نموده است. خواهان بابت این مبلغ پرداخت نشده، بهره مطالبه میکند.

ماشین سازی استدلال میکند که هارنیشفگراینترنشنال قرارداد ۱۹۷۳ را به دلایلی، از جمله عدم آموزش پرسنل و عدم انتقال تکنولوژی نقض کرده است و

نتیجتاً " ماشین سازی هرگز کاملاً " قادر نشد که مستقلاً " به تولید جراثیق سال بپردازد. ماشین سازی، همچنین ادعا میکند که چون در طول سالهای ۱۹۷۹ تا پایان ۱۹۸۱ ارائه خدمات ممکن نبود، حق امتیاز سالانه ای نیز نباید بابت آن مدت پرداخت شود. و بالاخره، ماشین سازی اظهار میکند که حق امتیاز سال ۱۹۸۱، تا ژوئن ۱۹۸۱ نمیبایست پرداخت میشد، و بنا بر این ادعای ایمن حق امتیاز از صلاحیت دیوان خارج است.

۴ - ادعای چهارم

هارنکو در دادخواست اصلی خود وصول مبلغ /- ۸۰۷،۳۶۷ دلار آمریکا به علاوه بهره متعلقه را از وزارت راه، بخاطر عدم افتتاح اعتبار اسنادی غیر قابل برگشت طبق مفاد قرارداد خرید ۱۱ دستگاه جراثیقال کامیونی با هارنکو، خواستار شده بود. خواهان در اصلاحیه دادخواست خود اظهار داشت که سفارش خرید فقط شامل ۹ جراثیقال بوده و مبلغ ادعای خود را به ۵۸۸،۵۷۷/۳۴ دلار آمریکا به علاوه بهره مربوط، تقلیل داد. هارنکو، متعاقب عدم افتتاح اعتبار اسنادی توسط وزارت راه، جراثیقال ها را بفروش رساند و اینک خواستار وصول زیانهای متحمل شده در فروش مجدد، هزینه های حمل و بهره است.

وزارت راه اظهار می دارد که هارنکو نسخه امضاء شده پذیرش قرارداد خرید را مسترد نکرده و بنا بر این قراردادی بین طرفین منعقد نگردیده است. وزارت راه، همچنین اظهار میدارد که افتتاح اعتبار اسنادی شرط تنظیم قرارداد بوده و چون وی اعتبار اسنادی را افتتاح نکرده بنا بر این متعهد به خرید جراثیقال ها نبوده است. و بالاخره وزارت راه اظهار میکند که انقلاب ایران در حکم فورس ماژور بوده و وی را از اجرای تعهد بابت هر قرارداد موجودی معذور داشته است.

۵ - ادعای پنجم

خواهان اظهار میدارد که ماشین سازی با عدم افتتاح اعتبار اسنادی، قرارداد خرید پنج جراثیقال کامیونی با هارنکو را نقض کرده است. خواهان، در اصل خساراتی بمبلغ /- ۵۴،۲۷۸ دلار آمریکا به علاوه بهره مطالبه نموده بود و اکنون

مبلغ ۴۰،۰۴۴ دلار آمریکا بابت هزینه حمل جراثقالها تا مرحله فروش مجدد آنها ،
بعلاوه بهره ، مطالبه میکند .

ماشین سازی استدلال میکند که پیشنها دفروش جراثقالها بوسیله هارنکو ، قبل
از پاسخ ماشین سازی ، منقضی شده و عدم افتتاح اعتبار اسنادی توسط ماشین
سازی ، مانع تنظیم هرنوع قراردادی گردید .

۶ - ادعای ششم

هارنکو بدوا " مبلغ -/۶۳۰،۵۳۳ دلار آمریکا و بهره آنرا ، از وزارت راه مطالبه
کرده بود ، ولی اینک مبلغ -/۵۰۴،۴۴۱ دلار آمریکا و بهره آنرا ، از ماشین سازی
یا وزارت راه ، در ارتباط با عدم افتتاح اعتبار اسنادی طبق شرایط قرارداد
ادعائی با هارنکو جهت خرید ۲۰ جراثقال مطالبه میکند . رقم خسارت مورد
درخواست هارنکو شامل هزینه حمل و هزینه های ادعائی دیگر است .

وزارت راه میگوید که در این امر دخالتی نداشته و خواهان تصدیق میکند که
نمیتواند ثابت کند ماشین سازی بعنوان کارگزار وزارت راه عمل کرده است .
در جلسه استماع ، ماشین سازی اظهار داشت که ذکر نام وی بعنوان خواننده در اصلاحیه
دادخواست درست نبوده ، زیرا که بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۹ دیمبر ۱۳۶۰)
ادعای جدیدی قابل طرح نبوده است و همچنین استدلال میکند که ماشین سازی
قراردادی برای خرید جراثقال منعقد نکرده است .

۷ - ادعای هفتم

طبق اظهار هارنکو ، ماشین سازی قراردادی جهت خرید ۳۴ دستگاه جراثقال با
گام ب ها منعقد ، ولی با عدم افتتاح اعتبار اسنادی ، آن قرارداد را نقض
نمود . ادعا بدوا " بر اساس این تئوری که ماشین سازی بعنوان کارگزار وزارت
راه عمل کرده است علیه وزارت راه اقامه شده بود ، ولی همانطور که در مورد ادعای
ششم ذکر شد ، ادعا اصلاح ، و از ماشین سازی بعنوان خواننده جدیدنا میسر شده .
مجددا " خواهان ادعان کرده است که نمیتواند ثابت کند ماشین سازی بعنوان
کارگزار وزارت راه عمل کرده است . خواهان در اصل خساراتی بمبلغ -/۲۰۲۳۶،۳۰۱

دلار آمریکا بعلاوه بهره مطالبه کرده بود، ولی مبلغ درخواستی را به -/۲۲۵،۰۶۷،۲۰۶۷ دلار آمریکا بعلاوه بهره، تقلیل داده است. مبلغ یادشده شامل زیانهای متحمله بخاطر فروش مجدد و هزینه حمل می باشد.

خواندگان، وزارت راه و ماشین سازی در پاسخ به این ادعا همان استدلالات مذکور در مورد ادعای ششم را تکرار میکنند.

۸ - ادعای هشتم

ها رنکو مدعی است دو فقره سفته که جهت پرداخت بهای جراثقالهای خریداری شده از هارنیشفگراینترنشنال توسط ماشین سازی پارس مادر و سازمان گسترش نیز آنرا تضمین کرده بود، پرداخت نشده است. مبلغ اسمی هریک از سفتهها ۶۷/۹۱۶،۷۳ دلار آمریکا است و ۹۰ درصد بهره در سال در هریک قید شده است. سر رسید یکی از سفتهها ۱۵ آوریل ۱۹۷۹ (۲۶ فروردین ماه ۱۳۵۸) و سر رسید دیگری ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهر ماه ۱۳۶۰) بوده است. بحثی در مورد اعتبار و قابل اجرا بودن این سفتهها وجود ندارد. ماشین سازی پارس اظهار میدارد که دیوان صلاحیت رسیدگی به سفته دوم را ندارد، زیرا ادعا در تاریخ بیانیه حل و فصل دعاوی پابرجا نبوده است. خواهان اظهار می دارد که، یا بدلیل پیش بینی نقض تعهد و یا به این علت که وی میتواند با پرداخت نشدن سفته، بر اساس قرارداد اصلی اقدام دعوا کند، ادعا (در آن تاریخ) پابرجا بوده است.

خواهان هزینه های دأوری را نیز طالب است.

ج - ادعاهای متقابل

ماشین سازی مدعی است که هارنکو با عدم حمل فوری محصولات برای وی و حمل وسایل معیوب، قرارداد خدمات فنی را نقض کرده و بدینسان شدیداً "موجب تضعیف ظرفیت بالقوه ماشین سازی در تولید شده است. ماشین سازی متقابلاً ادعائی، حداقلاً بمبلغ -/۷،۶۸۵،۰۰۰ دلار آمریکا بابت خساراتی از جمله خسارت تاخیر در حمل، ارسال وسایل معیوب، عدم النفع و مبالغی که خواهان به سازمان تامین اجتماعی و وزارت

امور اقتصادی و دارائی بابت حق بیمه اجتماعی و مالیات بدهکار می باشد، طرح میکند. ماشین سازی همچنین تقاضای وصول بهره و هزینه ها را، دارد.

خواهان اظهار میدارد که اغلب ادعاهای متقابل مبتنی بر موضوعاتی است که بموجب موافقت نامه ۱۹۷۶ حل و فصل شده یا مربوط به قراردادهایی است که به ادعای خواهان ارتباط ندارد و بنا بر این خارج از صلاحیت دیوان است. خواهان، همچنین منکر است که قراردادی را نقض کرده یا به نحوی از انحاء مسئول می باشد. وی همچنین اظهار می دارد که ادعاهای متقابل بیش از اندازه کلی و فاقد جزئیات مشخصات است، و الزامات دیوان دآوری در مورد مدافعات در آنها رعایت نشده است.

سوم - دلایل صدور حکم

الف - صلاحیت رسیدگی به ادعا

خواهان یک نسخه گواهی حسن اعتبار شرکت توسط مقام مسئول روابط خارجی ایالت دله و ررا ارائه کرده است که نشان میدهد خواهان، یک شرکت ایالات متحده است. خواهان، همچنین قسمتی از مندرجات اوراق تکوکیل حق رای (proxy statements) و شهادتنامه به قید سوگندی تسلیم کرده است که حاکیست ۵۰ درصد سهامداران آن در اوقات ذیربط، شهروندان ایالات بوده و هستند. در مورد دو شرکت فرعی غیر آمریکایی که سهام آنها را بصورت دعوی غیر مستقیم خود ثبت کرده است، هرگونه شهادتنامه های ارائه کرده است دایر بر اینکه در کلیه اوقات ذیربط، به استثنای یک سهم، کلیه سهام با حق رای شرکت فرعی پانامایی، یعنی هارنیشفرایبترنشنال متعلق به وی بوده و آن یک سهم که به او متعلق نیست نیز به یک شهروند آمریکایی - یعنی رئیس هیئت مدیره هارنکو متعلق دارد که حق انتفاع آن با خواهان است و بالاخره اینکه از سال ۱۹۷۸ تا بحال، وی بین ۵۱ تا ۷۵ درصد سهام با حق رای شرکت فرعی آلمانی خود، یعنی گام باها را دارا بوده است. بر این اساس، دیوان دآوری متقاعد شده است که خواهان، طبق مفهوم بند ۱، ماده هفت - بیانیه حل و فصل دعوی، تبعه ایالات متحده بوده و "دعوی اتباع" را طبق مفهوم بند ۲ ماده هفت همان بیانیه تعقیب می کند.

نه وزارت راه و نه سازمان گسترش انکار نکرده اند که جزو "دستگاهها، موسسات یا واحدهای تحت کنترل دولت ایران" هستند. ماشین سازی اراک و ماشین سازی پارس نیز انکار نمی کنند که مشمول تعریف "ایران" هستند. از این رو، دیوان داوری معتقد است که مطابق بیانیه حل و فصل دعاوی نسبت به کلیه خواندگان واجد صلاحیت می باشد.

