

128

IRAN-UNITED STATES

دیوان دآوری دعاوی ایران - ایالات متحد

پرونده شماره ۳۳

شعبه یک

حکم شماره ۱-۳۳-۱۳۵

AWARD NO. 135-33-1

English version

Filed on 1 NOV 84

نسخه انگلیسی در نامه مخ
ثبت شده است.

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL	دادگاه دآوری دعاوی ایران - ایالات متحده
ثبت شد - FILED	
1362 / 9 / 29	20 DEC 1984
33	

سی - لند سرویس اینکورپوریتد ،

خواهان ،

- و -

دولت جمهوری اسلامی ایران ،

سازمان بنادر و کشتیرانی ،

خواندگان .

DUPLICATE
ORIGINAL

نسخه برابر اصل

نظرهوار دام . هولتزمن :

مخالف با حکم صادره در مورد ادعاها و

موافق با رد ادعاهای متقابل

Opinion of Howard M. Holtzmann Dissenting as to Award on the Claims and
Concurring as to dismissal of counterclaims

اول - مقدمه

من با کمال تاسف با حکم صادره در مورد ادعاها و پرونده حاضر مخالفم . معتقدم که حکم واقعیتهای امر را نادیده گرفته ، قانون را به نحو غلطی اعمال کرده و چشم خود را بروی واقعیتهای بسته است . این بیعدالتی است که به خواهانی که با ارائه اسناد و مدارک مفصل متجاوز از ۴۰ میلیون دلار ادعا طرح کرده ، صرفاً " ۷۵۰،۰۰۰ دلار ، بدون بهره و هزینه حکم داده شود .

به نظر من ، روشن است که سی - لند سرویس اینکورپوریتد ("سی - لند") که شرکت عمده ای در زمینه حمل و نقل دریائی با کانتینر است ، با سازمان بنادر و کشتیرانی

اکثریت ، همچنین با عدم قبول این مطلب که یک سلسله اقدام و عدم اقدام دولت ایران امکان ادامه فعالیت‌های راکه سی - لند در ایران صورت می داد از وی سلب نموده و بدین طریق ویرا از حقوق قراردادی اش محروم ساخت ، واقعیت را نادیده می گیرد . اسناد و مدارک ، این مطلب را به وضوح روشن می سازد که کلیه طرفها از ابتدا دریافتی بودند که عملیات سی - لند محتاج همکاری فعالانه سازمان بنادر و سازمان موسسات دولتی از نظر قائل شدن تقدم در پیلهوگیری و ترخیص گمرکی در مورد کشتیهای کانتینردار سی - لند و محموله آنهاست . این همکاری بسیار ضروری ، پیش از انقلاب به طور منظم صورت می گرفت . در طول انقلاب این همکاری متوقف شد و سازمان بنادر هیچگونه اقدامی جهت از سر گرفتن همکاری از آن به بعد به عمل نیآورد . اکثریت ، این عدم اقدام از جانب دولت را صرفا " به عنوان " ترک فعل " ناشی از دگرگونی های موقت انقلابی ، نادیده می گیرد ، در حالیکه ، این ترک فعلها ، در واقع ، عدم رعایت دراز مدت شرایط اساسی ای بود که طرفین متقابلا برای ادامه فعالیت‌های بازرگانی سی - لند ضروری و اجتناب ناپذیر میدانستند . علاوه بر این ، اکثریت اثرات دستور ناگهانی دولت ایران را نادیده می گیرد . طبق این دستور ، کلیه کارکنان غیر ایرانی سی - لند که عملیات تخصصی وی بر آنها متکی بود ، باید کشور را ترک می کردند .

گرچه اکثریت به این نتیجه رسیده که قراردادی وجود نداشته ، نقض قراردادی صورت نگرفته و سلب مالکیتی از حقوق قراردادی نشده ، با اینحال نظری دهد که سازمان بنادر بلاجهت دارا شده ، زیرا پس از آنکه سی - لند زودتر از موعد ایران را ترک کرد ، سازمان بنادر تا سیاسی راکه سی - لند احداث کرده بود مورد استفاده قرار داد . اکثریت بابت این دارا شدن بلاجهت فقط ۷۵۰،۰۰۰ دلار به نفع سی - لند حکم می دهد . اکثریت به هیچ نحو توضیح نمی دهد که رقم ۷۵۰،۰۰۰ دلار را از کجا آورده است و صرفا " می گوید که اسناد و مدارک "چندانی" در مورد "استفاده واقعی" از تاسیسات توسط سازمان بنادر ، وجود ندارد . تعجیب ندارد که "چندان" اسناد و مدارکی وجود نداشته باشد ، زیرا مفهوم خسارت بر مبنای "استفاده واقعی" ، که اکثریت آنرا عنوان کرده ، توسط هیچکدام از طرفهای این پرونده عنوان نشده ، و همانطور که ذیلا" توضیح داده می شود ، مفهومی نیست که در حقوق بین الملل عرفی سابقه داشته باشد . این غیر عادلانه است که اکثریت به طور دلخواه و قاطعانه تئوری

جدیدی از خسارت را عنوان کند، بدون آنکه به طرفین فرصت دهد که راجع به آن اظهار نظر کرده و مدرک ارائه دهند. عدم اجازه تاخیر کوتاهی جهت ارائه چنین مدارکی به ویژه در این پرونده، که اکثریت بدفعات تمدیدهای طولانی و غیرموجهی را برای خواندگان قائل شده، حیرت انگیز است.^(۱) اکثریت نه فقط خسارات ناچیزی را بدون هیچ دلیل و ضابطه‌ای تعیین می‌کند، بلکه از صدور حکم بهره‌نیز خودداری می‌ورزد. اکثریت هیچگونه توضیحی در این باره نمی‌دهد که چرا از رویه معمول دیوان در صدور حکم بهره خسارات دور شده است.

سی - لند علاوه بر محروم شدن از دسترسی به حساب بانکی ایرانی اش، مقادیر معتنابهی تجهیزات را در ایران از دست داد. اکثریت در مقابل این سلب مالکیتها چشم فرومی‌بندد و به ادعای جبران خسارت واقعی نمی‌نهد. اکثریت بار ادعای خسارت سی - لند بابت حساب بانکی از دست رفته اش، ادله و مدارک و قوانین بین المللی عرفی ناظر بر مقررات ارزی، و نیز مفاد عهدنامه‌هایی که ایران نسبت به آنها متعهد است یعنی موافقتنامه صندوق بین المللی

(۱) به خواندگان پرونده حاضر اجازه داده شد که عملاً "تمامی اسناد و مدارکشان را پس از گذشتن مهلت ثبت، و در واقع، پس از برگزاری استماع پرونده، به ثبت رسانند. حتی در آن موقع، اکثریت با تمدید مهلت‌های خواندگان جهت ثبت مطالب مجاز پس از استماعشان، تصمیم‌گیری در مورد پرونده را با زهم به تاخیر انداخت، در حالیکه اگر خواندگان قبلاً "مطالب و مدارک کاملاً" غیرمجاز و غیرالزامی را تسلیم نکرده بودند، می‌توانستند این مدارک را به موقع به ثبت برسانند. رجوع شود به پرونده‌های شماره ۸۷،۳۳ و ۱۷۴ مخالفت هوارد ام. هولتزمن با دستورهای مبنی بر اجازه تسلیم لوایح پس از استماع (۲۰ ژوئن ۱۹۸۳/۳۰ خرداد ۱۳۶۲)، پرونده شماره ۳۳، مخالفت با دستور (۲۹ نوامبر ۱۹۸۴/۸ آذرماه ۱۳۶۳). شعبه همانطور که انصافاً "مکلف بود، اجازه داد که خواهان نیز پاسخ دهد، لیکن اگر هدفش تسریع در جریان رسیدگی بود، صحیحتر این بود که کلاً "ثبت مدارک غیرمجاز و دیرتر از موعد را ممنوع سازد. با توجه به اینکه شعبه اجازه داده بود که اسناد و مدارک پرونده اینچنین بطنی و بدون ترتیب ارائه شود، عجیب به نظر می‌آید که یکمرتبه شعبه آنچنان دچار ضیق وقت شود که نتواند مهلتی برای ارائه استدالات و اسناد و مدارک راجع به تئوری جدیدش در مورد خسارت بدهد.

پول^(۲) و عهدنامه مودت با ایالات متحده، رانادیده می گیرد. در رابطه با تجهیزات مفقود شده، سی - لند ادله و مدارک مشروحي ارائه نمود که ثابت می کرد هر قطعه از تجهیزات به ایران آورده شده و نیز ارزش استهلاکی آنها را هنگام مفقود شدن، نشان می داد. خوانندگان هیچگونه مدارکی در مقام دفاع ارائه ننمودند. مع هذا، اکثریت این جنبه از ادعا را رد می کند، به دلیل اینکه سی - لند نتوانسته است محل دقیق هر قطعه از تجهیزات را نشان دهد و اثبات کند که یکایک قطعات واقعا " به دست دولت ایران افتاده است. تجهیزات مورد بحث عمدتا " شامل کامیون، واگن و ابزار و آلات قابل انتقال دیگر بود. الزام سی - لند به اثبات امری سوای اینکه ماشین آلات مزبور به بندر متعلق به سازمان بنادر و کشتیرانی برده شده و امکان خارج کردن آنها از آنجا وجود نداشته، با توجه به ماهیت تجهیزات و اوضاع و احوالی که تجهیزات تحت آن مفقود شدند، عملا " به این معنی است که با اثبات غیر قابل قبولی بردوش آن گذارده شود.

برای مشخص کردن چارچوب موضوعات این پرونده و ارائه تصویر روشنی از اختلاف نظرهای اساسی من با اکثریت، لازمست ابتدا معامله فیما بین سی - لند و سازمان بنادر را توضیح دهم. همانطور که قاضی جکسون زمانی نوشت، "من باید با بازگویی جزء به جزء واقعیتها، این شورها را در قالب ملموس و واقعی خود ارائه کنم".

Terminiello v. Chicago 334 U.S. 1, 14 (1949) (Jackson J., dissenting).

(۲) موافقتنامه صندوق بین المللی پول، که در تاریخ ۲۲ ژوئیه ۱۹۴۴ (۳۱ تیر ۱۳۲۳) به امضاء رسیده و از ۲۷ دسامبر ۱۹۴۵ (۶ دیماه ۱۳۲۴) به مرحله اجرا درآمد.

2 U.N.T.S. 39, T.I.A.S. No. 1501, as amended

(موافقتنامه صندوق بین المللی پول)

(۳) Treaty of Amity, Economic Relations, and Consular Rights Between the United States of America and Iran, signed 15 August 1955, entered in force 16 June 1957, 284 U.N.T.S. 93, T.I.A.S. No. 3853, 8 U.S.T. 900 ("Treaty of Amity").

دوم - معامله

۱ - آغاز معامله بین سی - لند و سازمان بنادر

دراوت ۱۹۷۵ یک سلسله تماس‌هایی بین نمایندگان دولت ایران و سی - لند آغاز شد که منجر به تاسیس یک سرویس حمل کالا با کانتینر به ایران و از ایران، توسط سی - لند گردید. سی - لند با اعتقاد به اینکه ایران می‌تواند با زار خوبی برای خدمات وی باشد، علاقمند به تاسیس چنین سرویسی شده بود. دولت ایران نیز بدان جهت علاقمند به تاسیس این سرویس بود که تا حدودی آنرا به عنوان راه حل مشکل تراکم بنادر ایران تلقی می‌کرد، چه این تراکم سبب بروز تاخیرهای قابل توجهی در تحویل کالاهای هزینه‌های هنگفتی بابت دموراژ کانتینرها و سایر تجهیزات که به علت این قبیل تاخیرها معطل می‌مانند ایجاد می‌کرد. دولت سعی داشت که با احداث تاسیسات بندری عظیمی در بندر عباس برخی از این مشکلات را حل کند، اما انتظار می‌رفت که مشکلات ناشی از تراکم شدید تا هنگام تکمیل و راه‌اندازی این تاسیسات ادامه یابد. سی - لند مایل بود که ترمینال کانتینر خود را در بندر عباس به هزینه خود احداث کند، تا راه انداختن سرویس کانتینر تا زمان تکمیل تاسیسات جدید بندر عباس، امکان پذیر باشد. سی - لند انتظار داشت که در طول سالهای احداث این تاسیسات، ضمن تعدیل برخی از مشکلات تراکم در بندر عباس، نه تنها از خدمات کشتیرانی اش سود ببرد، بلکه در پایان این دوره در وضعی باشد که با سرویس کشتیرانی کا ملا" توسعه یافته‌ای به تاسیسات بندر جدید نقل مکان کند.

سی - لند در زمینه حمل و نقل دریائی با کانتینر پیشگام بوده و در تکامل کشتی‌های تخصصی، کانتینرها، تجهیزات مربوط به جابجاء کردن کانتینر و ترمینالهای بندری مرتبط با این صنعت شهرت دارد. سی - لند اظهار می‌دارد که در زمان تماسهای اولیه خود با دولت ایران، حدود ۱۴ درصد کل ظرفیت کانتینرهای جهان و ۱۰ درصد کل سرمایه‌گذاری در زمینه حمل و نقل دریائی با کانتینر و تسهیلات مربوطه را، در اختیار داشته‌است.

در عملیات حمل و نقل دریائی با کانتینر، کانتینرهای به اندازه تریلی در مبداء بارگیری و روی شاسی های نقالی که توسط کامیون کشیده می شوند، سوار می شوند. سپس کانتینرهای حامل بار، مهر و موم گردیده و به ترمینال بندر منتقل و در آنجا سوار کشتی مخصوص شده و به بندر مقصد حمل می گردند. در بندر مقصد مجدداً " کانتینرهای را روی شاسی های که با کامیون کشیده می شوند سوار کرده و به مقصد کالا حمل می کنند. در حمل و نقل بین المللی، بازرسیهای گمرکی ممکن است یا در بندر مقصد انجام شود و این در صورتی است که خریداران کالا بخواهند کالاهایشان را در آنجا تحویل بگیرند، و یا در تاسیسات گمرکی شهرهای دیگری که کانتینرهای مهر و موم شده بدان حمل می شوند.

این سیستم از نظر صرفه جوئی در وقت و هزینه نسبت به روش سنتی تقسیم و حمل بار بصورت تکه تکه (break-bulk) مزایای بسیاری دارد. با استفاده از تسهیلات بندری کارآیی به میزان معتنا بهی افزایش می یابد، چه، در شرایط مطلوب، تخلیه بار از کشتی کانتینردار بسیار سریعتر از کشتی غیر کانتینری با ظرفیت مشابه انجام می پذیرد. به همین ترتیب در استفاده از فضا برای انبار کردن کالا در بندر صرفه جوئی میشود، زیرا قسمت اعظم کالا می تواند بلافاصله از بندر خارج و به مقصدهای اش حمل شود. از آنجا که کانتینرها را می توان کماکان در وضعیت مهر و موم شده و زیر کلید گمرک از بندر خارج ساخت، بازرسی گمرکی در نقاط داخلی، امکان پذیر شده و بدین نحو در میزان کار مقامات گمرکی بندر نیز صرفه جوئی می شود. این ویژگیهای حمل و نقل دریائی با کانتینر مقدار کالاهائی را که هر بندر مفروضی می تواند بپذیرد افزایش داده و امکان کاهش تراکم و تاخیر و تقلیل هزینه های مربوط به آنرا، فراهم می سازد.

نمایندگان سی - لندن اولین بار در تاریخ ۱۰ اوت ۱۹۷۵ (۱۹ مرداد ماه ۱۳۵۴) با مقامات دولت ایران ملاقات کردند. در این ملاقات، آقای دبلیو. اچ. راکر از سی - لندن و آقای ی. موسی پور، قائم مقام مدیر عامل عملیات سازمان بنادر و کشتیرانی که سازمان تابع وزارت راه و ترابری ایران ("وزارت راه")

و مسئول توسعه و اداره بنادر و خطوط کشتیرانی ایران است ، حضور داشتند .
در این جلسه آقای راکرا اطلاعات مربوط به عملیات سی - لندن را که می‌بایست
مبنای پیشنهاد نهائی سی - لندن به سازمان بنادر باشد ، ارائه نمود . از همین
مرحله اول ، برخی از کیفیات بارز طرح پیشنهادی اساساً " به همان شکلی که
قرار بود در طول مذاکرات و معامله متعاقب آن حفظ شود ، مشخص و تعیین گردید .
بدینسان ، سی - لندن ضمن اولین ملاقات آقای راکر ، پیشنهاد کرد که یک
سرویس حمل و نقل با کانتینر دایر کرده و منحصر " به هزینه خود در تسهیلات
و تجهیزات سرمایه‌گذاری کند . در عوض ، سی - لندن خواستار تسریع در پهلوی -
گیری کشتی‌ها و بازرسی گمرکی^(۴) که لازم‌آورد مه‌فعالیت سرویس کانتینر بود
گردید . سی - لندن در جزوهای ، تحت عنوان " توسعه حمل و نقل با کانتینر در
ایران " "Iran - Containerization Development" که
در جلسه مورخ ۱۹ اوت (۱۹ مرداد) به آقای موسی پور ارائه شد ، بر نیازهای
زیر تاکید ورزید :

در قسمت خشکی ، اولین نیاز اینست که کشتی بتواند به محض ورود به
بندر در اسکله پهلو بگیرد ...

نیاز دوم اینست که کالا ، پس از خروج از کشتی در انبارها و یا در بارانداز
بندر سرگردان و معطل نماند .

سی - لندن تاکید کرد که تسریع در پهلوگیری و امور گمرکی ، فراهم کردن امکان
برگشت سریع کشتی‌ها و ترخیص سریع کانتینرها از محل بندر ، نه فقط برای تداوم
عملیات سی - لندن ، بلکه همچنین جهت تأمین مقصود سازمان بنادر مبنی بر
افزایش جریان کالا ضمن کاهش تراکم آن ، اهمیت حیاتی دارد .

(۴) برای تحصیل اجازه ورود به بندر و پهلو گرفتن در اسکله ، لازم بود که مامورین بهداری ،
و مهاجرت و بعضی اوقات مامورین گمرکی نیز وارد عرشه کشتی شده ، آنرا بازرسی کنند .
راهنمای رسمی بندر نیز به کشتی می‌آمد و برای ورود به لنگرگاه باید از یکدک کش
استفاده می‌شد . پس از تخلیه کالا ، خروج آن از بندر موکول به اجازه مقامات گمرکی
بود که ، یا کالا را همانجا بازرسی می‌کردند و یا به قید بازرسی در داخل کشور ، اجازه
حمل آنرا صادر می‌نمودند . سازمان بنادر تعدادی از این بازرسان ، راهنمایان و
یکدک کشها را بطور مستقیم تا مین و بقیه کار را که توسط سازمانهای دیگر انجام می‌شد
هماهنگ می‌کرد . این خدمات گوناگون در اینجا مکرراً " مورد اشاره واقع شده و منبعد مجتمعا "
تسریع (یا تقدم) در پهلوگیری و امور گمرکی خوانده خواهد شد .

به پیشنهاد آقای موسی پور، سی - لند در روزهای بعد با بسیاری از مقامات دیگر سازمان بنادرو سایر سازمانهای ذیربط دولتی ملاقات یا مکاتبه کرد. این مقامات عبارت بودند از آقای ر. مدریه، مدیرکل طرحها و بررسیهای اداره گمرک ایران، آقای پ. عاطفی، از مقامات سازمان برنامه و بودجه و مشاور وزیر مشاور در امور ارتباطات و حمل و نقل، دکتر حجتی، معاون وزیر، امور اقتصادی و دارایی در امور گمرکی و آقای وزیر معاون دکتر حجتی.

