

مترجم، ترجمه اصطلاحات حقوقی به دقیق‌ترین شکل ممکن را هدف قرار داده است.

مشخصات رأی

تاریخ تصمیم‌گیری: ۲۰۰۶.۰۴.۰۴ (۴ آوریل ۲۰۰۶)

حوزه قضایی: ایالات متحده

مرجع رسیدگی: دادگاه بخش ایالات متحده، نیوجرسی [دادگاه فدرال بدوی]

قاضی: جی دیبویس

شماره پرونده / شماره دفتر ثبت دعاوی حقوقی: سیو. ۰۱. ۵۲۵۴. (دی.آر. دی)

نام پرونده: شرکت عرضه و بازاریابی والرو علیه شرکت گرینی و شرکت تجاری گرینی اوی

خلاصه روند قضاوت: دادگاه بخش ایالات متحده، ایالت نیوجرسی در ۱۵ ژوئن ۲۰۰۵ رسیدگی بدوی کرد. بعد از تجدیدنظرخواهی از رأی، رأی در حوزه قضایی دادگاه تجدیدنظر (سومین حوزه قضایی) بررسی مجدد شد که خلاصه رأی دادگاه تجدیدنظر، نقض بخشی از رأی بدوی و اعاده پرونده به دادگاه نخستین برای رسیدگی مجدد بود.

کشور فروشنده: فنلاند (خوانده)

کشور خریدار: ایالات متحده (خواهان)

کلای موضوع قرارداد: نفتا (بنزین سنگین)

دعوی فسخ قرارداد با استناد به مواد کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا مصوب سال ۱۹۸۰ میلادی:

شرحی بر پرونده شرکت عرضه و بازاریابی

والرو علیه شرکت گرینی و شرکت تجاری گرینی اوی^۱

مترجم: معین فروغی *

آنچه نگارنده به ترجمه پرونده مبادرت نموده است مربوط به یکی از آراء قضایی دادگاه‌های آمریکا در ارتباط با فسخ قرارداد می‌باشد. این رأی صادره در سال ۲۰۰۶، از جمله مهم‌ترین آراء در زمینه حقوق قراردادهاست. مطالب استنادی در رأی مزبور، برگرفته از مواد کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا (مصوب ۱۹۸۰ میلادی) می‌باشد و استدلال‌ات دادگاه، مقتبس از حقوق کامن‌لو و عرف تجاری بین‌المللی. از جمله مطالب مستند در رأی مزبور، بعضی اصطلاحات قراردادی میان طرفین قرارداد است مانند قاعده «Take or Leave It» موجود در قراردادهای الحاقی که طبق آن، طرفی که از قدرت میکاس بالاتری برخوردار است شرایط خود را به طرف مقابل تحمیل می‌کند و نیز قاعده «Nachfrist» در حقوق آلمان و نقض اساسی قرارداد (مندرج در ماده ۲۵ کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا مصوب ۱۹۸۰). نظر به جدید بودن بعضی از اصطلاحات مورد استنادی در این رأی و نیز با توجه به اهمیت ترجمه صحیح و دقیق اصطلاحات حقوق تجارت بین‌الملل،

۱. برگرفته از سایت کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا به آدرس:

<http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060404u1.html>
United States 4 April 2006 Federal District Court [New Jersey] (Valero Marketing & Supply Company v. Greeni Oy & Greeni Trading Oy)
[Cite as: <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060404u1.html>]

* دانشجوی دکتری حقوق تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی دانشگاه شهید بهشتی تهران

Foroughi.moein@gmail.com



Case Identification

DATE OF DECISION: 2006.04.04 (4 April 2006)

JURISDICTION: United States

TRIBUNAL: U.S. District Court, New Jersey [federal court of 1st instance]

JUDGE(S): Debevois, J.

CASE NUMBER/DOCKET NUMBER: Civ. 01-5254 (DRD)
 CASE NAME: Valero Marketing & Supply Company v. Greeni Oy & Greeni Trading Oy
 CASE HISTORY: Summary judgment proceeding: U.S. District Court, New Jersey 15 June 2005; appellate review Circuit Court of Appeals [3rd Circ.] [reversed and remanded]
 SELLER'S COUNTRY: Finland (defendant)
 BUYER'S COUNTRY: United States (plaintiff)
 GOODS INVOLVED: Naptha

یادداشت مترجم:

میان شرکت تجاری بین‌المللی فنلاندی (فروشنده)، و شرکت آمریکایی (خریدار) به‌منظور فروش مقادیر معینی نفتا قراردادی منعقد گردید که طبق آن، نفتا می‌بایستی محموله کشتی‌ای باشد که توسط فروشنده تدارک دیده شده و خریدار به‌طور غیرمعقول قادر به رد چنین کشتی‌ای نیست. محدوده زمانی معین و مقرر برای رسیدن بار به مقصد (بندر نیویورک)، ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر ۲۰۰۱ بود. فروشنده طی یک اقدام جانبدارانه و بدون تأیید قبلی خریدار، از «کشتی بیر.جی»^۱ استفاده می‌نماید؛ به‌طوری‌که شرکت خریدار به محض اطلاع از این موضوع، کشتی مزبور را رد می‌کند، اما فروشنده هیچ شانس برای یافتن کشتی جایگزین در آن مقطع زمانی نداشت، زیرا قرار بود بیر.جی، حجم عظیمی از نفتای خریداری‌شده از شرکت‌های مختلف را حمل کند.