در مورد قبول اصلاحیه دوم دادخواست خواهان که در تاریخ دوم مه ۱۹۸۳ (۱۲ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) به ثبت رسید و نیز در مورد ادعاهای ششم و هفتم که در آنجا ماشین سازی خواننده واقع شده است، دیوان داوری پس از بررسی ادله و مدارک و استدلال طرفین راجع به این موضوع، به این نتیجه رسیده است که لازمست در این مورد و نیز راجع به موضوعات صلاحیت و موضوعات اصلی مربوط به ادعاهای یاد شده، رسیدگی بیشتری صورت گیرد. قبل از انجام چنین رسیدگی، دیوان حکمی جزئی راجع به ادعاهای شماره یک تا پنج و ادعای شماره هشت صادر خواهد کرد. راجع به ادعاهای شماره شش و هفت متعاقباً، حکمی صادر خواهد شد.

بالاخره، خواندگان اظهار می دارند که ادعای حقال امتیاز سال ۱۹۸۱ و ادعای مربوط به سفته ای که سر رسید آن ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهر ماه ۱۳۶۰) بوده، در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) با برجا نبوده و بنا بر این دیوان داوری فاقد صلاحیت رسیدگی به هر دوی این دعاوی است. همانطور که ذیلاً بحث خواهد شد، نتیجه گیری دیوان اینست که ادعای مربوط به بخشی از حقال امتیاز سال ۱۹۸۱ که بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) واجب الادا نبوده و ادعای سفته ای که در ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهر ماه ۱۳۶۰) موعد آن سر میرسیده، در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ با برجا نبوده و لهذا در حیطه صلاحیت دیوان نیستند. (رجوع شود به بخش ب - ۳ و ۶ ذیل).

بدین ترتیب، دیوان داوری بر این نظر است که در مورد ادعاهای شماره یک تا پنج و ادعای شماره هشت، به استثنای بخشی از حقال امتیاز سال ۱۹۸۱ که بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ بهمن ماه ۱۳۵۹) واجب الادا بوده و ادعای مربوط به سفته ای که سر رسید آن ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهر ماه ۱۳۶۰) بوده است، نسبت به ادعای خواهان واجد صلاحیت می باشد.

ب - ماهیت ادعا

۱ - ادعای اول

در ۱۱ نوامبر ۱۹۷۷ (۲۰ آبانماه ۱۳۵۶) ماشین سازی و هارنکو قراردادی منعقد کردند که به موجب آن ماشین سازی موافقت کرد قطعات ده جراثقال کامیونی مدل ت ۳۰۰ الف (T300A) را از هارنکو خریداری نماید. طبق قرارداد، قرار بود که این وسایل بصورت فوب در محل کارخانه هارنکو در آیووا تحویل داده شود. بدین ترتیب ماشین سازی متعهد بود که ترتیب بیمه حمل، تعیین کارگزار حمل و شرکت کشتیرانی و نیز ترتیب سایر وسایط حمل تجهیزات را تا محل تاسیسات خود بدهد. بدواً " قرار بود که پرداخت کل بهای کالای خریداری شده به مبلغ ۱,۲۵۱,۲۵۷/۶۵ دلار از طریق اعتبار اسنادی صورت گیرد، لکن بعداً " طرفین توافق کردند که پرداخت با بروات مدت دار ۱۸۰ روزه انجام شود.

قطعات توسط هارنکو تولید و بصورت فوب در محل کارخانه تحویل گردید. جزو مدارکی که به متصدی حمل تسلیم شد، یک گواهی صحت کیفیت تجهیزات خریداری شده وجود داشت به تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۷۸ (۲۹ دیماه ۱۳۵۶) که گواهی می کرد که " با مواد ساخت درجه یک تهیه شده است " .

هارنکو، طبق دستور ماشین سازی، تجهیزات را جهت حمل به بندر خرمشهر، ایران به جن.سی. یوترویک کورپوریشن، کارگزار ایران اکسپرس لاینز، تحویل داد. در دستور العمل حمل صادراتی که توسط هارنکو صادر شده و تجهیزات خریداری را در بر می گرفت قید شده بود که " بارگیری روی عرشه کشتی بدون اجازه مخصوص مجاز نیست . "

قطعات در تاریخ ۱۵ فوریه ۱۹۷۸ (۲۶ بهمن ماه ۱۳۵۶) از بندر بالتیمور حمل شد. برخلاف دستورات ویژه هارنکو و بدون اجازه وی، جراثقالها حداقل از بالتیمور تا نیوا ورلثان روی عرشه کشتی بارگیری و حمل شدند. کشتی باربری حامل قطعات تا ماه مه ۱۹۷۸ وارد بندر خرمشهر شده بود. کشتی ماه ها بسدون اینکه بارش تخلیه شود در بندر منتظر ماند و بعد از تخلیه نیز، چند ماه دیگر، قطعات درباراندا باقی ماندند.

بدواً " چهار فقره برات مدت دار ۱۸۰ روزه که سر رسید آنها ۱۵ سپتامبر ۱۹۷۸ (۲۴ شهریور ماه ۱۳۵۷) بود و در و برای ماشین سازی ارسال گردید، لکن بدلیل اغلاط املائی، سه فقره برات جدید مدت دار ۱۸۰ روزه با سر رسید ۱۵ آوریل ۱۹۷۸ (۲۶ فروردین ماه ۱۳۵۷) تهیه و در سپتامبر ۱۹۷۸ برای ماشین سازی فرستاده شد. ماشین سازی چهار فقره برات کلا " به مبلغ ۱۲۵۱۷۵۷/۶۵ دلار آمریکا را پذیرفت و لکن علیرغم درخواست های مکرر هارنکو در مورد پرداخت بروات مدت دار، بروات یا د شده پرداخت نشده اند.

در قرارداد فیما بین ماشین سازی و هارنکو اشاره ای به قانون حاکم نشده است، معیناً طبق اصول کلی انتخاب قانون، باید قوانین ایالات متحده را کسبه معامله و طرفین، نزدیکترین ارتباط را با حوزه قضائی آن داشته اند حاکم برای این دعوی خصوصی دانست، زیرا نه تنها قرارداد توسط هارنکو که یک شرکت ایالت دله و راست در ایالات متحده پذیرفته شده، بلکه قطعات نیز در ایالات متحده تولید گردیده و هارنکو تعهدات خود را با تحویل وسائل بصورت فوب کارخانه در آیووا به انجام رسانده است. رجوع شود به ایکنومی فرمز کورپوریشن و دولت جمهوری اسلامی ایران و سایرین، حکم شماره ۱ - ۱۶۵ - ۵۵ (۱۴ ژوئن ۱۹۸۳ / ۲۴ خرداد ماه ۱۳۶۲).

قانون آمریکائی حاکم بر این معامله تجاری، قانون متحدالشکل تجارت Uniform Commercial Code (یو سی سی) است که ۴۹ ایالت از ۵۰ ایالت آمریکا منحلله حوزه قضائی هریک از ایالات مرتبط با این معامله با تفاوت های جزئی، آنرا پذیرفته اند.

هارنکو استدلال می کند که طبق ماده ۳۰۲ - ۳ مقررات یو سی سی وی در دست

(1) Restatement (Second) of Conflict of Laws §188 (1971),

Dacey and Morris, The Conflict of همچنین رجوع شود به
Laws p. 219 (1980 2d ed.)

(۲) ماده (۲) ۳۰۲ - ۳ یو سی سی به شرح زیر مقرر می دارد: "متعهد نه می تواند دارنده با حسن نیت سند باشد".

دارنده با حسن نیت بروات قبول شده بوده و بنا بر این، صرف نظر از هرگونه دفاع مبتنی بر قرارداد اصلی موجود بروات، مستحق دریافت وجه آنهاست. با اینکه طبق مقررات یوسی سی متعهدلهی نظیرها رنگو، ممکن است در دست دارنده با حسن نیت باشد، لکن، طبق ماده (۲) ۳۰۵ - ۳ همان قانون، چنین متعهدلهی، بروات را فارغ و مصون از مدافعات طرف سندی که متعهدله با وی معامله کرده، نمی پذیرد.^(۳)

ماشین سازی مدعی است که هیچگونه تعهدی به پرداخت بروات ندارد، زیرا که قطعات جراثقال هائی که وی دریافت کرده، زنگ زده بوده است. طبق قرارداد منعقد شده با ماشین سازی، هارنگو ملزم بوده است که قطعات را بصورت فوب کارخانه درآیووا تحویل دهد. هارنگو مدارکی بشکل گواهی صحت کیفیت و سائل، اسناد حمل و شهادت نامه ارائه کرده است، مبنی بر اینکه بلافاصله قبل از بارگیری در قطار یا ربری، قطعات با زرسی گردیده و جهت حفاظت به آنها روغن زده شده، بصورت مادراتی بسته بندی و صحت وضعیت آنها گواهی شده است. پیشگیری های مخصوص جهت حفظ آنها در برابر زنگ زدگی و پوسیدگی نیز انجام شده است. ماشین سازی مدرکی در رد این مطالب ارائه نکرده است.

طبق مقررات یوسی سی، شرط قراردادی تحویل بصورت فوب در کارخانه هارنگو، وی را متعهد می ساخت که ترتیبات معقولی جهت حمل کالاهای هزیننه ماشین سازی داده و ریسک و هزیننه تحویل آنها به راه آهن را تقبل کند. به مجرد اینکه هارنگو

(۳) ماده (۲) ۳۰۵ - ۳ یوسی سی مقرر می دارد:

تا آنجا که دارنده سندی، دارنده با حسن نیت باشد، از.....

(۲) کلیه مدافعات هر طرف آن سند که دارنده با وی معامله نکرده، مصون است.

(۴) ماده (الف) (۱) ۳۱۹ - ۲ یوسی سی به شرح زیر مقرر می دارد:

(۱) مگر در صورتی که طرفین بنحود دیگری توافق کنند، شرط فوب (به معنای "free on board" آزاد روی کشتی) در یک محل معلوم، ولو اینکه فقط در ارتباط با قیمت اعلام شده به کار رود، شرط تحویلی است که به موجب آن:

بقیه پا ورقی شماره ۴ در صفحه بعد (۱۶)

قطعات را در وضعیت سالم در کارخانه آیووا به راه آهن تحویل داد ، تعهدات خود را طبق قرارداد دوه موجب ماده ۵۰۹ - ۲ یوسی سی کاملاً ایفا کرده و ریسک خسارت یا تاخیر به ماشین سازی منتقل می شود. (۵)

ها رنگو همچنین مدارکی ارائه کرده است که نشان می دهد هر صدمه ای همه به قطعات جراثقال ها وارد شده ، بعد از ارسال آنها از کارخانه وقوع پیدا کرده است . در نامه های کارگزار ایران اکسپرس لاین که متصدی حمل منتخب ماشین سازی است ، تصدیق شده است که وسائل بنحوبدی با رگیری و لا اقل بین بالتیمورتا نیواورلئان ، روی عرشه حمل شده است . ها رنگو تعدادی شهادت نامه ارائه کرده که حاکی از تاخیرهای طولانی در تخلیه وسایل از کشتی و معطل ماندن مدید در انبار بندر ، بعد از تخلیه است . جراثقال ها ، علی رغم حمل و نقل روی عرشه کشتی و تاخیر در تخلیه ، هنوز هنگام تخلیه در ایران اساساً " در وضعیت خوبی بود . طبق یک گزارش مورخ ژوئن ۱۹۲۸ سازمان بنادر و کشتیرانی خرمشهر که ماشین سازی ارائه کرده است ، فقط قسمتی از جراثقال ها زنگ زده بود و نشانهای دال بر اینکه زنگ زدگی ، جراثقال ها را غیر قابل استفاده کرده و یا وضعیت زنگ زدگی قابل ترمیم نباشد ، وجود نداشت .

