

ORIGINAL DOCUMENTS IN

180-264 یوان داود

1A - 2/2

Case No. 180

Date of filing: 10 JUNE 85

** AWARD - Type of Award FINAL
 - Date of Award 26 APRIL 85
 _____ pages in English 24 pages in Farsi

** DECISION - Date of Decision _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** CONCURRING OPINION of _____
 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** SEPARATE OPINION of _____
 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** DISSENTING OPINION of _____
 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

** OTHER; Nature of document: _____

 - Date _____
 _____ pages in English _____ pages in Farsi

پرونده شماره ۱۸۰

شعبه سه

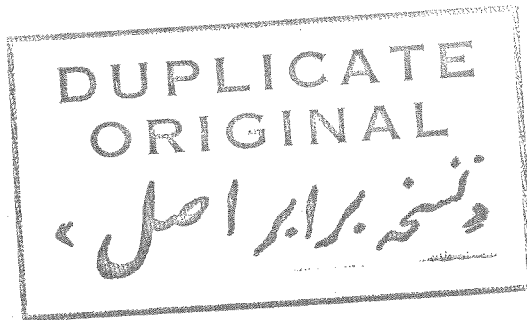
حکم شماره ۱۷۵ - ۱۸۰ - ۳

FINAL AWARD

Case No. 180

Chamber Three

Award 175-180-3



هارنیشفگر کورپوریشن ،

خواهان ،

- و -

وزارت راه و ترابری ، سازمان گسترش و

نوسازی صنایع ایران ، ماشین سازی اراک و

ماشین سازی پارس ،

خواندگان .

English version Filed on <u>26 APRIL 85</u>
نسخه انگلیسی در تاریخ ۲۶ آوریل ۱۳۶۴ ثبت شده است.

IRAN UNITED STATES CLAIMS TRIBUNAL	دادگاه داری دعاوی ایران - ایالات متحدہ
ثبت شد - FILED	
Date 10 JUN 1985 ۱۳۶۴ / ۳ / ۲۰	تاریخ
No. 180	شماره

حکم نهائیحاضران :

از جانب خواهان : آقای برت راین ،

آقای فیلیپ دیویس ،

وکلا خواهان ،

آقای سی. پی. کاسلند ،

نایب رئیس ارشدها رنیشفگر کورپوریشن ،

آقای جرج نایت ،

مشاور کل هارنیشفگر کورپوریشن ،

از جانب خواندگان : آقای محمد کریم اشراق نماینده رابط جمهوری اسلامی ایران

آقای خسرو طبسی مشاور حقوقی نماینده رابط

آقای محمدعلی شاملو ،
وکیل ماشین سازی اراک

آقای جنگیزاحمری پور ،
نماینده ماشین سازی اراک

آقای سیف علی وفا مهر ،
مدیرعامل ماشین سازی اراک وپارس

آقای محمدعلی لطفعلیان ،
وکیل وزارت راه و ترابری

سایر حاضران : خانم جیمیسون سلبی ، قائم مقام نماینده رابط ایالات متحده آمریکا
آقای جان بی. رینولدز ، مشاور حقوقی نماینده رابط

اول - جریان رسیدگی

خواهان ، هارنیشفرگ کورپوریشن (اختصاراً "هارنکو" یا "خواهان") در تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۹۸۱ (۲۷ آذرماه ۱۳۶۰) دادخواستی مشتمل بر هفت ادعای جداگانه علیه وزارت راه و ترابری (اختصاراً "وزارت راه") ، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران ("سازمان گسترش") و ماشین سازی اراک ("ماشین سازی") به ثبت رسانید. در تاریخ ۱۸ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۸ دیماه ۱۳۶۰) هارنکو ضمن ثبت اولین اصلاحیه دادخواست خود، ادعای دیگری بر ادعاهای خود علیه ماشین سازی پارس ("ماشین سازی پارس") افزود. بدین ترتیب خواهان هشت ادعای جداگانه در رابطه با خرید و تحویل جراثقل

هارنکو در ۲۱ سپتامبر ۱۹۸۲ (۳۰ شهریور ماه ۱۳۶۱) پاسخ خود به مدافعات و لایحه دفاعیه و ادعاهای متقابل را ثبت نمود. خواهان کماکان ادعای خود علیه وزارت راه بابت موارد نقض ادعائی قراردادهای خرید را که ماشین سازی اراک حسب ادعا بعنوان کارگزار وزارت راه منعقد کرده بود، حفظ نمود.

در تاریخ ۱۵ آوریل ۱۹۸۳ (۲۶ فروردین ماه ۱۳۶۲) یک جلسه استماع مقدماتی تشکیل شد و طی آن هارنکو اطلاع داد که اصلاحیه‌ای راجع به ادعای خود ثبت خواهد نمود. پس از آن جلسه، دیوان داوری در تاریخ ۵ مه ۱۹۸۳ (۱۵ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) دستوری صادر و از جمله مقرر نمود که خواهان باید "تا تاریخ ۱۰ مه ۱۹۸۳ (۲۰ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) مدارک زیر را به ثبت رساند:

(الف) هرگونه اصلاحیه‌ای که بخواهد در مورد ادعاهای ۶ و ۷ ثبت نماید" و خوانندگان باید تا تاریخ ۱۴ ژوئیه ۱۹۸۳ (۲۳ تیر ماه ۱۳۶۲) مدارک مربوط به معاملات جراثقالهای موضوع ادعاهای ۶ و ۷ را ثبت کنند".

خواهان قبل از صدور آن دستور، در تاریخ دوم مه ۱۹۸۳ (۱۲ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) سندی تحت عنوان "دومین اصلاحیه دادخواست هارنیشگر کورپوریشن" به ثبت رساند. هارنکو با اشاره به مدارکی که وزارت راه ارائه داده و بحث‌هایی که در جلسه استماع مقدماتی مطرح شده بود در مورد ادعاهای شش و هفت تقاضا کرد ادعای خود را بصورتی اصلاح کند که بتواند "هم از وزارت راه که برای هارنکو این تصور را ایجاد کرده بود که بعنوان موکل (اصیل) مسئول پرداخت بوده، و هم از ماشین سازی که طبق اظهار وزارت راه در مورد صدور سفارش‌های خرید این جراثقال به هارنکو راسا" بعنوان اصیل عمل کرده بود، مطالبه خسارت کند".

وزارت راه در اظهاریه‌ای که در تاریخ ۲۱ سپتامبر ۱۹۸۳ (۳۱ شهریور ماه ۱۳۶۲) ثبت نمود یکبار دیگر منکر شد که چه بصورت مستقیم و چه از طریق ماشین سازی اراک بعنوان کارگزار خود قراردادهای مورد اختلاف در ادعاهای شش و هفت را هرگز منعقد کرده باشد.