سی - لند تقریباً "در کلیه جلسات و مکاتبات خود با مقامات مسئول ایرانی، تاکید می کرد که تنها در صورتی که ایران تعهد کند که شرایط ضروری برای ادامه این سرویس - یعنی تسریع در پهلوی گیری کشتی و امور گمرکی را فراهم آورد، سی - لند به سرمایه گذاری لازم جهت راه انداختن سرویس کانتینر، ترغیب خواهد شد. بدینسان، آقای راکر در نامه ای خطاب به دکتر حجتی در تاریخ ۱۴ اوت ۱۹۷۵ (۲۳ مرداد ماه ۱۳۵۴) اعلام داشت :

- اجرای سیستم مورد نظر ما مستلزم تحقق دو شرط اساسی است :
- ۱ - توانائی دسترسی به اسکله به مجرد ورود کشتی و تخلیه سریع و بارگیری مجدد کشتی .
 - ۲ - توانائی خارج کردن فوری کالا از محوطه بندر و حمل آن به مقصد کالا.

آقای راکر در نامه مورخ ۱۵ اوت ۱۹۷۵ (۲۴ مرداد ماه ۱۳۵۴) خود به آقای موسی پور مجدداً تاکید کرد که :

همانطور که قبلاً صحبت شد، سی - لند سرویس حمل و نقل جامع از مبدأ " تولید کالا تا تحویل آن به گیرنده، عرضه می کند که شامل تامین کامیون یا قطار در نقطه مبدأ و مقصد، سرویس در ترمینال دریائی در مبدأ " و مقصد، و نیز حمل دریائی است. اجرای این سیستم مستلزم کنترل کلیه مراحل حمل بین سازنده تا گیرنده کالا است. اجرای سیستم در ایران مستلزم تقدم در پهلوی گیری و تصویب عملیات توسط مقامات گمرکی است. (تاکید اضافه شده است).

به همین نحو، سی - لند طی نامه مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۷۵ (۲۹ آذرماه ۱۳۵۴) به آقای عاطفی، تاکید نمود:

حمل و نقل با کانتینر راهی است برای حل مشکل تراکم، نقل و انتقال کالا در ایران بطور کلی. برای پذیرفتن کشتی‌هایی که تمام " حامل کانتینر هستند لازمست که این کشتی‌ها بعنوان کشتی مخصوص شناخته شده و از همان اولویتی برخوردار باشند که در مورد کشتی‌های سردخانه‌دار، مسافربر، حامل دام و کشتی‌های دارای سکوی متحرک (ro-ro vessels) مرعی می‌گردد.

سازمان بنادر قبول کرده این شرایط برای سی - لند واجد اهمیت اساسی است. علاوه بر این، سازمان بنادر پذیرفت که اولویت در پهلوگیری و ترخیص سریع از گمرک و هماهنگ کردن آن توسط سازمان مذکور جهت خروج کالاهای محوطه بندر، به همان اندازه برای تحقق هدفهای سازمان بنادر نیز حیاتی است. بدین طریق، در طی مذاکرات اولیه، سازمان بنادر موافقت کرد که در پذیرفتن کشتی‌های سی - لند تسریع شود، مشروط بر آنکه سی - لند پاره‌ای شرایط را رعایت کند. در نامه‌ای که سی - لند در ۱۶ سپتامبر ۱۹۷۵ (۲۵ شهریور ۱۳۵۴) دریافت کرد، آقای موسی پور از سازمان بنادر خواستار پاره‌ای اطلاعات شده (و اعلام کرده) " برای اینکه بتوانیم تصمیمات لازم را جهت قائل شدن اولویت برای کشتی‌های کانتینر دار شما اتخاذ نمائیم به این اطلاعات نیاز داریم". وی علاقه سازمان بنادر را در قائل شدن چنین اولویتی، بدین نحو مورد تاکید قرار داد:

برای قائل شدن اولویت در پهلوگیری کشتی‌های کانتینر دار، تناژ تخلیه باید خیلی بالا باشد. بعلاوه، شما ملزم هستید که کالای تخلیه شده را ظرف ۱۵ روز از محوطه بندر خارج ساخته و تسهیلات و تجهیزات لازم برای جابجای کالای توسط شرکتتان را فراهم کنید.

بر اساس مذاکرات مورد اشاره در این نامه، سی - لند در نامه مورخ ۱۴ اوت ۱۹۷۵ (۲۳ مرداد ۱۳۵۴) خود به دکتراحتی گزارش کرده " سازمان بنادر و کشتیرانی موافقت کرده است که با قید پاره‌ای محدودیتهای عملیاتی در مورد پهلوگیری کشتی‌های مادر بندر عباس اولویت قائل شود".

دراکتبر ۱۹۷۵ ، نمایندگان سی - لندن جهت ادامه مذاکرات با مقامات دولتی ایران ، به ایران بازگشتند. در اواخر اکتبر ، نمایندگان سی - لندن طی جلسهای با آقای ج. شهرستانی وزیر راه و ترابری ، دکتر حجتی ، آقای پ. صفری ، معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر ، آقای شایگان از سازمان نامبرده ، مجدداً " پیشنهاد سی - لندن را مورد بررسی قرار دادند. نمایندگان سی - لندن جلسات دیگری با مقامات سازمان بنادر و سازمان برنامه و بودجه در نوامبر و دسامبر ۱۹۷۵ تشکیل دادند.

در این مرحله ، معامله ظاهراً " شکلی را که می بایست از آن به بعد حفظ کند ، به خود گرفته بود. سی - لندن پیشنهادهای خود ، به هزینه خود ، تاسیساتی برای تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر عباس احداث کند که به عنوان پایگاهی برای تاسیس سرویس حمل با کانتینر از ایران و به ایران ، مورد استفاده واقع شود. سی - لندن ، همچنین پیشنهادهای خود که به هزینه خود کلیه تجهیزات ، کشتی ها و پشتیبانی زمینی لازم برای این سرویس را فراهم نماید. در عوض ، قرار شد سازمان بنادر زمین مورد نیاز برای تاسیسات سی - لندن را در محدوده بندر ترمین کرده و شرایط لازم برای عملیات یعنی قائل شدن اولویت جهت پهلو گرفتن کشتیهای سی - لندن ، و هم آهنگی در تامین یدک کش ، و اعزام مأمورین بهداری و مهاجرت را که برای تحقق چنین اولویتی لازم بود ، فراهم نماید.

۲ - ورود آی.ال.بی.

ظاهراً " پس از اینکه مذاکرات به چنین مرحله پیشرفتهای رسید ، سازمان بنادر به سی - لندن اطلاع داد که علی رغم آمادگی وی به تخصیص زمین مورد نیاز برای تاسیسات سی - لندن سازمان مایل نیست که برای اجاره زمین یا اعطای پروانه

(۵) (استفاده از) زمین ، مستقیماً " با یک شرکت خارجی قرارداد منعقد کند. سی - لند قبلاً" در جستجوی یک شرکت ایرانی بود تا به عنوان کارگزار حمل داخلی وی عمل نموده و بخش داخلی سرویس حمل را تا مرحله تحویل مستقیم به گیرنده عهده دار شود. سی - لند چنین شرکتی را پیدا کرد. این شرکت ، یک موسسه ایرانی به نام تی.بی.تی بود که علایق مالی وی را شرکت های اتوبوسرانی و باربری عمده ای در ایران تشکیل می داد. موافقت شد که سی - لند شرکت آی.ال.بی. را (که در مدارک بعدی "آی.ال.بی. کانتینر" نیز نامیده شد) و یک شرکت وابسته به تی.بی.تی بود ، نه فقط به عنوان کارگزار بندری و حمل زمینی سی - لند ، بلکه همچنین به منظور انعقاد قرارداد با سازمان بنادر جهت اجاره یا اخذ پروانه استفاده از زمین برای تاسیسات سی - لند ، به خدمت گیرد .

سی - لند، آی.ال.بی. را حدوداً " در دسامبر ۱۹۷۵ وارد مذاکره با سازمان بنادر نمود. از آن به بعد ، آی.ال.بی. ، بعضی اوقات به تنهایی و بعضی اوقات همراه با مدیران سی - لند که بدواً " پروژه را پیشنهاد کرده بودند و به مذاکراتشان با سازمان بنادر جهت پذیرفتن پروژه ادامه می دادند ، در مذاکرات شرکت می کرد .

هیچ بحثی در این خصوص نمی تواند باشد که آی.ال.بی. جای سی - لند را به عنوان طرف اصلی معامله نگرفت . پیشنهاد مورد مذاکره کماکان همانی بود که توسط سی - لند ارائه شده بود. پیشنهاد کتبی که در فوریه ۱۹۷۶ ارائه گردید و در آن زمان به طور اصولی توسط سازمان بنادر و وزارت راه و ترابری پذیرفته شده بود و

(۵) خوانندگان استدلال کرده اند که سی - لند ، به عنوان یک واحد غیر ایرانی به علت محدودیت مالکیت اراضی توسط خارجیان از نظر قانونی نمی توانست به نام خود قرارداد جهت اشغال اراضی بندر ، منعقد سازد. این استدلال مردود است . اولاً " به این علت که ، هماًنطور که دیوان نظرداده ، قرارداد می که منعقد شد " شامل انتقال مالکیت ، یا حتی اجاره زمین " نبود ، بلکه صرفاً " جوازی برای استفاده از آن بود . و ثانیاً " بدان علت که قوانین ایران ، مالکیت زمین توسط خارجیان را اجازه داده اند ، رجوع شود به : قانون اموال غیر منقول اتباع خارجه (۱۹۳۱) مقررات مربوط به مالکیت مستغلات توسط اتباع بیگانه " (۱۹۴۹) ، وظاهرآ " به هیچوجه به استجاره (املاک - م) توسط اتباع خارجه ، نپرداخته اند . علاوه بر این ، ماده پنج

فقط تغییرات و اصلاحات جزئی در مرحله بعدی اجرائی اش جهت رعایت نظرات و نیازهای نیروی دریائی ایران ، از جهات کشتیرانی در آن داده شده بود ، صریحا " به عنوان "پیشنهاد ارائه سرویس کشتیرانی کانتینر توسط سی - لند به ایران " توصیف شد . در مکاتبات بین سازمان بنادر و نیروی دریائی ، این پیشنهاد به عنوان پیشنهاد سی - لند و آی . ال . بی مورد اشاره واقع شد . و بالاخره ، همانطور که به شرح مفصلتری در زیر بحث شده ، آی . ال . بی . در تقاضا نامه رسمی خود به عنوان سازمان بنادر جهت تخصیص قطعه زمین مورد بحث ، به وضوح قید کرده سی - لند کماکان طرف اصلی معامله بوده و این مطلب را صراحتا " در " موافقت نامه استفاده از حق تقدم " منعقد بین سی - لند و آی . ال . بی ، تصدیق نمود .

۳ - موافقت نامه فوریه

در نوامبر ۱۹۷۵ ، آقای موسی پور از سازمان بنادر ، از سی - لند تقاضا کرد که پیشنهاد کتبی ارائه نماید . از اینرو ، در ۸ فوریه ۱۹۷۶ (۱۹ بهمن ۱۳۵۴) سی - لند چنین پیشنهادی را به آقای شهرستانی ، وزیر راه و ترابری تسلیم نمود . پیشنهاد ، به وضوح از جانب سی - لند بود ، گویا اینکه آی . ال . بی . در آن موقع وارد مذاکره شده و به عنوان موسسه ای که اجاره نامه یا پروانه استفاده از زمین را با سازمان بنادر امضاء خواهد کرد ، در نظر گرفته شده بود .

"دنباله پا ورقی شماره ۵"

عهد نامه مودت ، مشخصا " اجاره اموال غیر منقول به منظور کسب و کار توسط اتباع هر طرف در خاک طرف دیگر را ، پیش بینی می کند . سوگند نامه آقای ختائی که توسط سازمان بنادر تسلیم گردیده موبد این نکته است که ارجحیت عقد قرارداد بطور مستقیم با اتباع ایران ، بیشتر یک موضوع سیاسی بوده است تا حقوقی . بنا به اظهار وی تصمیم به عقد قرارداد با ایرانیها ، " به خاطر مصالح کشور و برای پیشبرد خدمات حمل و نقل و انتقال کالا " ، صورت گرفت .

این پیشنهاد دکتبی اساساً " تکرار همان پیشنهاد های بود که سی - لند در جریان مذاکرات بصورت مشروح و کامل ارائه کرده بود در پیشنهاد قید شده بود که: "سی - لند سرویس اینکو رپوریتد مایل است هر دو هفته یکبار سرویسی به مقصد بندر عباس دایر نماید". (تاکید اضافه شده) و نیز، حاوی شرح مختصری از تسهیلات لازم بود و در واقع تفاهمی را که قبلاً بین سی - لند و سازمان بنادر ایجاد شده بود منعکس می کرد به این شرح که سی - لند هزینه این تاسیسات را تامین و آنها را مورد استفاده قرار خواهد داد، و سازمان بنادر پروانه استفاده از زمین ("موافقت نامه تسهیلات") را با آی. ال. بی. که به نمایندگی سی - لند عمل می کند، امضاء خواهد نمود:

برای تسهیل کار این سرویس لازم است که در بندر عباس تاسیسات صنعتی جهت بارگیری و تخلیه کشتیهای کانتینر دار سی - لند و نیز جهت حفاظت و بازرسی گمرکی کانتینرهای وارده و صادره فراهم شود. پیشنهاد می شود که تسهیلات صنعتی مورد بحث، از طریق ترتیبات مشارکت فیما بین سی - لند و آی. ال. بی. و با اجازه وزارت راه و ترابری، به هزینه سی - لند ساخته و اداره شود. (تاکید اضافه شده).

این ترتیبات مجدداً " در شرطی که بطور مشخص ناظر بر ساختمان اسکله پیشنهادی توسط سی - لند بود، منعکس گردید:

به سی - لند اجازه داده خواهد شد که به هزینه خود یک اسکله شناور جهت بارگیری و تخلیه کشتیهای سی - لند، ساخته و از آن استفاده کند. مالکیت مستحقات دائمی این اسکله، پس از اتمام این موافقت نامه به دولت ایران منتقل خواهد شد (تاکید اضافه شده).

همان ترتیبات در شرط مربوط به مجتمع ترمینال منعکس شده بود:

به سی - لند اجازه داده خواهد شد که مجتمع ترمینالی به هزینه خود، به مساحت تقریبی ۴۵،۰۰۰ متر مربع در زمین مجاور ضلع جنوبی محوطه فعلی بندر، ساخته و اداره نماید، این مجتمع شامل محوطه های پارکینگ برای کانتینرهای شاسی دار، دفاتر اداره گمرک و پرسنل سی - لند، انبار جهت بازرسی گمرکی، گاراژ تعمیر و نگهداری تجهیزات و مسکن برای کارکنان سی - لند خواهد بود (تاکید اضافه شده).

آقای شهرستانی پیشنهاد سی - لندن را به آقای صفری از سازمان بنادر و تجارت ایران
شخص اخیر نیز آنرا به معاون خود، آقای م. ختائی قائم مقام اجرایی مدیرعامل
در امور طرحها و توسعه، محول کرد. در ۲۳ فوریه ۱۹۷۶ (چهارم اسفندماه ۱۳۵۴)،
آقای ختائی با آقای ستایش از شرکت آی. ال. بی.، آقای ام. اسکات پالن مدیر
کل وقت سی - لندن در محاوره، و آقای ماتیوس کوارتل، مدیر سی - لندن
و مسئول منطقه ایران، ملاقات نمود. مقارن همان ایام در یک یادداشت داخلی
سی - لندن به تاریخ هشتم مارس ۱۹۷۶ (۱۸ اسفندماه ۱۳۵۴) که در جریان کارعادی
روزانه تهیه شده بود، آقای پالن در مورد نتایج آن جلسه گزارش داده است. وی
اظهار می نماید که آقای ختائی - از مقامات سازمان بنادر که نهایتاً "موافقتنامه
تاسیسات را امضاء کرد - موافقت سازمان بنادر و وزارت راه را با پیشنهاد
سی - لندن، که از جمله حاوی توافقاتی مشخص زیر بود، به اطلاع سی - لندن
رساند: قطعه زمین مورد نیاز جهت تاسیسات ترمینال تخصیص داده خواهد شد؛
کشتیهای سی - لندن از حق تقدم در پهلویگیری برخوردار خواهند بود؛ کالاهائی
که به گمرک بندر وارد می شوند، ظرف ۴۸ ساعت پس از تخلیه از کشتی ترخیص
خواهند شد، و در ترخیص کالاهائی که زیر کلید گمرک برای بازرسی گمرکی در مراکز
گمرکی داخل کشور، از بندر عبور می نمایند، تسریع به عمل خواهد آمد. آقای ختائی،
همچنین اظهار داشت که طرحهای مربوط به احداث اسکله شناور باید پیش از شروع
کار پروژه به تصویب نیروی دریائی ایران، که تاسیساتی مجاور طرح پیشنهادی
دارد، برسد.

نام مورخ هشتم مارس ۱۹۷۶ (۱۸ اسفندماه ۱۳۵۴) آقای صفری از سازمان بنادر،
به فرمانده نیروی دریائی ایران، این واقعیت را که سازمان بنادر در جلسه
۲۳ فوریه با پیشنهاد سی - لندن موافقت کرده بود تأیید می نماید. در این
نامه آقای صفری اعلام کرده است:

سی - لندن و آی. ال. بی. که دوشرکت حمل و نقل بین المللی هستند
پروژه ای جهت ساختمان یک اسکله شناور در بندر عباس پیشنهاد نموده
و خواستار اجازه جهت آغاز ساختمان اسکله مزبور برای استفاده خود،
گردیده اند... نسخ نامه سی - لندن و آی. ال. بی و مشخصات پروژه
پیشنهادی پیوست است. این دوشرکت همچنین پیشنهادهای احداث ترمینال

(۶)

کانتینری طبق نقشه‌های پیوست ارائه کرده‌اند...

با در نظر گرفتن تراکم و شلوغی فعلی در بنادر ایرانی خلیج فارس، این پروژه تا شیرقابیل ملاحظه‌ای در تخفیف مشکل تراکم خواهد داشت، بدون اینکه عواید دولت از محل حقوق و عوارض بندری و غیره کاهش یابد.

نامه آقای صفری حاکی از آن بود که با توجه به ملاحظات یاد شده، سازمان بنادر تصمیم گرفته بود که طرح سی - لندن را به موقع اجرا گزارده و از اینرواز نیروی دریائی ایران تصویب محل و جهت ترمینال واسکله را خواستار می شد. بدینسان آقای صفری در نامه قید کرده بود که:

بنابراین، از شما می‌خواهیم که پروژه‌های شرکتها را بررسی نموده و نظر فرمانده نیروی دریائی شاهنشاهی را نسبت به این پروژه علامت نمایند تا ما بتوانیم برآن اساس پروژه را آغاز کنیم (تاکید اضافه شده).

۴ - موافقت نامه تاسیسات

در ماههای بعد، مشاوران فنی سی - لندن و نمایندگان آی. ال. بی. و نیروی دریائی، محل استقرار و جهت اسکله پیشنهادی را مورد بحث و مذاکره قرار دادند و پس از آنکه معلوم شد رعایت نظرات و نیازهای دریا نوردی نیروی دریائی درباره اسکله شناور امکان پذیر نیست، سی - لندن با اواخر موافقت کرد که به جای آن یک سکوی متحرک ro-ro ramp (۷) احداث نماید. ظاهراً این تنها تغییر عمده‌ای بود که در پروژه سی - لندن، آنطور که بدو پیشنهاد شده بود، داده شد. براین اساس نیروی دریائی طرح را تصویب نمود و اجرای پروژه آغاز شد. در ۲۸ نوامبر ۱۹۷۶ (هفتم آذر ۱۳۵۵) سازمان بنادر و آی. ال. بی. موافقت نامه تاسیسات را که متضمن اجازه یا اخذ پروانه زمین جهت اهداف مندرج در پیشنهاد سی - لندن بود، امضاء کردند.