بقیه پا ورقی شماره ۴

(الف) هرگاه شرط فوب محل حمل بکار رود ، فروشنده باید کالا را به نحوی که در این ماده (۵۰۴ - ۲) قید شده است ، از آن محل حمل کرده و هزینه و ریسک تحویل آن به متصدی حمل را تقبل کند

در قسمتی از ماده ۵۰۴ - ۲ یوسی سی قید شده است :

هرگاه فروشنده ملزم یا مجاز به ارسال کالا برای خریدار بوده و قراردادوی را ملزم نکند که آن را در مقصد معینی تحویل دهد ، در آن صورت باید

(الف) کالا را در اختیار یک چنین متصدی حملی قرار داده و با رعایت ماهیت کالا و سایر شرایط مربوط به مورد ، قرارداد حمل مناسبی منعقد سازد ، ... مگر اینکه طرفین بنحود دیگری توافق کنند .

(۵) ماده (الف) (۱) ۵۰۹ - ۲ به شرح زیر مقرر می دارد :

(۱) در مواردی که قرارداد ، فروشنده را ملزم یا مجاز به حمل کالا توسط متصدی حمل کند ،

(الف) چنانچه قراردادوی را ملزم نکند که کالا را در مقصد معینی تحویل دهد ، مسئولیت مفقود شدن کالا به خریدار منتقل می شود مشروط بر اینکه کالاه نحو مقتضی به حمل کننده تحویل داده شده باشد ، و لولوا اینکه حمل مشروط بر شرایطی باشد (قسمت ۵۰۵ - ۲) ،

معذک ، حتی بعد از آنکه قطعات جراثقال ها درخمرشهر تخلیه شدند ، ماشین سازی وسایل را ماه ها دربارا اندازه و بعداً "نیز قریب یکسال در انبارهای بندر باقی گذارد . بطوریکه در یادداشت داخلی ماه ژوئن ماشین سازی نشان میدهد ، صرفاً " بعد از این مدت بود که ماشین سازی متوجه هرگونه زنگ زدگی اساسی گردید . فقط در ۲۷ سپتامبر ۱۹۸۳ بود که گزارش دیگری توسط دو نفر از متصدیان کنترل کیفیت ماشین سازی تهیه شد .

بالاخره ، از آنجا که ماشین سازی در مورد جراثقال ها هیچ شکایتی به دفتر مرکزی و نمایندگان ایرانی محلی ها رنگونکرده ، و قبل از ثبت پاسخ خود طی جریان رسیدگی در دیوان یعنی در واقع چهار سال بعد از تحویل وسایل به ایران ، هیچگاه مسئولیت خود را در مورد پرداخت انکار ننموده ، بنا بر این ، دفاعیات این موسسه دایر بر اینکه جراثقال ها بدلیل زنگ زدگی غیر قابل استفاده بوده اند ، پذیرفته نیست . طبق مقررات یو سی سی ، ماشین سازی متعهد بوده است که ظرف مدت معقولی بعد از کشف نقض ادعائی تعهد ، هارنکو را مطلع سازد و الا از ادعای معیوب بودن وسایل در مقام دفاع ، ممنوع است .^(۶)

بنا بر این ، دیوان داوری بر این نظر است که هارنکو استحقاق دارد مبلغ ۱۰۲۵۱۰۷۵۲/۶۵ دلار آمریکا بابت کل مبلغ اسمی بروات و بهره متعلقه به آن را طی مدتی که بروات پرداخت نشده اند ، دریافت نماید . دیوان داوری همچنین معتقد است که خواهان باید بهره ای به نرخ ۱۰ درصد از تاریخ سر رسید هر یک از بروات تا تاریخی که کار گزارا ماننی به بانک امین دستور پرداخت حکم را می دهد ، دریافت دارد .

۲ - ادعای دوم

هارنکو ، طی چند فقره قرارداد ای که در اواخر ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ منعقد گردید ، اقلام مختلفی از تجهیزات و قطعات جراثقال به ماشین سازی فروخت . ماشین سازی ،

(۶) در ماده (۱) ۶۰۲ - ۲ یوسی سی به شرح زیر قید شده است :

(۱) رد کالایا بد طرف مدت معقولی بعد از تحویل آن یا بعد از معامله صورت گیرد . رد کالایا بی اثر است مگر آنکه خریدار بموقع فروشنده را مطلع سازد .

جهت پرداخت این تجهیزات بروات دیداری و مدت داری را قبول کرد و تا بحال وجه بروات دیداری را که ۹۰ درصدیهای خریدهریک از قراردادها را تشکیل میدهد پرداخت کرده است. ماشین سازی، بروات مدت داری را که ۱۰ درصد بقیه قیمت خرید را تشکیل میدهند، قبول کرده و مع الوصف آنها را نپرداخته است.

ها رنکو در ادعای دوم خود بدواً " مبلغ ۱۵۳,۸۵۰/۸۱ دلار آمریکا بابت اصل مبلغ واجب الادای ۱۶ براتی که ماشین سازی پذیرفته ولی آنها را نپرداخته، مطالبه نمود. لکن، بعد از ثبت دادخواست، ۱۲ فقره از این بروات، موضوع مصالحه نامه اگزیم بانک واقع شد. ها رنکو اینک مدعی است که مبلغ بیمه این ۱۲ فقره برات را که ۹۵ درصد ارزش اسمی آنها را تشکیل می دهد، از اگزیم بانک دریافت نموده و بنا بر این استرداد مبلغ ۶۰۲۵/۷۵ دلار بابت ۵ درصد بیمه نشده ارزش اسمی این ۱۲ برات را که سررسیدهای آنها به تفاوت از ۱۶ ژانویه تا ۱۵ مارس ۱۹۷۹ (۲۶ دیماه تا ۲۴ اسفندماه ۱۳۵۷) است، خواستار است. ها رنکو همچنین باز پرداخت کل مبلغ واجب الادا در مورد چهار فقره برات دیگری که ماشین سازی پذیرفته را مطالبه می کند. مبلغ سررسید این بروات به شرح زیر است: ۱۱,۱۶۴/۱۵ دلار آمریکا به تاریخ سوم فوریه ۱۹۷۸ (۱۴ بهمن ماه ۱۳۵۶)، ۸۵۳/۳۸ دلار آمریکا به تاریخ ۲۵ مارس ۱۹۷۸ (۵ فروردینماه ۱۳۵۷)، ۲۰,۵۱۹/۵۰ دلار آمریکا به تاریخ ۲۹ مه ۱۹۷۸ (۸ خردادماه ۱۳۵۷)، ۲۹۸/۶۱ دلار آمریکا به تاریخ ۵ ژوئن ۱۹۷۸ (۱۵ خردادماه ۱۳۵۷). بدین ترتیب، کل مبلغ مورد مطالبه، اکنون ۳۹۳۶۱/۳۹ دلار آمریکا می باشد. نمایندگان ها رنکو در چند مورد راجع به عدم پرداخت کلیه این بروات با ماشین سازی تماس گرفتند. مدیر مالی ماشین سازی طی تلکس مورخ ۲۲ مه ۱۹۷۹ (اول خردادماه ۱۳۵۸) پاسخ داد که عدم پرداخت ناشی از مشکلات مالی ماشین سازی است و قول داد که این بروات جزو "پرداخت هائی که قرار است در آینده نزدیک صورت گیرد" منظور شده اند.

بنا به همان دلایلی که فوقاً در بحث راجع به ادعای اول ها رنکو بیان گردید، قانون حوزه های قضائی مربوطه در ایالات متحده، بنحوی که در یوسی سی آمده است، قانون

حاکم بر این رشته قراردادها است. طبق مقررات یوسی سی، گرچه هارنکو دارنده با حسن نیت بروات است، با اینحال، این واقعیت، بروات را در برابر هیچگونه دفاعی که ماشین سازی بتواند در مورد قرارداد های اصلی اقامه کند، مصون نمی دارد. در این مورد، ماشین سازی ادعا کرده است که برخی وسایل و قطعاتی که وی از هارنکو دریافت کرده، یا معیوب بوده و یا با تاخیر تحویل گردیده و این معایب و تاخیرها، نقض قراردادهائی است که ماشین آلات به موجب آنها خریداری گردیده و نیز تخلف از موافقت نامه سال ۱۹۷۳ است که طبق آن هارنکو متعهد گردید، قطعات بعضی مدل های جراثقال را به ماشین سازی بفروشد.

ماشین سازی در تائید اظهارات خود، تلکسها و نامه های تسلیم کرده است که تاریخ بسیاری از آنها مقدم بر تاریخ قراردادهای اصلی بروات بوده و بنا بر این هیچ ارتباطی با قراردادهای مورد بحث ندارند. تنها دو فقره از مدارک تسلیمی ماشین سازی به بروات مدت دار یا قراردادهای خریدی که موضوع این ادعا است ارتباط پیدا می کند. هیچیک از این دو مدرک حاوی ادعائی حاکی از اینکه هارنکو قراردادی را نقض کرده و یا حاوی درخواست تقلیل قیمت خرید نمی باشد. در یک مدرک صرفاً "تعویض قطعات درخواست شده است. سند دوم نیز با اینکه حاکی است هارنکو مسئول تاخیر در تکمیل وسایل بعد از تاریخ تعیین شده تحویل است، مدرک چندان قاطعی راجع به مسئولیت هارنکو نمی باشد، زیرا که هارنکو تعدادی تلکس ارائه و اثبات کرده است که ماشین سازی با عدم صدور دستورات حمل به هارنکو مسئول تاخیر حمل بوده است. بدین ترتیب، ماشین سازی مدارک کافی ارائه نکرده است که نشان دهد وسایل و قطعاتی که ماشین سازی طبق این قراردادها دریافت کرده، بدلیل قصورها رنکو، با تاخیر حمل شده یا معیوب و ناقص بوده اند. علیهذا، ماشین سازی، نقض قراردادهای خرید توسط هارنکو را اثبات نکرده است.

لکن، هارنکو مدارک کافی ارائه داده است که ثابت می کند کالاهائی که به خریدار تحویل داده از عیب و نقص عاری بوده اند. تحویل کلیه کالاهای بصورت فسوب کارخانه هارنکو صورت گرفته که طبق مقررات یوسی سی به معنی اینست که، به

مجردا اینکه هارنکوکا لارا در وضعیت سالم در محل کارخانه به راه آهن تحویل داد، ریسک خسارت و تاخیر کلا" به ماشین سازی منتقل گردیده است. هارنکو، ثابت کرده است که در مورد هر محموله، بطور معمول بازرسی های لازم را از نظر اطمینان از سالم بودن کالا انجام داده و وسایل را بصورت مادیاتی بسته بندی کرده است.

بعلاوه، ماشین سازی راجع به اینکه بروات مدت دار مشروط به شرایطی بوده و یا در مورد اینکه وی جهت شکایت از معایب و تاخیرها تماسی با هارنکو گرفته باشد، مدرکی ارائه نکرده است. از آنجا که قبل از ثبت این ادعا، یعنی پنج تا شش سال بعد از دریافت وسایل، ماشین سازی در مورد تجهیزات مشمول این قرارداد-ها، عیب و نقص و تاخیری را به هارنکو اعلام نکرده است، بنابراین از طرح این دفاع ممنوع خواهد بود. در این ارتباط، باید یادآور شد که ماشین سازی قسمتی از وسایل و قطعات را پرداخته است و این خود نشانه آنست که ماشین سازی از وضعیت وسایل راضی بوده است.