در تاریخ سوم اکتبر ۱۹۸۳ (۱۱ مهرماه ۱۳۶۲) هم هارنکو وهم ماشین سازی اراک لوائی ثبت نمودند. هارنکو در لایحه خود مشخصاً " راجع به مسئولیت ادعائی ماشین سازی در قبال ادعاهای ۶ و ۷ به استدلال پرداخت و حال آنکه در لایحه ماشین سازی هیچگونه دفاع مستقیمی در مقابل این ادعاها نشده بود. ماشین سازی با ثبت مستندات و در تاریخ ۱۴ اکتبر ۱۹۸۳ (۲۲ مهرماه ۱۳۶۲) لایحه خود را تکمیل کرد که مشخصاً " ارتباطی با ادعاهای شش و هفت ندارد.

جلسه استماع این پرونده در روزهای ۲۸ و ۲۹ نوامبر ۱۹۸۳ (۷ و ۸ آذرماه ۱۳۶۲) برگزار شد.

خواهان در جلسه استماع اظهار داشت که اگرچه وزارت راه هنوز در ادعاهای شش و هفت اسماً " خوانده واقع شده ، ولی این ادعاها در اصل علیه ماشین سازی اراک اقامه شده است . ماشین سازی با این استدلال که بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۹ دیماه ۱۳۶۰) نمیتوان ادعای جدیدی اقامه کرد، به این نحو اصلاح ادعا اعتراض کرد. ماشین سازی همچنین در مورد ماهیت این ادعاها به استدلال پرداخته و آنرا منکر شد.

در ۱۵ دسامبر ۱۹۸۳ (۲۴ آذرماه ۱۳۶۲) هم وزارت راه وهم ماشین سازی مطالب دیگری ثبت کردند که وزارت راه ضمن آن مطالب منکر مسئولیت در قبال ادعاهای شش و هفت گردید در حالی که ماشین سازی مشخصاً " وارد بحث راجع به این ادعاها نشد. خواهان در تاریخ ۳۰ ژانویه ۱۹۸۴ (۱۰ بهمن ماه ۱۳۶۲) پاسخی ثبت نمود و در مورد اصلاحیه ضمن سایر مطالب اظهار داشت که " هارنکو موضع خود را اصلاح کرده تا ماشین سازی را بعنوان اصیل واقعی در منافع قلمداد کند و شواهد نیز موید آن موضع اند".

دیوان داوری در حکم جزئی شماره ۳ - ۱۸۰ - ۱۴۴ یاد شده در بالا، در مورد ادعاهای شش و هفت اشعار داشت :

در مورد قبول اصلاحیه دوم دادخواست خواهان که در تاریخ دوم مه ۱۹۸۳ (۱۲ اردیبهشت ماه ۱۳۶۲) به ثبت رسید و نیز در مورد ادعاهای ششم و هفتم که در آنها ماشین سازی خوانده واقع شده است ، دیوان داوری پس از بررسی ادله و مدارک و استدلالات

طرفین راجع به این موضوع ، به این نتیجه رسیده است که لازمست در این مورد ونیز راجع به موضوعات صلاحیت وموضوعات اصلی مربوط به ادعاهای یادشده ، رسیدگی بیشتری صورت گیرد . قبل از انجام چنین رسیدگی ، دیوان حکمی جزئی راجع به ادعاهای شماره یک تا پنج وادعای شماره هشت صادرخواهدکرد . راجع به ادعاهای شماره شش وهفت متعاقبا " ، حکمی صادرخواهدشد .

دیوان داوری طی دستور مورخ اول مارس ۱۹۸۵ (۱۰ اسفندماه ۱۳۶۳) خود از طرفین دعوت کرد تا اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) ، درمورد نکات مذکوردرذیل راجع به ادعاهای ۶ و ۷ هر مطلبی را که بخواهند به ثبت رسانند :

۱ - خریدار واقعی کالاهای موضوع دعاوی مزبور از خواهان (یا شرکتهای فرعی وی) چه کسی بوده و اساس رابطه قراردادی ، در صورت وجود چه بوده است ؟

۲ - چه کسی ، احیانا " بابت کالاهای موضوع دعاوی مزبور ، عملا " متعهد به پرداخت به خواهان (یا شرکتهای فرعی وی) بوده است ؟

۳ - رابطه حقوقی و واقعی در خصوص موافقتنامه ادعائی فروش کالاهای موضوع دعاوی مزبور ، فیما بین خواهان (یا شرکتهای فرعی وی) ، ماشین سازی اراک و وزارت راه و ترابری چه بوده است ؟

۴ - چند درصد از سهام هارنیشفگر با مسئولیت محدود طی دوره مربوطه ، متعلق به خواهان بوده است ؟

۵ - آیا دومین دادخواست هارنیشفگر کورپوریشن صحیح و بجا بوده است ؟ مقایسه شود با : ریموند اینترنشنال لیمیتد (انگلستان) (قرار رد پرونده شماره (۲) (۸ دسامبر ۱۹۸۲ / ۱۷ آذرماه ۱۳۶۱) ، ا . م . اف . اورسیز کورپوریشن (قرار رد پرونده شماره ۲۰) (۸ دسامبر ۱۹۸۲ / ۱۷ آذرماه ۱۳۶۱) ، آمریکن اینترنشنال گروپ علیه جمهوری اسلامی ایران ، حکم شماره ۳ - ۲ - ۹۳ (۱۹ دسامبر ۱۹۸۳ / ۲۸ آذرماه ۱۳۶۲) و کیمبرلی - کلارک کورپوریشن علیه بانک مرکزی ایران ، حکم شماره

۲ - ۵۷ - ۴۶ (۲۵ مه ۱۹۸۳/۴ خردادماه ۱۳۶۲).

هارنکو پاسخ خود به دستور مورخ اول مارس ۱۹۸۵ (۱۰ اسفندماه ۱۳۶۳) دیوان را در اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) به ثبت رساند و از جمله اظهار داشت که خریدار واقعی جراثقالها وزارت راه بوده و ماشین سازی اراک صرفاً " از نظر رعایت مقررات قانونی ایران " به عنوان واسطه آن وزارتخانه عمل می کرده است " لکن هارنکو تکرار نمود که وی هم از وزارت راه و هم از ماشین سازی اراک مطالبه خسارت می کند: " از وزارت راه به این دلیل که طی مذاکرات خود با هارنکو این تصور را ایجاد نمود که بعنوان اکیل مسئول پرداخت می باشد و از ماشین سازی اراک به این دلیل که وزارت راه اقرار نمود که ماشین سازی اراک از اختیارات خود فراتر رفته و در خرید جراثقالها از هارنکو بعنوان اکیل عمل کرده است ". بنابراین اظهار خواهان ، اصلاحیه دادخواست و افزودن ماشین سازی اراک در ادعاهای شش و هفت بعنوان خواننده ، جنبه توضیحی داشته و طبق مقررات و سوابق قضائی حاکم ، مجاز می باشد .