فروشنده در طی رویارویی با مشکلات عدیده نتوانست بار را تا ۲۲ سپتامبر ۲۰۰۱ به مقصد موردنظر برساند. و این امر به معنای دو روز تأخیر در زمان تعیین‌شده در قرارداد برای اجرا بود. با تأخیر دو روزه محموله، خریدار پیشنهاد جدیدی مطرح نمود که نشان از قصد وی برای خرید محموله و بار بود منتها به سه شرط: (۱) رسیدن محموله، حداکثر ظرف چهار روز بعد از زمان مقرر اولیه قرارداد؛ (۲) حمل کالاها به‌وسیله قایق‌های سبک؛ (۳) کاهش ثمن قرارداد به میزان مشخص. فروشنده این

1. Vessel Bear. G.

پیشنهاد را پذیرفت، اما قادر به تهیه و تدارک هیچ قایقی در حین رسیدن بیر.جی به بندر نیویورک نبود. متعاقب آن، خریدار به دلیل نقض قرارداد، علیه فروشنده اقامه دعوا نمود. فروشنده نیز دعوایی متقابل منافع از دست‌رفته (عدم‌النفع) ناشی از قیمتی پایین‌تر از قیمت قراردادی، اقامه کرد.

دادگاه، در گام نخست و قبل از بررسی هر موضوعی، به‌نحو شایسته‌ای رد کردن کشتی بیر.جی توسط خریدار را امری غیرمعقول دانست، لذا عودت دادن آن را نقض قرارداد به‌شمار آورد و متعاقباً به این مسئله پرداخت که: آیا تأخیر در تحویل توسط فروشنده، نقض اساسی قرارداد به‌شمار آمده و خریدار را مستحق اعلام فسخ قرارداد بر طبق مواد ۲۰ و ۴۹ کنوانسیون بیع کالا می‌کند یا خیر؟ در جریان این موضوع، دادگاه ادعای خریدار را مشمول بند (ب) ماده ۴۹ کنوانسیون - که خریدار را قادر می‌سازد قرارداد را در صورت عدم تحویل کالا توسط فروشنده در تمدید مدت‌زمان تعیین‌شده به‌وسیله خریدار در ارتباط با ماده ۴۷ کنوانسیون فسخ کند - نمی‌داند. درحقیقت اگر خریدار، کشتی بیر.جی را به‌اشتباه رد، و نیز از تخلیه فوری محموله جلوگیری نمی‌کرد، فروشنده قادر به تحویل نفتا در مدت‌زمان اضافی برای اجرای قرارداد بود.

به‌علاوه، توافق جدیدی که مدت‌زمان تمدیدشده برای اجرای قرارداد توسط فروشنده را فراهم می‌کرد معتبر تلقی نمی‌شد؛ چراکه طبق بند دو ماده ۴۷ کنوانسیون، خریداری که به‌منظور اجرای قرارداد، مهلت معقول و بیشتری تعیین می‌کند در مدت مزبور از بابت نقض قرارداد نمی‌تواند به هیچ‌یک از طرق جبران خسارت از جمله تقلیل ثمن، متوسل گردد.

طبق بند (الف) ماده ۴۹ کنوانسیون، تأخیر در تحویل توسط فروشنده نقض اساسی به‌شمار می‌آید. فروشنده تنها دو روز بعد از زمان تعیین‌شده قرارداد می‌توانست شروع به تخلیه بارها نماید و خریدار هم قادر به آمیختن نفتا با دیگر ترکیبات و ترخیص محصول نهایی بود در صورتی که طبق برنامه سازمان‌دهی‌شده، محصول نهایی باید تا قبل از ۳۰ سپتامبر ۲۰۰۱ وارد بازار گردد. بنابراین، مستنبط از مطالب مذکور، خریدار، قادر به اعطاء یک مهلت چهار روزه برای اجرای قرارداد بود؛ به عبارت دیگر، زمان در اینجا قید تعهد نبوده است. درنهایت، صدور رأی

دادگاه بدین نحو است که خریدار، تنها مستحق خسارات ناشی از تأخیر دو روزه کالاها می‌باشد و فروشنده، مستحق خسارات ناشی از نقض قرارداد توسط خریدار است.