ماشین سازی همچنین مدعی است که هارنکو با تاخیر در حمل و ارسال محموله های معیوب، از شروط قرارداد ۱۹۷۳ تخلف کرده است. در تاریخ اول فوریه ۱۹۷۶ (۱۲ بهمن ماه ۱۳۵۴) هارنیشفگرا اینترنشنال و ماشین سازی موافقتنامه ای، ("موافقتنامه ۱۹۷۶") راجع به مشکلاتی که بر اثر قرارداد ۱۹۷۳ ایجاد شده بود، منعقد ساختند. شروط موافقتنامه ۱۹۷۶ نحوه عمل بعدی طرفین، هر دو حاکی از آنست که موافقتنامه یاد شده، کلیه مشکلات و اختلافاتی را که قبل از اول فوریه ۱۹۷۶ (۱۲ بهمن ماه ۱۳۴۵) بین هارنکو و ماشین سازی بروز کرده بود، فیصله داد. با اینکه طبق موافقتنامه ۱۹۷۶ هارنکو متعهد بود که کلیه وسایل را به فوریت حمل کرده و الا اجباراً "تقلیل قیمت خرید قابل پرداخت را بپذیرد"، با اینحال، همانطور که فوقاً بیان گردید، دیوان داوری مدرکی حاکی از آنکه حمل کالاهای مشمول قرارداد های خرید مورد بحث با تاخیر صورت گرفته باشد، در دست ندارد. بنابراین، دیوان داوری معتقد است که هارنکو در ارتباط با محموله های مورد بحث در ادعای دوم، از قرارداد ۱۹۷۳ و موافقتنامه ۱۹۷۶ فیما بین، تخلف نکرده است.

ماشین سازی همچنین مدعی است که طبق مصالحه نامه گزیم بانک، کلیه دعاوی مطروح توسط هارنکو در ادعای دوم تصفیه شده است. دیوان داور، مصالحه نامه گزیم بانک را مستقلاً بررسی کرده و در نتیجه این بررسی، بر این نظر است که در مورد ۱۲ فقره براتی که هارنکو حسب ادعا فقط ۹۵ درصد ارزش اسمی آنها را بابت بیمه از گزیم دریافت کرده، بانک مزبور به موجب مصالحه نامه، کل مبلغ اسمی هریک از ۱۲ فقره برات را وصول نموده است. علیهذا، ادعای ۱۲ فقره برات یاد شده را بابت به موجب مصالحه نامه گزیم بانک تصفیه شده محسوب کرد. لکن، چهار فقره برات دیگری که هارنکو مطالبه می کند، مشخماً " از مصالحه نامه مستثنی گردیده اند.

بنابراین، دیوان داور معتقد است که هارنکو استحقاق دریافت ۳۳،۳۳۵/۶۴ دلار آمریکا بابت مبلغ اسمی بروات قبول شده و بیمه نشده، دارد. نسبت به اصل مبلغ این بروات، حکم بهره ای با نرخ ده درصد سال به ترتیب ذیل داده می شود: نسبت به ۱۱،۱۶۴/۱۵ دلار آمریکا از سوم فوریه ۱۹۷۸ (۱۴ بهمن ماه ۱۳۵۶)، نسبت به ۸۵۳/۳۸ دلار آمریکا از ۲۵ مارس ۱۹۷۸ (۵ فروردین ماه ۱۳۵۷)، نسبت به ۲۰،۵۱۹/۵۰ دلار آمریکا از ۲۹ مه ۱۹۷۸ (۸ خرداد ماه ۱۳۵۷)، و نسبت به ۷۹۸/۶۱ دلار آمریکا از ۵ ژوئن ۱۹۷۸ (۱۵ خرداد ماه ۱۳۵۷)، بهره یاد شده تا تاریخی قابل پرداخت است که نماینده امانی دستور پرداخت حکم را به بانک امین می دهد.

۳- ادعای سوم

در ۲۶ آوریل ۱۹۷۳ (۱۶ اردیبهشت ماه ۱۳۵۲) ماشین سازی و هارنیشفگر اینترنشنال قراردادی منعقد کردند که به موجب آن هارنیشفگر حق انحصاری استفاده از پاره ای اطلاعات محرمانه را جهت تولید انواع معینی از جراثقال های هارنکو در ایران، با علامت تجارتي هارنکو، به ماشین سازی اعطا کرد (مواد ۲ (الف) و ۷). هارنیشفگر اینترنشنال متعهد بود اطلاعات محرمانه موجود در آن زمان را ظرف ۳۰ روز پس از تصویب قرارداد ۱۹۷۳ توسط مراجع دولتی لازم،

ارائه کرده و در آینده نیز هر اطلاعات محرمانه ای را "در اسرع وقت ممکن"، بعد از آنکه چنین اطلاعاتی را خودها رنگودرتولید جراثقالها مورد استفاده قرارداد، به ماشین سازی تحویل دهد. (مواد ۳ (الف) و ۶). هارنیشفگراینترنشنال همچنین ملزم بود که تحت شرایط معقول تجاری از نظر هارنیشفگروها رنگو، در اسرع وقت ممکن، یک مشاور فنی به منظور "موزش اولیه" پرسنل ماشین سازی و "کمک" به ماشین سازی در شروع به تولید جراثقال در اختیار وی قرار دهد. (ماده ۳ (ج)).

قرار بر این بود که قرارداد ۱۹۷۳ که مدت آن بدو " پنج سال بوده، خود بخود هر سه سال یکبار متوالیا " تجدید شود، مگر آنکه حداقل شش ماه قبل از انقضای دوره اول یا هر دوره تجدید شده بعدی، هریک از طرفین کتبا " اعلام فسخ نماید (ماده ۱۱). طرفین همچنین می توانستند قرارداد را با استناد به دلیل موجهی، مادام که طرف غیر متخلف کتبا " مراتب را به طرف متخلف اطلاع می داد، فسخ کنند.

طبق قرارداد ۱۹۷۳، ماشین سازی متعهد بود که بصورت مجزا و ادواری، دونوع پرداخت در وجه هارنیشفگراینترنشنال انجام دهد. پرداخت اول، یک "حق الزحمه سالانه خدمات فنی" بود که باید در ازاء اطلاعات محرمانه، کمک و پشتیبانی فنی و حق استفاده از علامت تجاری هارنیشفگراینترنشنال، تادیه می شد. حداقل حق الزحمه سالانه خدمات فنی، که به دلار ایالات متحده به هارنیشفگراینترنشنال قابل پرداخت بود، برای هر سال، بعد از سال دوم قرارداد تعیین می شد. (ماده ۹ (ج)). ثانیاً، " ماشین سازی متعهد بود که در ازاء تامین مشاورین فنی توسط هارنیشفگراینترنشنال، یک حق الزحمه مشاور فنی که میزان آن در هر ماه بابت هر مشاور ۲۵۰۰ تجاوز نمی کرد، بپردازد (ماده ۳ (ج)).

با اینکه ماشین سازی به موجب قرارداد ۱۹۷۳ متعهد بود که این پرداخت ها را انجام دهد، مع هذا مبلغ ۱۳۴،۰۲۱/۳۸ دلار آمریکا بابت حق الزحمه مشاور فنی از ژوئیه ۱۹۷۵ تا اکتبر ۱۹۷۸ و ۱۹۷،۵۰۰ دلار آمریکا بابت حداقل حق الزحمه

سالانه خدمات فنی برای سالهای ۱۹۷۵ تا ۱۹۸۱ را پرداخت نکرد. ماشین سازی در دفاع از عدم پرداخت ادعا می‌کند که هارنیشفگراینترنشنال با عدم آموزش پرسنل ماشین سازی، با عدم انتقال تکنولوژی به ماشین سازی و تاخیر در حمل و سایل و یا ارسال دستگا‌های معیوب، قرارداد ۱۹۷۳ را نقض کرده است. ماشین سازی همچنین استدلال می‌کند که در نتیجه برقراری تحریم های اقتصادی توسط دولت ایالات متحده، هارنیشفگراینترنشنال از سال ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۱ مطلقاً " خدماتی ارائه نکرده و لهذا استحقاق دریافت حداقل حق الزحمه خدمات فنی را برای آن سال ها ندارد.

مع الوصف، مدارک تسلیمی اثبات نمی‌کند که حداقل قبل از اکتبر ۱۹۷۸، هارنیشفگراینترنشنال تعهدات قراردادی خود را نقض کرده باشد. بسیاری از مدارکی که ماشین سازی ارائه کرده، تاریخشان به قبل از ۱۹۷۶ مربوط میشود. همانطور که در بالا راجع به ادعای دوم بحث شد، مشکلاتی که قبل از تاریخ موافقتنامه ۱۹۷۶ ممکن است در مورد قرارداد ۱۹۷۳ ایجاد شده باشند، ارتباطی به ادعای فعلی ندارند، زیرا که موافقتنامه ۱۹۷۶ به کلیه اختلافات فیما بین هارنیشفگراینترنشنال و ماشین سازی که قبل از اول فوریه ۱۹۷۶ (۱۲ بهمن ماه ۱۳۵۴) بروز کرده بود، فیصله داده است. در هیچیک از مدارکی که تاریخشان موخر بر موافقتنامه ۱۹۷۶ است، ذکری از هیچ مورد عدم اجرای تعهد قراردادی توسط هارنیشفگراینترنشنال، نشده است. تنها مدرک ذیربطی که ماشین سازی ارائه کرده تلکسی است حاکی از اینکه یکی از مشاوران هارنیشفگر اینترنشنال دو هفته تاخیر کرده بود. با اینحال، در این تلکس درخواست تقلیل حق الزحمه و یا ادعای نقض قرارداد ۱۹۷۳ توسط هارنیشفگر، نشده است. با اینکه ماشین سازی مدارکی راجع به مشکلات کارخانه خود تسلیم کرده، نشانه‌ای در دست نیست که این مسائل، از عدم تامین مشاور یا اطلاعات فنی توسط هارنیشفگر ناشی شده باشد.

مضافاً اینکه، ماشین سازی طبق قرارداد حق داشت که قرارداد را در صورت نقض آن، فسخ کند، لکن مدرکی در دست نیست که هرگز اقدام به چنین کاری کرده باشد.

در عین حال مدرکی وجود ندارد که ماشین سازی هرگز به صورت حساب هائی کسه هارنیشفگراینترنشنال منظمًا " میفرستاد و بعضی از آنها را نیز ماشین سازی پرداخت، اعتراض کرده باشد. ماشین سازی بجای اعتراض به صورت حساب ها یا فسخ قرارداد بدلیل نقض آن، در ماه مه ۱۹۷۹ تلکسی به هارنکو مخابره و تصدیق کرد که دلیل عدم پرداخت حداقل حق الزحمه مشاور فنی و حق الزحمه خدمات فنی که تا آن تاریخ صورت حساب آنها ارسال شده بود، مشکلات مالی خود ماشین سازی بوده است.

مدارک تسلیمی توسط خواهان اثبات می کند که طی اوقات ذیربط تا اکتبر ۱۹۷۸، هارنیشفگراینترنشنال اطلاعات محرمانه و خدمات مشاوره ای فنی مقرر در قرارداد را تا مدت مین کرده بود. با اینکه یک مدرک تسلیمی توسط خواننده حاکیست که در ژوئیه ۱۹۷۴ برخی اطلاعات مهندسی دیرتر از زمان مورد انتظار واصل شده بود، با این حال نشانه ای وجود ندارد که هارنیشفگر، هرگز در تأمین اطلاعات یا خدمات مقرر در قرارداد قصور کرده باشد. بنا بر این، دیوان داوری معتقد است که خواهان استحقاق دارد حق الزحمه مشاور فنی بابت ژوئیه ۱۹۷۵ تا پایان ۱۹۷۸ و حداقل حق الزحمه خدمات فنی بابت سالهای ۱۹۷۵ تا خاتمه ۱۹۷۸ را دریافت نماید.^(۷)

با این اوصاف، هارنیشفگراینترنشنال بعد از اکتبر ۱۹۷۸، در نتیجه عدم پرداخت صورت حسابهای قبلی توسط ماشین سازی، از اعزام مشاوران یا ارسال اطلاعات فنی بیشتر برای ماشین سازی خودداری کرد. مع الوصف، خواهان حداقل حق الزحمه خدمات فنی واجب الادا بابت سالهای ۱۹۷۹، ۱۹۸۰ و ۱۹۸۱ را مطالبه می کند. حق الزحمه ها هر سه ماه یکبار قابل پرداخت بود، لکن عموماً " تا ماه ژوئن هر سال صورت حساب آنها ارسال نمی شد.