دیوان طی دستور ثبت مورخ ۴ آوریل ۱۹۸۵ (۱۵ فروردین ماه ۱۳۶۴) مهلت خواندگان را برای ثبت پاسخهای خود به دستور مورخ اول مارس ۱۹۸۵ (۱۰ اسفندماه ۱۳۶۳) تا ۱۶ آوریل ۱۹۸۵ (۲۷ فروردین ماه ۱۳۶۴) تمدید کرد . وزارت راه و ماشین سازی اراک اظهاریه های خود را در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۸۵ (۴ اردیبهشت ماه ۱۳۶۴) به ثبت رساندند . وزارت راه ضمن تکرار اظهارات خود همچنین اشعار داشت که اصلاحیه درخواستی ، بموقع تسلیم نشده است . ماشین سازی اراک نظر سابق خود را دایر بر اینکه اصلاحیه مجاز نیست ، تکرار و تشریح کرد و مجدداً " اشعار داشت که در قرارهای ادعائی نه بعنوان کارگزار وزارت راه و نه بعنوان اکیل عمل نکرده است .

خواهان در تاریخ ۱۰ آوریل ۱۹۸۵ (۲۱ فروردین ماه ۱۳۶۴) اظهاریه ای تحت عنوان " ایراد هارنیشفگر کورپوریشن به درخواست تمدید مهلت طرفهای ایرانی " به ثبت رساند و در آن ، ضمن سایر مطالب درخواست کرد در صورتی که با تقاضای تمدید مهلت

ثبت اظهاریه خوانندگان که در آن دستور پیش بینی شده موافقت گردد به وی نیز امکان داده شود پاسخی به جوابیه خوانندگان به دستور مورخ اول مارس ۱۹۸۵ (۱۰ اسفندماه ۱۳۶۳) یاد شده به ثبت رسانند. نظربه آنکه اظهاریه های مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۸۵ (۴ اردیبهشت ماه ۱۳۶۴) خوانندگان حاوی هیچ استدلال تازه ای نمی باشد دیوان با درخواست یاد شده موافقت نمی کند.

خواهان در تاریخ ۱۷ اوت ۱۹۸۴ (۲۶ مردادماه ۱۳۶۳) درخواستی جهت تصحیح حکم جزئی شماره ۳ - ۱۸۰ - ۱۴۴ ثبت و ادعا کرد که دیوان داوری بدلیل اشتباه در تفسیر بعضی اسناد، مبلغ ۶,۰۲۵/۷۵ دلاری را که خواهان بابت ادعای دوم خود استحقاق داشته در حکم صادره به نفع خواهان منظور نکرده است. دیوان طی دستور مورخ اول مارس ۱۹۸۵ (۱۰ اسفندماه ۱۳۶۳) یاد شده در بالا، از طرفین همچنین دعوت کرد که در مورد بعضی مسائل مربوط به تصحیح درخواستی (رجوع شود به بخش سوم - ب زیر) به بحث بپردازند.

دیوان داوری تصمیم گرفته است که این درخواست تصحیح را به ادعای شش و هفت معوقه منضم و در این حکم نهائی به آن رسیدگی کند.

بعلاوه، طبق تصمیم متخذه در حکم جزئی، راجع به موضوع استحقاق طرفین به دریافت هزینه های داوری مربوط به پرونده شماره ۱۸۰، در این حکم نهائی تصمیم گرفته می شود.

دوم - اظهارات طرفین

الف - اصلاحیه

در قسمت قبل، وجه مشترک دو ادعای شش و هفت، مبنی بر اینکه آیا اصلاح دادخواست بمنظور افزودن ماشین سازی اراک بعنوان یک خواننده صحیح است

یاخیر، تشریح گردید. هارنکو از جهت توضیح راجع به آنکه دراصل وزارت راه را خوانده (وماشین سازی را کارگزار ادعائی آن) نام برده، اظهار می دارد که بعلت وجود رابطه خریدار و فروشندهای که در رابطه با پاره‌ای موضوعات دیگر بین وزارت راه و هارنکو وجود داشت، برای خواهان این تصور ایجاد شده بود که رابطه مشابهی نیز درمورد معاملات مورداختلاف در ادعاهای شش و هفت وجود دارد. خواهان می‌گوید که ماشین سازی اراک دراصل نه تنها در ادعاهای شش و هفت کارگزار نامیده شده، بلکه در چهار ادعای دیگر پرونده شماره ۱۸۰ نیز بعنوان خواننده طرف دعوی قرار گرفته بود و بنا براین طرف جدیدی اضافه نشده و مسئله بیشتر بصورت توضیح مجاز ادعا می‌باشد. هارنکو همچنین تاکید می‌کند که اصلاحیه را در اوایل مرحله رسیدگی تسلیم کرده و در نتیجه هم به وزارت راه و هم به ماشین سازی اراک فرصت کافی برای دفاع داده است و اظهار می‌دارد که ثبت اصلاحیه توسط روسای مشترک دفتر دیوان "ظاهراً" به مفهوم پذیرش آن از طرف دیوان می‌باشد.

هارنکو در اظهاریه مورخ اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) خود نتیجه می‌گیرد که طبق ماده ۲۰ قواعد دیوان "اصلاحیه دوم" وی "مجاز" بوده و در این مرحله نهائی نباید پذیرش قبلی دیوان و ثبت اصلاحیه با ممانعتی مواجه شود.

موضع ماشین سازی اراک این است که نمی‌توان با ثبت اصلاحیه‌ای، وی را در پاره‌ای از ادعاها، خواننده قرارداد زیرا بعد از ۱۹ ژانویه ۱۹۸۲ (۲۹ دیماه ۱۳۶۰) ادعای جدیدی قابل اقامه نیست. طبق نظر ماشین سازی اراک تغییر درخواستی درمورد حاضر، مشمول ماده ۲۰ قواعد دیوان درباره، اصلاحیه‌ها نبوده، بلکه این عمل بمفهوم "وارد کردن یک خواننده جدید است که ادعا را از حیطه صلاحیت دیوان خارج می‌کند" بنظر وزارت راه نیز اصلاحیه مجاز نیست.