(۶) هیچ یک از اطراف این دعوی ادعا نکرده است که پیشنهاد دو طرحهای مورد اشاره در این نامه چیزی سواي آنچه که توسط سی - لندن در هشتم فوریه (۱۹ بهمن) به آقای شهرستانی تسلیم و در ۲۳ فوریه (چهارم اسفند) با آقای ختائی مورد بحث واقع شده، بوده است. در پیشنهاد مشخصاً "قید شده بود که تامین هزینه، ساختمان، و بهره برداری از تاسیسات مورد بحث با سی - لندن خواهد بود.

(۷) سکوی متحرک (roll on-roll off) یک سکوی سیمانی است که اسکله را به کف کشتی متصل و انتقال کانتینرها را از کشتی حامل کانتینر بر روی شاسی‌هایی که توسط کامیون مستقیماً "تا داخل کشتی آورده می‌شوند - و بالعکس - امکان پذیر می‌سازد.

موافقت نامه تاسیسات فقط ناظر به تخصیص زمین جهت تاسیسات سی - لند بود و بنابراین ، صرفاً " متضمن یک عنصر - گرچه یک عنصر اساسی - از کل توافقی بود که قبلاً" در فوریه ۱۹۷۶ با سازمان بنا در صورت گرفته بود . طبق این موافقت نامه تاسیسات ، زمین مورد بحث به مدت شش سال ، فقط با قید شرط زیر ، به پروژه سی - لند اختصاص داده می شد :

در صورتیکه سازمان بنا در تاسیسات بندری فعلی را پیش از انقضای مدت این موافقت نامه به نیروی دریائی شاهنشاهی تحویل دهد ، این موافقت نامه می تواند بایک پیش آگهی کتبی دوماهه فسخ شود .

هیچگاه موجبی برای اعمال این شرط پیش نیامد . موافقت نامه تاسیسات ، مضافاً" مقرری داشت که در انقضای شش سال ، سازمان بنا در زمین و کلیه مستحقات آنرا ، بدون هیچگونه هزینه ای برای سازمان ، از نو متصرف خواهد شد .

۵ - ساختمان تاسیسات سی - لند

با اتکاء به توافق حاصله در فوریه و موافقت نامه تاسیسات ، سی - لند تاسیسات را طراحی و احداث نمود . سی - لند اینکار را از فوریه ۱۹۷۶ ، صرفاً " به اتکاء اولین توافق آغاز کرده بود . بر این اساس ، از ماه فوریه ، سی - لند دو شرکت مهندسی ایرانی را جهت کمک به سی - لند در طراحی و ساختمان تاسیسات به خدمت گرفت . پس از امضای موافقت نامه تاسیسات در ماه نوامبر ، کار ساختمان با سرعت بیشتری ادامه یافت . سی - لند تقریباً " ۳،۰۰۰،۰۰۰ دلار در ساختن تاسیسات بندر عباس سرمایه گذاری کرد . اینکه سی - لند هزینه ساختمان را به میزان ادعا شده تامین کرده در مجموعه فوق العاده کامل و مفصلی از ادله و مدارک مستند نشان داده شده که شامل نسخ قراردادهای سی - لند با مهندسین و پیمانکاران ساختمانی ، صورتحسابها و چکهای مربوط ، اسناد حواله های بانکی ، مکاتبات و مدارک پرداخت مالیاتهای ایران ، می باشد . علاوه بر مخارج مربوط به خود تاسیسات ، سی - لند در زمینه تشکیل سازمان اداری لازم و نیز تامین تجهیزات و پرسنل ضروری جهت پشتیبانی عملیات در ایران ، هزینه های به مراتب بیشتری را متحمل شد . این هزینه ها شامل اجاره دربست و طول مدت یک کشتی ، مشخصاً "

برای رفت و آمد به بندرعباس، تخصیص تعداد کثیری شاسی برای ایران و حمل آنها بدانجا، تخصیص تعداد زیادی کانتینر برای سرویس ایران و نیز اعزام پرسنل لازم بود که نه تنها پرسنل مدیریت، بلکه کارگران ماهر موردنیاز جهت کار کردن با ماشین آلات و دستگاههای مربوط به عملیات کانتینری را نیز شامل می شد. سی - لند شهادات های کتبی و شفاهی مفصلی ارائه نمود مبنی بر اینکه سرمایه گذاری خالص وی در حمل کالا به ایران سوای ۳,۰۰۰,۰۰۰ دلار که بابت تاسیسات بندرعباس خرج شده، به رقمی متجاوز از ۳۷,۰۰۰,۰۰۰ دلار بالغ می شود. این شهادات ها هرگز رد نشد و حتی مورد ایراد و اعتراض جدی واقع نگردید.

۶ - موافقت نامه تقدم در استفاده فیما بین سی - لند و آی. ال. بی.

در آوریل ۱۹۷۷، اندکی پیش از آنکه ماده شدن تاسیسات جهت بهره برداری، سی - لند و آی. ال. بی. موافقت نامه ای در تأیید حقوق سی - لند نسبت به تاسیسات امضاء نمودند. در موافقت نامه قید شده بود که آی. ال. بی. "پروانه ای" را جهت استفاده از زمین مورد بحث از سازمان بنا در تحصیل نموده و "پروانه مزبور توسط آی. ال. بی. کانتینر برای استفاده و مقاصد سی - لند سرویس اینکوپوریتد تحصیل شده است". بعلاوه در آن ذکر شده بود که هزینه مستحقات ... زمین مورد بحث منحصراً "توسط سی - لند سرویس تأمین خواهد شد". بدینسان، آی. ال. بی. صرفاً "در ازاء یک دلار آمریکا بصورت سمبلیک" حق انحصاری و تقدم سی - لند را در استفاده، تصرف و تمتع از زمین و اعیانی آن صریحاً "تصدیق نمود. این موافقت نامه که از آن به عنوان "موافقت نامه تقدم در استفاده" یاد شده، در ۱۸ آوریل ۱۹۷۷ توسط سی - لند و آی. ال. بی. امضاء گردید (۸)

اینکه سی - لند می خواست نقشهائی که وی و آی. ال. بی. ایفاء کرده بودند و قرار بود در آینده ایفا کنند کتباً تأیید شود چندان تعجب آور نیست، زیرا که در تجارت این گونه احتیاط ها امری است عادی. آنچه که مهم است اینست که

(۸) در همان روز سی - لند و آی. ال. بی. یک موافقت نامه کارگزاری که حاوی مشروح ترتیبات فیما بین راجع به فعالیت های آی. ال. بی. به عنوان کارگزار حمل و بندری سی - لند بود، امضاء نمودند.

سی - لند لزومی ندید که چنین تصدیقی را قبل از آنکه مبالغ هنگفتی در ساختمان تاسیسات و فراهم کردن وسائل لازم برای سرویس حمل و نقل خود به ایران سرمایه گذاری کند، تحصیل نماید. تنها نتیجه گیری منطقی اینست که سی - لند چنین مخارجی را تقبل نمی کرد، مگر آنکه اطمینان می داشت که حقوق مورد تأیید در موافقت نامه تقدم در استفاده را دارا شده است، و نیز اینکه می تواند این حقوق را نه فقط به دلیل اعتماد و اطمینانی که به آی. ال. بی. داشت اعمال کند، بلکه همچنین بدان علت که سازمان بنادر از معامله ای که در موافقت نامه تجسم یافته بود آگاهی کامل داشت.

۷ - بهره برداری موفقیت آمیز از تاسیسات توسط سی - لند تا سپتامبر ۱۹۷۸

تا اواسط سال ۱۹۷۷، تاسیسات سی - لند دیگر کاملاً فعال شده بود. از آن زمان تا رویدادهای اواخر سال ۱۹۷۸، که سی - لند از آنها شکایت دارد، سرویس مورد بحث با موفقیت زیادی عمل می کرد. کشتیهای عظیم سی - لند در مسیری ثابت line-haul کانتینرهای بارگیری شده به مقصد ایران را به ترمینال سی - لند در دوبی حمل می کردند و آنجا "سی بریج"، یعنی کشتی سی - لند که به سرویس ایرانی وی اختصاص داده شده بود، کانتینرها را به بندر عباس منتقل می نمود. سی بریج هر ماه به طور متوسط شش بار به بندر عباس وارد می شد و هر بار تا هفتاد دستگاه کانتینر را خود می آورد. تا سپتامبر ۱۹۷۸، سازمان بنادر اولویتی را که لازمه عملیات سی - لند بود برای سی - لند قائل شده و فراهم کردن یدک کش، راهنمای کشتی و امور مربوط به بازرسان بهداشتی، مهاجرت و گمرک را هماهنگ می ساخت، به نحوی که سی بریج قادر می شد ظرف ۴۸ ساعت یا کمتر از ۴۸ ساعت از ورودش به بندر عباس، در اسکله پهلوی گرفته، بارش را تخلیه کند و مجدداً "بارگیری و عزیمت نماید. سرویس مزبور موفقیت آمیز و سودآور بود.

از سپتامبر ۱۹۷۸، حوادثی روی داد که نهایتاً "سی - لند را مجبور به خروج از ایران نموده و ویران تاسیسات خود و کسب و کار پرسودی که در آنجا برپا کرده بود، محروم ساخت. این حوادث با تفصیل بیشتری در قسمتهای بعدی مربوط به نقض

قرارداد مورد بحث قرار خواهد گرفت. در اینجا کافی است این رویدادها را به عنوان قصور یا خودداری آشکار سازمان بنادر از قائل شدن اولویت در پهلویی و بازرسی گمرکی که قبلاً برای سی - لندن در نظر گرفته می شد، و مداخله مقامات دولتی، که موجب تضعیف مدیریت سی - لندن در تاسیسات آن در بندر عباس گردید، خلاصه کنیم.

معهدا، اکثریت برای این نظر است که سی - لندن هیچگونه حقوق قراردادی نداشته که نقض شده باشد. بنابراین، من باید، به عنوان یک موضوع مقدماتی قراردادهائی را که توسط سی - لندن علیه سازمان بنادر مورد استناد واقع شده، مورد بررسی قرار دهم.

سوم - قراردادهای

اکثریت نتیجه گیری می کند که سی - لندن هیچگونه حقوق قراردادی نداشته، و حتی اگر چنین حقوقی هم داشته، شامل حق اولویت در پهلویی و بازرسی گمرکی نبوده، و از اینرو اقدامات مورد شکایت وی نمی توانسته منجر به نقض قراردادی - سلب مالکیت از حقوق قراردادی شود.

به نظر من، دو قرارداد قابل اجرا بین سی - لندن و سازمان بنادر منعقد شده است. نخستین قرارداد، قرارداد منعقد در فوریه ۱۹۷۶ ("موافقت نامه فوریه") و دومین قرارداد موافقت نامه تاسیسات نوامبر ۱۹۷۶ است. هر دو قرارداد صریحاً "یاب" به طور ضمنی متضمن حق اولویت در پهلویی و بازرسی گمرکی هستند.

سی - لندن معتقد است که موافقت نامه تاسیسات یک قرارداد تبعی بود که برای اجرای قرارداد وسیع تر فوریه منعقد شد. اکثریت قبول دارد که با آنکه "تنها عناصر معدودی از پروژه، در موافقت نامه تاسیسات به شکل روشن قراردادی، در آورده شد، با اینحال،

دیوان داوری متقاعد گردیده است که مطالب خیلی بیشتری بین سه واحد مزبور در ارتباط با جزئیات عملکرد تاسیسات کانتینری

پیشنهادی مورد بحث واقع شده است ، منجمله نیاز به تقدم در پهلوی گیری ، ترخیص خارج از نوبت و همکاری اداری موثر در سطح عالی از جانب سازمان بنادر و کشتیرانی که از لوازم ضروری عملکرد موفقیت آمیز یک سیستم حمل و نقل پیشرفته بوده است . (نقل از متن حکم - م) .

با این حال ، اکثریت نظرمی دهد که این مذاکرات هرگز بصورت قرارداد قابل اجرائی "متبلور" نشد . من معتقدم که این مذاکرات در واقع در اولین موافقت نامه فوریه ۱۹۷۶ که راجع به آن ادله و مدارک فراوانی هم در اسناد و شهادت نامه های موجود در دیوان وهم در رفتار بعدی طرفین هست ، تبلور یافت . به این مذاکرات بعداً " توسط قرارداد تاسیسات جامه عمل پوشانده شد ، قراردادی که آنچنان "کلی و خلاصه" است که باید آنرا در پرتو قرارداد مفصل تر قبلی مورد تفسیر قرارداد ، زیرا که بدون آن ، علت وجودی خود را از دست می دهد .

۱ - موافقت نامه فوریه

اکثریت تصدیق می کند که در ۸ فوریه ۱۹۷۶ (۱۹ بهمن ماه ۱۳۵۴) ، سی - لند پیشنهادی ارائه کرده شامل عناصر اساسی موافقت نامه ای است که اکنون مورد ادعای سی - لند است . اکثریت همچنین تصدیق می کند که پیشنهاد "بوضوح به طور اصولی پذیرفته شد" . اکثریت چنین نتیجه می گیرد که علت اینکه قراردادی منعقد نشد فقط این است ، که به نظر اکثریت سی - لند ثابت نکرده است که سازمان بنادر و وزارت راه و ترابری "شرایط ویژه پیشنهاد سی - لند را پذیرفته بودند .

معهداً ، ادله و مدارک موجود نزد دیوان نشان می دهد که سازمان بنادر و وزارت راه در واقع پیشنهاد سی - لند را در ماه فوریه ، فقط با تغییرات جزئی که مورد موافقت سی - لند قرار گرفت ، پذیرفتند . تغییرات حاصله بعدی در "شرایط ویژه" پیشنهاد نیز جزئی بوده و مورد موافقت طرفین واقع شد .

موافقت سازمان بنادر و وزارت راه اولین بار بمقارن همان ایام در یک یادداشت داخلی سی - لند گزارش و نیز در همان حوالی ، در یک نامه ارسالی

از سازمان بنادر و نیروی دریائی ایران تأیید شده است .

همانطور که در بالا گفته شد، سی - لندن در ۲۳ فوریه ۱۹۷۶ (چهارم اسفندماه ۱۳۵۴) برای مذاکره درباره پیشنهاد با سازمان بنادر تشکیل جلسه داد. در یادداشتی به تاریخ هشتم مارس (۱۸ اسفند) آقای پالن گزارش داده است که در طول جلسه آقای ختایی "اعلام کرد که پیشنهاد مدارک لیست ادارات سازمان بنادر و وزارت راه و ترابری پذیرفته شده است". (تأکید اضافه شده است). یادداشت حاوی پاره‌ای نکات ویژه است که پیشنهاد سی - لندن را با تغییرات جزئی تکرار می‌کند. این نکات شامل دو شرط راجع به ترخیص گمرکی است که از پیشنهاد اولیه مفصل‌تر بود، و نیز قیدی مبنی بر اینکه تصویب نیروی دریائی - نه برای تمامی پروژه، بلکه همانطور که ملاحظه دقیق یادداشت و مکاتبات بعدی نیروی دریائی نشان می‌دهد - مشخصاً "در مورد محل استقرار تاسیسات و طرح اسکله، ضروری می‌باشد. ^(۹) بعلاوه پیشنهاد سی - لندن حاوی شرطی بود مبنی بر اینکه طرفین، با حسن نیت مذاکراتی را در مورد تخصیص تسهیلاتی در محل جدید بندر عباس که آن موقع در دست ساختمان بود، شروع خواهند کرد. این شرط در یادداشت پالن ذکر نشده - که الزاماً "بدان معنی نیست که از موافقت نامه حذف شده - گویا اینکه ممکن است واقعاً هم به عنوان یک شرط زائد حذف شده باشد. سوای این استثنائات که بهر صورت غیر اساسی است، موافقت نامه مورد گزارش آقای پالن و پیشنهادی که بدواً "داده شده بود، تقریباً" یکسانند.

مؤید گزارش آقای پالن درباره موافقت نامه، سند دیگری است، مربوط به همان ایام و آن نامه مورخ نهم مارس ۱۹۷۶ (۱۹ اسفندماه ۱۳۵۴) سازمان بنادر به

(۹) مقررات سازمان بنادر و کشتیرانی (۱۹۷۰) روشن می‌سازد که صلاحیت تصویب پروژه‌ای نظیر پروژه سی - لندن با سازمان بنادر بوده و نه با نیروی دریائی. مع هذا، از نیروی دریائی خواسته شد که محل ویژه تاسیسات در داخل بندر و طرح اسکله را از جهت تأثیر آن بر ترافیک بندر و بر عملیات خودنیروی دریائی در آن منطقه، تصویب کند. بنابراین، پروژه فقط از جهات محدودی منوط به تصویب نیروی دریائی بوده است. در واقع، نیروی دریائی نگرانی - هائی داشت که نهایتاً "با تغییر طرح اسکله از یک بار انداز شناور به سکوی متحرک با موافقت سازمان بنادر، مرتفع گردید.

فرمانده نیروی دریائی ایران است. از نامه مزبور بکرات در بالا نقل قول شده، لیکن یادآوری برخی از جنبه های آن در اینجا خالی از فایده نیست. پیشنهاد سی - لند به نامه منضم و در آن قید شده بود که سی - لند و آی. ال. بی. تقاضا کرده اند که به ایشان اجازه شروع ساختمان داده شود. پس از ذکر مختصری از محسنات پروژه ("این پروژه کمک شایانی به تخفیف مشکل تراکم خواهد کرد")، سازمان بنادر در آن اینطور نتیجه گیری کرده است که:

بنا بر این از شما تقاضا می کنیم که پروژه های شرکتها را مورد ملاحظه قرار داده و نظر فرمانده نیروی دریائی شاهنشاهی ایران را در قبال این طرح اعلام فرمائید تا ما بتوانیم طبق آن اجرای پروژه را آغاز کنیم
(تاکید اضافه شده)

پیشنهادهای فوریه سی - لند، همراه با مکاتباتی که در همان زمان، توسط سی - لند و سازمان بنادر راجع به پذیرش پیشنهاد صورت گرفته بود به تنهایی نشان می دهد که در ماه فوریه موافقت حاصل شده بود. علاوه بر این اسناد، دیوان ادله و مدارکی در مورد نحوه عمل بعدی طرفین در دست دارد که توضیح و توجیه آنها در غیاب چنین موافقتی مشکل است. سی - لند که از آغاز مذاکرات اصرار ورزیده بود که ادامه کار وی موکول به موافقت سازمان بنادر با تخصیص زمین و قائل شدن اولویت در پهلوی گیری و امور گمرکی است، بلافاصله صرف هزینسه در مورد طراحی تاسیسات را شروع کرد. همینکه محل مورد نظر تخصیص یافت، سی - لند تاسیسات را بنا کرده و سرویس را آغاز نمود. سازمان بنادر زمین لازم را در بندری که بنا به شواهد و مدارک خود سازمان، رقابت شدیدی برای بدست آوردن آن جریان داشت، تخصیص داد و سپس به سی - لند اجازه داد که تاسیسات را ساخته و از آن بهره برداری نماید و به طور مرتب خدمات مشمول اولویت را که بنا به مکاتبات خود سازمان فقط برای کشتیهای مورد تأیید، آنهم به موجب توافق قبلی قابل حصول بود، ارائه نمود. قاضی چه خردمندانه گفته است که:

"برای تشخیص منظور و قصد طرفین هیچ طریقی مطمئن تر از ملاحظه اعمال آنها نیست".