طبق ماده ۹ (الف) قرارداد ۱۹۷۳، پرداخت حداقل حق الزحمه سالانه خدمات فنی منوط "به تأمین اطلاعات محرمانه و کمک و پشتیبانی فنی مربوط به

(۷) خواننده راجع به هیچیک از قسمت های این ادعا، در مقام دفاع، به هیچ گونه تاخیر غیر موجهی استناد نکرده است.

تولیدات و حق استفاده از علامت تجاری هارنکو، توسط هارنیشفگراینترنشنال بود.... واضح است که هارنیشفگراینترنشنال بعد از اکتبر ۱۹۷۸ نه اطلاعات محرمانه جدید و نه کمک فنی در اختیار ماشین سازی قرار نداد، لکن ماشین سازی کماکان اطلاعات فنی ای را که قبلاً هارنیشفگراینترنشنال تا مین کرده بود در اختیار داشته و کماکان حق داشت که از علامت تجاری هارنکو استفاده کند. مدارک تسلیمی ماشین سازی به روشنی حاکی است که بعد از سال ۱۹۷۸ وی به تولید و فروش محصولات با همان علامت تجاری ادامه داد. بر اساس این مدارک، دیوان داور معتقد است که در عین حال که هارنیشفگراینترنشنال استحقاق دریافت تمامی حداقل حق الزحمه سالانه خدمات فنی واجب الادا قبل از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ را ندارد، لکن حق دارد که درصدی از چنین حق الزحمه ای را که دیوان داور میزبان آنرا ۲۵ درصد حداقل حق الزحمه سالانه خدمات فنی بابت همان مدت ها برآورد می کند، دریافت نماید.

آن قسمت از حق الزحمه خدمات فنی مربوط به سال منتهی به ژوئن ۱۹۸۱ که صرفاً " بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) قابل پرداخت بوده، هر شکل متفاوتی ایجاد می کند. صلاحیت دیوان داور به موجب مفاد بند ۱ ماده دوم بیانیه حل و فصل دعوی محدود به دعوی ای شده است که در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) پابرجا بوده اند. خواهان استدلال می کند که ماشین سازی قبل از آن تاریخ دست به اقداماتی زده بود که نقض تعهدات او محسوب شده و بلافاصله هارنکو را محق می ساخت که در مورد این حق الزحمه ها اقدام دعوی کند. ماشین سازی راجع به اینکه آیا در قوانین ایران برای طرف غیر متخلف ایمن حق شناخته شده است که بر اساس پیش بینی نقض قرارداد "anticipatory breach" اقدام دعوی کند یا خیر بحثی نکرده است. مع الوصف، در مورد حاضر، اقدامات هارنیشفگراینترنشنال با استدلال خواهان مبنی بر اینکه ماشین سازی از پیش قصد نقض قرارداد ۱۹۷۳ را داشته، مفاخر است. با اینکه هارنیشفگراینترنشنال طبق قرارداد حق داشته است که آنرا به دلیل نقض اساسی آن توسط ماشین سازی فسخ کند، با این حال هرگز این حق را اعمال نکرد

و این نکته‌گویی این واقعیت است که وی قرارداد ۱۹۷۳ را کماکان معتبر می‌شمرده و آنرا قطعا " نقض شده تلقی نمی‌کرده است . بنا بر این، نتیجه‌گیری دیوان داوری اینست که آن قسمت از حق الزحمه خدمات فنی که صرفا " بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) قابل پرداخت بوده، طبق مفهوم بیانیه حل و فصل دعوی در تاریخ یاد شده با برجا نبوده و بنا بر این دیوان داوری فاقد صلاحیت رسیدگی به آنست . لکن دیوان نسبت به حق الزحمه‌هایی که قبل از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) واجب الادا بوده و اجد صلاحیت می‌باشد .

دیوان داوری معتقد است که هارنکوواستحقاق دارد بابت حق الزحمه مشاوره فنی برای سال ۱۹۷۵ تا اکتبر ۱۹۷۸، مبلغ ۱۳۴،۰۰۲۱/۳۸ دلار آمریکا و بابت حداقل حق الزحمه سالانه خدمات فنی برای سال‌های منتهی به ژوئن ۱۹۷۶، ۱۹۷۷ و ۱۹۷۸ مبلغ ۸۵۰۰۰ دلار آمریکا و بابت ۲۵ درصد حداقل حق الزحمه سالانه خدمات فنی برای سالهای منتهی به ژوئن ۱۹۷۹ و ۱۹۸۰ و دوره‌های سه ماهه منتهی به سپتامبر و دسامبر ۱۹۸۰، مبلغ ۲۳،۴۳۸ دلار آمریکا دریافت نماید . هارنکووا همچنین مستحق است که بهره‌ای به نرخ ده درصد در سال از تاریخی که هر یک از مبالغ یاد شده واجب الادا بوده تا تاریخ صدور دستور پرداخت حکم توسط کارگزار امانی به بانک امین، دریافت نماید .

۴ - ادعای چهارم

به موجب سفارش خرید شماره ۱ - ۲۱۱۱ - ۸۷ مورخ ۱۰ اوت ۱۹۷۸ (۱۹ مردادماه ۱۳۵۷)، هارنکووا قرارداد با کفراران (اسا آر ال) و مورین - کنودسن - پاسیفیک، لیمیتد ("مورین - کنودسن") که یک کنرسیوم مهندسی بوده و بعنوان کارگزار وزارت راه و ترابری عمل می‌کرد، منعقد نمود. طبق سفارش خرید منعقد شده، وزارت راه توافق کرد که ۱۱ دستگاه جراثقال کامیونی از هارنکووا بصورت فوب کارخانه هارنکووا در میشیگان خریداری نماید. طبق قرارداد، توافق برای این بود که پرداخت بهای جراثقالها از طریق یک اعتبار اسنادی غیر قابل برگشت که وزارت راه متعهد به افتتاح آن بود، صورت گیرد. در ماه نوامبر ۱۹۷۸، با تغییر سفارش خرید، تعداد جراثقال های سفارشی به ۱۱ دستگاه

تقلیل وکل مبلغ آن ۳،۲۹۳،۱۵۴ دلار تعیین شد. سایر شروط قرارداد دهبهمان صورت باقی ماند.

هارنکو شروع به تولید جراثقالها نموده و در تاریخ اول نوامبر ۱۹۷۸ با تلکسی به مورین - کنودسن اعلام کرد که جراثقالها طبق برنامه زمانی تعیین شده و به شرط وصول اعتبار اسنادی، آماده حمل میباشند. لکن، وزارت راه نه اعتبار اسنادی را افتتاح و نه به طرق دیگر، اقدام به پرداخت کرد. در ۱۴ دسامبر ۱۹۷۸ (۲۳ آذرماه ۱۳۵۷) هارنکو تلکسی از مورین - کنودسن دریافت کرد مبنی بر اینکه "وزارت راه دستور داده است امکان پس گرفتن یا تقلیل سفارشات خرید ما دره بررسی شود..." هارنکو با ارسال تلکسی به مورین - کنودسن اطلاع داد که ۹ دستگاه جراثقال آماده حمل است و اعلام کرد که در صورتیکه اعتبار اسنادی افتتاح شده و دستور حمل صادر نشود، هارنکو اجباراً اقدام به تقلیل خسارات خود خواهد کرد. تحت این شرایط، چنین تلکسی به معنی اخطاری است به وزارت راه مبنی بر اینکه کالاهای فروخته خواهد شد و وزارت راه مسئول هرگونه خسارات وارده خواهد بود. در اواخر دسامبر هنوز اعتبار اسنادی افتتاح نشده بود و هارنکو به قصد اینکه از خسارات خود بکاهد، شروع به فروش مجدد جراثقالها کرد. تا ماه مارس ۱۹۸۰ هر نه دستگاه جراثقال فروخته شده بود.

وزارت راه بدو " استدلال می کند که هیچ قرارداد الزام آوری با هارنکو نداشته، زیرا که هارنکو قبول قرارداد را کتبا " به مورین - کنودسن اعلام نکرده است. خواهان نسخه ای از قبولی خود را که در ۳۰ اوت ۱۹۷۸ (۸ شهریورماه ۱۳۵۷) امضاء و برای مورین - کنودسن ارسال کرده بود، ارائه نموده است. طبق شرایط سفارش خرید، هارنکو با امضاء و پس فرستادن این مدرک، پیشنهاد وزارت راه برای خرید جراثقالها را پذیرفته است.

حتی اگر هارنکو کتبا " قبولی خود را به مورین - کنودسن اعلام نکرده بود، باز هم صرف قبول وی به ارسال وسائل در حکم قبول سفارش مورین - کنودسن بوده است. قرارداد به صراحت شرایط خود، تحت حکومت قوانین ایالت آیداهوست که

مقررات یوسی سی جزو آنست . به موجب مقررات یوسی سی ، آنگاه که هارنکو درنوامبر ۱۹۷۸ با تلکس به موریسن - کنودسن اعلام کرد که جراثقالها آماده حمل است ، این قول فوری به حمل ، در حکم قبول سفارش خرید است .^(۸)

وزارت راه همچنین معتقد است که گشایش اعتبار اسنادی شرط قبلی یک قرارداد الزام آور بوده و از آنجا که اعتباری گشوده نشده ، پس وی نیز متعهد به خرید ۹ دستگاه جراثقال نبوده است و در دفاع از موضع خود نام مورخ ۱۱ اکتبر ۱۹۷۸ (۱۹ مهر ماه ۱۳۵۷) موریسن - کنودسن را ارائه کرده است که می گوید "... فروشنده مطلقاً " از شروع به تولید جنس مورد نظر امتناع خواهد کرد مگر اینکه قبلاً اعتبار اسنادی به نفع وی گشایش یافته باشد ". مع الوصف ، این نامه که تاریخش دو ماه موخر بر تاریخ سفارش خرید مورد بحث بوده و حتی ذکری از نام خواهان نیز نمی کند ، صرفاً " مبین رویه ادعائی برخی فروشندگان بوده و احتمالاً " مراد از آن بیان این نکته است که قبول سفارش خرید توسط فروشنده ، قبل از صدور اعتبارات اسنادی ، در دادوستد ، تصمیمی مغایر آ میز محسوب می شود . در نامه مذکر نشده است که افتتاح اعتبار اسنادی ، به مجرد قبول سفارش خرید توسط فروشنده ، شرط قبلی یک قرارداد الزام آور است و یا اینکه در پرونده مورد بحث شرط قبلی قرارداد دلزم الاجرائی است .