ترجمه رأی:

۱. وقایع

پرونده مزبور درمورد اقامه دعوا به علت نقض قرارداد است. خواهان پرونده، شرکت عرضه و بازاریابی «والرو» که در ایالت «دلوار» تأسیس شده است و محل تجارت آن، ایالت تگزاس می‌باشد. در تمامی موارد تجارت، کالاهای مربوط به دعوا به تأسیسات «استولتیون»^۱ واقع در اسکله «آمبوی» ایالت نیوجرسی، اجاره داده می‌شد؛ جایی که این کالاها با ترکیبات خریداری شده از اشخاص ثالث در درجات مختلف بنزین با فرمول‌های جدید، مخلوط می‌شد. خوانده، شرکت تجاری «گرینی»^۲ می‌باشد و آن یک شرکت تجاری بین‌المللی بنزین است که تحت قوانین کشور فنلاند تأسیس شده است.

در آگوست سال ۲۰۰۱، «ایکا کوکو»^۳ - مدیرعامل «گرین» و تاجر مجرب فرآورده‌های نفتی - انباری از نفتا برای فروش داشت. یکی از سهام‌دارانی که ایکا کوکو با او ارتباط داشت «سبز و ندرهات»^۴ از شرکت ثبت‌شده «فید استاک پترولیوم استارسپلائی (عرضه‌کننده بزرگ مواد خام نفت)^۵ در ایالت نیوجرسی بود. و ندرهات در طی مکاتبات خود با «استارت برت» - تاجر شرکت والرو که مسئول عملیات ترکیب مواد شرکت والرو در استولتیون بود -، مشخصات پیشنهادی نفتا را به اطلاع وی رساند. در این هنگام مذاکرات قراردادی میان طرفین شکل گرفت. آن‌ها با یکدیگر تعامل داشتند بی‌آنکه مستقیماً معامله‌ای انجام گیرد تا اینکه ۱۵ آگوست ۲۰۰۱، طرفین توافق نمودند در فاصله میان ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر ۲۰۰۱، شرکت گرینی ۲۵۰۰۰ هزار تن نفتا به مخازن ساحلی

1. Stolthaven
2. Greeni
3. Ilkka Kokko
4. Seez Vanderthoth
5. Starsupply Petroleum Feedstocks Inc.
6. Stuart Burt

شرکت والرو در استولتیون تحویل دهد. در آن زمان محصول نفتا در انباری واقع در «هامبورگ» آلمان قرار داشت.

بدیهی است که قیمت‌ها برای فرآورده‌های نفتی تغییرپذیر است و تاجری چون برت از میان مدل‌های مختلف قیمت‌گذاری، تمایل به مدلی دارد که در آن، قیمت‌ها به‌نوعی سنجیده شوند که حاشیه امنی از سود قابل توجهی را به‌منظور فرآورده‌های ناشی از ترکیب مواد مستعمل، برای او فراهم آورد. قیمت توافق شده در این معامله، به‌صورت تحویل در کنار کشتی^۱ تعیین شد. نرخ ارز آتی^۲ برای محصولات نهایی که به‌صورت تحویل در محل کار است، مقارن با ماه اکتبر به‌صورت بنزین ارز تجاری نیویورک^۳ کمتر از تخفیف ۱۵۱۵ به ازای هر گالن نفت بود.

شروط مورد توافق، در سند معاملاتی و ندرهات قید و ثبت شده بود و ارتباط به شیوه‌دورنگار از سوی و ندرهات با کوکو را تأیید می‌کرد. تأییدیه مزبور، شروط مورد توافق از جمله: فرآورده، کمیت، کیفیت، زمان تحویل (۱۰ الی ۲۰ دسامبر ۲۰۰۱) و قیمت قراردادی را به‌تفصیل شرح می‌داد. نفت‌کشی که قرار بود نفتا با آن ارسال شود مورد قبول اداره دریایی شرکت والرو قرار گرفته بود (هرچند اجتناب از پذیرش این امر، کاری است نابخردانه)، و مالکیت و ریسک ضرر و خسارات وارده به نفتا بر عهده شرکت گرینی باقی خواهد ماند تا فرآورده در بندر مقصد در یک ارتباط تنگاتنگی بین تماس با کشتی و خط ساحلی بندر مقصد، تحویل داده شود.

در ۱۷ آگوست ۲۰۰۱، شرکت والرو تأییدیه مکتوبی به شرکت گرینی ارسال کرد که دربردارنده موادی مشابه بود. از جمله مهم‌ترین مواد در پرونده حاضر، مواد مربوط به تحویل در فاصله زمانی ۱۰ الی ۲۰ آگوست ۲۰۰۱ از «کشتی تی.بی.ان»^۴ تی.بی.ان^۴ تدارک دیده‌شده توسط فروشنده - که مورد تأیید و موافقت نهایی

۱. Ex Ship: یکی از قراردادهای اینکوترمز است که در آن، فروشنده کالا را در بندر مقصد و در کشتی به خریدار تحویل می‌دهد.

۲. A Futures Exchange or Futures Market: یک بازار مبادلات مالی مرکزی واقع در آمریکا است که در آن مردم می‌توانند قراردادهای تجاری آتی خود را استاندارد نمایند.