Insurance Co. v. Dutcher, 95 U.S. 269, 273 (1877).

حتی اگر این مدارک و دلایل را در مورد موافقت نامه فوریه کافی ندانیم، سازمان بنادر مدارک بیشتری، به شکل سوگندنامه آقای علی اکبر باقرزاده نماینده

آی. ال. بی. که موافقت نامه تاسیسات رادرنوا مبر ۱۹۷۶ امضاء کرد، در اختیار دیوان گذارده است. در مورد موضوع اولویت در پهلوگیری و وجود موافقت نامه بین سازمان بنادر و دریانوردی - لندن، علاوه بر موافقت تاسیسات، آقای باقرزاده به صراحت می گوید:

در نتیجه مذاکرات ما..... خوانده موافقت نمود که به کشتی های سی - لندن حق تقدم پهلوگیری بدهد..... حق تقدم پهلوگیری بهیچوجه با اعطاء پروانه به آی. ال. بی. یا بارانداز یا منطقه ترمینال در بندر عباس ارتباطی نداشت. (تاکید اضافه شده) (نقل از متن فارسی - م).

به این سوگند نامه، شهادت نامه های مدیران سی - لندن که در مذاکرات و جلسات شرکت داشته اند و همچنین شهادت شفاهی یکی از آنها، یعنی آقای پالن، در طی استماع را باید اضافه نمود.

طبق قوانین ایران، در صورت نبود قرارداد رسمی، وجود موافقت نامه الزام آور را که موضوع آن متضمن مبلغی بیش از ۵۰۰ ریال باشد، نمیتوان فقط با شهادت شفاهی اثبات کرد. (قانون مدنی ایران، مواد ۱۳۰۶ و ۱۳۱۰). مع هذا، نوشته های طرفین و اعمال ایشان در آن ایام و اعمال بعدی آنان، همراه با چنین شهادتی، میتواند وجود چنین قراردادی را تأیید نماید:

در غیاب قرارداد کتبی، هر کلمه ای که در مذاکرات شفاهی به کار برده شده، هر علامت یا حرکتی که حاکی از رضایت طرفین، و هر عملی که گویای قصد و موافقت باشد، نظیر تحویل دادن یا تحویل گرفتن هرگونه کالا یا مالی، کافی خواهد بود.

تبادل نامه و پیام های تلفنی و نظیر آن مدرک تبادل مقاصد است.

موسی صبی، "قوانین تجاری ایران".

M. Sabi, "The Commercial Laws of Iran," in IV Digest of Commercial Laws of the World 9, 11 (1982).

در این مورد دیوان پیشنهاد کتبی سی - لندن، گزارش پذیرش آن در نوشته ای مقارن همان ایام توسط سی - لندن، ادله و مدارک اثبات این پذیرش طی

نوشته‌ای در همان ایام توسط سازمان بنادر، اعمال بعدی طرفین، وشهادت کتبی وشفاهی هر دو طرف در تائید وجود موافقت نامه را، پیش روی خود دارد. این ادله، شرایط قوانین ایران را، به شرح مذکور در فوق تامین کرده و همچنین با شرایط قانون ایالات متحده نیز انطباق دارد. رجوع شود به :

E. Farnsworth, Contracts § 6.7 (1982).

با آنکه اکثریت معتقد است که این موضوعات به تفصیل زیاد توسط طرفین مورد بحث ومذاکره واقع شده، مع هذا، "متقاعد نشده" است که مذاکرات مزبور بصورت یک موافقت نامه درآمده است. با اینحال، ادله ومدارک موجود که نه فقط شامل اسناد ومدارک وقت سی - لندن وسازمان بنادر است، بلکه اعمال بعدی آنان وهمچنین سوگندنامه‌ها وشهادت ادا شده توسط هر دو آنها رانیز در بر می‌گیرد، به وضوح حاکی از وجود چنین موافقت نامه‌ای در فوریه ۱۹۷۶ می باشد. اکثریت، به سادگی این ادله رانا دیده می‌گیرد.

۲ - موافقت نامه تاسیسات

سی - لندن معتقد است که به واسطه موافقت نامه تاسیسات منعقد در ۲۸ نوامبر ۱۹۷۶ (هفتم آذرماه ۱۳۵۵) بین سازمان بنادرو آی.ال.بی. وی حقوق قراردادی قابل اجرائی را در قبال سازمان بنادر به دست آورد. سی - لندن مدعی است که آی.ال.بی. آن موافقت نامه را به عنوان کارگزار خود امضاء کرده است وبعلاوه، اظهار می دارد که حتی اگر آی.ال.بی. کارگزاری ویرا نداشته، باز هم سی - لندن، با توجه به مقاصد ابراز شده سازمان بنادرو آی.ال.بی.، ذینفع ثالث موافقت - نامه تاسیسات بوده است.

من معتقدم که ادله ومدارک موجود نزد دیوان دال بر آن است که سی - لندن حق دارد اجرای موافقت نامه تاسیسات را بر مبنای هر یک از این نظریه‌ها بخواهد.

یک - نظریه کارگزاری

در این مورد شکی نمی‌تواند وجود داشته باشد که سازمان بنادر می‌دانسته که آی.ال.بی. از جانب سی - لند اقدام می‌کند. سی - لند مبتکر پیشنهاد بود. اکثریت اذعان دارد که همین پیشنهاد بوده که حداقل "به طور اصولی" در فوریه ۱۹۷۶، توسط سازمان بنادر و وزارت راه پذیرفته شده است. پیشنهاد قبل از آنکه اصلاً آی.ال.بی. وارد مذاکرات شود، عملاً نهائی شده بود. در آخر کار که آی.ال.بی. وارد مذاکره شد، این سی - لند بود که وسایل این امر را فراهم ساخت.

هنگامی که آی.ال.بی. برای قطعه زمین مورد نیاز تقاضا داد، از وی خواسته شد که پرسشنامه استاندارد سازمان بنادر را پر کنند. سوالات راجع بود به شرایط حرفه‌ای متقاضی، از نظر تخصص و منابع لازم جهت ساختمان و اداره تاسیسات کانتینری. در پرسشنامه مشخصاً "راجع به تجهیزات و پرسنل متخصص متقاضیان سوال شده است. آی.ال.بی. در پاسخ به این سوال، صریحاً "اذعان داشت که فی نفسه فاقد چنین تخصص و تجهیزات و پرسنل است، ولی ادعا کرد که از طریق "شرکتهای حمل و نقل طرف معامله با شرکت (آی.ال.بی.) مهارتها و منابع مورد نیاز را در اختیار دارد. با توجه به اینکه سی - لند ترتیب ورود آی.ال.بی. را به معامله داده بود، این نکته اشاره روشنی بود به سی - لند^(۱۰) علاوه بر این، در پاسخ به سوال از آی.ال.بی. مبنی بر معرفی "کارشناسان ایرانی خارجی که در خدمت شرکت هستند"، آی.ال.بی. از آقای ماتیوس کوارتل به عنوان یکی از "کارشناسان" خود نام برد. آقای کوارتل مدیر سی - لند برای منطقه ایران بوده، و به عنوان نماینده سی - لند با مقامات سازمان بنادر بکرات تماس گرفته بود. پاسخ آی.ال.بی. در پرسشنامه صرفاً "تأیید اطلاعاتی است که سازمان بنادر قبلاً از طریق مذاکرات داشته - یعنی اینکه طرف اصلی، که منابع و تخصص لازم جهت ساختمان و اداره تاسیسات پیشنهادی را دارد، سی - لند است نه آی.ال.بی.

(۱۰) به این موضوع ابراد گرفته نشده است که سی - لند تنها شرکت کشتیرانی بود که آی.ال.بی. نمایندگی آنرا عهده داشت.

آقای باقرزاده از آی.ال.بی. درسوگندنامه تسلیمی توسط سازمان بنادر ،
تائیدی کند که آی.ال.بی. هیچگونه تجربه ای در زمینه حمل باکانتینر نداشت
و در زمینه هرگونه حمل و نقل دریائی نیز تجربه ناچیزی داشت . وی تصدیق
می کند که آی.ال.بی. بدون مشارکت آگاهانه سی - لند ، کاندیدای دریافت
پروانه قطعه زمین واقع در بندرعباس نمی شد ، مگر آنکه با شرکت کشتیرانی
دیگری که می توانست ، مانندی - لند تخصص و منابعی را که خود فاقد آن بود ،
ارائه کند ، ارتباط برقرار می کرد :

من تاکید می نمایم که کلیه مقامات تمایل داشته اند با آی.ال.بی... مذاکره
نمایند حتی اگر سی - لند دخالت داده نشده بود گرچه در چنین شرایطی
آی.ال.بی و گروه شرکتهای تی بی تی البته بایک خط کشتیرانی
حامل کانتینر دیگر بصورت مشارکت همکاری می داشته اند ،
زیرا گروه تی بی تی خود بطور مستقیم در داشتن کشتی یا اداره آن
دخالت نداشت بلکه صرفاً " به عنوان متصدیان حمل و نقل یا گاهگاهی
موجران کشتی بوده اند (تاکید اضافه شده) .

آقای باقرزاده همچنین درسوگندنامه خود تائیدی کند که این سی - لند بود که
تاسیسات راطراحی کرد و نیز اینکه این طرحها و نقشه های سی - لند که توسط
مهندسان سی - لند ، امضاء شده بود ، به سازمان بنادر داده شد .

مدرک دیگر درباره هویت اصیل این معامله فتوکپی چکی است که طی آن سی - لند
مالیاته های ساختمان اسکله اش را پرداخته است .

با توجه به واقعیات این معامله ، وضعیت آی.ال.بی. ، به وضوح وضعیت کارگزار
یک موکل معلوم بوده است . رجوع شود به قانون مدنی ایران ، مواد ۱۹۸ ،
۶۵۸ و نیز Restatement (Second) of Agency §§ 4, 292 (1958)

لازم به یادآوری است که بندرعباس ، بندری بسیار پرتراکم و فضا برای توسعه
بیشتر آن نایاب و گران قیمت بود . ادله و مدارک خود سازمان بنادر حاکی است
که بر سر کسب اجازه استفاده از زمین محدود موجود بین چند پروژه رقابت

در گرفته بود. سازمان بنادر قانونا " موظف بود " هرگونه کوششی جهت کاهش هزینه‌های حمل به بنادر ایران از طریق توسعه تاسیسات بندری به عمل آورد" (۱۱) برای انجام اینکار روی مجاز بود که اجرای وظایف خود را به " بخشهای خصوصی واجد صلاحیت" واگذار کند. (۱۲) با توجه به وضعیت اضطراری بندر عباس، غیرقابل تصور است که سازمان بنادر خواسته باشد که قطعه زمین پرارزشی را در آنجا به شرکت کوچکی که حساب اعتراف، بی تجربه بود واگذار نموده و صرفاً " امیدوار باشد که همه چیز به بهترین وجه پیش برود. اکثریت برای این نظرات که سازمان بندر نه فقط از مشارکت سی - لند اطلاع داشت - چه با توجه به سابقه معامله غیر از این نیز نمی توانست باشد - بلکه سازمان بنادر از سی - لند انتظار داشته و از وی می خواسته که زمین را در اختیار گرفته، تاسیسات را ایجاد و اداره کند. تصدیق شده است که سیاست سازمان بنادر این بوده که از عقد قرارداد مستقیم با شرکتهای غیر ایرانی احتراز نماید و نیز اینکه دلیل امضای موافقت نامه تاسیسات با آی. ال. بی. نیز همین بوده است. این احتراز که نه زائیده هرگونه منع قانونی بلکه امری مربوط به خط مشی بود، مانع از آن نبود که از کارگزاران ایرانی - مثل آی. ال. بی. - برای نمایندگی موکلان غیر ایرانی استفاده شود. این وظیفه دیوانست که واقعیات را سنجیده و واقعیت معامله را مشخص نماید تا به نتیجه عادلانه ای دست یابد. واقعیت معامله در این مورد آشکار است. آی. ال. بی. با آگاهی کامل سازمان بنادر و با تأیید او، برای سی - لند و به وکالت از طرف سی - لند، موافقت نامه تاسیسات را منعقد ساخت.

دو - نظریه ذینفع ثالث

حقوق قراردادی ذینفعهای ثالث، هم در حقوق ایران و هم در حقوق آمریکا شناخته شده است. (۱۳) به اعتقاد من، نظریه کارگزاری سی - لند به بهترین وجه واقعیات معامله مورد بحث را توضیح می دهد و از اینرو من فقط به این اظهار

(۱۱) مقررات سازمان بنادر و کشتیرانی - بند ۲۵، ماده ۳ (۱۹۷۰)

(۱۲) همانجا، بند ۲۴، ماده ۳ (تأکید اضافه شده است)

(۱۳) قانون مدنی ایران، ماده ۱۹۶ و نیز

Restatement (Second) of Contracts §§ 302, 304, 306 (1979).

سی - لند می پردازم که وضعیت و موقعیت آی.ال.بی. هرچه باشد در موافقت نامه تاسیسات که وی امضاء کرده، سی - لند به عنوان ذینفع ثالث شناخته شده است.

سی - لند و آی.ال.بی. این موضوع را بین خودشان کاملاً روشن ساختند که موافقت نامه تاسیسات برای سی - لند تحصیل شده است. در موافقت نامه "تقدم در استفاده" فیما بین، صریحاً "ذکر شده که پروانه ... توسط آی.ال.بی. کانتینر، برای استفاده و مقاصد سی - لند سرویس اینکورپوریتد تحصیل شده است". سازمان بنادر از این قصد آگاهی داشت و خود در آن سهم بود. بدینسان، اکثریت معتقد است که قصد سازمان بنادر از امضای موافقت نامه تاسیسات این بوده که سی - لند زمین موضوع پروانه را در اختیار گرفته، تاسیسات را احداث و سرویس کشتیرانی خود را از آنجا اداره کند:

... نه تنها سی - لند و آی.ال.بی.، بلکه به نظر دیوان، سازمان بنادر و کشتیرانی نیز پیش بینی می کرده اند که سی - لند به منظور احداث اسکله و دایر کردن خدمات مربوط به کانتینر از زمین مورد بحث استفاده خواهد کرد. ... (نقل از متن اصلی - م)

این نتیجه گیری اکثریت تا حدودی وصف دقیق اوضاع و احوالی است که تحت آن دادگاه های ایالات متحده بطور معمول رای می دهند که به اشخاص ثالث حق و حقوقی اعطاء شده است. رجوع شود به: E. Farnsworth, Contracts § 10.3 (1982). دلیلی برای این فرض وجود ندارد که به موجب قانون ایران، نتیجه ای غیر از این گرفته شود. ماده ۱۹۶ قانون مدنی ایران مقرری دارد که "ممکنست در ضمن معامله که شخص برای خود می کند، تعهدی هم به نفع شخص ثالث بنماید". اکثریت نظرمی دهد که "این امر مستلزم ذکر صریح چنین ذینفعی در ضمن عقد است". متن عبارت ماده ۱۹۶ تفسیری این چنین اخص را تأیید نمی کند. دیوان برای این فرض عجولانه خودنه به استدلال طرفین استناد می کند و نه به اظهار نظر مراجع حقوقی ایرانی یا غیر ایرانی (۱۴)

(۱۴) به همین نحو در حقوق آمریکا نیز ذکر صریح نام ذینفع عموماً "لازم نیست". رجوع

شود به: Farnsworth, supra, § 10.3 at 718-19 & nn. 10 & 15.

سه - موافقت نامه تاسیسات متضمن حق اولویت در پهلوگیری و امور گمرکی است

موافقت نامه تاسیسات، موافقت نامه مجزا و مستقلی نبوده، بلکه خودبخشی از توافق وسیعتری را تشکیل داده و به عنوان جزئی از اجرای آن توافق وسیعتر منعقد شده بود. من قبلاً" راجع به قول سازمان بنادر در موافقت نامه فوریه مبنی بر اولویت در پهلوگیری و امور گمرکی بحث کرده ام. این قول به قائل شدن اولویت در پهلوگیری و امور گمرکی، خواه به عنوان وعده ای فرع بر موافقت نامه کتبی و یا به عنوان شرطی ضمنی در آن بهمین نحو، جزئی از موافقت نامه تاسیسات گردید.

مسلم است که در بعضی شرایط و اوضاع و احوال لزومی ندارد که قرارداد کتبی تمامی توافقات طرفین را دربرگیرد.

گرچه معمولاً" فرض بر اینست که طرفین، یک قرارداد کتبی را، سند منحصربفرد مقاصد خود می دانند با اینحال یک طرف همواره این حق را دارد که نشان دهد که نوشته در واقع، به علت وجود قرارداد جنبی که در طول مذاکرات منعقد شده ولی در سند کتبی درج نگردیده، در واقع مبین تمام مقاصد آنها نمی باشد.

P. Atiyah, An Introduction to the Law of Contract 112 (1961).

همچنین رجوع شود به: قانون مدنی ایران، ماده ۱۳۰۶ (الزام نوشته "مانع از این نیست که محاکم برای مزید اطلاع و کشف حقیقت به اظهارات شهود رسیدگی کنند". (نقل از متن قانون - م) همانجا ماده ۱۳۲۴. امارات در مورد قرارداد "در صورتی قابل استناد است که... ادله دیگر را تکمیل کند" (نقل از متن قانون - م).

در این پرونده، از ظاهر موافقت نامه کتبی تاسیسات معلوم است که قولهای جنبی برای انعکاس تمام مقاصد طرفین ضرورت داشته است. حتی با توجه به موضوعی که موافقت نامه تاسیسات صریحاً" ناظر بر آن است، یعنی پروانه استفاده از قطعه زمین واقع در بندر عباس، موافقت نامه چیزی جز یک توافق کلی و خلاصه نیست، و فقط زمانی معنی و مفهوم پیدا می کند که با توجه به پیشینه موافقت نامه وسیعتر در نظر گرفته شود. تاریخچه مراودات طرفین تا هنگام

امضای موافقت نامه تاسیسات ثابت می کنند که سی - لندن هنگام عقد قرارداد تاسیسات این موضوع را به طور کامل روشن ساخت که بدون قول سازمان بنادر مبنی بر تامین شرایط لازم برای فعالیت موفقیت آمیز آن ، مهمترین عامل قائل شدن تقدم در پیلهوگیری و بازرسی گمرکی ، وی تاسیسات را به هزینه خود احداث و اداره نخواهد کرد. ادله و مدارک نشان می دهد که سازمان بنادر و کشتیرانی چنین وعده ای را داده. این وعده را باید جزئی از موافقت نامه تاسیسات ، یا قولی به تبع آن ، تلقی کرد.

بعلاوه ، حتی اگر یک وعده تبعی صریح نیز داده نشده باشد ، با زهم سازمان بنادر نمی تواند از فراهم آوردن شرایط لازم برای فعالیت سی - لندن ، بدون نقض تعهد حسن نیت که جزئی از هر قرارداد است ، سرباز زنده سی - لندن از نخستین تماسهای خود با سازمان بنادر و دیگر سازمانهای دولتی روشن ساخت که قائل شدن تقدم ضرورتی است مطلق و معامله بدون آن قابل اجرا نبوده و نخواهد بود. اعطای اولویت در پیلهوگیری و امور گمرکی در محدوده اختیار سازمان بنادر بوده و سازمان مذکور نمی تواند پس از آنکه سی - لندن را به سرمایه گذاری در تاسیسات ، تجهیزات و دیگر منافع برای دایر کردن سرویس در ایران ضروری بوده ، ترغیب کرد ، با داشتن حسن نیت این اولویت ها را از او دریغ ورزد.