بعلاوه مفاد قرارداد سفارش خرید منعقد شده با هارنکو ، استدلال وزارت راه را تأیید نمی کند . صفحه اول سفارش خرید ، اعتبار اسنادی را به روشنی بعنوان یک " قید " (term) قرارداد تعیین و توصیف می کند و در قرارداد ذکر شده است که " اعتبارات اسنادی توسط وزارت راه افتتاح خواهد شد ... در هیچ کجای قرارداد ذکر نشده و منطقاً نیز نمی توان استنباط کرد که گشایش اعتبار اسنادی شرط قبلی برای تحقق قرارداد (condition) است . و بالاخره اینکه ، به موجب ماده (۱) ۳۲۵ - ۲ یوسی سی که قانون حاکم بر قرارداد است " چنانچه خریدار به موقع اقدام به تأمین اعتبار اسنادی

(۸) در بخشی از ماده ۲۰۶ - ۲ یوسی سی آمده است که :

(ب) سفارش یا ایجاب خرید با قید فوریت حمل کالا یا در حال حمل بودن کالادر حکم اینست که از فروشنده دعوت شود که یا با دادن وعده فوری حمل یا با حمل فوری و همزمان کالا ، سفارش را قبول کند .

مورد توافق نکند، عمل وی نقض قرارداد فروش محسوب می‌شود^(۹). بنا بر این، دیوان داورى نتیجه می‌گیرد که عدم گشایش اعتبار اسنادی توسط وزارت راه نقض قرارداد سفارش با هارنکومی باشد.

و با لایحه وزارت راه استدلال کرده است که ولو اینکه قرارداد خرید را نقض هم کرده باشد، وضعیت فورس ما ژور انقلاب ایران وی را بابت نقض قرارداد دکا مـلا معذور می‌نماید. بـفرض که هر یک از اصول فورس ما ژور و عدم امکان یا انتفاء مقصود در این پرونده مصداق داشته باشد، با اینحال وزارت راه واقعیاتی در اثبات هیچیک از این مدافعات ارائه نکرده است. مضافاً، وزارت راه هیچگاه چنین معاذیر عدم ایفای تعهدی را اعلام نکرده و در غیر این صورت نیز در جریان عدم اجرای تعهد، به این معاذیر متوسل نشد. مدرکی وجود ندارد که نشان دهد وزارت راه قادر نبوده شرایط توجیه‌کننده عدم اجرای تعهد را اعلام نماید. در واقع مدارک موجود نشان می‌دهد که در نوامبر ۱۹۷۸ وزارت راه با انعقاد یک اصطلاحیه قرارداد، تعداد جراثقال های خریداری را تقلیل داد.

مسئله، این احتمال که پاره‌ای شرایط، انجام تعهد برای وزارت راه مشکل کرده باشد، قانوناً سازمان ییاد شده را از انجام تعهد معذور نمی‌دارد. آن شرایط و عدم ارتباط از جانب وزارت راه، توجیهی بدست داد که هارنکو قرارداد را نقض شده محسوب و اقدام به تقلیل خسارت خود کند. اگر هارنکو بیش از این تاخیر کرده بود، احتمالاً خسارات وارده بیشتر می‌بود.

بنا بر این دیوان داورى بر این نظر است که در این شرایط، عدم افتتاح اعتبار اسنادی توسط وزارت راه، نقض قرارداد خرید محسوب شده و خواهان را مستحق دریافت خسارات می‌ازد.

(۹) طبق ماده (۳) ۲۰۴ - ۱ یوسی سی : (اقدام) وقتی "بموقع" محسوب می‌شود که در تاریخ یا ظرف مدت مورد توافق انجام شود و اگر راجع به مدت توافق نشده باشد، اقدام بموقع اقدامی است که در تاریخ معقول یا ظرف مدت معقولی انجام شود.

خواهان خساراتی به مبلغ ۱۱۴،۰۹۹ دلار آمریکا با بیت مابه التفاوت قیمت قرارداد خرید جراثقال ها توسط وزارت راه و بهای فروش مجدد آنها و نیز مبلغ ۴۷۴،۴۷۸/۳۴ دلار با بت هزینه حمل از تاریخ های حمل تعیین شده تا تاریخ های فروش، مطالبه می کند. خواهان شهادت نامه ها و کار برگ های ارائه و نحوه محاسبه میزان خسارات و سایر مطالبات خود را به تفصیل شرح داده است.

به موجب مقررات یوسی سی، به مجرد اینکه وزارت راه قرارداد را با عدم افتتاح اعتبار اسنادی نقض کرد، خواهان بدون تصویب وزارت راه حق داشته که جراثقالها را فروخته و مابه التفاوت قیمت قرارداد و بهای فروش را دریافت کند. (۱۰) در مورد زیان وارده بر اثر فروش مجدد، مدارک خواهان نشان می دهد که با اینکه بیشتر جراثقالها به قیمت های کمتر از قیمت قرارداد و وزارت راه فروخته شده، با اینحال دو جراثقال با قیمت بالاتر فروخته شدند. نکته اخیر و نیز این واقعیت که اقلام فروش رفته در ادعای پنجم مشروح در زیر، سودآور بوده اند دال بر آنست که فروش با حسن نیت و از نظر تجاری به نحو معقول انجام شده و قیمت های فروش مجدد، بازتاب "قیمت بازار" بوده و مبنای محاسبه خسارات مذکور در ماده ۷۰۸ - ۲ مقررات یوسی سی واقع می شوند و لوی اینکه ماده

(۱۰) در قسمتی از ماده ۷۰۳ - ۲ یوسی سی قید شده است که:

هرگاه خریدار من غیر حق قبولی کالا را رد یا فسخ کرده یا موقع تحویل یا قبیل از تحویل وجه لازم را نپردازد یا قرارداد را در کلاً یا بعضاً "نقض کند، در آن صورت فروشنده زیان ندیده می تواند راجع به کالائی که مستقیماً "مشمول این وضعیت شده و در صورت نقض کل قرارداد (ماده ۶۱۲ - ۲) راجع به تمامی بقیه تحویل نشده

.....

(د) کالا را فروخته و به شرح مذکور در ذیل (۷۰۶ - ۲) خسارت دریافت کند.

ماده ۷۰۶ - ۲ (۱) قید می کند:

فروشنده می تواند طبق شرایط مذکور در ماده ۷۰۳ - ۲ راجع به جبران خسارت فروشنده، کالای مربوط یا قسمت تحویل نشده آنرا از نو بفروشد. هرگاه فروش با حسن نیت و از نظر تجاری به نحو معقول انجام شود، فروشنده می تواند مابه التفاوت بهای فروش مجدد و قیمت قرارداد را همراه با هرگونه خسارات تبعی مطابق مفاد این ماده (۷۱۰ - ۲)، منهای هزینه های که در اثر نقض قرارداد توسط خریدار صرفه حوثی می کند، دریافت نماید.

(۱۱) ۷۰۶ - ۲ یوسی سی در اینجا مصداق نداشته باشد.

(۱۲)

خواهان با استناد به ماده (۶) ۷۰۶ - ۲ یوسی سی، سود حاصل از فروش مجدد این دو حراشقال را در محاسبه خسارتی که مستحق دریافت آنست منظور ننموده است. لکن، طبق ماده (۱) ۷۰۶ - ۲ یوسی سی ظاهراً " قیمت فروش مجدد و قیمت قرار دادی شامل کلیه کالاهای مشمول قرارداد شده و صرفاً " قیمت یک قلم بخصوص را شامل نمی‌گردد. بنا بر این، دیوان داوری چنین نتیجه می‌گیرد که در محاسبه قیمت فروش مجدد، زیانها و منافع حاصله از فروش مجدد یک اقسام مشمول قرارداد باید منظور شود. طبق ماده ۷۰۶ - ۲ یوسی سی، خواهان بابت هرگونه سود خالص حاصل از فروش کلیه کالاهای مشمول قرارداد، در برابر وزارت راه جوابگو نیست. لکن در تعیین خسارت، باید اقلامی که با کسب سود فروخته شده را به حساب بستنکار منظور کرد. بدین ترتیب، خواهان استحقاق دارد خسارتی به مبلغ ۱۱۰،۸۶۲ دلار بابت زیان حاصل از فروش مجدد کالای بیعلاوه بهره‌های به نرخ ۱۰ درصد ارسال از تاریخ وصول قیمت فروش مجدد تا تاریخی که کارگزار امانی به بانک امین دستور پرداخت مبلغ حکم را می‌دهد دریافت نماید. در مورد بهره متعلقه قبل از تاریخ مذکور، به دنیا له حکم مراجعه شود.

خواهان همچنین هزینه‌های حمل را که مشتمل بر هزینه‌های واقعی حمل است (صورت برداری از موجودی کالا، نقل و انتقال واقعی و انبارداری) مطالبه می‌نماید.

(۱۱) در بخشی از ماده (۱) ۷۰۸ - ۲ یوسی سی آمده است که:

با رعایت بخش فرعی (۲) و مفاد این ماده در مورد اثبات قیمت بازار (ماده ۷۲۳ - ۲)، میزان خسارت ناشی از عدم قبلی یا نقض قرارداد توسط خریدار، برابر است با ما به التفاوت قیمت کالا در بازار، در تاریخ و محل ایجاب و بهای پرداخت نشده قرارداد، بعلاوه هرگونه خسارت مذکور در این ماده (ماده ۱۰ - ۲) و منهای مخارجی که فروشنده در اثر نقض قرارداد توسط خریدار صرفه جویی می‌کند.

(۱۲) در قسمتی از ماده (۶) ۷۰۶ - ۲ یوسی سی آمده است.

فروشنده در مورد سودی که از فروش مجدد تحصیل می‌کند در برابر خریدار جوابگو نیست.

طبق ماده (۱) ۷۰۶ - ۲ و ماده ۷۱۰ - ۲ مقررات یوسی سی، هارنگواستحقاق دارد که پاره‌ای خسارات تبیی ناشی از نقض قرارداد، منجمله هزینه‌های حمل (۱۳) مورد درخواست خواهان را دریافت دارد.

(۱۴) خواهان، در محاسبه هزینه‌های واقعی حمل، ضریب استاندارد ۴ درصد هزینه سالانه انبارداری خود را، نسبت به قیمت قرارداد از تاریخ اولیه تعیین شده برای حمل تا تاریخ حمل واقعی بعد از فروش مجدداً، اعمال کرده است. در مورد محاسبه بهره، هارنگو میانگین توزین شده (weighted average) نرخ بهره کوتاه مدت را نسبت به مبلغ هزینه انبارداری و قیمت قرارداد وزارت راه، اعمال و مدت بهره را از تاریخ تعیین شده اولیه جهت حمل تا تاریخ واقعی حمل بعد از فروش مجدد، تعیین کرده است.

با اینکه هارنگو مستحق دریافت خسارت بابت هزینه‌های حمل است، با اینحال دیوان داوری معتقد است که در روش محاسبه مبلغ خسارت توسط خواهان، باید تعدیلاتی انجام شود. در مورد هزینه‌های واقعی حمل، ضریب ۴ درصد هزینه انبارداری سالانه نباید از تاریخ اولیه حمل، بلکه از اول نوامبر ۱۹۷۸ (۱۰ آبانماه ۱۳۵۷) که جراثقال‌ها آماده حمل بودند، اعمال شود. بدین ترتیب، هارنگواستحقاق دریافت خسارتی به مبلغ ۱۲۳،۱۸۹ دلار آمریکا بابت هزینه‌های واقعی حمل دارد. مع الوصف، بنظر دیوان داوری این گونه هزینه حمل جزو مخارجی نیست که عدم پرداخت آن، خواهان را مستحق دریافت بهره نماید.

(۱۳) ماده ۷۱۰ - ۲ یوسی سی مقرر می‌دارد:

خسارات تبیی قابل پرداخت به فروشنده زیان ندیده شامل هرگونه هزینه، مخارج یا حق العمل معقول از نظر تجاری در متوقف کردن تحویل کالا، حمل و نقل، مراقبت و نگهداری کالا بعد از نقض قرارداد توسط فروشنده در ارتباط با استرداد یا فروش مجدد آن و یا در غیر این صورت، هزینه‌های ناشی از نقض، می‌باشد.