ب - صلاحیت

درمورد ادعای هفت ، از نظر صلاحیت یک مسئله باقی است و آن اینکه ادعای مزبور ، ادعای غیرمستقیمی است که از طرف شرکت فرعی هارنکو در آلمان غربی ، یعنی هارنیشفگر گ ام ب ها طرح شده است . دیوان در حکم شماره ۳ - ۱۸۰ - ۱۴۴ مورخ ۱۳ ژوئیه ۱۹۸۴ (۲۲ تیر ماه ۱۳۶۳) خود ، اظهار هارنکو دایر بر کنترل ادعائیش بر هارنیشفگر گ ام ب ها بمفهوم بند ۲ ماده هفت بیانیه حل و فصل دعاوی را پذیرفت و ضمن سایر مطالب اشعار داشت که "هارنکو سوگندنامه هائی تسلیم نموده که اثبات می کند که از سال ۱۹۷۸ تا کنون بین ۵۱ تا ۷۵ درصد سهام واجد حق رای شرکت فرعی خود در آلمان غربی ("گ ام ب ها") را در دست داشته و "شواهدی در رد این حقایق وجود ندارد". لکن ، خوانندگان اظهار می دارند که چون هارنکو بهر صورت بیش از ۷۵ درصد سهام شرکت یاد شده را مالک نیست ، بنا بر این حداکثر مستحق دریافت ۷۵ درصد هرگونه وجهی است که (هارنیشفگر) گ ام ب ها که ممکن است استحقاق دریافت آنرا داشته باشد ، بنا بر اظهار خواهان ، در مقررات ذیربط ، نکته ای دال بر اینکه ادعای غیرمستقیم یک تبعه ایالات متحده بر مبنای مالکیت نسبی شرکت فرعی خارجی وی تعریف شده باشد ، وجود ندارد .

ب - ادعاها

ادعای ششم

هارنکو بدوا " مبلغ ۶۳۰،۵۳۳ دلار آمریکا و بهره آنرا ، از وزارت راه مطالبه کرده بود ولی اینک مبلغ ۵۰۴،۴۴۱ دلار آمریکا و بهره آنرا ، از ماشین سازی اراک یا وزارت راه "در ارتباط با عدم افتتاح اعتبار اسنادی طبق شرایط

قرارداد ادعائی با هارنکو جهت خرید ۲۰ دستگاه جراثقال مطالبه می‌کند و رقم خسارت مورد درخواست هارنکو شامل هزینه نگهداری و هزینه‌های ادعایی دیگر است .

ادعای مطروح علیه وزارت راه بدواً " براین تئوری مبتنی بود که وزارت راه ماشین آلات مورد بحث را با استفاده از ماشین سازی اراک بعنوان کارگزار خود خریداری کرد . در آخرین اظهاریه هارنکو (مورخ اول آوریل ۱۹۸۵ / ۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) نقش ادعائی ماشین سازی اراک به نقش "یک طرف تشریفاتی" و "صوری" در معامله تقلیل داده شده ، زیرا طبق قوانین ایران ماشین سازی اراک "منحصراً" حق کسب پروانه ورود جرثقیل های مدل ۶۵۰ ای تی سی و دبلیو ۳۰۰ را داشته است " و وزارت راه خود مستقیماً "در کلیه مراحل لازم و از جمله انعقاد قراردادها دخالت داشته است . طبق اظهار خواهان ، این واقعیت که در نظر بود "مالکیت رسمی" از طریق ماشین سازی به وزارت راه منتقل شود ، در ماهیت اقتصادی و حقوقی معامله ، بصورت یک معامله فیما بین هارنکو و وزارت راه ، تاثیر ندارد .

مدارکی که خواهان برای اثبات نقش ادعائی وزارت راه بعنوان خریدار ، بالاخص به آنها استناد می‌کند نامهای است که هوارد نیدلز تامساند برگن دوف (اچ ان تی بی) مهندسین طراحی و مشاوران ساختمانی وزارت راه به هارنکو و ماشین سازی اراک نوشته و در آن درخواست اطلاعات کتبی درباره جراثقالهای مورد بحث را کرده و نیز پیشنهادهای فروش مربوط به جرثقیل هاست که از آن ببعد بعنوان ماشین سازی اراک ارسال شده و سفارشهای خرید ماشین سازی در مورد همان پیشنهادات و شماره های سفارش خرید و همچنین سوگندنامه های جان سی شورز ، که در آن تاریخ نماینده خواهان در تهران بود ، هارنکو اظهار می‌دارد که نه می‌تواند ادعای وزارت راه را داثربرای که ماشین سازی اراک اختیار نداشته از طرف وزارت راه عمل کند ، تأیید و نه می‌تواند آنرا انکار نماید . اگر معلوم شد این ادعا صحت دارد خواهان از ماشین سازی اراک مطالبه خسارت می‌کند که در آن صورت بعنوان

اصیل عمل کرده است . همانطور که در فوق توضیح داده شد هارنکو درخواست نموده است که ادعایش را بر همین اساس اصلاح نماید .

وزارت راه اظهار می دارد که نه مستقیما " و نه با استفاده از ماشین سازی اراک بعنوان کارگزار خود ، قراردادهای ادعائی را منعقد نکرده است . ماشین سازی اراک ، علاوه بر اعتراض به اصلاحیه ، استدلال می کند که قراردادی برای خرید جرثقیل ها منعقد نکرده است . ماشین سازی اراک مضافا " هرگونه رابطه قراردادی و حقوقی با وزارت راه در مورد موضوعات مطروح در ادعاهای شش و هفت را انکار کرده و می گوید اگر مذاکره ای هم در کار بوده ، مستقیما " بین وزارت راه و هارنکو صورت گرفته است .

ادعای هفتم

طبق اظهار هارنکو ، ماشین سازی اراک (طبق تئوری اصلی خواهان ، وزارت راه از ماشین سازی اراک بعنوان کارگزار خود استفاده کرده است) قراردادی جهت خرید ۳۴ دستگاه جرثقیل با گام ب ها منعقد ، ولی با عدم افتتاح اعتبار اسنادی ، آن قرارداد را نقض نمود . خواهان در اصل خساراتی به مبلغ ۲،۲۳۶،۳۰۱ دلار آمریکا به علاوه بهره مطالبه کرده بود ولی مبلغ درخواستی را به ۲،۰۶۷،۲۷۵ دلار آمریکا که شامل زیانهای متحمل به خاطر فروش مجدد و هزینه نگاهداری است ، به علاوه بهره متعلقه ، تقلیل داد .

طبق اظهار هارنکو ، یا وزارت راه از طریق ماشین سازی اراک و یا ماشین سازی اراک خود بعنوان اصیل عمل کرده و قرارداد خرید ۳۴ دستگاه جرثقیل را با گام ب ها منعقد ، ولی با عدم افتتاح اعتبار اسنادی آن را نقض نموده است . ادعاهای تخییری هارنکو علیه وزارت راه و ماشین سازی اراک مبتنی بر استدلالاتی است مشابه استدلالاتی که در رابطه با ادعای ششم ارائه گردید .

خوانندگان ، وزارت راه و ماشین سازی نیز در پاسخ به این ادعا ، همان استدالات مذکور در مورد ادعای ششم را تکرار می کنند .