تعهد دارا بودن حسن نیت در قراردادها ، به انحاء مختلف توصیف شده است . "عطیه" (Atiyah) اظهار داشته است "هرگاه اجرای قراردادی منحصر" منوط به وجود شرایط خاصی باشد ، عموماً " این شرط در آن مستتر است که هیچ طرفی ، به اختیار خود به این شرایط خاتمه نخواهد داد". عطیه ، همان ماخذ ، ص (۱۵) ۲۲. فائز زورث خاطر نشان می سازد که وظیفه حسن نیت :

نه فقط می تواند رفتارنا مطلوب را مردود شناسد ، بلکه حتی اقدام مثبت را ضروری می گرداند. بنا بر این ، یک طرف ممکن است موظف باشد که نه تنها از ممانعت یا جلوگیری از حدوث شرایط (اجرای) وظیفه خود یا وظایف طرف دیگر خودداری ورزد ، بلکه حتی قدمهای مثبتی در همکاری جهت حصول این هدفها بردارد.

(۱۵) همچنین رجوع شود به "عطیه" بالا ، ص ۱۲۵ ("قاعده ... اینست که یک طرف نباید به وضع و احوالی که لازمه اجرای قرارداد است ، خاتمه بخشد").

فارنرورث ، بالا بخش ۱۷-۷ ، ص ۵۲۷ . (پا نوشته حذف شده است) . این الزام به نحو نسبتاً " دقیقتری ، به عنوان وظیفه انجام مساعی معقول ، بیان شده است : "چنین وظیفه ای طرف را ملزم به انجام اقداماتی می سازد که با توجه به توانائی و وسایل تحت اختیار وی ، و نیز انتظارات موجه طرف دیگر ، منطقی و معقول باشد" همان مآخذ ، ص ۵۲۹ (پا نوشته حذف شده است) .

به نظر می رسد که اکثریت تصدیق کرده است که سازمان بنادر برای مدتی شرایط لازم برای عملیات سی - لندن را فراهم کرده و پس از آن از اینکار خودداری ورزید . در بخش بعدی ، من به اعمال و ترک فعل سازمان بنادر که موجب محروم شدن سی - لندن از منافع معامله خود و تاسیساتی که ساخته بود ، گردیده ، به اختصار اشاره خواهم کرد و نیز همینطور مبنائی را که اکثریت به اتکال آن به نحوی غیر قابل توجیه ، سازمان بنادر را از آن اعمال و قصورها مبری شناخته ، مورد بررسی قرار خواهم داد .

چهارم - نقض موافقت نامه

۱ - قصور سازمان بنادر و کشتیرانی در اعطای اولویت در پهلوگیری و امور گمرکی

اکثریت می پذیرد که سازمان بنادر ضرورت مطلق اولویت در پهلوگیری و هماهنگی بازرسی های سریع در امور بهداشت ، مهاجرت و گمرک ، برای عملیات سی - لندن آگاه بوده است . اکثریت ، همچنین قبول دارد که در حوالی سپتامبر ۱۹۷۸ ، عملیات سازمان بنادر رو به اختلال گذاشت و در اوایل سال ۱۹۷۹ عملاً متوقف گردید .

آقای روثل بس ، مدیر سی - لندن در امور بندری بندر عباس اظهار داشته است که از سپتامبر ۱۹۷۸ هنگامی که سی بریج وارد بندر می شد ما مورین سازمان بنادر ، یا در پست خود حاضر نبودند ، و یا اگر بودند از انجام خدماتی که سازمان بنادر قبلاً به طور عادی برای سی - لندن فراهم می کرد ، خودداری می ورزیدند .

بدین طریق ، سی - لند از حق تقدیمی که بابت آن دست به معامله زده بود ، و از قولی که به اتکاء آن مبالغ هنگفتی سرمایه گذاری کرده بود ، محروم گردید . به علت محروم شدن از این حق تقدم ، محمولات سی - لند دچار تاخیرهای طولانی شده و تعداد کثیری از کانتینرهای آن ، یادرایران و یادردویی ، که در آنجا منتظر حمل به ایران بودند ، معطل ماندند . این امر نه فقط منجر به ورود زیانهای به سی - لند در سرویس ایران گردید که به سطح بسیار نا زلی از کل ظرفیت آن کاهش یافته بود ، بلکه سرویسهای سی - لند در سراسر جهان را نیز مختل ساخت ، چه این سرویسها به علت معطل ماندن تعداد کثیری از کانتینرها در نتیجه انباشته شدن آنها در ایران و دویی ، از کار بازماندند . سی - لند ، همانطور که اکثریت نظر داده ، مجبور شد در نوا میر کلیه سرویسهای خود به مقصد ایران ، ونهایتاً " تا اول اوت ۱۹۷۹ (۱۰ مرداد ماه ۱۳۵۸) کلیه سرویسهایش را ، متوقف سازد .

اقدامات سازمان بنادر ، و امتناع وی از اقدام ، نقض آشکار موافقت نامه های منعقدہ در فوریه و نوا میر ۱۹۷۶ بود . این اقدامات و ترک فعل ها به شکلی که کاملاً " قابل پیش بینی بود ، عملیات سی - لند را غیر ممکن ساخته و سی - لند را به ترک کسب و کار و تاسیسات فیزیکی که این کسب و کار بر مبنای آن قرار گرفته بود ، مجبور ساخت .

اکثریت به این دلیل سازمان بنادر را از مسئولیت عدم اجرای قصورش مبری می شناسد ، که این ترک فعلها معلول " ا ز هم گسیختگی در مدیریت داخلی سازمان بنادر ... بوده که با تصویر کلی آشفته گئی هایی که ممیزه ایران در ماههای قبل از توفیق انقلاب بود هماهنگ است " . (نقل از متن اصلی - م) .
(۱۶)
این نظر نه تنها مبهم است بلکه در شمول و کاربرد آن بیدقتی تعجب آوری به چشم می خورد . حتی اگر فرض اکثریت این بوده که چنین اختلال اموری در داخل سازمان بنادر وجود داشته و سازمان را از تخلفاش نسبت به قرارداد ، در ماههایی که منجر به پیروزی انقلاب گردید " ، معذور می دارد (باید توجه داشت که) این

(۱۶) اکثریت این نظر را در چارچوب بحثی که راجع به سلب مالکیت مطرح می کند ، علام میدارد . - لازم به یاد آوری است که به نظر اکثریت سی - لند هیچگونه حقوق قراردادی علیه سازمان بنادر نداشته است - لیکن از آنجا که ممکن است در رابطه با ادعای سی - لند نسبت به قرارداد حائز اهمیت باشد ، در اینجا بدان اشاره کرده ام .

پیروزی در فوریه ۱۹۷۹ حادث گردید. سی - لندن تا ماه اوت، به مساعی خود جهت فعالیت در ایران، گرچه در سطح بسیار نازلی، ادامه داد. هیچ یک از اطراف این دعوی هرگز اظهار نداشته که شرایط التهاب و ناآرامی تا اوت (۱۷) ۱۹۷۹ ادامه داشته و هیچ سند و مدرکی در این پرونده و یا سایر پرونده های نزد دیوان دال بر چنین اختلال گسترده و طولانی در امور دولت نیست. سی - لندن، ضمن اینکه سرویس اش را در ایران ادامه می داد، به حکم ضرورت با سازمان بنادر در تماس بود و هرگز از ادعاهای خود در مورد تامین شرایطی که جهت ادامه بقایش ضروری بود، اعراض نکرد. هیچ سند و مدرکی نیست که نشان دهد حتی پس از پیروزی و به قدرت رسیدن نیروهای انقلابی، تقاضاهای سی - لندن برای قائل شدن تقدم اجابت شده باشد. بعلاوه، هیچ نشانه و قرینه ای در دست نیست که سازمان بنادر یا دولت ایران هرگز پس از اوت ۱۹۷۹ اقدام به تماس با سی - لندن کرده و تمایل خود را به همکاری جهت از سر گرفتن سرویس، به سی - لندن اطلاع داده باشد. بدینسان، مگر در صورتی که اکثریت نظر دهد که شرایط التهاب و ناآرامی به طور نا محدود ادامه داشته باید سازمان بنادر را در نقطه ای از زمان بابت قصور خود در فراهم آوردن شرایطی که سی - لندن بابت آنها دست به معامله زده بود، مسئول شناخت.

۲ - مداخله مقامات دولت در عملیات سی - لندن

سی - لندن ادله و مدارکی ارائه نموده دال بر اینکه مقامات دولتی در مدیریت عملیاتش در بند عباس مداخله کرده اند. این مدارک به قدر کافی نمایانگر مداخله ای است که در حکم اقدام به سلب مالکیت علیه سی - لندن باشد، و عمدتاً "در همین چارچوب است که سی - لندن امر مداخله را مطرح کرده است.

من معتقدم که بحث راجع به مداخله در چارچوب نقض قرارداد دنیزی مناسب

نیست ، گرچه مقاماتی که توسط سی - لند به مداخله متهم شده اند از وزارت کار بودند ، نه از سازمان بنادر ، با اینحال ، با توجه به اوضاع واحوال ، قلمداد کردن اعمال آنها به عنوان نقض موافقت نامه های فیما بین سی - لند و سازمان بنادر ، غیر منطقی نیست . سازمان بنادر یک دستگاه دولت ایران است و دولت یاد شده هنگام عقد قرارداد با سی - لند خط مشی و سیاست خود را از طریق سازمان بنادر دنبال می نمود . هنگامی که دولت تغییر کرد ، سیاستهای آن نیز تغییر کرد و دولت نه تنها از طریق سازمان بنادر ، بلکه از طریق سازمانهای دیگر نیز برای محروم ساختن سی - لند از منافع معامله اش ، اقدام نمود . به نظر من دوران انصاف نیست اگر معامله را به طور واقع بینانه مورد ملاحظه قرار داده و بپذیریم که دولت ، هم در عقد موافقت نامه های بندر عباس و هم در نقض آن ، پشت سر دستگاههای تابعه خود بوده است . اینکه چنین نظری واقع بینانه است ، با مرور مذاکرات و مباحثاتی که منجر به موافقت نامه ها شد ، ثابت می شود . مقامات تعدادی دستگاه دولتی ، دقیقاً " به خاطر آنکه دولت ، و نه یک دستگاه واحد ، علاقمند به آن معامله بود ، در مذاکرات شرکت کردند .

در فوریه ۱۹۷۹ ، مقامات اداره کار محل شروع به مداخله در مدیریت تاسیسات سی - لند در بندر عباس نمودند . آقای بس ، مدیر امور بندری سی - لند ، اظهار داشته که در مارس ۱۹۷۹ ، به وی دستور داده شد که کلیه کارکنان غیر ایرانی ، از جمله خودش را ، تعویض نماید .^(۱۸)

ظاهراً " اکثریت ادله و مدارک مورد بحث را معتبر می شناسد . اکثریت تصدیق می کند که " ظاهراً " کوششهایی به عمل می آمد که سیاست استخدام انحصاری کارگران محلی اعمال شود . لیکن ، به نحوی با ورنکردنی ، چنین ادامه می دهد : "... اثبات نشده است که جایگزینی نیروی انسانی در این مورد بخصوص باعث شده باشد که سی - لند از سر گرفتن فعالیت را غیر واقع بینانه

(۱۸) وی ، مضافاً " اظهار داشته است که پیش از این دستور ، وی از اخراج یا حتی اقدام انضباطی در مورد کارکنان ایرانی منع گردیده و حقوق و شرایط کار کارکنان ، توسط مقامات اداره کار به وی دیکته می شد .

بداند". (نقل از متن اصلی - م). اکثریت با این گونه اظهار نظر عجولانه صرفنظر از اینکه حقوقی راکه سی - لند به موجب عهدنامه مودت در اداره تجارت و کسب و کار خود و انتخاب کارکنانش، خواه خارجی و خواه ایرانی دارد، نادیده می گیرد، بلکه این نظردال بر آنست که اکثریت ادله و مدارک این پرونده را درباره شرایط تخصصی مورد نیاز کارکنان سی - لند نادیده گرفته، یا به فراموشی سپرده است. عملیات سی - لند متکی به کارگرانی بود که در کار کردن با ماشین آلات عظیم و پیچیده مربوط به عملیات کانستینری مهارت داشتند و همینطور به مدیرانی وابسته بود که در نظارت بر کار این قبیل کارگران، و اداره کسب و کاری که مستلزم نقل و انتقال سریع کالاها و تجهیزات پرارزش، از طریق بندر، و به مقصدهائی در سراسر ایران، بود، ورزیده باشند. عملیات حمل و نقل با کانستینر گوا اینکه در ایران چیز ناشناخته ای نبود، اما امری بالنسبه تازه بود. از جریان مذاکرات روشن است که یکی از جاذبه های اصلی سی - لند این بود که نه تنها قادر بود تجهیزات راتهییه کند، بلکه می توانست پرسنل ماهر را نیز تامین نماید. دستور تعویض کارکنان غیر ایرانی و از جمله سرپرست ها و مدیر بندری سی - لند در واقع به این معنی بود که به سی - لند دستور داده شود که ایران را ترک کند. (۲۰)

(۱۹) بند ۴ ماده چهارم عهدنامه مودت.

(۲۰) دستور ناگهانی تعویض بالاخص کارکنان ماهر، علاوه بر نقض مقررات ویژه عهدنامه مودت مذکور در فوق، در حکم نقض حقی است که سی - لند به موجب حقوق بین الملل در اداره کسب و کار خود دارد. رجوع شود به: فی المثل، استارت هاو زینگ کورپوریشن و دولت جمهوری اسلامی ایران، پرونده شماره ۲۴، قرار اعدادی ۱-۲۴-۳۲ (شعبه یک، ۱۹ دسامبر ۱۹۸۳/۲۸ آذرماه ۱۳۶۲) صفحات ۵۳-۵۲ و ۵۵ انگلیسی همانجا (نظر موافق هوارد ام. هولتزمن، ۲۰ دسامبر ۱۹۸۳/۲۹ آذرماه ۱۳۶۲) صفحه ۱۷ انگلیسی.

Christie, What Constitutes a Taking of Property Under International Law?, (1963) Brit. Y.B. Int'l L. 307, 337; Board of Editors, The Measures Taken by the Indonesian Government Against Netherlands Enterprises, 5 Netherlands Int'l L. Rev. 227, 242 (1958)

اکثریت همچنین در اینکه اقدامات مقامات اداره کار قابل انتساب به دولت ایران باشد، ابراز تردید کرده و چنین نظری دهد که :

آشفتگی اداری حاکم برای ایران در چند ماه اول سال ۱۹۷۹، انتساب اینگونه اقدامات به ظاهر دولتی را به دولت انقلابی که متعاقبا " قدرت را به دست گرفت ، غیر قابل دفاع می نماید ، (نقل از متن حکم - م) .

باید توجه داشت که "پیروزی انقلاب" به فوریه ۱۹۷۹ بر می گردد و پس از آن تاریخ نیروهای انقلابی کنترل ایران را در دست گرفته بودند . مفاد قانون اساسی مورد تصویب جمهوری اسلامی ایران دال بر آنست که استقرار جمهوری اسلامی منجر به کناره رفتن نیروهای انقلابی نشد ، بلکه فقط به تنفیذ و نهادی شدن نقشهای آنان انجامید . در این تاریخچه مطلقا " چیزی وجود ندارد که مسئولیت را از دوش مقامات دولتی که در طول فوریه تا اوت ۱۹۷۹ در راس کار بوده اند بردارد . این نکته به ویژه از آن جهت صحیح است که هیچگونه گزارشی از جانب خوانندگان مبنی بر اینکه به شکایات سی - لند رسیدگی شده یا

(۲۱) ظاهرا " اکثریت نظر خود را بر این واقعیت استوار نمی سازد که عاملین ، مقامات جزء بودند و مضافا " اینکه مبری شناختن ایران از مسئولیت ، بدین طریق نیز ممکن نیست . رجوع شود به :

Jiménez de Aréchaga, "International Responsibility",
Manual of Public International Law 531, 546-48 (M.
Sørensen ed. 1968) (قائل شدن تمایز بین مقامات جزء و ارشد مردود شناخته شده است)
Christenson, "The Doctrine of Attribution in State
Responsibility," International Law of State Responsibility
for Injury to Aliens 321, 331 (R. Lillich ed. 1983).

(۲۲) رجوع شود به :

Corfu Channel Case (U.K.v. Alb.), 1949 I.C.J. 3, 18 (Merits)

دولت ممکن است "برای ادای توضیح" فرا خوانده شود ، و نمی تواند صرفا " پاسخ دهد که از اوضاع و احوال عمل و عاملین نا آگاه است" . دولت ممکن است تا میزان معینی ملزم باشد که نحوه و طرق استفاده خود را از وسایل کسب اطلاع و تحقیق که در اختیارش بوده ، بیان نماید) .

اقدامات مقامات اداره کار رسماً "تکذیب یا نفی گردیده باشد" درست نیست . همچنین قابل توجه است که خواندگان به هیچوجه ادعا نکرده اند که اداره کار بندرعباس گاهی خارج از حیطه کنترل دولت عمل می کرده است . بالاخره اکثریت ، اظهار می دارد که :

متوجه این واقعیت هست که رویدادهائی که سی - لند از آنها شکایت می کند ، همگی قبل از اول اوت ۱۹۷۹ (۱۰ مردادماه ۱۳۵۸) یعنی طی دوران التهاب و بی نظمی قبل از انقلاب و مقارن انقلاب به وقوع پیوسته و نه در نتیجه اجرای سیاستهای بعد از انقلاب . (نقل از متن اصلی - م) .

ارتباط و مناسبت این نظر ، با توجه به این اصل پذیرفته شده که دولت مسئول اعمال ما مورین خویش است ، اعمالی که این اعمال مجاز ، غیر مجاز یا حتی مغایر با دستورات ویژه دولتی بوده باشد ، محل شک و تردید است . بعلاوه ، من باز با کمال احترام باید خاطر نشان سازم که اکثریت راجع به زمان ختم دوره "انقلابی" و آغاز دوره "بعد از انقلاب" ، و نیز میزان کنترل دولت بر ما موران خود ، در هر دو دوره ، بدون توجه به استدالات طرفین و یا بدون توجه به هرگونه وقایع نگاری رویدادهای انقلاب ، خواه از منابع ایرانی یا غیر ایرانی ، نظر داده است .

فروض اکثریت درباره اینکه "سیاستهای بعد از انقلاب" ایران چه بوده ، و به چه نحو از سیاستهای دوره انقلاب متمایز است ، بهمین نحو فاقد مبنای تاریخی است . مشهور است که در طول انقلاب ، تهدید علیه شرکتهای غربی ، و به ویژه آمریکائی ، متداول بوده و اعمال خشونت آمیز به منظور اخراج اینگونه شرکتهای و کارکنان نشان از ایران ، علیه آنان صورت می گرفته است . (۲۴) این طرز تفکر که شرکتهای و موسسات آمریکائی عمال فرهنگی و اقتصادی امپریالیسم بوده ، و لذا مضر به حال منافع ایران هستند ، تغییر نیافته ، بلکه فی الواقع ، از زمان انقلاب به وضوح و صراحت بیشتری ابراز شده است . بدینسان ، در سال ۱۹۸۲ ، درباره روابط ایران با شرکتهای

(23) Jiménez de Aréchaga, *supra*, at 548-50

(۲۳)

(۲۴) رجوع شود به : استارت ها و زینگ کورپوریشن و دولت جمهوری اسلامی ایران ، بالا ،

(نظر موافق هوارد ام . هولتزمن) در (n.6. & 16)

آمریکائی ، بدین نخواستها رنظرشد :

یکی ازمهمترین اقداماتی که پس از انقلاب در رابطه با اقتصاد برداشته شد، لغو قراردادهائی بود که برای استثمار و بهره کشی از ایرانیها منعقد شده بود. قطع مناسبات اقتصادی با امپریالیسم آمریکاییکی از مواردی است که قدرت جمهوری اسلامی ایران را نشان می دهد.