(۱۴) خواهان مدارکی ارائه کرده است حاکی از اینکه ضریب ۴ درصد هزینه انبارداری، رقمی است که هارنگو بصورت متداول در دادوستدهای خود در تعدادی معاملیه تجاری به آن استناد کرده است.

در مورد بهره مورد مطالبه ها رنکو با بست خسارت تا خیر وصول قیمت جراثقالها
باید به خواهان غرامت عدم وصول قیمت قرارداد وزارت راه، از تاریخی که
وزارت راه باید قیمت را می پرداخته، یعنی دسامبر ۱۹۷۸ تا تاریخی که خواهان
بدنبال فروش مجدد، وجه جراثقالها را دریافت کرده، پرداخت شود. دیوان
داوری نتیجه می گیرد که خواهان استحقاق دارد مبلغ ۲۸۰،۵۲۷ دلار بابت بهره
قیمت قرارداد دریافت نماید. نرخ بهره ۱۰ درصد و از اول دسامبر ۱۹۷۸ (۱۰
آذرماه ۱۳۵۷) تا تاریخ های وصول وجه فروش مجدد جراثقالها که به تفاوت از ۳۱
مارس ۱۹۷۹ (۱۱ فروردینماه ۱۳۵۸) تا ۳۱ مارس ۱۹۸۰ (۱۱ فروردینماه
۱۳۵۹) می باشد، قابل محاسبه است.

۵ - ادعای پنجم

در دوم ژوئیه ۱۹۷۸ (۱۱ تیرماه ۱۳۵۷) هارنکو کتبا "پیشنهادی جهت فروش
۵ دستگاه جراثقال مدل ۳۲۵ تی سی (TC 325) به ماشین سازی تسلیم
کرد. این پیشنهاد به صراحت شرایط خود در ۳۱ ژوئیه ۱۹۷۸ ۹ مردادماه ۱۳۵۷
منقضی گردید. در ۲۱ اوت ۱۹۷۸ (۳۰ مردادماه ۱۳۵۷) ماشین سازی راسا"
سفارش خریدی به هارنکو تسلیم کرده شرایط پیشنهادی قبلی هارنکو را در
برداشت. در ماه سپتامبر، هارنکو نسخه قبولی سفارش خرید ماشین سازی را به
موسسه مذکور مسترد نمود.

طبق شرایط پیشنهادی هارنکو که عیناً "در سفارش خرید ماشین سازی گنجانده شده
است قرار بود ۱۰ درصد مبلغ ۵۸۴،۶۴۷ دلار کل قیمت خرید از طریق اعتبار اسنادی
و بقیه بصورت بروات مدت دار ۱۸۰ روز پرداخت گردد.

هارنکو، طبق درخواست ماشین سازی جراثقالهای تکمیل شده را در ماه های
اوت و سپتامبر ۱۹۷۸ به بندر بالتیمور ارسال و به ماشین سازی اعلام کرده تا
وصول اعتبار اسنادی، جراثقالها در آنجا نگهداری خواهد شد. علیرغم
درخواست های هارنکو، ماشین سازی اعتبار اسنادی را افتتاح نکرد.
بدنبال قعود ماشین سازی در گشایش اعتبار اسنادی و بدنبال امتناع وی از

افتتاح اعتبارات اسنادی مربوط به قراردادهای دیگر با هارنکو و گام ب‌ها، هارنکو در دسامبر ۱۹۷۸ شروع به فروش مجدد جراثقالها به اشخاص ثالث نمود و کار فروش مجدد جراثقالها در اکتبر ۱۹۷۹ به پایان رسید.

ماشین سازی استدلال کرده است که از آنجا که وی پیشنهادها رنکوراتا ۲۱ اوت ۱۹۷۸ (۳۰ مرداد ماه ۱۳۵۷)، یعنی سه هفته پس از تاریخ انقضای آن، نپذیرفته است، بنا بر این هیچ قرارداد معتبری بین طرفین وجود نداشته است. طبق دلایلی که در بالا در بحث راجع به ادعای اول عنوان گردید، قانون حاکم بر موضوع اعتبار این قرارداد خرید، قانون ایالات متحده است. با اینکه پیشنهاد هارنکو در ۳۱ ژوئیه ۱۹۷۸ (۹ مرداد ماه ۱۳۵۷) منقضی گردید، با اینحال سفارش خرید ماشین سازی که حاوی شروط پیشنهادی هارنکو و منجمله قیمت است، به موجب قوانین ایالات متحده ایجاب متقابل محسوب میشود. به مجرد قبول سفارش ماشین سازی از طریق اعاده "نسخه قبولی پیشنهاد" قرار داد معتبری فیما بین طرفین ایجاد شده است. (۱۵)

مناسبات منظم بین هارنکو و ماشین سازی، این نتیجه گیری حقوقی را تأیید میکند. عموماً "هرگاه ماشین سازی از هارنکو وسایلی را درخواست می‌کند، با نماینده هارنکو، ملاقات می‌نمود و آنگاه هارنکو پیشنهادی را تهیه و به شکل صورت‌اعلام بها به ماشین سازی تسلیم می‌نمود و ماشین سازی نیز با ارسال سفارش خرید که حاوی شرایط پیشنهادی هارنکو بود و با اعلام شماره سفارش خرید، به هارنکو، پیشنهاد را قبول می‌کرد. آنگاه، هارنکو معمولاً "نسخه قبولی" سفارش را بعنوان اعلام وصول، به ماشین سازی اعاده می‌نمود. یک رشته مراسله بین چند طرف می‌تواند در مجموع، قراردادی را بین ایشان تشکیل

(۱۵) نگاه کنید به: Corbin on Contracts §89 at 379 (1963)

("هرگاه طرفی که بنحو مقتضی پیشنهاد اولیه را ارائه داده، رضایت خود را در مورد شرایط پیشنهادی متقابل اعلام کند، قراردادی بر مبنای آن شرایط به وجود می‌آید").

دهد. رجوع شوبه: ایکا نومی فرمز کوریوریشن و دولت جمهوری اسلامی ایران و سایرین، حکم شماره ۱ - ۱۶۵ - ۵۵ (۱۴ ژوئن ۱۹۸۳ / ۲۴ خرداد ماه ۱۳۶۲).

ماشین سازی همچنین استدلال کرده است که عدم گشایش اعتبار اسنادی توسط وی مانع تشکیل یک قرارداد الزام آور بوده است. همانطور که در بالا بحث شد، طبق مقررات یوسی سی، چنین قصوری، نقض قرارداد محسوب شده و هارنگو را مستحق دریافت خسارت می کند. در پیش نهاد هارنگو، اعتبار اسنادی به عنوان یکی از شروط قرارداد ذکر شده است و نه به عنوان یک شرط قبلی قرارداد. مع الوصف، طبق سفارش خرید مورخ ۲۱ اوت ۱۹۷۸ (۳۰ شهریور ماه ۱۳۵۷) هارنگو متعهد بود که جراثقالها را در ماه اوت حمل کند. طبق موافقت نامه ۱۹۷۶، تاخیر در حمل، هارنگو را ملزم به پرداخت جریمه می ساخت. با اینکه ماشین سازی تعدادی مدارک ارائه کرده که حساب ادعا مبین اینست که طرفین گشایش اعتبار اسنادی را شرط قبلی یک قرارداد الزام آور می دانسته اند. مع هذا، این مدارک بهیچوجه ارتباطی با خرید این جراثقالها از هارنگو ندارد.

نحوه عمل ماشین سازی بعد از قبول سفارش خرید توسط هارنگو نیز این استدلال را که قرارداد الزام آوری بین آنها وجود نداشته تا شنیدنی کند. ماشین سازی درخواست کرده بود که وسایل هرچه زودتر به بندر حمل شود. در پاسخ به درخواستهای مکرر هارنگو در مورد اعتبار اسنادی، ماشین سازی نه تنها به هارنگو اطلاع داد که اقدام به گشایش اعتبار اسنادی کرده، بلکه در مورد جراثقال اقدام به گشایش ثبت سفارش بانکی نمود که شرط قبلی گشایش اعتبار اسنادی است.

هارنگو کلیه جراثقالها را با سودی به مبلغ ۴۶،۱۸۱ دلار آمریکا فروخته و اینک صرفاً "خسارت حملی را که در فاصله تاریخ تعیین شده حمل طبق قرارداد ماشین سازی و تاریخ دریافت وجه، بعد از فروش مجدد، متحمل شده، مطالبه می کند. در محاسبه این خسارت، هارنگو از همان شیوه هایی که جزئیات آن فوقاً در ادعای چهارم شرح داده شده استفاده کرده است. دیوان داوری با توجه به کلیه

این مدارک و نیز طبق محاسباتی که راساً انجام داده، نتیجه می‌گیرد که هزینه‌های حمل متحمل‌ه توسط خواهان ۴۸،۲۸۴ دلار آمریکا بوده است که ۱۴،۴۹۲ دلار آنرا هزینه‌های واقعی حمل تشکیل می‌دهد که با نرخ ۴ درصد قیمت قرارداد ماشین سازی از تاریخ اول سپتامبر ۱۹۷۸ (۱۰ شهریورماه ۱۳۵۷) تا تاریخ فروش مجدد محاسبه شده است. مبلغ ۳۳،۷۹۱ دلار هزینه حمل را به‌ر قیمت پرداخت نشده قرارداد تشکیل می‌دهد که با نرخ ۱۰ درصد نسبت به قیمت قرارداد از اول سپتامبر ۱۹۷۸ (۱۰ شهریورماه ۱۳۵۷) تا تاریخ‌های پرداخت وجه فروش مجدد محاسبه گردیده است. تاریخ‌های اخیرالذکر به تفاوت از ۳۱ اوت ۱۹۷۹ تا ۳۱ مارس ۱۹۸۰ (۹ شهریورماه ۱۳۵۸ تا ۱۱ فروردینماه ۱۳۵۹) می‌باشد.

گویانکه تفسیر تحت‌اللفظی مقررات یوسی، هارنکو را مستحق دریافت خسارت بابت چنین هزینه‌هایی می‌شناسد، معیناً، این رای نیز واجد اعتبار است که هرگاه فروشنده‌ای نظیر خواهان کالائی را با کسب منفعت از نو بفروشد، می‌توان چنین سودی را با خسارات تبعی متحمل‌ه پای پای کرد. ^(۱۶) به نظر دیوان داوری چنین تها تری، برداشتی بهتر و منصفانه‌تر از قانون محسوب شده و بر آن اساس، خواهان مستحق دریافت خسارتی به مبلغ ۲۱۰۳ دلار آمریکا می‌باشد.

۶ - ادعای هشتم

ماشین سازی پارس، بابت پرداخت بهای خرید یک دستگاه جراثقال خریداری از هارنیشگر اینترنشنال، شش فقره سفته برای هارنکو صادر کرد. در هر یک از سفته‌ها، بهره‌ای با نرخ ۹ درصد در سال از ۱۵ اکتبر ۱۹۷۸ (۲۳ مهرماه ۱۳۵۷)

(۱۶) طبق ماده (۱) ۷۰۶ - ۲ یا ماده (۱) ۷۰۸ - ۲ یوسی، در صورت نقض قرارداد، طرف غیر متخلف مستحق دریافت غرامت بابت خسارات تبعی منجمله هزینه‌های حمل می‌باشد.

(۱۷) رجوع شود به 1 R. Alderman, A Transactional Guide to the Uniform Commercial Code 388 - 390 (2d ed.).

