



Dr. Philipp Habegger

Rechtsanwalt
LALIVE

Prof. Dr. Claire Huguenin

Lehrstuhl für Privat-, Wirtschafts-
und Europarecht

Dr. Urs Weber-Stecher

Rechtsanwalt
Wenger & Vieli AG

Moot Court im Obligationenrecht (Zürcher Moot Court) 2014/2015

1. Einleitungsanzeige der Klägerinnen vom 29. Mai 2014
2. K-1: Statuten der PipeTransport AG vom 1. Februar 2012
3. K-2: Memorandum of Understanding vom 1. Februar 2012
4. K-3: Transportvertrag vom 3. August 2013
5. K-4: Photo vom 12. April 2012
6. K-5: Email vom 12. August 2012
7. K-6: Email vom 13. August 2012, 12:22
8. K-7: Email vom 13. August 2012, 17:10
9. K-8: Email vom 17. August 2012
10. K-9: Email vom 18. August 2012
11. K-10: Email vom 23. September 2012
12. K-11: Brief vom 5. Oktober 2012
13. K-12: Email vom 12. November 2012
14. K-13: Email vom 15. Januar 2013
15. K-14: Email vom 22. Juli 2013
16. K-15: Photo vom 23. Juli 2013, 10:20
17. K-16: Photo vom 23. Juli 2013, nach 15:30
18. K-17: Screenshot vom 23. Juli 2013, 18:00
19. K-18: Brief vom 12. September 2013
20. Einleitungsantwort der Beklagten vom 14. Juli 2014
21. Verfügung Nr. 1 vom 17. September 2014
22. Verfügung Nr. 2 vom 27. Oktober 2014

Moot Court Team [...]
[Adresse]

Einschreiben

Sekretariat des Schiedsgerichtshofs der
Swiss Chambers' Arbitration Institution
c/o Zürcher Handelskammer
Bleicherweg 5
Postfach 3058
CH-8022 Zürich

29. Mai 2014

Einleitungsanzeige

Gas Supply GmbH

Hamburgerstrasse 33, 44135 Dortmund, Deutschland

Klägerin 1

France Petrol SA

35, Bd de Belleville, 75020 Paris, Frankreich

Klägerin 2

Transsib Oil OJSC

Nizhegorodskaya ul. 24, 606443 Moskau, Russland

Klägerin 3

alle vertreten durch Moot Court Team [...]

gegen

PipeTransport AG

Baarerstrasse 145, 6300 Zug, Schweiz

Beklagte

vertreten durch Moot Court Team [...]

Namens und mit Vollmacht der Klägerinnen stellen wir folgende

Rechtsbegehren:

1. Die Beklagte sei zu verpflichten, der Klägerin 1 CHF 2'230'000 nebst Zins in Höhe von 5% seit dem 29. Mai 2014 zu bezahlen;
2. [analoges Begehren der Klägerin 2];
3. [analoges Begehren der Klägerin 3];
4. Es sei festzulegen, dass die von der Klägerin 1 zu bezahlende Transportgebühr für den Zeitraum vom 24. Dezember 2013 bis zum 24. Februar 2014 nur CHF 90'000 pro Monat beträgt;
5. [analoges Begehren der Klägerin 2];
6. [analoges Begehren der Klägerin 3];
7. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beklagten.

Begründung

1. Sachverhalt und Ansprüche der Klägerinnen

1.1. Die Parteien und ihre rechtlichen Beziehungen

- 1 Die Klägerinnen sind im Gas- und Ölgewerbe tätig und sind Aktionärinnen der Beklagten. Die PipeTransport AG (**PipeTransport** oder **Beklagte**) wurde von den Klägerinnen und weiteren Gesellschaftern mit dem Zweck gegründet, eine Pipeline zu betreiben. Für die Statuten der Beklagten vgl. Beilage K-1. Zusätzlich zu den Statuten haben die Klägerinnen als Gesellschafterinnen der PipeTransport ein Memorandum of Understanding (**MoU**) abgeschlossen (Beilage K-2).
- 2 Nebst Gesellschafterinnen sind die Klägerinnen auch Kundinnen der Beklagten. Sie nehmen die Dienste der Beklagten in Anspruch, um Erdgas vom Hafen Varna am Schwarzen Meer nach Ungarn zu transportieren. Konkret erstehen die Klägerinnen (wie auch die anderen Gesellschafter oder Drittkunden) zu diesem Zwecke Gastransportkapazitäten bei der Beklagten im Rahmen einer Auktion.