وزارت ارشاد اسلامی جمهوری اسلامی ایران ، دستاوردهای انقلاب اسلامی ایران ، ۲۴ (۱۹۸۲) (تاکید اضافه شده است) . همینطور در جزوه ای که اخیراً در ژوئن ۱۹۸۴ برای داوران و کارکنان دیوان ارسال شده ، به "غارت ثروت ملی توسط شرکتها ، تراستها و کارتل های آمریکائی" ، اشاره شده است . ماهیت واقعی دولت ایالات متحده ، "شیطان بزرگ" ۲۴ (بدون تاریخ) تاکید اضافه شده است) .

اقداماتی که در سال ۱۹۷۹ علیه سی - لند صورت گرفت با سیاستهای اعلام شده گروهی که پیش از انقلاب دولت قبلی را ساقط کرد و جانشین آن شد ، یعنی قطع مناسبات اقتصادی با ایالات متحده و اخراج موسسات و شرکت های آمریکائی سازگار و هماهنگ است . این سیاستها ، از آن زمان به طور ثابت و مداوم دنبال شده است . اکثریت نمیتواند ، انصافاً " این سیاستها و نتایج اجرای آنها را نادیده گرفته و از ادعان به آنها خودداری ورزد ، صرفاً "به این علت که بایک قانون رسمی مواجه نیست . هیچگونه مبنائی برای این فرض اکثریت وجود ندارد که اقدامات مقامات دولتی که قراردادهای سی - لند را نقض و ویرا مجبور به ترک ایران نمودند ، اشتباه و انحرافی بوده که قابل انتساب به دولت ایران نیست .

پنجم - خسارات نقض قرارداد

من نتیجه گیری کرده ام که سازمان بنادر قراردادهایش را با سی - لند نقض کرده است . هدف قاعده کلی پرداخت خسارات نقض قرارداد ، اینست که طرف زیان دیده را در وضعیتی قرار دهد که وی ، در صورت اجرای تعهدات توسط طرف متخلف ، از آن

۱ - ادعای عدم النفع

قسمت اعظم خسارات مورد مطالبه‌سی - لند بابت ازدست رفتن منافع است که وی در صورت ادامه تأمین شرایط لازم جهت فعالیت‌سی - لند توسط سازمان بنادر، عایدش می‌شد. سی - لند ثابت کرده است که علی‌رغم تخلفات سازمان بنادر در سه ماه آخر سال ۱۹۷۸، وی سودی به مبلغ ۴/۷ میلیون دلار از کسب و کارش در ایران در آن سال به دست آورده است. سی - لند اظهار می‌دارد که چنانچه سازمان بنادر در اواخر سال ۱۹۷۸ نیز آنطور که می‌بایست عمل می‌کرد، رقم سودی به ۶/۴ میلیون دلار بالغ می‌شد. سی - لند ادعای کند که پیش‌بینی سود سالانه‌ای به میزان ۶/۴ میلیون دلار برای سالهای ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۲ با توجه به وسعت بازار ایران و وضعیت سی - لند در آن بازار پیش از نقض قرارداد، رقمی معقول و محافظه‌کارانه است. سی - لند ارزش این منافع را پس از تنزیل به ارزش جاری از اول ژانویه ۱۹۷۹ (۱۱ دیماه ۱۳۵۷)، به مبلغ ۲۱،۴۳۱،۵۱۹ دلار (۲۶) خواستار است.

خسارت عدم النفع، هرگاه ازدست رفتن این منافع پی‌آمدقابل پیش‌بینی نقض قرارداد بوده و بتوان چنین منفعی را با یقین منطقی محاسبه کرد، قابل

(۲۵) فی المثل، پامروی و دولت جمهوری اسلامی، پرونده شماره ۴۰، حکم شماره ۳ - ۴۰ - ۵۰ (شعبه سه) (نظر موافق ریچارد ام. ماسک، ۱۳ ژوئن ۱۹۸۳/۲۳ خرداد ۱۳۶۲) در صفحه ۲ انگلیسی،

5 A. Corbin, Corbin on Contracts §992, at 5 (1964 & Supp. 1982); Farnsworth, supra, §12.1 at 812-14; Atiyah, supra, at 223; Afchar, "Iran", in Contractual Remedies in Asian Countries 94, 98-104 (Minnatur ed., 1975); S. Amin, Wrongful Appropriation in Islamic Law 6-7 (1983).

(۲۶) گرچه سی - لند تا اوت ۱۹۷۹، به طور قطعی ایران را ترک نکرد، با این حال ثابت کرده است که تخلفات مکرر خواندگان از قراردادها تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۸ (۱۰ دیماه ۱۳۵۶) ویرا از حقوق قراردادی اش محروم ساخت. از اینرو سی - لند منافع ازدست رفته‌اش را از اول ژانویه ۱۹۷۹ (۱۱ دیماه ۱۳۵۷) محاسبه کرده است.

(۲۷)

جبران است. در مورد حاضر سی - لند به منظور استفاده از خدمات سازمان بنادر - یعنی فراهم کردن تسهیلات و ایجاد شرایطی که استفاده از آنرا میسر سازد - آشکارا به قصد کسب سود از تجارت حمل کالا به ایران و از ایران، معامله کرده است. از دست رفتن این منافع نتیجه قابل پیش بینی تخلف سازمان بنادر از قرارداد بوده است. بنابراین، سی - لند حق دارد منافع از دست رفته اش را مطالبه کرده و در صورت اثبات آنها با یقین منطقی، آنها را مسترد نماید.

" یقین منطقی " عبارتست از آن درجه از دقت و صحتی که واقعیات و طبیعت ادعا، انصافاً " میسر سازد. در این پرونده سی - لند ثابت کرده است که در سال ۱۹۷۸، علی رغم اینکه سازمان بنادر در سه ماهه آخر آن سال نقض تعهداتش را آغاز کرده بود، سودی به میزان ۴/۷ میلیون دلار کسب کرده است. سی - لند ادله و مدارکی که به نظر من متقاعدکننده است، ارائه نموده مبنی بر اینکه در صورت عدم تخلف از قرارداد، سود وی به رقم ۶/۴ میلیون دلار بالغ می شود در سالهای بعدی قرارداد حداقل همان مقدار عاید می گردید. این نتیجه گیری، با توجه به اینکه در زمان نقض قرارداد مقادیر عظیمی کالا معطل مانده و در انتظار حمل به ایران بودند، منطقی است. بعلاوه، گرچه دیوان باید به این واقعیات توجه کند که محمولات ارسالی از ایالات متحده، پس از سال ۱۹۷۹، اکثراً " متوقف شد، با اینحال، ظاهراً " کالاهای ارسالی از اروپا و آسیا که آنها نیز از طریق سی - لند حمل می شد جای آنها را گرفت. خوانندگان هیچگونه دلیل و مدرکی حاکی از اینکه حجم محمولات در مجموع به میزان معتنا بهی کاهش یافته باشد، ارائه نکرده اند. در واقع، آمار منتشره توسط اداره گمرک ایران نشان می دهد که از سال ۱۹۷۷ تا ۱۹۸۲، یعنی سالی که قرار بود موافقت نامه تاسیسات

(۲۷) برای مثال، پامروی و دولت جمهوری اسلامی ایران، پرونده شماره ۴۰، حکم شماره ۳-۴۰-۵۰ (شعبه سه، هشتم ژوئن ۱۸/۱۹۸۳ خرداد ماه ۱۳۶۲) صفحات ۲۲-۲۳ و ۲۵ انگلیسی، همانجا (نظر موافق ریچارد ام. ماسک، ۱۳ ژوئن ۱۹۸۳ ۲۳ خرداد ماه ۱۳۶۲) صفحات ۳-۴ انگلیسی، پامروی کورپوریشن و دولت جمهوری اسلامی ایران، پرونده شماره ۴۱، حکم شماره ۳-۴۱-۵۱ (شعبه سه، هشتم ژوئن ۱۸/۱۹۸۳ خرداد ماه ۱۳۶۲) صفحه ۱۷ انگلیسی، بلاونت برادرز کورپوریشن و وزارت مسکن و شهرسازی، پرونده شماره ۶۲، حکم شماره ۳-۶۲-۷۴ (شعبه سه، دوم سپتامبر ۱۱/۱۹۸۳ شهریور ۱۳۶۲) صفحات ۱۸-۱۷ انگلیسی، ادعای شوفلد (ایالات متحده علیه گواتمالا)، 2 Rep. Int'l Arb. Awards 1083, 1099 (1930); 3 M. Whiteman, Damages in International Law 1860 (1943).

منقضی شود، وزن وارزش کالاهای وارده به ایران همه ساله، به استثنای یکسال، افزایش داشته است (۲۸)

سی - لند به عنوان پیشگام وارد بازار ایران شد و در آن بازار موقعیت برتری به دست آورد و دلیلی در دست نیست که وی در طول بقیه سالهای قراردادش با سازمان بنادر، آن موقعیت را از دست می داد. ادله و مدارک سی - لند دال بر آنست که بخش عظیمی از کالاهای ارسالی به ایران به نحو سودآوری قابل حمل با کانتینر بوده و نیز اینکه عملیات حمل با کانتینر توسط سی - لند فقط به بخش کوچکی از بازار بالقوه دست یازیده بود. دلیلی وجود ندارد که فرض کنیم حتی با ورود رقبا به بازار، سی - لند سطح عملیاتش را در طول مابقی سالهای قرارداد حفظ نمی کرد و یا حتی توسعه نمی داد. بنابراین، برآورد - های سی - لند از منافعی که در صورت ادامه اجرای تعهد سازمان بنادر، نصیب می شد را باید برآوردهائی مبتنی بر یقین منطقی دانست. سی - لند محاسبات مفصل و قابل قبولی را بر مبنای اصول پذیرفته شده عام حسابداری و ارزشیابی ارائه نموده که حاکیست سود از دست رفته وی با تنزیل به ارزش جاری از تاریخ اول ژانویه ۱۹۷۹ (۱۱ دیماه ۱۳۵۷) به ۲۱،۴۳۱،۵۱۹ دلار بالغ می شد. خوانندگان هیچگونه دلیل و مدرکی در رد این محاسبات ارائه نکردند. از اینرو،^(۲۹)

(۲۸) "جدول تطبیقی تجارت خارجی سه ماهه اول سالهای ۱۳۶۳-۱۳۵۶"، از دفتر آمار و امور بین المللی اداره گمرک، به نقل از نشریه موسسه حقوقی پارس (۱۹ سپتامبر ۱۹۸۴/۲۸ شهریور ۱۳۶۳) صفحه ۱۱. چنانچه سال ۱۳۵۶ شمسی ایرانی (۱۹۷۷-۱۹۷۸ میلادی) را مبنای قرارداد داده و شاخص واردات آن سال را ۱۰۰ فرض کنیم، جدول مذکور وزن کالاهای وارده در سالهای بعد را به نحو زیر نشان می دهد: ۱۰۹ در سال ۱۳۵۷، ۶۸ در سال ۱۳۵۸، ۸۹ در ۱۳۵۹، ۱۰۰ در ۱۳۶۰، ۱۰۸ در ۱۳۶۱، در مورد ارزش کالاها نیز وضع به همین نحو است: ۱۰۰ در ۱۳۵۶، ۱۱۲ در ۱۳۵۷، ۶۷ در ۱۳۵۸، ۹۵ در ۱۳۵۹، ۱۲۷ در ۱۳۶۰ و ۲۰۱ در ۱۳۶۱.

(۲۹) همانطور که اکثریت متذکر شده، به "سازمان بنادر و کشتیرانی راجع به روش محاسبه خسارات ادعائی، اظهار نظر بخصوصی نکرده، جز اینکه متذکر می شود که اثرات احتمالی "جنبشهای مردمی، تحریمهای اقتصادی ایالات متحده و جنگ تحمیلی" باید در نظر گرفته شود. (نقل از متن اصلی - م)

بر مبنای مدارک موجود، به نظر من می‌بایست معادل تمام مبلغ ۲۱،۴۳۱،۵۱۹ دلار مورد ادعای سی - لند بابت عدم النفع، با اضافه بهره به ترتیبی که ذیلاً تشریح خواهد شد به نفع وی حکم داده می‌شد.

۲ - سایر خسارات قراردادی

در نتیجه نقض قرارداد توسط سازمان بنادر، سی - لند مجبور شد کارکنان را فراخوانده و تجهیزاتش را منتقل کند، فوق العاده خاتمه خدمت به کارکنان محلی‌اش بپردازد، تجهیزاتی را که وقف سرویس ایران کرده و مورد مصرف دیگری نداشتند، واگذار کند و هزینه‌های متعدد دیگری را که در تعطیل کردن هر فعالیت عظیمی معمولاً مورد پیدای می‌کند، متحمل شود. این هزینه‌ها، پی آمدهای قابل پیش‌بینی نقض قرارداد توسط سی - لند بوده، و سی - لند حق دارد آنها را مطالبه کند. سی - لند با ارائه مدارک مفصل ادعای خسارتی به مبلغ ۲،۰۳۴،۹۵۲ دلار مطرح کرده است. خوانندگان هرگز به طور جدی اسناد و مدارک یا نحوه محاسبه خسارت بر مبنای آنها را، مسورد اعتراض قرار نداده‌اند. بنابراین، به نظر من بایست مبلغ ۲،۰۳۴،۹۵۲ دلار، به اضافه بهره، به ترتیبی که در زیر تشریح می‌شود، بابت هزینه‌های فسخ، به نفع سی - لند حکم داده می‌شد.

سی - لند، همچنین مبلغ ۱۷۴،۰۰۰ دلار بابت "پرداختهای اضطراری" که مجبور شد برای تحصیل اجازه خروج ۴۰۱ دستگاه شاسی‌های متعلق به خود از ایران بپردازد، مطالبه می‌نماید. من با اکثریت موافقم که دلیلی ارائه نشده که عمل مقامات ایران در مطالبه این پرداختها غیر قانونی بوده است. مع هذا، معتقدم که ضرورت خارج ساختن کانتینرها، پی آمده مستقیم و قابل پیش‌بینی نقض قرارداد بوده و سی - لند استحقاق دریافت خسارت آنرا دارد. بنابراین، معتقدم که مبلغ ۱۷۴،۰۰۰ دلار، به اضافه بهره به ترتیبی که در زیر شرح داده می‌شود، می‌بایست به نفع سی - لند حکم داده می‌شد.

سی - لند مضافاً، مبلغ ۵۰۲،۰۰۰ دلار بابت کرایه حمل دریائی کالاهائی که به ایران، یا از ایران حمل شود سی - لند حسب ادعا نتوانست، در نتیجه متوقف شدن سرویس‌وی در ایران، آنها را در ایران وصول کند، مطالبه می‌نماید. سی - لند همچنین ۳۲۰،۱۵۸ دلار بابت مبالغ متفرقه دریافتی که نتوانست از مشتریان وصول کند، ادعا می‌نماید. از ادله و مدارک این نکته روشن نیست که سازمان بنا در می‌توانسته از دست رفتن مبالغ دریافتی از اشخاص ثالث در نتیجه نقض قراردادهایش با سی - لند را، پیش‌بینی کند. از اینرو، به نظر من این ادعاها مردودند.

ششم - سلب مالکیت

موضوعات مربوط به سلب مالکیت نیز در این پرونده وارد می‌شوند. سی - لند به صورت تخییری ادعا کرده است که رویدادهای مشروح در فوق، هم در حکم نقض قراردادها و هم سلب مالکیت از حقوقی بوده که او در اداره کسب و کار خویش واجد بوده است. همانطور که در بالا بحث شد، به نظر من در مورد ادعای سی - لند بابت عدم النفع و برخی مسایل دیگر مربوط به قراردادها، می‌بایست بر مبنای نقض قرارداد تصمیم‌گیری می‌شد، و بنابراین لزومی ندارد که موضوع سلب مالکیت را در رابطه با آن مسائل مورد بحث قرار دهم.

مع الوصف، به برخی از ادعاهای سی - لند فقط بر مبنای سلب مالکیت می‌توان رسیدگی کرد. این ادعاها مربوط می‌شوند به از دست رفتن حساب بانکی سی - لند در ایران و از دست رفتن تجهیزاتی که وی مجبور شد در ایران باقی بگذارد.

پیش از پرداختن به این ادعاهای ویژه مبتنی بر سلب مالکیت لازم می‌دانم در مورد یکی از اظهارات کلی اکثریت راجع به عناصر مشکله ادعای سلب مالکیت شدیداً "اعتراض کنم. به نظر اکثریت "احراز سلب مالکیت، حداقل مستلزم آنست که دیوان داوری متقاعد شود که دولت تعمداً در عملیات سی - لند مداخله کرده... " (نقل از متن اصلی - م) (تاکید اضافه شده است). همانطور که در بالا اشاره رفت،

من معتقدم که نحوه اقدامات و ترک فعل خواندگان در واقع مبین کوشی است که آنان تعمداً " جهت اخراج سی - لند از ایران می کردند. مهمتر آنکه ، معتقدم مساله اساسی ، تاثیر عینی اقدامات دولت است ، نه اهداف و مقاصد ذهنی آن . هرگاه اقدامات یک دولت این اثر را بدنبال داشته باشد که بیگانه ای را از اموالش محروم کند ، صرف نظر از اینکه مقاصد آن دولت چیست ، در حقوق بین الملل اقدامی در جهت سلب مالکیت محسوب می شود (۳۰)

گرچه ادعاهای سی - لند بابت از دست رفتن موجودی بانکی و تجهیزاتش ، متضمن مبالغ نسبتاً " کوچکی با توجه به کل این پرونده هستند ، با اینحال موضوعات مهمی را مطرح می سازند که مستلزم بررسی مفصل است .

۱ - سلب مالکیت از موجودی حساب بانکی سی - لند

سی - لند در هنگام خروج از ایران ، سپرده ای به ارزش تقریباً " ۲۴۰،۹۰۱ ریال در حسابی در بانک تجاری ایران و هلند - که بعداً " ملی شد و اکنون جزئی از بانک تجارت است - داشت . اکثریت ادعای سی - لند را می پذیرد که از ماه آوریل ۱۹۷۹ ، سی - لند مکرراً " کوششهایی جهت تحصیل اجازه از بانک مرکزی برای تبدیل مانده آن حساب به دلار و انتقال آن به عمل آوردولی هرگز آن اجازه را

(۳۰) برای مثال : تیپتس ، آبت ، مک کارتی ، استراتن و تامس - آفا مهندسین مشاور ایران ، پرونده شماره ۷ ، حکم شماره ۲-۷-۱۴۱ (شعبه دو) ، امضاء شده در تاریخ ۲۲ ژوئن ۱۹۸۴ / اول تیرماه ۱۳۶۳ ، ثبت در تاریخ ۲۹ ژوئن ۱۹۸۴ / هشتم تیرماه ۱۳۶۳ (در صفحه ۱۱ انگلیسی) (" قصد دولت کم اهمیت ترا از تاثیر اقدامات (وی) بر مالک ، و شکل و نحوه کنترل و مداخله کم اهمیت ترا زوا قعیت آثار آنهاست ") آیت تی تی اینداستریز اینکورپوریتد و جمهوری اسلامی ایران ، پرونده شماره ۱۵۶ ، حکم شماره ۲-۱۵۶-۴۷ (نظر موافق جرج ا.ج.آلدریج ، ۲۶ مه ۱۹۸۳/۵ خرداد ۱۳۶۲) صفحه ۶ انگلیسی ; Iran-U.S. C.T.R. 349, 352; استارت ها و زینگ کورپوریشن و دولت جمهوری اسلامی ایران ، پرونده شماره ۲۴ قرار اعدادی شماره ۱-۲۴-۳۲ (نظر موافق هوارد ام. هولتزمن ، ۲۰ دسامبر ۱۹۸۳) صفحات ۱۰ - ۹ انگلیسی ،

Christie, What Constitutes a Taking of Property Under International Law? (1963) Brit. Y.B. Int'l L. 307, 311.