۳. The New York Mercantile Exchange (NYMEX): یک مرکز معاملات آتی کالا است که تحت مالکیت شرکتی آمریکایی در شیکاگو می‌باشد و برای تعیین نرخ ارز آتی معاملات، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

4. Vessel T.B.N

تقویت می‌کرد. فرآیند ارزیابی در شرکت والرو در آن زمان به‌نوبه خود نسبتاً جدید بود و اسمیت به‌شخصه هیچ‌گونه آموزش رسمی‌ای در ترسیم این روش ارزیابی ندیده بود. وی به علل مختلف، بیرجی را رد کرد که از جمله آن دلایل: (۱) سیاست محافظه‌کارانه شرکت والرو در رد کشتی‌های با قدمت بیش از ۱۵ سال (که کشتی بیرجی ۲۰ سال قدمت داشت)؛ (۲) عظیم‌الجثه بودن کشتی مزبور که مختص حمل سنگ معدن و نفت بود؛ (۳) قدمت فناوری آن، زیرا متصدیان حمل‌ونقل، در گذشته با آن مشکلات عدیده‌ای داشتند.

و این‌گونه، گزارش اصلاح‌شده بازرسی کشتی در خصوص بازرسی کشتی بیرجی در تاریخ ۱۲ فوریه ۲۰۰۱ را مورد ارزیابی قرار داد. گفتنی است گزارش مزبور، سن کشتی را تأیید، و بعضی فرسودگی‌ها در لبه‌های فوقانی مخازن را ذکر می‌کرد، اما روی‌هم‌رفته گزارش رضایت‌بخشی بود.

اسمیت آخرین اطلاعات گزارش تبادل اطلاعات ایالتی بندر «پاسگان ساحلی» ایالت متحده را در تاریخ ۳۰ ژوئن ۲۰۰۱ مورد ارزیابی قرار داد و اذعان نمود که تاریخ بعضی از اسناد و گواهی‌نامه‌های کشتی در ۳۰ سپتامبر ۲۰۰۱ منقضی شده بودند. و همچنین بیان داشت در ۲۹ اکتبر ۲۰۰۰، موضوع در گزارش منعکس و ثبت گردیده است و با ورود کشتی بیرجی در ۱۶ نوامبر ۲۰۰۰ به بندر نیویورک، سوخت نفت از مخازن سنگین نفتی در حال نشست بود و با از میان رفتن اتصالات میان مخازن، منجر به آزاد شدن ۳۰ گالن نفت در مخازن گردید. اگرچه بعدها با تعمیر موقت، این عیوب قبل از حرکت کشتی برطرف شد، زیرا در گزارش قید شده بود: «کشتی می‌بایستی قبل از حرکت به سمت آمریکا تعمیر دائمی شود، بار نفت در حال حمل برای جلب رضایت «جامعه طبقاتی»^۱ عودت شود». به‌نوعی می‌توان گفت اسمیت از اینکه تعمیرات، صورت گرفته است یا خیر، و نیز از اینکه شرکت والرو اخیراً کشتی بیرجی را برای حمل نفت گاز خلاً تأیید کرده است اظهار بی‌اطلاعی نموده و صرفاً از این موضوع مطلع بوده است که وی حدود یک سال قبل از تخلیه محموله‌ای در تأسیسات والرو واقع در «کرپس کریستی» توسط کشتی بیرجی، با تأسیسات

خریدار است - می‌باشد. چنین پذیرش و توافقی نمی‌بایست به‌طور غیرمعمولی رد می‌شد. شرکت گرینی اظهار کرد: هیچ‌گونه مخالفتی با تأییدیه شرکت والرو ندارد و کوکو با مباشرین مالکین کشتی برای فراهم آوردن یک کشتی برای حمل نفتا وارد مذاکره شد.

کارگزاران، کشتی بیرجی را به کوکو معرفی کردند. از قضا وی آن کشتی را می‌شناخت به‌طوری‌که سابقاً ۱۰ یا ۱۵ مرتبه با کشتی مزبور، به‌منظور حمل فرآورده‌های نفتی، قرارداد «اجاره کشتی» منعقد کرده بود بی‌آنکه کوچک‌ترین مشکلی در این قراردادها بروز کرده باشد. در اوایل آگوست ۲۰۰۱ - قبل از انعقاد قرارداد نفتا - شرکت‌های گرینی و والرو وارد مذاکرات قراردادی برای فروش «نفت گاز خلاً»^۱ از گرینی به والرو، شدند. نفت گاز خلاً می‌بایست از اروپا به سمت تأسیسات شرکت والرو واقع در «کرپس کریستی ایالت تگزاس»^۲ حمل می‌شد. شرکت گرینی، کشتی بیرجی را برای حمل این مواد به شرکت والرو معرفی کرد و شرکت مزبور نیز آن را پذیرفت.