- 3 Für die Klägerinnen 1 und 2 relevant sind die von der Beklagten im Frühjahr 2013 ausgeschriebenen Transportkapazitäten für den Herbst 2013. Es gab die Möglichkeit, ein-, zwei, oder dreijährige Verträge abzuschliessen. Dabei galten die von der Beklagten herausgegebenen, seit anfangs 2012 gültigen und mit Ausnahme des Auktionsdatums identischen **Auktionsbedingungen**. Diese sehen eine mit dem später abgeschlossenen Transportvertrag identische Schieds- und Rechtswahlklausel vor.
- 4 Die Klägerinnen 1 und 2 hatten der Beklagten separat und unabhängig voneinander am 16. Juli 2013 mitgeteilt die Auktionsbedingungen zu akzeptieren und an der Auktion teilzunehmen.
- 5 Die Bieter nahmen am 21., 22. und 23. Juli 2013 an einem oder mehreren Auktionstagen teil. Wenn sie hier auf Grund ihres Gebotes einen Zuschlag für eine bestimmte fixe Kapazität erhielten, sahen die Auktionsbedingungen weiter vor, dass die ausgewählten Bieter die Verpflichtung hatten, einen in den Auktionsbedingungen vorformulierten und nicht weiter verhandelbaren Transportvertrag mit der Beklagten abzuschliessen, welcher dann lediglich mit dem Ergebnis der Auktion (Vertragsdauer, Kapazität in Sm^3/h^1 und monatlicher Transportpreis) ergänzt wurde.
- 6 Die Klägerin 2 nahm am 21. Juli 2013 an der Auktion teil, die Klägerin 1 am 23. Juli 2013.
- 7 Im Nachgang unterzeichnete die Klägerin 2 am 2. August 2013 und die Klägerin 1 am 3. August 2013 den entsprechenden Transportvertrag mit der Beklagten (Beilage K-3 = **Transportvertrag** der Klägerin 1 mit der Beklagten; mit Ausnahme von Preis, Kapazität und Abschlussdatum gleichlautend für die Klägerin 2).
- 8 Die Klägerin 3 hatte bereits im Juni 2012 an einer gleich ablaufenden Auktion teilgenommen und am 2. Juli 2012 einen Transportvertrag mit dreijähriger Dauer ab 1. Oktober 2012 abgeschlossen.
- 9 Es handelt sich bei allen drei Verträgen um Verträge mit sogenannter **„verbindlicher Kapazität“**, d.h. die Beklagte war gemäss den Verträgen verpflichtet, die genannten Kapazitäten verbindlich zuzusagen und diese dann auch zu transportieren („firm capacity“). Im Gegensatz hierzu gibt es auch Verträge, die „unterbrechbare Kapazität“ („interruptible capacity“) vorsehen.² Letztere weisen günstigere Transportpreise auf.³

¹ Sm^3 oder Standardkubikmeter meint die Menge Gas, welche bei einer Temperatur von 288.15 K und einem Druck von 1.01325 bar das Volumen eines Kubikmeters einnimmt.

² Vgl. die Definitionen gemäss Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Bedingungen für den Zugang zu den Erdgasfernleitungsnetzen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1775/2005. Gemäss Ziffer 16 dieser Bestimmung ist „verbindliche Kapazität“ Erdgasfernleitungskapazität, die von dem Fernleitungsnetzbetreiber vertraglich als nicht unterbrechbare Kapazität zugesichert wurde. Gemäss Ziff. 13 derselben Bestimmung ist „unterbrechbare Kapazität“ demgegenüber die Erdgasfernleitungskapazität, die von dem Fernleitungsnetzbetreiber gemäss den im Transportvertrag festgelegten

1.2 Unterbrechungen, Unterbrechungsrisiken und Information durch die Beklagte

10 Bereits **im Jahr 2012** war es in dem Gebiet der in Frage stehenden Pipeline zu beträchtlichen Erdbeben gekommen, was die Beklagte den Klägerinnen als Gesellschafterinnen jeweils mitteilte:

- Am 12. August 2012 musste der Druck der Pipeline zeitweise verringert werden, weil einige der Schutzvorrichtungen an der Pipeline in Folge eines grossen Steines leicht beschädigt wurden (Beilage K-4). Dies hatte zur Konsequenz, dass weniger Erdgas als sonst transportiert werden konnte (Beilage K-5). Die Probleme waren bereits am Folgetag, nach einigen Notfallarbeiten, behoben (Beilagen K-6 und K-7) und der Betrieb konnte mit Einverständnis der Aufsichtsbehörde uneingeschränkt wieder aufgenommen werden.
- Am 16. August 2012 warnte die Beklagte ihre Gesellschafter vor, dass es wegen heftiger Regenfälle in der Region zu Ausfällen in der Kapazität kommen könnte, doch mussten keine Notfallmassnahmen ergriffen werden (Beilage K-8). Die Stabilisierungsarbeiten, die in der Folge ausgeführt wurden, hatten zwar im Endeffekt keinen Einfluss auf die Kapazität, jedoch war dies vorerst unklar (Beilage K-9).
- Am 23. September 2012 gab es eine erneute Vorwarnung durch die Beklagte. Diesmal wurde mitgeteilt, dass die Schutzvorrichtungen an der Pipeline durch sommerliche Überschwemmungen und Wasserfälle, die Gestein mit sich trugen, im Bereich des Retezatgebirges beschädigt worden seien (Beilage K-10). Nach Durchführung einer „Pig Passage“⁴ zwecks Eruierung des Handlungsbedarfes wurden allerdings lediglich geringere Beschädigungen festgestellt, was die Beklagte verleitete anzunehmen, dass keine weiteren Massnahmen in Bezug auf die Sicherheit der Pipeline erforderlich seien (Beilagen K-11 und K-12).
- In der Folge kam es im Winter 2012 zu turnusmässigen Instandhaltungsarbeiten an den Sicherheitsträgern der Pipeline, die gemäss Mitteilung der Beklagten erfolgreich abgeschlossen wurden. Im Januar 2013 bestätigte die Beklagte allen Gesellschaftern und Kunden, dass die Situation im Retezatgebirge wieder im Griff sei und dass die staatliche Aufsichtsbehörde dies bestätigt habe (Beilage K-13).

Bedingungen unterbrochen werden kann. Vgl. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:211:0036:0054:DE:PDF>; der Anhang geändert durch: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012D0490&from=EN>.

³ Vgl. Art. 14 Abs. 1 lit. b Verordnung (EG) 715/2009: „Die Fernleitungsnetzbetreiber [...] stellen sowohl verbindliche als auch unterbrechbare Dienstleistungen für den Zugang Dritter bereit. Der Preis der unterbrechbaren Kapazität spiegelt die Wahrscheinlichkeit einer Unterbrechung wieder.“ Der Preis beruht im übrigen bei beiden Vertragstypen auf einer „ship-or-pay“-Basis, d.h. er ist unabhängig davon voll geschuldet, ob die vertraglich geschuldete Transportkapazität vollumfänglich in Anspruch genommen wird oder nicht.

⁴ Vgl. <http://en.wikipedia.org/wiki/Pigging>.