دریافت نکرد.

معدلک، اکثریت از قبول اینکه از موجودی حساب بانکی سی - لند سلب مالکیت شده امتناع می کند، به این دلیل که:

دلایل کافی در دست نیست که نشان دهد بانک مرکزی تعدا "در جریان رسیدگی به درخواست مانع ایجاد کرده و یا اینکه در استفاده سی - لند از حساب مزبور، به هر نحو دخالت غیرقانونی نموده باشد (نقل از متن اصلی - م)

اکثریت اظهار می دارد که بانک مرکزی در موضوعات ارزی "دارای یک مقدار اختیارات است". به نظر اکثریت برای اثبات این امر که بانک اختیارات خود را به طرز نامعقول یا تبعیض آمیزی اعمال کرده، ادله و مدارک کافی در دست نیست.

گرچه خوشایند نیست که عبارت تنیدی زیاده از حد تکرار شود، با این حال باید بگوییم که این نظر با ورنکردنی است، زیرا نه تنها ادله و مدارک موجود نزد دیوان را نادیده می گیرد، بلکه عملاً "بر آنها سرپوش می نهد. این نظر حقوق بین الملل عرفی ناظر بر کنترلهای ارزی را مورد بی اعتنائی قرار داده، دو معا هدهای که ایران متعهد آنهاست، یعنی موافقت نامه صندوق بین المللی پول و عهدنامه مودت را نادیده می گیرد و قوا ع پذیرفته شده عام درباره با را ثبات دعوی در دیوانهای داوری بین المللی را، نقض می کند. رای اکثریت و نحوه استدلال آن این تصور ناخوشایند را ایجاد می کند که دیوان نسبت به نقض قوانین بین المللی که موجب بیعدالتی آشکاری نسبت به این خواهان شده است، بی اعتناست. (۳۱)

(۳۱) اکثریت ضمناً "خاطر نشان می سازد که نه بانک تجارت و نه بانک مرکزی، هیچکدام خواننده این پرونده نیستند، لیکن رای خود را بر این واقعیت استوار نمی کند. نبود آنها واجد اهمیت نیست. اعتراضی در این نیست که بانک مرکزی، موسسه یا واحد تابع دولت ایران بوده و بانک تجارت متعلق به دولت ایران و تحت کنترل آنست. دولت ایران خواننده نام برده شده در این پرونده است و دیوان مرتباً "در پرونده هایی که متضمن ادعای سلب مالکیت از طریق واحدها و موسسات تابعه آنست، ویرا به عنوان خواننده واقعی تلقی کرده است. در واقع، دیوان

به دلایلی که در زیر آورده می شود، به نظر من می بایست تمامی مبلغ ۲۰۴،۹۰۱ ریال مورد ادعای سی - لندن بابت سلب مالکیت از موجودی حساب بانکی اش، به اضافه بهره به ترتیبی که در زیر شرح داده می شود، در حکم منظوری شد.

(یک) ادله و مدارک

سی - لندن بدو " در تاریخ ۲۸ آوریل ۱۹۷۹ (۸ اردیبهشت ماه ۱۳۵۸) انتقال وجوهش را خواستار شد. در ۲۳ مه ۱۹۷۹ (دوم خرداد ماه ۱۳۵۸) مجدداً درخواستش را به بانک مرکزی ارائه و در نامه خود توضیح داد که سی - لندن در بدو امر دلار به ایران منتقل کرده بود و خاطرنشان می سازد که گرچه وصولیهای وی در ایران به ریال بوده، با اینحال هزینه هایی که جهت ارائه سرویس حمل کالا به ایران متحمل می شده به دلار می باشد. اسناد انتقال بانکی دال بر انتقال دلار به ایران و مدارک وصولیهای وی حاکی از اینکه وصولیهای مربوط به خدماتش به ریال بوده، به تقاضای سی - لندن منضم بوده است.

بانک مرکزی گواهی و تائید یک موسسه حسابرسی معتبر را خواستار شد. سی - لندن تقاضا را اجابت کرده و گواهی و حسابرسی ویژه ای را همراه با اسناد و مدارک موید که توسط موسسه ویننی ماری اند کامپنی در تهران انجام شده بود، ارائه نمود. بانک مرکزی، سپس خواستار ترجمه فارسی اساسنامه سی - لندن شده سی - لندن ترجمه فارسی اساسنامه و آئین نامه - های داخلی خود را تسلیم کرد. مدیران سی - لندن شخصاً " به بانک مرکزی مراجعه کردند تا در مورد وضعیت تقاضا نامه انتقال وجوه جويا شوند. پس از عزیمت آنها، درخواست توسط یک وکیل ایرانی یکی از مدیران شعبه بانک کردی سویس در تهران پیگیری شد. در هر قدم درخواست

"دنباله پا ورقی شماره ۳۱"

مشخصاً " نظرداده که در پرونده هایی که متضمن خودداری غیرقانونی بانک مرکزی از صدور اجازه برگشت وجوه است، دعوی متوجه دولت ایران است، شرینگ کورپوریشن علیه جمهوری اسلامی ایران، پرونده شماره ۳۸، حکم شماره ۳-۳۸-۱۲۲ (شعبه سه، امضاء شده در تاریخ ۱۳ آوریل ۱۹۸۴/۲۴ فروردین ۱۳۶۳، و ثبت در ۱۶ آوریل ۱۹۸۴/۲۷ فروردین ۱۳۶۳) صفحه ۱۲ متن انگلیسی.

سی - لندن تجدید گردید. حدود ۱۷ مستند که توسط سی - لندن تسلیم شده و بسیاری از آنها شامل چندین سند جداگانه است، موبداین داستان دراز است.

بانک مرکزی هرگز اجازه برگشت وجوه سی - لندن را نداد، و هرگز هم توضیح نداد که چرا اجازه انتقال وجوه رانمی دهد. در هیچ کجا به مفاد قانون یا مقرراتی، نه توسط بانک مرکزی در آن موقع و نه توسط دولت ایران در طول جریان رسیدگی، استناد نشد و صرفاً "به سی - لندن اجازه انتقال وجوه داده نشد."

حقوق بین الملل عرفی (دو)

صرف نظر از اینکه چه "اختیاراتی" به بانک مرکزی، به اعتبار وظایفی که دارد، تفویض شده باشد و صرف نظر از اینکه ایران چه اختیاری در کنترل ارز خود داشته باشد. حقوق بین الملل این اختیارات را، در مواردی که اعمال آنها منتج به توقیف وجوه بیگانگان شود، محدود می سازد:

وضع قانون درباره کنترل ارز چنان تعدی فاحشی نسبت به حقوق و مسئولیتهای خصوصی است و ممکن است آنچنان زیانبار باشد که حسن نیت، دولت وضع کننده چنین قوانین را ملزم می سازد، قانون را بنحوی تدوین و اجرا کند که حقوق و منافع بیگانگان بنحوی شایسته رعایت گردد.

F.A. Mann, The Legal Aspect of Money 480 (4th ed. 1988) (بداضافه شده است). بعلاوه، دولت نمی تواند پاسخ به یک متقاضی خارجی را آنقدر به تاخیر اندازد که موجب بیعدالتی نسبت به وی گردد. خلاصه اینکه "حق صدور یا عدم صدور اجازه (برگشت وجوه - م) در کلیه شرایط، نه به عنوان یک اختیار مطلق، بلکه به عنوان اختیار مشروط تلقی می شود. با حسن نیت از آن استفاده شود."

همانجا ،

Id. at 482 (quoting Case of Right of Passage (Port. v. Ind.), 1960 I.C.J. 107 (Dissenting Opinion of Sir Percy Spender)).

حقوق بین الملل اجازه نمی دهد که دولتی صرفاً " به اختیار خود استناد کند ، بلکه در عین حال سوء استفاده از این اختیار را منع می کند .

دیوان داوری بین المللی ... "حق دارد اثبات این امر را بخواهد که قانون ... یک قانون واقعی کنترل ارزیوده و قانونی نباشد که علی الظاهر به این قصد تصویب شده باشد ، اما فی الواقع واجد مقصودی مغایر با عرف سایر کشورها باشد " یا ، به سخن دیگر ، قانون وسیله سوء استفاده نباید باشد .

Id. at 480 (quoting In re Helbert Waggon & Co. Ltd., (1956) Ch. 323 at 351, 352).

به طریق اولی ، هنگامی که هیچ قانونی مورد استناد دولت بازدارنده انتقال وجوه نیست ، دیوان داوری نه تنها حق دارد ، بلکه مکلف است خود را متقاعد کند که عمل دولت جنبه سوء استفاده نداشته باشد . همچنین رجوع شود به : هود کوریوریشن و جمهوری اسلامی ایران ، پرونده شماره ۱۰۰ ، حکم شماره ۳ - ۱۰۰ - ۱۴۲ (نظر مخالف ریچارد ام . ماسک ، تاریخ امضاء : ۱۳ ژوئیه ۱۹۸۴ / ۲۲ تیر ۱۳۶۳) ، تاریخ ثبت : ۱۶ ژوئیه ۱۹۸۴ / ۲۵ تیر ماه ۱۳۶۳) .

با توجه به این پیشینه ماهوی و حقوقی ، درک این نکته مشکل است که چطور دیوان به " اختیار " بانک مرکزی استناد جسته و نظرمی دهد که ادله و مدارک حاکی از اثبات این امر که بانک این اختیار را به طرز غیر منطقی یا تبعیض آمیزی اعمال کرده ، ناکافی است . گرچه در این مرحله (که حکم صادر شده است) تذکار این نکته به اکثریت ضرورتی ندارد ، اما بهر حال طبق قواعد کارما " هر یک از طرفها مسئول اثبات واقعیاتی است که در تائید ادعایا دفاع خود بدان استناد کرده است " . قواعد دیوان ، بند ۱ ماده ۲۴ (تاکید اضافه شده) .

من نمی‌دانم سی - لندن چه ادله و مدارک دیگری می‌بایست ارائه نماید تا ثابت کند که بارها انتقال وجوه را تقاضا نموده، اطلاعات لازم جهت رفع کلیه نگرانیهای قابل تصور بانک مرکزی را فراهم نموده و هر دستوری را که بانک داده، اعم از منطقی و غیر منطقی، اجرا کرده است. اجازه انتقال وجوه هرگز داده نشد. بانک مرکزی هرگز به خود زحمت نداده که علت آنرا به سی - لندن توضیح دهد و دولت ایران هم هرگز به خود زحمت نداده که دلیل آنرا به دیوان بگوید. اگر دولت در مقام دفاع به "اختیار و صلاح دید" خود استناد می‌کند، در این صورت بارتوضیح و توجیه آن بردوش اوست. با توجه به عدم توضیح و توجیه توسط دولت، رای اکثریت فقط به این معنا می‌تواند باشد که برداشت ایشان از "اختیار" همان "آزادی عمل مطلق" است. این برداشت حقوق بین الملل مغایرت دارد.

موافقت نامه صندوق بین المللی پول (سه)

ایران و ایالات متحده، هر دو از طرفهای موافقت نامه صندوق بین المللی پول هستند. (۳۲) به موجب تبصره دو الف ماده هشت موافقت نامه، هیچ عضوی نباید بدون تصویب صندوق اقدام به وضع تضییقات در پرداخت ها و انتقالات مربوط به معاملات جاری بین المللی نماید. ایران، که به عنوان یک عضو مشمول ماده چهارده "به صندوق پیوست، فقط تا آن حد از مقررات بند ۲ (الف) ماده هشت معاف است که بتواند محدودیتهای راکه "در تاریخ عضویت در صندوق مجری بوده حفظ نموده و تعدیل کند" بند ۲ ماده چهارده موافقت نامه صندوق بین المللی پول. محدودیتهای جدیدیالغو محدودیتهای قدیم و سپس وضع مجدد آنها، مشمول بند ۲ (الف) ماده هشت بوده و لذا مستلزم تصویب صندوق است.

"معاملات جاری" طبق تعریف صندوق شامل "کلیه پرداختهای واجب الادا در رابطه با تجارت خارجی، سایر کسب و کارهای جاری، از جمله خدمات، نت نامه صندوق بین المللی پول، بالا، تبصره ۲

تسهیلات کوتاه مدت بانکی و اعتباری می‌باشد. بند ۱ (د) ماده‌سی موافقت -
نامه . وجوه سی - لند به‌وضوح از معاملات جاری ناشی می‌شد. رجوع شود
به :

Evans, Current and Capital Transactions: How
the Fund Defines Them, 3 Finance and Development 30 (1968).

بنا بر این ، طبق موافقت نامه صندوق بین المللی پول، ایران متعهد بوده
که یا اجازه برگشت وجوه سی - لند را بدهد ، یا به‌ماده‌ای ذیربط در مقررات
ارزی استناد نماید که از ابتدای عضویتش در صندوق توسط ایران پا برجا
بوده و تعدیل گردیده و یا اینکه ایران اجازه خصوصی از صندوق کسب
کرده است . ایران هیچ یک از اینکارها را نکرد . رای اکثریت مبنی بر
"عدم کفایت" ادله و مدارک فقط بدینمعنی می‌تواند باشد که به‌نظر وی این
بعده سی - لند بوده که ابتدا برای ایران اقامه دفاع کند و سپس آنرا
مردود شناسد . با کمال احترام باید بگویم که اینکار طبق قواعد ما ، خلاف
رویه معمول است .

چهار) عهدنامه مودت

هنگامی که سی - لند اجازه برگشت وجوهش را خواستار شد ، عهدنامه مودت
بین ایران و ایالات متحده قوت قانونی داشت و همچنان نیز به قوت خود
باقی است . پرونده کارکنان دیپلماتیک و کنسولی ایالات متحده در
تهران (ایالات متحده علیه ایران) 1980 I.C.J. 3, 32, 36
(رای مورخ ۲۴ مه / سوم خرداد ماه)

بند ۱ ماده هفت عهدنامه مودت مقرر می‌دارد :

هیچیک از طرفین معظمین متعاهدین در مورد پرداخت و ارسال سایر
انتقالات پولی به قلمرو طرف معظم متعاهد دیگر یا از قلمرو طرف معظم
متعاهد دیگر به قلمرو خود تضییقاتی قائل نخواهد شد ، مگر (الف)
تا حدی که برای تامین ارزش خارجی جهت پرداخت بهای کالاها و
خدمات (سرویسهای) ضروری برای بهداشت و رفاه مردم لازم باشد

یا (ب) درموردیک عضو صندوق بین المللی پول ، توضیقاتی که مصرحا " به تصویب صندوق رسیده باشد . (نقل از متن اصلی - م)

همانطور که در بخش قبلی اشاره رفت ، ایران اثبات نکرده ، یا حتی سعی نکرده اثبات کند که امتناع وی از صدور اجازه برگشت وجوه سی - لند مستند به ماده ای از مقررات ارزی مصوب صندوق بین المللی پول ، بوده است . بنابراین ، استثنای بند ۱ (ب) ماده هفت عهدنا مه مودت برای ایران قابل استناد نیست . به همین نحو ، ایران اثبات یا حتی ادعا نکرده که عمل وی " برای تامین ارز خارجی جهت پرداخت بهای کالاهای و خدمات ضروری برای بهداشت و رفاه مردم " لازم بوده است تا بدین ترتیب بتواند به مفاد بند ۱ (الف) ماده هفت عهدنا مه مودت استناد جوید .

برای من قابل درک نیست که چرا اکثریت حتی وارد بحث در موضوع نقض آشکار عهدنا مه مودت توسط ایران نشده است .

(پنج) قابل دسترسی بودن ادعائی وجوه سی - لند در ایران

سازمان بنادر طی لایحه دفاعیه تسلیمی مورخ ۳۰ مارس ۱۹۸۲ (۱۰ فروردین ۱۳۶۱) خود ، اظهار نموده که " سی - لند سرویس کامپنی می تواند در هر زمانی از وجوه نقد ریالی خود در بانک تجارت استفاده کند " .

ظاهرا " ، در پیگیری این اظهار ، سی - لند در ژوئیه ۱۹۸۲ به قصد استفاده از وجوه ریالی اش در ایران مکاتباتی طولانی با بانک تجارت آغاز نمود . این مکاتبات ، که به دیوان تقدیم شده ، نشان می دهد که سی - لند نتوانسته حتی به کارت نمونه امضاء حسابش دسترسی پیدا کند .

با توجه به این مدارک ، و در غیاب هرگونه دلیل و مدرکی از جانب خواندگان ، واقعا " حیرت آور است که چه عاملی اکثریت را به اعلام این مطلب برانگیخته است که " حساب ، هنوز مفتوح و موجود بوده و به ریال ، در اختیار سی - لند

قرار دارد".

۲ - سایر ادعاهای سلب مالکیت

سی - لند اسناد و مدارک مفصلی راجع به تجهیزات و سایر اموالی که در ایران باقی گذاشته ، ارائه نموده است . این تجهیزات و اموال شامل وسایط و اگن هائی به ارزش ۲۴۲،۳۰۰ دلار ، تجهیزات دیگر به ارزش ۱۶۸،۱۵۳ دلار و موجودی گاراژ به ارزش ۸۸،۲۰۳ دلار می باشد . اکثریت می گوید که سی - لند نتوانسته است محل دقیق این تجهیزات را مشخص کند و هیچگونه مدرکی که نشان دهد تجهیزات در دست خواندگان است، ارائه ننموده است . من معتقدم ، همینکه سی - لند مدلل ساخت که وی مجبور به ترک ایران گردیده و اموال مورد بحث در آن زمان حقیقتاً " در ایران بوده ، این دیگر بر عهده خواندگان است که محل اموال را توضیح دهند . بالاخص در مورد شاسی ها ، کانتینرها و وسایط نقلیه - که همه اموال بزرگ و قابل رویتی بوده و همه تابع مقررات ثبت و پروانه هستند - توقع چنین توضیحی غیر منطقی نیست . بنا بر این ، به نظر من ، می بایست مبلغ ۴۹۸،۶۵۶ دلار بابت سلب مالکیت از اموال مورد بحث ، به اضافه بهره به ترتیبی که ذیلاً شرح داده خواهد شد ، به نفع سی - لند حکم داده می شد .

ادعاهای سی - لند بابت حساب های دریا فتنی کرایه حمل دریائی و سایر حسابهای متفرقه دریا فتنی قبلاً" در بخش مربوط به خسارات نقض قرارداد ، مورد بررسی قرار گرفته است . سی - لند مدعی است که بر اساس ادعای سلب مالکیت وی همچنین استحقاق دریا فتن خسارت بابت حسابهای دریا فتنی را دارد . لیکن، سی - لند توضیح نداده که چطور ، به نظری خواندگان از وصول این حسابها ممانعت کرده اند ، و بعلاوه مدرکی هم درباره این موضوع ارائه نکرده است . از اینرو ، من این ادعاها را مردود می شمارم .