سوم - درخواست تصحیح حکم

الف - ادعای دوم و حکم دیوان درباره آن

ادعای دوم هارنکو راجع به ۱۰ درصد مانده قیمت خرید مرتبط با چند فقره قرارداد خرید منعقد شده بین خواهان و ماشین سازی اراک در سالهای ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ است که حسب ادعا پرداخت نشده است . مبلغی که در اصل مطالبه شده ۱۵۳،۸۵۰/۸۱ دلار آمریکا و بابت اصل مبلغ واجب الادای ۱۶ فقره برات مدت دار است که ماشین سازی اراک آنها را قبول کرده ولی نپرداخته است . البته ، هارنکو مبلغ بیمه ۱۲ فقره از بروات پرداخت نشده را بعداً " از اکسپورت ایمپورت بنک ایالات متحده (" اکزیم بنک ") دریافت کرد و بانک اخیر نیز بنوبه خود ادعاهای مطروحه خود در دیوان را ضمن مصالحه نامه ای که با بانک مرکزی ایران در خارج از دیوان منعقد نموده ، تصفیه نموده است . خواهان اظهار می دارد که مبلغ بیمه ای که از اکزیم بنک دریافت کرده معادل ۹۵ درصد ارزش اسمی ۱۲ فقره برات بود و باقیمانده آن ، یعنی مبلغ ۶،۰۲۵/۷۵ دلار آمریکا پرداخت نشده است . براین اساس ، هارنکو ادعای خود را بنحوی تقلیل داده که رقم یاد شده و همچنین مبلغ ۳۳،۳۳۵/۶۴ دلار مربوط به ارزش چهار برات باقیمانده را در برگیرد . بدین ترتیب کل اصل مبلغ مورد مطالبه هارنکو، ۳۹،۳۶۱/۳۹ دلار است . دیوان حکمی به مبلغ ۳۳،۳۳۵/۶۴ دلار بنفع خواهان صادر و ادعای مبلغ ۶،۰۲۵/۷۵ را رد کرد . در این مورد ، دیوان در حکم جزئی صادره بشماره ۳ - ۱۸۰ - ۱۴۴ (در صفحه ۲۴ متن انگلیسی و صفحه ۲۱ متن فارسی) بشرح زیر اشعار داشت :

ماشین سازی همچنین مدعی است که طبق مصالحه نامه اکزیم بنک ، کلیه دعاوی مطروح توسط هارنکو در ادعای دوم تصفیه شده

است . دیوان داوری ، مصالحه نامه اگزیم بنک را مستقلاً "بررسی کرده و در نتیجه این بررسی ، براین نظر است که در مورد ۱۲ فقره براتی که هارنکو حسب ادعا فقط ۹۵ درصد ارزش اسمی آنها را بابت بیمه ازاگزیم دریافت کرده ، بانک مزبور به موجب مصالحه نامه ، کل مبلغ اسمی هریک از ۱۲ فقره برات را وصول نموده است . علیهذا ، ادعای ۱۲ فقره برات یادشده را باید بموجب مصالحه نامه اگزیم بنک تصفیه شده محسوب کرد . لکن ، چهار فقره برات دیگری که هارنکو مطالبه می کند ، مشخماً " از مصالحه نامه مستثنی گردیده اند .

ب - درخواست خواهان

هارنکو در درخواست مورخ ۱۷ اوت ۱۹۸۴ (۲۶ مرداد ماه ۱۳۶۳) خود جهت تصحیح حکم دیوان اظهار می دارد که عدم صدور حکم به مبلغ ۶،۰۲۵/۷۵ دلار به نفع وی اشتباه بوده و طبق ماده ۳۶ قواعد دیوان باید تصحیح گردد . خواهان اظهار می دارد که در تفسیر مصالحه نامه منعقد شده بین اگزیم بنک و بانک مرکزی که کل مبلغ ۱۲ برات را شامل می شده "دیوان ظاهراً" زیر نویس مصالحه نامه ، مبنی بر اینکه قسمت بیمه نشده (و در نتیجه جبران نشده) براتهای هارنکو در ادعای دوم صراحتاً "از مصالحه نامه مستثنی گردیده را نادیده گرفته است . در این زیر نویس توضیح داده شده است که مصالحه نامه مزبور از نظر براتهای بیمه شده در ادعای دوم ، ۵٪ مبلغ بیمه شده بروات راکه ۶،۰۲۵/۷۵ دلار است در بر نمی گیرد ."

هارنکو همچنین اظهار می دارد که هم وی و هم ماشین سازی اراک در طی جریانات رسیدگی توافق کرده بودند که مبلغ فوق الذکر جزئی از مصالحه نامه نباشد و این تفسیر را خود اگزیم بنک نیز تأیید کرده است . هارنکو درخواست می کند که دیوان حکم مزبور را تصحیح و حکمی بمبلغ ۶،۰۲۵/۷۵ دلار بعلاوه ۱۰ درصد بهره متعلقه از تاریخ سر رسید هر برات ، به نفع خواهان صادر نماید .

دیوان داوری در دستور مورخ اول مارس ۱۹۸۵ (۱۰ اسفند ماه ۱۳۶۴) خود ضمن سایر مطالب (رجوع شود به قسمت ۱ فوق) از طرفین خواست راجع به اینکه

"درخواست تصحیح بموقع ثبت شده و طبق قواعد دیوان تصحیح حکم مجاز می باشد یا خیر" اظهار نظر نمایند.

هارنکو در اظهاریه مورخ اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) خود و نیز در سوگندنامه وکیل خود که بدان پیوست بود، در مورد این سئوالات به بحث پرداخته است. طبق اظهار هارنکو، وکیل وی حکم جزئی دیوان را در تاریخ ۱۸ ژوئیه ۱۹۸۴ (۲۷ تیر ماه ۱۳۶۳) دریافت نموده و درخواست را در تاریخ ۱۷ اوت ۱۹۸۴ (۲۶ مرداد ماه ۱۳۶۳) به ثبت رسانده است. خواهان ضمن تاکید راجع به این مطلب که نماینده رابط ایالات متحده که حکم را ارسال نموده، نماینده هارنکو نبوده است، اظهار می دارد که درخواست، همانطور که ماده ۳۶ قواعد دیوان مقرر نموده "ظرف سی روز پس از دریافت حکم" به ثبت رسیده است. طبق اظهار خواهان "بموجب مکانیزم ماده ۳۶ قواعد دیوان در مورد تصحیح اغلاط انشائی و املائی در حکم نیز درخواست هارنکو مجاز بوده است".

وزارت راه و ماشین سازی اراک در اظهاریه های مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۸۵ (۴ اردیبهشت ماه ۱۳۶۴) خود در مورد درخواست تصحیح اظهار نظری نکردند.

چهارم - دلایل صدور حکم

الف - موضوعات مقدماتی

دیوان داوری در حکم جزئی شماره ۳ - ۱۸۰ - ۱۴۴ خود نظر داد که خواهان، طبق مفهوم بند ۱ ماده هفت بیانییه حل و فصل دعاوی، تبعه ایالات متحده بوده و "دعاوی اتباع" را طبق مفهوم بند ۲ ماده هفت همان بیانییه تعقیب می کند. دیوان داوری همچنین نظر داد که بموجب بیانییه حل و فصل دعاوی نسبت به کلیه خواندگان صلاحیت رسیدگی دارد.