- 11 In der letzten Woche des Juni 2013 erhielt die Beklagte ein geologisches Gutachten zugestellt, welches sie nach den Vorfällen im Jahre 2012 in Auftrag gegeben hatte. Dieses hielt fest, dass solche Vorfälle „nun in regelmässigen Abständen passieren“ können (Beilage K-14).
- 12 Die zeitliche Abfolge der Ereignisse rund um die Auktion im Juli **2013** war wie folgt:
- 13 Am 19. Juli 2013 erfuhr die Beklagte von ihrem Team vor Ort, dass Überschwemmungen und Steinschlag im Bereich der Pipeline im Retezatgebirge stattgefunden hatten. Die Schutzvorkehrungen der Pipeline wurden hierbei nicht beschädigt, jedoch lösten sich Zementblöcke im Bereich eines Damms. Eine Information an die Klägerinnen unterblieb.
- 14 Am Abend des 21. Juli 2013 kam es zu einem erneuten, diesmal stärkeren Steinschlag und Überschwemmungen mit grösseren herabfallenden Brocken. Die Beklagte wusste hiervon (Beilage K-14), teilte dies aber den Klägerinnen nicht mit.
- 15 Am 23. Juli 2013, mit Auktionsbeginn um 10:00, kam es zu zwei weiteren Zwischenfällen.
- Um 10:20 rutschte eine erste Schlamm- und Gerölllawine ab (Beilage K-15). Es kam zu einer Notfallsituation, weil das Risiko bestand, dass ein sehr grosser Stein die Pipeline beschädigen könnte. Die Beklagte stoppte den Gastransport daher.
 - Um 15:30 desselben Tages kam es zu einem erneuten Zwischenfall, der weiteren wesentlichen Schaden verursachte (Beilage K-16). Die Beklagte war daher nicht in der Lage, den Transport des Gases zu gewährleisten.
- 16 Der Klägerin 1 und den weiteren Teilnehmern im Rahmen der Auktion wurde dies vor bzw. während der Auktion nicht mitgeteilt. Die Beklagte veröffentlichte den erforderlichen Unterbruch des Transports lediglich am selben Tag auf ihrer Website, allerdings erst nach Auktionsende (Beilage K-17).
- 17 Am 12. September 2013 teilte die Beklagte mit, dass am 23. Juli 2013 nach ihrer Ansicht ein Force Majeure Umstand eingetreten war (Beilage K-18).

1.3 Die nachfolgenden Einschränkungen im Transport

- 18 Gemäss Art. 5 Transportvertrag mit den Klägerinnen 1 und 2 war die Beklagte zum Transport des Gases ab dem 1. Oktober 2013 verpflichtet (Beilage K-3). Gegenüber der Klägerin 3 bestand die Transportpflicht seit 1. Oktober 2012. Doch konnte vom 23. Juli 2013 bis zum 23. Dezember 2013 **überhaupt kein Gas** transportiert werden, weil die Aufsichtsbehörde die Leitung nicht freigab (**Erste**

Periode). Für diese Periode einigten die Parteien sich darauf, dass die Klägerinnen den monatlichen Transportpreis (Art. 12 Transportvertrag) nicht zahlen mussten.

19 Den Klägerinnen entstand dennoch durch den nicht durchgeführten Transport ein Schaden wie folgt:

- Einerseits mussten die Klägerinnen teilweise **Deckungseinkäufe zu höheren Preisen** als für das zum Transport vorgesehene Gas tätigen, um die ihren Abnehmern vertraglich zugesicherten Gasmengen sicherzustellen (**Schadensposition A**).
- Andererseits mussten die Klägerinnen **Verträge** mit Dritten, die von den Transporten durch die Beklagte abhingen, **kündigen**. Dadurch entging ihnen Gewinn (**Schadensposition B**).

20 Vom 24. Dezember 2013 bis zum 24. Februar 2014 wurde eine provisorische, von der Aufsichtsbehörde bewilligte Notleitung durch die Gefahrenzone genutzt. In diesem Zeitraum war es **unsicher, in wie weit das Gas tatsächlich transportiert werden konnte**. Die Beklagte hatte den Klägerinnen mitgeteilt, dass jederzeit mit Unterbrüchen oder reduzierter Kapazität gerechnet werden müsse. Im Endeffekt konnte allerdings die vertragliche Menge eingehalten werden (**Zweite Periode**).

21 In diesem Zeitraum fand eine zweite Gesprächsrunde zwischen den Parteien statt, wobei die Klägerinnen verlangten, dass die Transportgebühren reduziert werden. Die Beklagte liess sich hierauf jedoch nicht ein. Die Klägerinnen setzten die Zahlungen während dieser Periode im Einverständnis mit der Beklagten bis zur Entscheidung des Schiedsgerichtes über diesen Punkt aus.

22 Seit dem 25. Februar 2014 läuft der Transport ununterbrochen und ohne Probleme über eine die Gefahrenzone umgehende permanente Umleitung, welche die Aufsichtsbehörde verlangt hatte.