هفتم - دارا شدن بلاجهت

من معتقدم سی - لند ادعایش را به موجب نظریه های قرارداد و سلب مالکیت به اثبات

رسانده است. بنا براین، نمی‌توانم با تصمیم اکثریت مبنی بر رسیدگی به دعوی بر مبنای نظریه‌دار شدن بلاجهت موافق باشم. مضافاً اینکه، اکثریت ضابطه‌ای در مورد خسارات اتخاذ نموده که اعمال آن مشکل یا غیرممکن است و بعد هم به جای مواجهه با مشکلاتی که خود ایجاد نموده، بدون هیچ ضابطه‌ای رقم ۷۵۰،۰۰۰ دلار بعنوان خسارت تعیین کرده است. این رقم، با در نظر گرفتن ادله و مدارک زیان‌هایی که سی - لند متحمل گردیده، مضحک است.

یادآوری این نکته در اینجا بی‌فایده نیست که تجزیه و تحلیل اکثریت از دارا شدن بلاجهت در شرایطی مطرح می‌شود که قبلاً "نظرداده است که خواندگان نه قرارداد معتبری را نقض کرده و نه هیچ‌گونه اموال متعلق به سی - لند را مصادره کرده‌اند. گرچه من شدیداً با این نتیجه‌گیریها مخالفم، با اینحال آنها را از باب تاکید این نکته متذکر می‌شوم که نتیجه‌گیریهای اکثریت راجع به دارا شدن بلاجهت صرفاً "محدود و منحصر به وضعیت خاصی است که تقصیر و خطائی متوجه کسی نیست، یعنی همان وضعیتی که به نظر اکثریت در این مورد صادق است.

در پرونده‌هایی که متضمن دارا شدن یک طرف به زیان طرف دیگر است، بدون آنکه تعدی و تخلفی صورت گرفته باشد، رسم بر اینست که ارزیابی خسارت بر مبنای منفعت طرف دارا شده انجام شود و نه بر حسب زیان طرف خاسر. در اینگونه موارد، ضابطه تعیین خسارت، غالباً "با عبارت "منفعت واقعی" بیان شده است. رجوع شود به:

Schreuer, Unjustified Enrichment in International Law,
22 Am. J. Comp. L. 281, 289, 290, 291 (1974).

مع الوصف بفرض که موردی هم پیش آمده باشد، ضابطه "منفعت واقعی" ندرتاً با "استفاده واقعی" که ظاهراً اکثریت آنرا بعنوان ضابطه اتخاذ کرده، هم‌تراز دانسته شده است. علت این امر احتمالاً آنست که چنانچه مالی قابل تقویم باشد و با استناد به آنکه طرف متصرف، در استفاده از آن تبذیری احتیاطی کرده، از ارزش آن کاسته شده است، این موجب بی‌عدالتی نسبت به طرف زیان‌دیده خواهد شد. دلیل دیگری که ضابطه "استفاده واقعی" - بفرض که موردی هم پیش آمده باشد - ندرتاً

اتخاذ گردیده، اینست که اعمال آن ذاتاً " مشکل است . تحصیل ادله و مدارک " استفاده واقعی " - اگر مقصود از آن همانطور که اکثریت می‌گوید ، مداومت واقعی در استفاده از یک مال مفروض باشد- تقریباً " همیشه مشکل بوده و عموماً " فقط در اختیار دولت خوانده است . بنا براین ، اینگونه ادله و مدارک موجود نیست ، کما اینکه در پرونده حاضر نیز چنین است . به همین دلیل ، حتی در مواردی که به " استفاده " مال مورد بحث توسط خواننده اشاره شده ، ادله و مدارک عموماً " فقط دلالت بر آن دارد که مال به دست خواننده افتاده و وی تاحدی از آن استفاده کرده است و در پرونده حاضر نیز چنین است . با احراز این واقعیت ، دیوانهای داوری دیگر به ذکر جزء به جزء و تقویم این موارد استفاده نپرداخته ، بلکه بابت ارزش مال منتقله به نفع طرفهای خاسر ، حکم داده اند .

در این رابطه ، شروئر (Schreuer) به دعوی
Sucrierie de Roustchouk c. Etat hongrois, (۳۳)

اشاره می کند که ضمن آن دیوان داوری مختلط مجارستان - بلژیک ، به نفع مالک کرجی ای که مصدوره شده بود حکم به پرداخت غرامت کامل داد ، گوا اینکه دولت خواننده فقط مدت قلیلی از کل مدتی که کرجی در اختیار وی بوده ، از آن استفاده کرده بود . ارتش مجارستان برای جلوگیری از عبور نیروهای دشمن از رودخانه دانوب کرجی را غرق کرده بود . دیوان رای داد که این کار ، یک عمل مشروع جنگی بوده که بابت آن حکم به پرداخت هیچگونه غرامتی نمی‌توان داد . لیکن ارتش مجارستان بعداً " کرجی را دوباره شناور ساخته و آنرا مورد استفاده قرار داده بود . دیوان رای داد که خواننده باید از تاریخی که کرجی را از آب در آورده ، تا تاریخ عودت آن به صاحبش ، علی رغم اینکه کرجی در قسمت اعظم آن مدت در تعمیرگاه بلا استفاده افتاده بود ، خسارت بپردازد :

در رابطه با میزان غرامت ... طول مدت عدم تصرف ناشی از اقدام استثنائی جنگی توسط مدعی علیه ، باید از تاریخ مصدوره (۹ سپتامبر ۱۹۱۵) تا روزی که کرجی در اختیار مدعی قرار داده شد (۲۳ ژانویه ۱۹۲۰) محاسبه شود ، ... در این رابطه این نکته واجدا اهمیت نیست که مدعی علیه در سال ۱۹۱۶ دیگر از "لی بیژاول" استفاده نمی‌کرده ، چرا که

با نگهداشتن کرجی در تعمیرگاههای گانز اسی دانوبیوس همچنان آنرا در تصرف خود داشته است... (۳۴)

(۳۵) در ادعای لاندرو که مورد اشاره اکثریت واقع شده طبق قراردادی که بعداً " توسط دولت پرو لغو شد، اطلاعات ذیقیمتی راجع به ذخائر "گوانو" (فضولات پرندگان دریائی) در اختیار آن دولت قرار داده شده بود. دیوان لغو قرارداد را تأیید کرد، لیکن نظردا دکه لاندرو استحقاق دریافت "ارزش عادلانه" اطلاعات ارائه شده را دارد. ^(۳۶) گرچه دیوان استفاده از آن اطلاعات توسط پرو را "غیرقابل تردید" می دانست، با اینحال راجع به میزان استفاده یا منافع واقعی حاصله از آن، تحقیق نکرد. رای دیوان مبتنی بر قیمت عادلانه اطلاعاتی بوده که در اختیار پرو گذاشته شده بود.

(۳۸) در پرونده زیلبرسپیک علیه خزانه داری (لهستان)، یک پیمانکار، زمینهای را که بعداً " از روسیه به لهستان منتقل شد آباد کرده بود و به میزانی که ارزش زمین افزایش یافته بود، ظاهراً " بدون ارتباط با استفاده دولت لهستان از مستحقات آن، حکم به پرداخت غرامت داده شد. به همین نحو در پرونده راه آهن آلمان در اطریش ^(۳۹) مدعی از زمان اشغال اطریش توسط آلمان، کارهایی روی سیستم راه آهن اطریش انجام داده بود و بابت سودی که از کار وی نصیب اطریش شده بود، در این مورد نیز ظاهراً " بدون ارتباط با میزان استفاده واقعی اطریش از کار انجام شده، به نفع وی حکم داده شد.

(۳۴) همانجا (متن اصلی به فرانسه - م) Id. at 776

(۳۵) Landreau Claim (U.S. v. Peru), 1 Rep. Int'l Arb. Awards 347, 352 (1922).

(۳۶) همانجا. ص ۳۶۴

(۳۷) همانجا.

(۳۸) شروتر، بالا، در صفحه ۲۹۲ مورد بحث واقع Discussed in Schreuer, supra, at 292

(۳۹) شروتر، بالا، در ص. ۹۳-۲۹۳ مورد Discussed in Schreuer, supra, at بحث واقع شده 292-93.

(۴۰)

Jno. P. Putegnat

در دعوای وراثت جی . پی . پوتخنات

کالای مدعی درخانه‌ای انبارشده بود که به‌طور قانونی توسط دولت مکزیک تصرف و به استحکامات تبدیل شد. خانه بعداً "با گلوله‌های توپ دشمن به آتش کشیده شده، و کالاهای انبارشده مدعی نابود گردید. کمیسیون حکم به خسارت بابت ارزش اموال داد، چنان‌بودی آنها معلول اقداماتی بود که به نفع عامه انجام شده بود. در متن حکم آمده است: "حتی در چنین موردی، باید بپذیریم که عامه با مزاحمت و ممانعتی که در نتیجه نابود شدن اموال برای دشمن ایجاد شده، از اموال منتفع گردیده است، بنابراین مکلف است که غرامت عادلانه آنرا بپردازد."^(۴۱)

در این صورت، ایرادی که به استدلال اکثریت درباره دارا شدن بلاجهت وارد است، این نیست که چرا ضابطه "منفعت واقعی" را اتخاذ کرده، بلکه ایراد در آنجاست که این ضابطه را با تردستی به "استفاده واقعی" تبدیل کرده است. این ضابطه تعیین خسارت،

(۴۰) (ایالات متحده علیه مکزیک)، reported in 3 U.S. v. Mex., Damages in International Law 1734 n.427 (1943) M. Whiteman,

رجوع شود همچنین به: Fr. v. Company General of the Orinoco (Venez.), 10 Rep. Int'l Arb. Awards 184, 280-85 (1905)

و بحث راجع به پرونده مذکور در Report of the International Law Commission on the Work of Its Thirty-Second Session, II Y.B. Int'l L. Comm'n 1980 at 1, 40 (1981).

(۴۱) Jiménez de Aréchaga, "International Law in the Past Third of a Century," 159 Recueil des Cours 1 (I-1978),

که مورد استناد اکثریت قرار گرفته مغایرتی با این پرونده ندارد. "خیمنز دو آره چاگا" بحث مختصری راجع به دارا شدن بلاجهت در شرایط سلب مالکیت نموده و استدلال می‌کند که دولت نباید ملزم به پرداخت غرامت گردد، مگر آنکه (به‌طور غیر عادلانه - م) دارا شده باشد. همانجا Id. at 299-300 معذک، وی "استفاده واقعی" را به عنوان ضابطه غرامت تأیید نمی‌کند. نهایت درجه نزدیکی دیدگاه خیمنز دو آره چاگا با چنین ضابطه‌ای آنجاست که استدلال می‌کند: در موارد شاذ و نادر که اقداماتی در جهت سیاست عمومی، متضمن تعطیل کلی یک فعالیت مضر یا مزاحم صنعتی یا تجاری باشد، پرداخت غرامت جایز نیست. همانجا Id. at 300 (تاکید اضافه شده است). مشکل بتوان گفت که این حالت گویای وضع پرونده حاضر است.

به احتمال قوی در شرایط پرونده حاضر غیرقابل اعمال است. به هر تقدیر، اکثریت هیچگونه فرصت معقولی به طرفین جهت استدلال راجع به آن، نداده است.

ضابطه خسارت "استفاده واقعی" اولین بار توسط اکثریت در متن حکم صادره عنوان گردید. هیچ یک از طرفین هرگز آنرا عنوان نکرده یا ادله و مدارک مناسب در مورد آن ارائه نکرده است. در این صورت، تعجبی ندارد که اکثریت، ادله و مدارک راجع به استفاده واقعی را "ناچیز" بداند.

اکثریت، پس از آنکه طرفین را با عنوان کردن ضابطه بدیع خود در مورد خسارت دچار تعجب کرد، انصافاً می‌بایست حداقل فرصت اقدام جهت تحصیل و ارائه مدارک راجع به آن موضوع را، به آنان می‌داد. اما به جای اینکار، اکثریت عملاً رقم ۷۵۰،۰۰۰ دلار را بدون هیچ ضابطه و مبنائی تعیین می‌کند. نه استدلال و مدارک خواهان و نه استدلال و مدارک خواندگان چنین رقمی را تأیید نمی‌کند. کشف هرگونه استدلالی در حکم اکثریت که منجر به انتخاب این رقم شده باشد، غیرممکن است. در یک ادعای تقریباً "۴۰ میلیون دلاری کاملاً" مستند، به نظرمی آید که رقم ۷۵۰،۰۰۰ دلار صرفاً "به این دلیل که به قدر کافی کم بوده، مورد قبول اکثریت واقع شده است."

هشتم - بهره و هزینه‌ها

همانطور که در بالا اشاره کردم، به نظر من می‌بایست مبلغ ۲۱،۴۳۱،۵۱۹ دلار که معادل ارزش تنزیلی عدم‌النفع سی - لند است، به نفع وی حکم داده می‌شد. بعلاوه، می‌بایست کلاً مبلغ ۲،۹۴۸،۵۰۹ دلار دیگر نیز بابت ادعاهای دیگری که خواهان جداگانه بر اساس قرارداد و سلب مالکیت، اقامه کرده به نفع او حکم داده می‌شد.

در موارد نقض قرارداد یا سلب مالکیت، برای جبران کامل خسارت یک طرف حکم به پرداخت بهره ضروری است. سی - لند به نرخ رایج در مورد سپرده‌های مدت‌دار تجاری بانکی در طول مدت مورد بحث، خواستار بهره شده است. این ضابطه برای تعیین نرخ بهره مناسب است. سی - لند ادله و مدارکی که نمایانگر نرخ بهره

رایج در مدت های ذیربط است ، ارائه نموده است .

سی - لندن در مورد ارزش تنزیلی عدم النفع خود به مبلغ ۲۱،۴۳۵،۵۱۹ دلار ، بهره ای به میزان ۱۴،۷۳۲،۷۹۲ دلار مطالبه کرده و محاسبه خود را بر مبنای درآمدی قرارداده که در صورت تودیع این مبلغ در تاریخ اول ژانویه ۱۹۷۹ (۱۱ دیماه ۱۳۵۷) به صورت سپرده ۱۲ ماهه ، بانرخ بهره بانکی متداول در فاصله بین اول ژانویه ۱۹۷۹ لغایت ۳۱ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۱ دیماه ۱۳۵۷ لغایت ۱۰ دیماه ۱۳۶۱) ، عاید می شد . تاریخ اول ژانویه ۱۹۷۹ (۱۱ دیماه ۱۳۵۷) به عنوان ابتدای دوره محاسبه ، به نظر من معقول است ، زیرا همانطور که در بالا گفته شد ، تخلفات قراردادی که موجب محروم شدن سی - لندن از حقوق قراردادی اش شد ، گوا اینکه تاحدی زودتر از آن تاریخ شروع شده بود ، به هر حال مطمئنا " در ابتدای سال ۱۹۷۹ ، واقع گردیده بود . خوانندگان به مبنای محاسبه بهره توسط سی - لندن وصحت نرخهای مورد عمل و یاصحت و درستی محاسبه ، ایرادی نگرفته اند . در واقع ، آنان هیچگونه استدلال یا مدرکی راجع به موضوع ارائه نکرده اند . از اینرو ، بر مبنای سوابق موجود نزد دیوان ، به نظر من می بایست مبلغ ۱۴،۷۳۲،۷۹۲ دلار بهره ، لغایت ۳۱ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۰ دیماه ۱۳۶۱) به اضافه بهره ممتد از آن تاریخ تا تاریخ دستور پرداخت از حساب تضمینی توسط کارگزار امانی ، به نرخهای جاری در حکم منظوری شد .

در رابطه با ادعاهای دیگری که بصورت جداگانه بر مبنای قرارداد و سلب مالکیت اقامه شده ، سی - لندن خواستار بهره بر مبنای محاسباتی است مشابه محاسبات انجام شده درباره عدم النفع ، با این تفاوت که ابتدای دوره محاسبه اول اوت ۱۹۷۹ (۱۰ مرداد ماه ۱۳۵۸) ، یعنی تاریخی است که سی - لندن به طور قطع ایران را ترک گفت . به نظر من این تاریخ ، منصفانه است ، چه شکی نیست که سی - لندن تا آن موقع اموالی را که مبنای ادعاهایش قرار گرفته از دست داده بوده است . به دلایلی که در بالا بر شمردم به نظر من روشی که سی - لندن در محاسبه بهره به کار برده قابل قبول است ، با این تفاوت که میزان بهره مورد ادعا می بایستی متناسباً " کاهش داده شود تا نمایانگر (بهره) خساراتی باشد که در مورد این ادعا می بایست به سی - لندن پرداخت می شد و به عقیده من میزان این خسارت فقط ۲،۹۴۸،۵۰۹ دلار است و نه

مبلغ بالاتری که سی - لند مطالبه می کند، برای این اساس، به نظر من می بایست مبلغ ۱،۶۶۱،۷۲۹ دلار بهره بابت ادعاهای لغایت اول دسامبر ۱۹۸۲ (۱۰ آذرماه ۱۳۶۱)، به اضافه بهره ممتد، به نرخهای متداول تا تاریخ دستورپرداخت از حساب تضمینی توسط کارگزارانمانی به نفع سی - لند حکم داده می شد.

همینطور، به عقیده من می بایست به موجب ماده ۴۰ قواعد دیوان، هزینه های داوری سی - لند در حکم منظور می گردید. سی - لند مبلغ ۱۲۶،۶۶۷ دلار بابت این هزینه ها خواستار شده و مدارک موید درخواستش را ارائه کرده است. اکثریت دلائل خود برای رد درخواست هزینه های سی - لند را که طرف موفق این دعواست توضیح نمی دهد.

نهم - ادعاهای متقابل

من با نتیجه گیری اکثریت مبنی بر اینکه چهار فقره ادعای متقابل خواندگان باید مردود شناخته شود، موافقم.

در مورد ادعای متقابل اول، مبنای نتیجه گیری من اینست که سی - لند اثبات کرده که وی کلیه خدمات خود را در تاسیسات خویش انجام داده، و بنا بر این سازمان بنادر هیچگاه بابت این خدمات از سی - لند پولی نخواست است. لذا، گرچه من معتقدم که بین سی - لند و سازمان بنادر قراردادهایی وجود داشته، با اینحال نتیجه گیری من اینست که قراردادهای خدمات مورد بحث را در برنگرفته، و سازمان بنادر هیچگونه ادعایی نسبت به عوایدی که در صورت ادامه عملیات سی - لند در بندر عباس در آتیها از این خدمات نصیبش می شد، نمی تواند داشته باشد.

در رابطه با ادعای متقابل دوم، قبلاً" نظر داده ام که بابت ضبط کانتینرهای که سی - لند مجبور شد در ایران باقی بگذارد می بایست حکم خسارت به نفع سی - لند داده می شد. بنابراین، به دلایل روشن، لاجرم ادعای سازمان بنادر بابت هزینه های انبارداری ۱۹ دستگاه کانتینرها را مردود می شمارم.

وبالاخره با استدلال اکثریت درباره ادعاهای متقابل سوم و چهارم موافقم.

دهم - نتیجه گیری

به دلایل مذکور در فوق ، به نظر من می بایست مبلغ ۲۴،۳۸۰،۰۲۸ دلار بابت ادعاهای سی - لند ، به اضافه ۱۶،۳۹۴،۵۲۱ دلار بهره لغایت ۳۱ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۰ دیمه ۱۳۶۱) و بهره ممتد به نرخهای متداول تا تاریخ دستور پرداخت از حساب تضمینی توسط کارگزار امانی ، به نفع سی - لند حکم داده می شد . همچنین ، معتقدم که می بایست مبلغ ۱۲۶،۶۶۷ دلار بابت هزینه های داوری به سی - لند پرداخت می گردید .

لا اله ، به تاریخ اول نوامبر ۱۹۸۴ (۱۰ آبان ماه ۱۳۶۳)



هوارد ام . هولتزمن