در ابتدا شرکت گرینی، قرارداد اجاره کشتی را با متصدی حمل کشتی بیرجی برای تحویل نفتا مشروط به رعایت مدت‌زمانی معقول برای تحویل، منعقد نمود تا بعد از تأیید آن، بیرجی برای بارگیری وارد بندر هامبورگ شود. در ۲۹ آگوست، شرکت گرینی با بی‌احتیاطی، و بی‌هیچ توضیحی به شرکت والرو، کشتی را بارگیری نمود و در ۳۰ آگوست بیرجی را به شرکت والرو معرفی کرد. شرکت والرو از طریق شرکت استارسپلای مطلع گردید. «جیسون. ولچ»^۳ - مسئول کارخانه و عملیات شرکت والرو - از «لارنس. آر. اسمیت»^۴ - مدیر عملیات دریایی شرکت والرو - خواستار ارزیابی کشتی شد؛ چراکه یکی از مسئولیت‌های اسمیت ارزیابی کشتی‌های حامل فرآورده‌های نفتی هنگام تحویل به والرو بود. بنابراین، امنیت در دریا و بندر را تضمین، و اعتماد به تحویل را

1. Vacuum Gas Oil (VGA):

نفتی است سنگین و استخراج‌شده از بنزین که در واحدهای کاتالیزوری پالایشگاه‌ها می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.

2. Corpus Christi, Texas

3. Jason Welch

4. Valero's Lawrence R. Smith

تماس گرفته بوده و درباره حمل مربوطه استیضاح نموده ولیکن هیچ پاسخ و توضیحی دریافت نکرده بود، لذا بی‌درنگ موضوع را تعقیب و پیگیری نمود.

اسمیت ارزیابی خویش را در کمتر از یک ساعت کامل کرد. و با در نظر گرفتن سن کشتی و سیاست شرکت والرو در عدم تأیید کشتی‌های بالای ۱۵ سال سن، بنای تصمیم خود را بر رد کشتی بیرجی نهاد. وی «ولج» و نیز «آیجا آنتولا»^۱ از شرکت گرینی را از تصمیم خود مطلع ساخت مبنی بر اینکه: «ما تعیین کشتی بیرجی توسط شما را دریافت کردیم. متأسفانه این کشتی معیارهای شرکت والرو را برای قبول در این زمان ندارد. ما باکمال ملایمت درخواست داریم که شما کشتی دیگری را برای بررسی ما تعیین کنید».

این تصمیم منجر به آشفته‌گی در شرکت گرینی شد. کوکو شرکت استارسپلای و حتی شخص ولج را مستقیماً مورد استیضاح قرار داد، اما هیچ توضیحی جز اینکه «بیرجی معیارهای شرکت والرو را ندارد» عاید او نگردید؛ معیارهایی که هیچ‌گاه توضیح داده نشد. و تأکید والرو بر عدم لغو تصمیم بود.

از طرفی شرکت گرینی در آن مرحله، امکان فراهم نمودن کشتی دیگر را نداشت، لذا کشتی بیرجی با گنجایش ۵۶۰۰۰ تن فرآورده‌های نفتی می‌توانست حامل بار شرکت والرو (۲۵۰۰۰ تن)، باشد. شرکت گرینی، در شهر «تالین استونیا»^۲ نفتایی با درجه و کیفیتی یکسان با نفتای موجود در هامبورگ، داشت و در ۲۸ آگوست به‌منظور فروش درصدی از «نفتای تالین»^۳ به «نرتولیا»^۴ برای تحویل در بندرگاه نیویورک وارد انعقاد قراردادی شد و مذاکرات ۷ سپتامبر، منجر به فروش نسبت متعادلی از نفتای تالین به «تاسکو»^۵ برای تحویل در بندرگاه نیویورک گردید. بنابراین، کشتی بیرجی می‌بایست تمام بار را حمل می‌کرد و تحویل می‌داد.

دو اتفاق، حرکت بیرجی حامل بار مخلوط‌شده از هامبورگ را چند روزی به تأخیر و تعویق انداخت. شرکت گرینی برای حمل نفتا از تالین به کشتی بیرجی، دو کشتی را اجاره کرده بود؛ یکی از دو کشتی، به میزان کافی از لوله انتقال نفتا

1. Aija Antola
2. Tallinn, Estonia
3. Tallinn Naptha
4. Tosco

برخوردار نبود یا در صورت دارا بودن به حد مکفی، آن لوله‌ها به‌منظور انتقال نفتا به کشتی مزبور مناسب نبودند. برای فراهم نمودن لوله‌های مناسب، می‌بایستی دو روز زمان صرف می‌شد و به علت اطلاعات غلط گرینی در مورد ظرفیت و گنجایش تأسیسات هامبورگ که می‌بایست در آنجا بارگیری نفتا در بیرجی اتفاق می‌افتاد (تأسیسات هامبورگ گنجایش این میزان حجم نفتا را نداشتند) و همچنین به‌منظور انتقال به تأسیسات دیگر و بارگیری نفتا، به دو روز تمديد نیاز بود.