با توجه به وضعیت خاص این پرونده ، ظاهراً " برای مجاز دانستن اصلاحیه دوم خواهان در مورد دادخواست وی دلایل کافی وجود دارد . اما با توجه به رای دیوان در مورد ماهیت دعوا ، تصمیم درباره موضوع اصلاحیه اثری بر نتیجه پرونده مطروحه در دیوان ندارد . بنا بر همان دلایل ، دیوان نیازی نمی بیند که در مورد موضوع خاص صلاحیت رسیدگی به ادعای هفتم ، تصمیمی بگیرد .

ب - ماهیت

(یک) سابقه امر

ادعای ششم

بدنبال مذاکراتی که در ماههای آوریل و مه ۱۹۷۸ ، بویژه بین نمایندگان هارنکو و وزارت راه و همچنین نمایندگان ماشین سازی اراک در مورد وسایل مورد نیاز احتمالی وزارت راه برای یک پروژه راه سازی صورت گرفت ، هارنکوسه پیشنهاد بصورت پروفورما به تاریخ ۲۷ مه ۱۹۷۸ (۶ خرداد ماه ۱۳۵۷) برای جرثقیل های مدل ۶۵۰ ای تی سی به ماشین سازی اراک تسلیم کرد . اولین پیشنهاد به پنج دستگاه جرثقیل مربوط می شد که قرار بود در ژوئن و ژوئیه ۱۹۷۸ حمل شود . دومین پیشنهاد برای پنج دستگاه جرثقیل دیگر بود که قرار بود در ماههای اوت تا اکتبر ۱۹۷۸ حمل گردد . پیشنهاد سوم شامل شش جرثقیل می شد و زمان حمل آنها در فاصله ماههای سپتامبر ۱۹۷۸ تا ژانویه ۱۹۷۹ در نظر گرفته شده بود . در هر سه پیشنهاد قید شده بود که ۱۰ % مبلغ باید بصورت اعتبار اسنادی یا معادل آن در موقع سفارش پرداخت گردد . ماشین سازی اراک حق داشت سفارش خود را بدون پرداخت جریمه لغو نماید مشروط بر آنکه لغو سفارش حداکثر تا تاریخهای مشخصی بین اول اوت تا اول دسامبر ۱۹۷۹ صورت گیرد .

ماشین سازی اراک در تاریخ ۱۸ ژوئن ۱۹۷۸ (۲۸ خرداد ماه ۱۳۵۷) یک سفارش خرید امضاء شده که متضمن مفاد پیشنهاد ماه مه هارنکو در مورد پنج دستگاه جرثقیل بود برای هارنکو ارسال داشت . در ماه اوت دو شماره سفارش خریدی

که شامل دوپیشنهادهای دیگر هارنکو می شد به اطلاع هارنکو رسید.

هارنکو جرثقیل ها را ساخت و ۱۵ دستگاه از آنها را به بندر حمل کرد و به ماشین سازی اراک اطلاع داد جرثقیل ها تا دریافت اعتبار اسنادی در بندر نگاهداری خواهند شد. هارنکو بعد از دریافت تلکس مورخ ۱۳ دسامبر ۱۹۷۸ (۲۲ آذرماه ۱۳۵۷) ماشین سازی مبنی بر آنکه "هیچ معامله دیگری در مورد این پروژه راه سازی امکان ندارد" به فروش مجدد جرثقیل ها به اشخاص ثالث اقدام کرد.

ادعای هفتم

در رابطه با همان پروژه راه سازی وزارت راه که در ادعای ششم مورد بحث قرار گرفت، هارنکو از طرف گام ب ها، سه پیشنهاد در تاریخ ۲۷ مه ۱۹۷۸ (۶ خردادماه ۱۳۵۷) برای جرثقیل های مدل دبلیو ۳۰۰ به ماشین سازی تسلیم کرد. سه پیشنهاد مذکور غیر از تعداد جرثقیل های مندرج در آنها و تاریخهای حمل که آخرین آنها دسامبر ۱۹۷۸ بود با یکدیگر تفاوتی نداشت. طبق شرایط پرداخت مندرج در پیشنهادها، ماشین سازی اراک متعهد بود ۱۰٪ بهای خرید را بصورت اعتبار اسنادی یا معادل آن همزمان با سفارش خود بپردازد.

در ماه اوت شماره های سه سفارش خرید موضوع پیشنهاد های گام ب ها که مجموعاً ۳۴ دستگاه جرثقیل دبلیو ۳۰۰ را شامل می شد به هارنکو و گام ب ها اطلاع داده شد. گام ب ها در تاریخ ۶ و ۷ سپتامبر ۱۹۷۸ (۱۵ و ۱۶ شهریور ۱۳۵۷) با اعلام وصول و امضاء سه فقره سفارش خرید، آنها را به ماشین سازی مسترد داشت:

گام ب ها جرثقیل ها را ساخت و ۱۷ دستگاه از آنها را حمل کرد. بعد از دریافت تلکس مورخ ۱۳ دسامبر ۱۹۷۸ (۲۲ آذرماه ۱۳۵۷) ماشین سازی توسط هارنکو مشعر بر آنکه "معامله دیگری در مورد این پروژه راه سازی امکان

ندارد" گام ب‌ها به‌فروش مجدد جرثقیل‌ها اقدام کرد.

(دو) یافته‌های دیوان

بعلت تشابه موضوعات و مسائل حقوقی ادعای ششم و هفتم، استدلالات زیر هر دو ادعا را شامل می‌شود.

وزارت راه وجود قراردادهای معتبری بین آن وزارت و هارنکو را انکار می‌کند. دیوان لاجرم این انکار را می‌پذیرد. گرچه مذاکرات طرفین به مرحله نسبتاً "پیشرفته‌ای منتهی شده بود، لکن شواهد کافی وجود ندارد که آن مذاکرات به توافقی منجر شده باشد. طبق سوگندنامه‌های شورش که در تاریخ ۱۵ ژوئیه ۱۹۸۳ (۲۴ تیرماه ۱۳۶۲) ثبت شده، وزارت راه در ماه مه ۱۹۷۸ قصد داشت برای خرید ۲۰ دستگاه جرثقیل مدل ۶۵۰ اف تی سی که موضوع ادعای ششم است جهت خرید ۳۴ دستگاه جرثقیل مدل دبلیو ۳۰۰ که موضوع ادعای هفتم است قصدنامه‌ای صادر نماید. آقای کاسلنددریک نامه داخلی بتاريخ ۱ ژوئن ۱۹۷۸ (۱۱ خردادماه ۱۳۵۷) به آقای دبلیو پی هوبن اطلاع داد که از نماینده محلی توزیع هارنکو، شرکت ماشین آلات عمرانی شنیده است "که وزارت راه قصدنامه‌ای که نسخه‌ای از آن را شرکت ماشین آلات قبلاً دیده صادر کرده مبنی بر آنکه وزارت راه برای طرح موریسون کنودسن کفرازان ۲۰ دستگاه جرثقیل مدل ۶۵۰ اف تی سی و ۳۴ دستگاه مدل دبلیو ۳۰۰ سفارش خواهد داد"، مع هذا، دلیلی وجود ندارد که چنین قصدنامه‌ای را وزارت راه هرگز بطور قطع برای هارنکو صادر کرده باشد. نه نسخه‌ای از آن قصدنامه جزو مدارک منظور شده و نه آقای شورش، نماینده اصلی هارنکو در تهران در آن تاریخ اظهار می‌دارد که آن را دیده باشد. اگر قصدنامه صادر نشده باشد، در صورت نبودن مدارک معارض، بطریق اولی دلایل کمتری وجود دارد که بتوان نتیجه گرفت مذاکرات هارنکو و وزارت راه منتهی به یک قرارداد قطعی شده است.