قید شده است. سفته‌ها در تاریخ‌های معینی قابل پرداخت بوده و سا زمان گسترش آنها را تضمین کرده بود.

ها رنگوچها رقره از این سفته‌ها را فروخته و دوقره از آنها را نگا داشت. سر رسید یکی از این دو، ۱۵ آوریل ۱۹۷۹ (۲۶ فروردینماه ۱۳۵۸) و سر رسید دیگری ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهرماه ۱۳۶۰) بود. مبلغ اسمی هریک از سفته‌ها ۷۳۹۱۶/۶۷ دلار آمریکا است. هر دو سفته بلا پرداخت مانده اند. ماشین سازی پارس اعتبار قابل اجرا بودن سفته‌ها را پذیرفته، لکن معتقد است که دیوان دآوری در مورد سفته‌ای که موعده آن ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهرماه ۱۳۶۰) است، واجد صلاحیت نمی‌باشد.

ها رنگو استدلالت کرده است که از آنجا که سفته یا شده آخرین فقره از یک سری سفته بوده و سفته ما قبل آن نکول شده بوده، بنا بر این بر اساس اصل پیش بینی نقض تعهد (anticipatory repudiation)، از تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) ادعای وی در مورد سفته موعده رسیده در ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهرماه ۱۳۶۰) پابرجا بوده است. مع الوصف، طبق قانون حاکم بر این دعوی، "در مورد یک سند مدت دار (مبنای) ادعای علیه متعهد آن سند..... روز بعد از مهلت پرداخت، ایجاد می‌شود. این رای واجد اعتبار است که ولو اینکه متعهد سفته قصد خود را به عدم پرداخت اعلام کند، قبل از سر رسید، مبنائی برای طرح ادعا ایجاد نمی‌شود. رجوع شود به: Bertolet v. Burke, 295 F. Supp. 1176 (D. V.I. 1969);

و نیز رجوع شود به: 4 Corbin on Contracts, Sec. 961 ff. (1951). بنا بر این، دیوان دآوری نتیجه می‌گیرد که ادعای مربوط به سفته‌ای که سر رسید آن ۱۵ اکتبر ۱۹۸۱ (۲۳ مهرماه ۱۳۶۰) بوده، در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۶۰) پابرجا نبوده و بر این اساس در حیطه صلاحیت دیوان نمی‌باشد.

(۱۸) قانون حاکم، قانون ایالات متحده است که ایمن معامله نزدیکترین ارتباط را با حوزه قضائی آن داشته است. این واقعیت که ادعائی بر مبنای قرارداد اصلی، می‌تواند بعد از عدم پرداخت سفته ایجاد شود (ماده ۸۰۲ - ۳ مقررات یوسی سی) بدان معنی نیست که ادعا بصورتی که واژه "پابرجا" در بیانیه حل و فصل به کار رفته، "پابرجا" بوده است.

بدین ترتیب، خواهان استحقاق دارد مبلغ ۷۳،۹۱۶/۶۷ دلار بابت مبلغ اسمی هفته‌ای که سررسید آن ۱۵ آوریل ۱۹۷۹ (۲۶ فروردین ماه ۱۳۵۸) بوده و بهره متعلقه را با نرخ قراردادی ۹ درصد در سال نسبت به اصل مبلغ، از ۱۵ اکتبر ۱۹۷۸ (۲۳ مهر ماه ۱۳۵۷) تا تاریخ صدور دستور پرداخت توسط کارگزار آلمانی به بانک آمین، از ماشین سازی پارس دریافت نماید. از آنجا که پرداخت از حساب تضمینی را با پرداخت توسط مدیون اصلی، یعنی ماشین سازی پارس محسوب نمود، دیوان داوری علیه سازمان گسترش به عنوان ضامن، حکمی صادر نمی‌کند.

ج - ادعاهای متقابل

با اینکه ماشین سازی ادعا کرده است که هارنکو با عدم حمل بموقع وسایل و حمل وسایل معیوب، قرارداد ۱۹۷۳ را نقض کرده، با اینحال مدارکی در تائید نقض قرارداد توسط هارنکو، ارائه نکرده است. همانطور که در بالا بحث شد، ماشین سازی مدارک مفصلی تسلیم کرده که تاریخ اغلب آنها مقدم بر موافقت نامه ۱۹۷۶ است که اختلافات حاصله قبل از اول فوریه ۱۹۷۶ (۱۲ بهمن ماه ۱۳۵۴) فیما بین طرفین راجل و فصل نمود. بقیه مدارک غالباً " مکاتبات معمولی است که ارتباطی به سفارش‌های خریدی که هارنکو بر اساس آنها اقامه دعوا کرده، ندارد. در هیچیک از این مدارک ذکری از هیچ تعهد مشمول قرارداد ۱۹۷۳ و یا هیچ سفارش خریدی که هارنکو در مورد آن تصور کرده باشد، نشده است. بعلاوه، با اینکه ماشین سازی به موجب قرارداد ۱۹۷۳ حق داشت قرارداد را در صورت نقض آن، فسخ کند، با اینحال هرگز چنین نکرد. با اینکه دیوان داوری می‌پذیرد که مقید به قوانین داخلی در مورد مرور زمان نیست، با اینحال واجد این اختیار هست که تصمیم گیرد آیا در طرح ادعا در یک دادگاه صالح تاخیر غیر معقولی صورت گرفته است یا خیر. رجوع شود به: J. Simpson and H. Fox, International Arbitration 123 - 124 (1959).

در پرونده حاضر، چنین تاخیر غیر معقولی صورت گرفته است. بدینسان، بدلیل عمر دعوی و اثر موافقت نامه ۱۹۷۶، دیوان معتقد است که در واقع طرح این دعوی متقابل ممنوع است.

ماشین سازی همچنین مدعی است که هارنکو مبلغ غیرمعینی بابت حق بیمه اجتماعی و مالیات، به سازمان تامین اجتماعی و وزارت امور اقتصادی و دارایی بدهکار می‌باشد. جای تردید است که دیوان دآوری نسبت به این چنین دعوی متقابل صلاحیت داشته باشد. بهر صورت، ماشین سازی مدارک کافی در مورد این دعوی متقابل ارائه نکرده است و بنا بر این باید آنها را مردود شناخت.

در ۱۵ دسامبر ۱۹۸۳ (۲۴ آذرماه ۱۳۶۲) ماشین سازی سه فقره مدرک ارائه کرده که حاوی ادعاهای متقابل جدید بوده و حسب ادعا در پاسخ به دستور مورخ ۶ دسامبر ۱۹۸۳ (۱۵ آذرماه ۱۳۶۲) دیوان دآوری ثبت شده‌اند. لکن، دستور یاد شده ماشین سازی را مجاز می‌داشت که اظهاریه بعد از استماعی تسلیم و در آن صرفاً "به اظهاریه سوم اکتبر ۱۹۸۳ (۱۱ مهرماه ۱۳۶۲) هارنکو پاسخ دهد و به وی اجازه نمی‌داد که دعوی متقابل جدیدی مطرح سازد. ماشین سازی راجع به تاخیر در طرح این دعوی متقابل هیچ توجیهی که قواعد دیوان دآوری مقرر نموده باشد، ارائه نکرده است. مضافاً^(۱۹) اینکه، مدارک تسلیمی ماشین سازی در تائید ادعای دعوای متقابل خود، به این دعوی مرتبط نبوده و یا آنها را تائید نمی‌کنند.

بنا بر این، دیوان دآوری بر این نظر است که دعوی متقابل را باید بدلیل تاخیر در ثبت و فقد دلیل، مردود شناخت.

د - هزینه‌های دآوری

اتخاذ تصمیم در مورد استحقاق طرفین نسبت هزینه‌های دآوری، به بعد از صدور حکم راجع به ادعاهای شماره شش و هفت موکول می‌گردد.

(۱۹) در قسمتی از بند ۳ ماده ۱۹ قواعد دیوان قید شده است:

(خواننده می‌تواند) "در لایحه دفاعیه خود یا در مراحل بعدی جریان دآوری، اگر دیوان تشخیص دهد که با توجه به اوضاع و احوال، تاخیر موجه بوده است، ادعای متقابلی اقامه نماید".

پنجم - حکم جزئی

دیوان داوری به شرح زیر حکم صادر می‌کند:

خواننده، ماشین سازی متعهد است مبالغ زیر را به خواهان، هارنیشفگر کورپوریشن بپردازد: مبلغ ۱،۸۴۹،۱۴۰/۹۱ دلار آمریکا که شامل اصل و بهره تا خاتمه روز ۲۰ ژانویه ۱۹۸۱ (۳۰ دیماه ۱۳۵۹) است، و بهره ساده نسبت به مبلغ ۱،۵۲۱،۹۲۷/۶۷ دلار به نرخ ده درصد (۱۰٪) در سال (۳۶۵ روز) از ۲۱ ژانویه ۱۹۸۱ (اول بهمن ماه ۱۳۵۹) تا تاریخی که کارگزار امانی دستور پرداخت حکم جزئی را به بانک امین می‌دهد.

پرداخت این مبالغ از حساب تضمینی مفتوح طبق بند ۷ بیانیه مورخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) دولت جمهوری دموکراتیک و مردمی الجزایر صورت خواهد گرفت.

خواننده، وزارت راه و ترابری متعهد است مبالغ زیر را به خواهان، هارنیشفگر کورپوریشن بپردازد: مبلغ ۵۲۹،۳۴۵/۸۱ دلار آمریکا شامل اصل و بهره تا خاتمه روز ۲۰ ژانویه ۱۹۸۱ (۳۰ دیماه ۱۳۵۹)، و بهره ساده نسبت به مبلغ ۱۱۰،۰۸۶۲ دلار آمریکا به نرخ ده درصد (۱۰ درصد) در سال (۳۶۵ روز) از ۲۱ ژانویه ۱۹۸۱ (اول بهمن ماه ۱۳۵۹) تا تاریخی که کارگزار امانی دستور پرداخت حکم جزئی را به بانک امین می‌دهد.

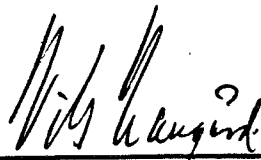
پرداخت این مبالغ از حساب تضمینی مفتوح طبق بند ۷ بیانیه مورخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) دولت دموکراتیک و مردمی الجزایر صورت خواهد گرفت.

خواننده، ماشین سازی پارس متعهد است مبلغ زیر را به خواهان، هارنیشفگر کورپوریشن بپردازد: مبلغ ۷۳،۹۱۶/۶۷ دلار آمریکا، بعلاوه بهره به نرخ ۹ درصد در سال از ۱۵ اکتبر ۱۹۷۸ (۲۳ مهر ماه ۱۳۵۷) تا تاریخی که کارگزار امانی به بانک امین دستور پرداخت حکم جزئی را می‌دهد.

پرداخت این مبلغ از حساب تضمینی مفتوح طبق بند ۷ بیانیه مورخ ۱۹ ژانویه ۱۹۸۱ (۲۹ دیماه ۱۳۵۹) دولت جمهوری دموکراتیک و مردمی الجزایر صورت خواهد گرفت.

بدینوسیله این حکم جزئی به منظور ابلاغ به کارگزاران مانی به ریاست دیوان داوری
تسلیم میشود.

لاسه، بتاريخ ۱۳ ژوئیه ۱۹۸۴ (۲۲ تیرماه ۱۳۶۳)




نیلس منگارد

رئیس شعبه

بنام خدا



پرویز انصاری معین
مخالف با بخشی از حکم و
موافق با بخشی دیگر.



ریچارد ام. ماسک

موافق