در پی این تأخیرها، کشتی بیرجی تا ۱۰ سپتامبر از بندر هامبورگ حرکت نکرد. اولین روز زمان تحویل با تخمین زمان ورود در بندرگاه نیویورک ۲۱ سپتامبر - یک روز بعد از آخرین مهلت تحویل - بود که در این حین بیرجی دچار طوفانی شدید در دریا شد و این امر منجر به تأخیر دیگری به مدت یک روز گردید.

در ۱۲ سپتامبر گرینی، کشتی بیرجی را به تاسکو و «نورتویل»^۱ معرفی کرد. هر دو خریدار، بیرجی را نه به علت ناکارایی آن، بلکه به سبب جثه عظیمی که قادر به تخلیه بار در اسکله تاسکو و نورتویل نبود، رد کردند، لذا با توافق طرفین، نفتا با لنج‌های بزرگ منتقل، و به خریدار تحویل داده شد. و بدین نحو خریداران، لنج‌های خریداری‌شده توسط گرینی را با موفقیت در اختیار گرفتند.

همچنین از میان دو شرکت (گرینی و والرو)، والرو به کشتی بیرجی اجازه تخلیه بار در استولتیون را نداد و بدیهی است که بیرجی با توجه به اتفاقات مذکور، در فاصله زمانی ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر قادر به رسیدن نخواهد بود. بعد از مباحثات و ندرهات با استارت برت، وی در ۱۴ سپتامبر به و ندرهات اجازه داد تا پیشنهادی مبنی بر «بردن یا گذاشتن کالا»^۲ به‌عنوان رفتار عرفی به‌هنگام تحویل کالا ارائه نماید.

اینکه کشتی تعیین‌شده، مورد تأیید اداره دریایی شرکت والرو قرار گرفته است در قرارداد معین و محرز شده بود، به همین دلیل گرینی تصمیم گرفت کشتی بیرجی را اجاره نماید. حمل این حجم عظیم قراردادی به‌وسیله لنج‌های بزرگ مورد قبول اداره دریایی شرکت والرو نبود، اما از آنجاکه هیچ‌گونه تعهد قراردادی برای انجام چنین کاری برای اداره عملیاتی والرو وجود نداشت، اداره موافقت نمود که در صورت ضرورت و لزوم، بکارگیری چنین لنج‌هایی برای این

1. Northville

۲. «Take or Leave It»: این اصطلاح، قاعده‌ای است در خصوص عقود الحاقی میان فروشنده و خریدار؛ یعنی طرفی که از قدرت مکاس بالاتری برخوردار است همه شروط قرارداد را خود تعیین می‌کند. و طرف مقابل یا ملزم به پذیرش کلیه شروط قرارداد است و یا از انعقاد قرارداد منصرف می‌گردد.

باشد و میان شهروند آمریکایی و خارجی دعوا مطرح گردد دادگاه آمریکا دارای صلاحیت ماهوی می‌باشد، لذا به‌منظور رسیدگی به درخواست والرو و همچنین قضاوتی موجز، براساس مقررات مزبور چنین رأی صادر نمود: حقوق و تکالیف قراردادی والرو و گرینی، مشمول کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا^۱ قرار می‌گیرند.

۳. موضوعات مورد اختلاف

الف) معقول بودن رد کشتی بیر.جی

موافقت‌نامه اصلی میان والرو و گرینی مبنی بر این امر بود که کشتی تعیین‌شده توسط گرینی مورد قبول خریدار است... پس چنین پذیرفتنی نباید به‌طور غیرمعقول رد گردد. معقول بودن یا نبودن رد کشتی بیر.جی توسط والرو یک پرسشی تأمل برانگیز است. دادگاه بنا به ارزیابی مدارک موجود به این نتیجه می‌رسد که رد کشتی بیر.جی توسط شرکت والرو، غیرمعقول و نقض قرارداد بوده است.

ب) تأخیر در تحویل

ماده ۳۰ کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا بیان می‌دارد بایع، مکلف است طبق قرارداد و کنوانسیون مزبور و نیز بنا به اقتضای اوضاع و احوالی که زمان تحویل در قرارداد، دقیق تعیین می‌شود کالا را تسلیم نماید. ماده ۳۳ بند (ب) مضافاً مقرر می‌دارد: چنانچه در قرارداد، مدتی معین شده است یا براساس آن، زمان و مهلتی قابل تعیین باشد کالا باید در مدت مزبور تحویل گردد. کشتی بیر.جی در ساعت ۳:۳۰ بامداد ۲۲ سپتامبر ۲۰۰۱ به بندرگاه نیویورک رسید و برای تخلیه محموله خود در ساعت ۲ یا ۳ بعدازظهر ۲۲ سپتامبر آماده بود. بنابراین، حتی در صورت پذیرش بیر.جی از سوی والرو و نیز در صورت دادن مجوز از سوی