دلیل و مدرکی نیز وجود ندارد که ماشین سازی آنطور که خواهان بدوا "ادعا می کرد، چنین قراردادی را در مقام کارگزار وزارت راه منعقد کرده باشد. در واقع هارنکو در اظهاریه تکمیلی خود که در اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فرورین ماه ۱۳۶۴) ثبت نمود، نقش ماشین سازی را بعنوان یک "کانال ارتباطی طرفین" و یک طرف "موری" یا "تشریفاتی" معامله تشریح می کند که قرار بود نه بعنوان یک کارگزار یا بدستوریکی از دو طرف، یعنی وزارت راه و هارنکو، بلکه براساس قراردادی بین آن دو سفارشهای خرید را صادر کند. ذیلاً این نقش ماشین سازی تشریح خواهد شد. دیوان در این مرحله نتیجه می گیرد که ادعای مطروح علیه وزارت راه باید بخاطر فقدان دلیل مردود شناخته شود.

نکته ای که باقیمانده اینست که آیا می توان ماشین سازی را طبق شق دوم استدلال هارنکو، بعنوان یک اسیل، مسئول شناخت، یا خیر. بنظر می رسد که در واقع ماشین سازی سفارشهای خرید و شماره های سفارشهای خریدی که به پیشنهادهای هارنکو مربوط می شد را برای هارنکو ارسال داشت. معمولاً چنین تبادل اسنادی را می توان بمعنای تشکیل قراردادهای الزام آور شناخت. (رجوع شود به ادعای پنجم در صفحه ۴۱ حکم جزئی). چون نمی توان وجود قراردادهای ادعائی بین وزارت راه و هارنکو را اثبات کرد، شق دیگر اینست که آن قراردادهای بین ماشین سازی و هارنکو منعقد شده باشند. لکن، از نظر معاملات مورد بحث، وضعیت ماشین سازی بعنوان یک کانال ارتباطی بین وزارت راه و هارنکو واجد خصوصیات است که این تردید را ایجاد می کند که آیا می توان ماشین سازی را اساساً "مسئول دانست یا خیر.

مدارک موجود در دیوان، بویژه آنچه که خواهان در اظهاریه مورخ اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) خود ارائه داده نشان می دهد که ماشین سازی در معاملات مذکور نه بعنوان کارگزار وزارت راه و نه بعنوان یک اسیل مستقل عمل نمی کرد. قرار بود نقش ماشین سازی در قراردادهای احتمالی

نقش یک خریدار "صوری" باشد که طبق موافقتنامه‌ای که قرار بود بین وزارت راه و ماشین سازی منعقد شود، مالکیت رابطه خریدار واقعی یعنی وزارت راه انتقال دهد. قرار نبود ماشین سازی جرثقیل ها را جزء موجودی انبار خود منظور کرده و یا آنها را در اختیار شخص دیگری غیر از وزارت راه قرار دهد. طبق اظهار خواهان ماشین سازی باید دخالت می داشت زیرا حق انحصاری کسب پروانه های ورود جرثقیل های مورد بحث را او واجد بود. هارنکو در اظهاریه مورخ اول آوریل ۱۹۸۵ (۱۲ فروردین ماه ۱۳۶۴) خود این امر را بنحو زیر تشریح می کند:

از آنجاکه بموجب قوانین ایران ماشین سازی از یک موقعیت خاص و ممتازی برخوردار بود، با هارنکو گام به ها و وزارت راه رابطه حقیقی و حقوقی منحصر بفردی داشت. ماشین سازی برای اخذ پروانه های واردات می بایست رسماً "مالک جرثقیل های ۶۵۰ ای تی سی و دبلیو ۳۰۰ و بهمین نحو برای اجرای دستور حمل و انجام کارهای جزئی و غیر حرفه ای در محل مونتاژ نیز رسماً "مالک جرثقیل ها باشد. طرفین اصلی تشخیص دادند که رابطه فروشنده و خریدار بین آنها در صورتی که ماشین سازی اجرای معامله را تسهیل نمی کرد قابل برقرار شدن نبود و ماشین سازی آمادگی داشت برای به جریان انداختن معامله، مسئولیتهای هر دو طرف را بعهده گیرد (تاکید اضافه شده) و زحماتش نیز جبران گردید (زیر نویس حذف گردید).

بدین ترتیب قرار بود ماشین سازی بعنوان یک رابط تشریفاتی لازم در انجام معامله بین وزارت راه و هارنکو عمل کند، بی آنکه رسماً "هیچ نقش مستقلی داشته باشد. مسلماً "ماشین سازی قرار نبود بعنوان یک اکیل مستقل قراردادها را منعقد کند، بلکه قرار بود در صورتی وارد صحنه شود که قرارداد بین وزارت راه و هارنکو منعقد شده باشد و نه اینکه سفارشهای شماره های خرید را منحصراً "به ابتکاری از آنها ارسال کند. همانطور که در فوق نتیجه گیری شد، مدارک کافی وجود ندارد که نشان دهد وزارت راه هرگز