1. 28(1332 A(2): citizens of a State and citizens or subjects of a foreign state, except that the district courts shall not have original jurisdiction under this subsection of an action between citizens of a State and citizens or subjects of a foreign state who are lawfully admitted for permanent residence in the United States and are domiciled in the same State;-See more at: <http://codes.lp.findlaw.com/uscode/28/IV/85/1332#sthash.Wps3IoDV.dpuf>
2. the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods ("CISG")

عملیات ایرادی نخواهد داشت. با توجه به مطالب مذکور، این‌گونه استنباط می‌گردد که والرو با درخواست از گرینی مبنی بر انعقاد قرارداد اجاره کشتی با چنین لنج‌هایی، قصد دارد از مسئولیت هرگونه تأخیر عملیاتی به علت مشکل بودن بازار لنج و یا کمبود آن، شانه خالی کند.

بنابراین، برای تعیین قیمت و زمان تحویل، دو نکته را باید لحاظ نمود:

اولاً، با در نظر گرفتن تعهد بیر.جی به تحویل در ۲۰ سپتامبر، غیرممکن بود که نفتا را در موقع قراردادی تحویل دهد.

ثانیاً، با توجه به وقایع مزبور، والرو خواهان دریافت تمام حجم محصول توسط گرینی، قبل از نیمه‌شب ۲۴ سپتامبر در پایانه خود می‌باشد.^۱ به علت این مقتضیات، قیمت قرارداد با تخفیف ۰.۰۱۷۵ دلار به ازای هر گالن آمریکا، تعدیل خواهد شد. با گذشت این موعد، والرو طبق قرارداد، هیچ‌گونه تعهدی نسبت به قبول هیچ کالا یا محصول بیشتری ندارد. به ازای تمام گالن‌های نفتایی که تا ۲۰ سپتامبر تحویل داده می‌شود، والرو تمام قیمت قراردادی را پرداخت خواهد کرد.

والرو ادعا کرد که گرینی با ارسال کالا به‌وسیله کشتی بیر.جی، قرارداد را نقض نموده، برنامه زمانی تعیین‌شده برای تحویل را رعایت نکرده است، لذا والرو به علت خسارات متحمل‌شده ناشی از عدم توانایی گرینی از تحویل ۲۵۰۰۰ تن نفتا به او (والرو) بین تاریخ ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر ۲۰۰۱ یا حداقل تا ۲۴ سپتامبر ۲۰۰۱، به دادگاه شکایت و ادعای خسارت کرد. همچنین بنا به ادعای گرینی، والرو قرارداد را با رد غیرمعقولانه کشتی بیر.جی و اجتناب از قبول نفتا در بازه زمانی معقولی بعد از انقضای تاریخ تعیین‌شده، نقض نموده است و بابت خساراتی که در فروش آن، تحت قیمت قراردادی متحمل شده مدعی خسارت شد.

۲. صلاحیت و قانون قابل اعمال

دادگاه مطابق عنوان ۲۸ «U. S. C»^۲ از صلاحیت ماهوی برخوردار است. طبق ماده ۱۳۳۲ (۲) A^۱ در مواردی که منافع و هزینه‌ها مازاد بر ۷۵۰۰۰ دلار

۱. در موافقت‌نامه اصلاح‌شده میان طرفین تاریخ تحویل، ۲۳ سپتامبر بود اما طرفین توافق کردند که تاریخ واقعی تحویل، ۲۴ سپتامبر باشد.

2. U.S. Code › Title 28 › Part IV › Chapter 85 › § 1332(28 U.S. Code § 1332 - Diversity of citizenship; amount in controversy; costs)

بنابراین، تأخیر دو روزه‌گرینی در تحویل نفتا، نقض اساسی قرارداد به حساب نمی‌آید و مطابق بند یک قسمت (الف) ماده ۴۹، به والرو حق فسخ قرارداد نمی‌داد، مضافاً اینکه مطابق قسمت (ب) بند مزبور، مشتری می‌تواند قرارداد را فسخ‌شده اعلام نماید. هرگاه بایع ظرف مدت اضافی که مطابق بند یک ماده ۴۷ توسط مشتری تعیین شده است، کالا را تسلیم ننماید یا اعلام کند که ظرف مدت مزبور، کالا را تسلیم نخواهد کرد طبق پاراگراف دو ماده ۴۷، مشتری مجاز است قرارداد را فسخ نماید.

به‌هرحال، مشتری با دادن این مهلت اضافی به فروشنده، نه تنها حق فسخ قرارداد را در این مدت از دست می‌دهد، بلکه از حق توسل به سایر طرق جبرانی همانند تقاضای تقلیل ثمن و غیره هم در طول این مدت، محروم می‌گردد.^۱ در جمع‌بندی مطالب پیش‌گفته باید چنین نتیجه گرفت که:

۱. شرکت والرو، قرارداد را با رد غیرمعقولانه کشتی بیرجی نقض کرده بود.
۲. گرینی در عین داشتن تمایل و قدرت، برای تحویل نفتا هنگام رسیدن کشتی بیرجی در بندرگاه نیویورک در تاریخ ۲۲ سپتامبر ۲۰۰۱ آمادگی داشت، ولی با تأخیر در تحویل نفتا در مدت‌زمان مقرر بین تاریخ ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر، قرارداد را نقض نموده بود.^۲ در هر حال، نقض قرارداد، نقض اساسی نبود و حق فسخ را به والرو اعطاء نمی‌کرد.
۳. والرو بر تقاضای انعقاد قرارداد جدید با گرینی محق نبود، لذا دومین قرارداد، خنثی می‌باشد و طرفین، تنها ملزم به اجرای قرارداد اصلی هستند.
۴. والرو مستحق مطالبه هرگونه خسارت که به علت تأخیر دو روزه کالاهای بوده است، می‌باشد.

۱. این قاعده به معنای اعطای مهلت اضافی جهت ایفای تعهد می‌باشد که در واقع به قاعده «Nachfrist» معروف است. این واژه، مأخوذ از حقوق آلمان می‌باشد که در کنوانسیون هم انعکاس یافته است.
۲. دادگاه ادعای «Force Majeure» یا «قوه قاهره» توسط گرینی را رد کرد، زیرا به استثنای طوفان و اوضاع و احوالی که بر وی حاکم بود، موانع دیگر، نه تنها خارج از کنترل او نبودند بلکه طبق بند یک ماده ۷۹ کنوانسیون غیرقابل پیش‌بینی هم نبودند. و طبق بند چهار ماده مزبور، گرینی در هر شرایطی، اخطار مورد نیاز را نداده بود.

برای تخلیه بار خود در پایانه استالتیون، باید گفت باز هم تحویل، خارج از بازه زمانی قرارداد (یعنی خارج از حد فاصل ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر) انجام می‌گرفت.

این حقیقت که گرینی نفتا را در موقع مقرر قراردادی، تحویل نداده است (و حتی اگر بیرجی پذیرفته شده بود، تحویل داده نشده بود)، رسیدگی را پایان نمی‌دهد. ماده ۴۹ کنوانسیون در خصوص قرارداد فسخ‌شده، دو مورد را بیان می‌دارد که در صورت بروز آن‌ها خریدار می‌تواند قرارداد را فسخ‌شده^۱ اعلام کند.

طبق ماده ۴۹، مشتری می‌تواند قرارداد را در موارد زیر فسخ‌شده اعلام نماید: الف. در صورتی که عدم ایفای هر یک از تعهدات بایع به موجب قرارداد یا این کنوانسیون، نقض اساسی قرارداد محسوب شود.

ب. در صورت عدم تسلیم کالا: هرگاه بایع ظرف مدت اضافی که مطابق بند یک ماده ۴۷ توسط مشتری تعیین شده است کالا را تسلیم ننماید یا اعلام کند که ظرف مدت مزبور، کالا را تسلیم نخواهد کرد.

در پرونده حاضر، مطابق بند یک قسمت (ب) ماده ۴۹، والرو حق فسخ قرارداد را از دست می‌دهد، زیرا سوای رد اشتباه کشتی بیرجی توسط والرو، گرینی توانسته بود بدون شک نفتا را در مدت‌زمان اضافی که والرو به او داده بود (۲۴ سپتامبر) تحویل دهد. اگر چنین تأخیری، نقض اساسی قرارداد به حساب می‌آید یعنی زمان، قید تعهد می‌بود، والرو مستحق فسخ قرارداد به علت تأخیر در تحویل بین تاریخ ۱۰ الی ۲۰ سپتامبر بود.

نقض اساسی قرارداد در ماده ۲۵ کنوانسیون چنین تعریف شده است: نقض قرارداد توسط یکی از طرفین، زمانی نقض اساسی محسوب می‌شود که منجر به ورود چنان خسارتی به طرف دیگر گردد که او را از آنچه استحقاق انتظار آن را به موجب قرارداد داشته است، اساساً محروم کند مگر اینکه طرفی که مبادرت به نقض قرارداد نموده است چنین نتیجه‌ای را پیش‌بینی نمی‌کرده و یک فرد متعارف همانند او نیز در اوضاع و احوالی مشابه، نمی‌توانسته است چنین نقضی را پیش‌بینی نماید.

۱. واژه «Avoided» در کنوانسیون به‌عنوان وجه تمایزی از کلمات رد و بطلان «Terminated» or «Cancelled» به کار رفته است.

۵. گرینی مستحق مطالبه هرگونه خسارت ناشی از عدم پذیرش والرو و قیمت قراردادی نفتا و سایر خسارات متحمل‌شده به‌سبب رد اشتباه کشتی بیرجی، می‌باشد.