قراردادی با هارنکو منعقد نمود تا ماشین سازی بتواند (براساس آن) اقدام نماید. از طرف دیگر قراینی وجود دارد که هارنکو فعلاً نه سعی می کرد از طریق ماشین سازی معامله را به انجام برساند. بنابراین طبق سوگندنامه مورخ ۱۵ ژوئیه ۱۹۸۳ (۲۴ تیرماه ۱۳۶۲) آقای شورز نامه اول مه ۱۹۷۸ (۱۱ اردیبهشت ماه ۱۳۵۷) ماشین سازی به اچ ان تی بی (مهندسین مشاور وزارت راه) و ارائه سابقه و اطلاعات در مورد وسایل به نامبردگان با همکاری ماشین سازی و هارنکو تهیه شده بود. یک نامه داخلی هارنکو به تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۸ (۱۱ خردادماه ۱۳۵۷) نیز که آقای کاسلنده آقای هوبن نوشته و قبلاً "بدان اشاره شد، نشان می دهد که ماشین سازی صرفاً" بعد از مذاکرات با هارنکو قبول کرد سفارشهای مربوط را ارسال نماید. نامه مزبور حاکی از آنست که ماشین سازی بعد از آنکه قصد نامه ادعائی وزارت راه به اطلاع وی رسید، علیرغم آنکه "در مورد سفارش آن تعداد وسایل بی نهایت نگران بود"، نهایتاً "قبول کرد که ۵ دستگاه جرثقیل مدل ۶۵۰ ای تی سی و ۱۷ دستگاه جرثقیل دبلیو ۳۰۰ را بطور قطع و همچنین ۱۵ دستگاه جرثقیل ۶۵۰ ای تی سی و ۱۷ دستگاه دبلیو ۳۰۰ را بصورت مشروط سفارش دهد". سپس در تاریخ ۱۸ ژوئن ۱۹۷۸ (۲۸ خردادماه ۱۳۵۷) ماشین سازی سفارش خرید ۵ دستگاه جرثقیل ۶۵۰ ای تی سی را ارسال کرد. مابقی جرثقیل ها جزو شماره های سفارش خریدی که نماینده آن در تهران، آقای شورز در اوت ۱۹۷۸ تسلیم نمود، منظور شده بود.

بدین ترتیب تسلیم سفارشهای خرید و شماره های سفارش خرید توسط ماشین سازی، بیشتر در نتیجه اطلاعاتی صورت گرفت که هارنکو به ماشین سازی داده بود، و ناشی از قراردادی بین هارنکو و وزارت راه نبود که در آن نقش ماشین سازی بعنوان "یک کانال ارتباطی طرفین" در معامله در نظر گرفته شده باشد. مع الوصف، با توجه به مدارک موجود، ماشین سازی تعمداً "از نقشی که برایش تعیین شده بود فراتر نرفت و راغب نبود جرثقیل ها را سفارش دهد مگر

با اینکه دلایل مذکور در فوق در پرونده حاضر لزوماً "قرارداد را از آغاز باطل نمی‌سازد، با این حال دیوان داوری معتقد است که خلاف اصل حسن نیت است اگر به‌ها رنکو اجازه داده شود که بعداً "علیه ماشین سازی به قراردادی استناد کند که شرایط اساسی انعقاد آن بهیچوجه محقق نگردید. رجوع شود به بخش ۲۴۲ قانون مدنی آلمان درباره "Treu und Glauben" بنا بر این ادعاهای شش و هفت علیه ماشین سازی نیز مردود شناخته می‌شوند.

ج - درخواست تصحیح حکم

خواهان در درخواست خود به ماده ۳۶ قواعد دیوان استناد می‌کنند که بنیدیک آن به شرح زیر است :

هریک از طرفهای داوری می‌تواند ضمن اطلاع به طرف دیگر، ظرف سی روز پس از دریافت حکم، از دیوان داوری تقاضا کند که هرگونه اشتباه محاسبه، غلط‌های انشائی و املائی یا اشتباهاتی از این دست را تصحیح کند. دیوان داوری می‌تواند به ابتکار خود ظرف سی روز پس از ابلاغ حکم، چنین تصحیحاتی را بعمل آورد.

بدین ترتیب درخواست تصحیح باید "ظرف سی روز بعد از دریافت حکم" بعمل آید.

در مورد حاضر، متن انگلیسی حکم جزئی مورد بحث در ۱۳ ژوئیه ۱۹۸۴ (۲۲ تیرماه ۱۳۶۳) ثبت و در تاریخ ۱۶ ژوئیه ۱۹۸۴ (۲۵ تیرماه ۱۳۶۳) به نماینده رابط ایالات متحده آمریکا ابلاغ شده است. متن فارسی حکم در تاریخ ۶ دسامبر ۱۹۸۴ (۱۵ آذرماه ۱۳۶۳) ثبت گردید و درخواست خواهان جهت تصحیح حکم در تاریخ ۱۷ اوت ۱۹۸۴ (۲۶ مردادماه ۱۳۶۳) به دفتر دیوان واصل و ثبت گردید.

طبق بند ۳ ماده ۲ قواعد دیوان "دریافت (یک سند) توسط نماینده رابط دولت مربوط به منزله دریافت آن توسط طرفهای داوری خواهد بود. "همچنین رجوع شود به هود کورپوریشن علیه ایران، تصمیم شماره ۳ - ۱۰۰ - ۳۴ (اول مارس ۱۹۸۵ / ۱۰ اسفندماه ۱۳۶۳). نظر به آنکه ابلاغ متن انگلیسی حکم جزئی به نماینده رابط ایالات

متحدہ درمحاسبہ تاریخی کہ خواہان آمریکائی حکم را دریافت نمود، تعیین کنندہ بوده، دیوان نتیجہ می گیرد کہ حکم جزئی شمارہ ۳ - ۱۸۰ - ۱۴۴ در تاریخ ۱۶ ژوئہ ۱۹۸۴ (۲۵ تیرماہ ۱۳۶۳) توسط خواہان دریافت گردیدہ است . تقاضای تصحیح حکم در تاریخ ۱۷ اوت ۱۹۸۴ (۲۶ مردادماہ ۱۳۶۳) ثبت گردیدہ و در نتیجہ بمفہوم مادہ ۳۶ "طرف سی روز بعد از دریافت حکم" بہ ثبت نرسیدہ است . بنا براین و نظر بہ اینکہ خواہان توضیح کافی در توجیہ تاخیر خود ارائہ ندادہ است ، دیوان درخواست تصحیح را بہ دلیل تاخیر در ثبت مردود می شمارد .

با توجہ بہ مراتب فوق ، دیوان لازم نمی داند بہ این موضوع بہر داذکہ آیا اشتباہ ادعائی دارای چنان ماہیتی است کہ بتوان آنرا طبق مادہ ۳۶ قواعد دیوان تصحیح کرد یا خیر .

د - هزینه‌ها

ہریک از طرفین مسئول پرداخت ہزینہ‌های داوری خود می باشد .

ه - حکم

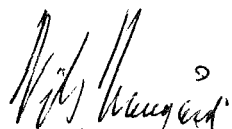
بہ دلایل پیش گفتہ

دیوان داوری بشرح زیر حکم صادر می نماید :

ادعای شمارہ شش و ہفت و همچنین درخواست تصحیح مربوط بہ ادعای شمارہ دوم مردود شناختہ می شوند .

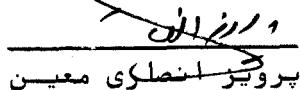
ہریک از طرفین مسئول پرداخت ہزینہ‌های داوری خود می باشد .

لاہہ ، بتاريخ ۲۶ آوریل ۱۹۸۵ برابر با ۶ اردی بہشت ماہ ۱۳۶۴



نیلس ہنگارد
رئیس شعبہ سہ

بنا م خدا



پرویز انصاری معین



ریچارد ام . ماسک
نظر مخالف

۲۴