2. Rechtliches

2.1 Zuständigkeit

23 Für die Zuständigkeit des Schiedsgerichtes berufen sich die Klägerinnen primär auf (i) Art. 33.2 des jeweiligen Transportvertrages und (ii) die gleichlautende Klausel in den jeweiligen Auktionsbedingungen, sekundär (iii) auf Art. 30 des MoU und (iv) auf Art. 23 der Statuten der Beklagten.

24 Das Schiedsgericht ist auch zuständig über alle Ansprüche zwischen allen Parteien im Rahmen eines einzigen Schiedsverfahrens zu entscheiden. Die

Parteien haben ausweislich der vorerwähnten Schiedsklauseln ein Verfahren zwischen mehr als zwei Parteien von vornherein in Betracht gezogen. Dies umso mehr vor dem Hintergrund von Art. 4 Abs. 1 Swiss Rules, denn die Verfahren wären – wenn nicht gemeinsam begonnen – vom Schiedsgerichtshof auf Antrag zu konsolidieren. Es darf aber keinen Unterschied machen, dass das Verfahren von vornherein gemeinsam eingeleitet wird.

2.2 Verletzung der Transportverträge

25 In den Verträgen war eine jeweils verbindliche Transportkapazität vereinbart. Diese ist von der Beklagten in der Ersten Periode unstrittigerweise nicht eingehalten worden. Damit steht den Klägerinnen ein Anspruch auf Ersatz der vorerwähnten Schadenspositionen A und B zu.

26 Ausserdem hat die Beklagte ihre Pflichten als „Vernünftiger und Vorsichtiger Betreiber“ der Pipeline im Sinne des Transportvertrages verletzt, indem sie nicht genügend schnell das Gefahrenpotential abklärte.

27 Dieses Verhalten war grob fahrlässig, so dass die Beklagte sich nicht auf Art. 19.1 Transportvertrag berufen kann. Die Beklagte hat jedenfalls zu beweisen, dass sie nicht grob fahrlässig gehandelt hat (Art. 97 OR).

2.3 Keine Force Majeure

28 Die Beklagte kann sich auch nicht auf Art. 23 Transportvertrag berufen. Die Vorkommnisse im Sommer und Herbst 2012 führten dazu, dass die Probleme im Sommer 2013 für die Beklagte am 2. und 3. August 2013, dem Datum der Vertragsschlüsse mit den Klägerinnen 1 und 2, vorhersehbar waren. Zudem führten spätestens die Vorfälle am 21. Juli 2013 zur Vorhersehbarkeit. Schliesslich ist betreffend die Klägerinnen 1 und 2 hinzuzufügen, dass der massgebliche Zeitpunkt des Vertragsschlusses (2. und 3. August 2013) nach dem angeblichen Force Majeure Vorkommnis liegt.

29 Ausserdem hätte die Beklagte als Vernünftiger und Vorsichtiger Betreiber den Hinderungsgrund (a) vermeiden und (b) überwinden können. So hätte die Beklagte viel früher um alternative Transportwege (Umleitungen) bemüht sein müssen, damit Fälle wie der vorliegende gar nicht erst eintreten können.

30 Zuletzt hat die Beklagte den angeblich Force Majeure begründenden Umstand erst fast 2 Monate nach dessen Eintreten mitgeteilt. Damit ist eine Berufung auf Force Majeure ausgeschlossen.

31 Jedenfalls ist die Beklagte bezüglich sämtlicher Voraussetzungen beweisbelastet.

2.4 Verletzung von Aufklärungspflichten

32 Die Klägerinnen hatten sowohl als Partei des MoU, als auch als Partei des jeweiligen Transportvertrages und als Bieterinnen im Auktionsverfahren einen Anspruch darauf, über die Schäden an der Pipeline umgehend informiert zu werden.

33 Hätte die Beklagte die Klägerin 1 vor oder während der Auktion informiert, dann hätte die Klägerin 1 nur zu günstigeren Konditionen mitgeboten.

34 Hätte die Beklagte ferner den Umstand, dass ihrer Meinung nach ein Fall von Force Majeure vorlag, sofort mitgeteilt, hätten die Klägerinnen 1 und 2 den Vertrag im August 2013 nur zu günstigeren Konditionen unterzeichnet.

2.5 Schadenersatzanspruch für die Erste Periode und Reduktion der Transportgebühr für die Zweite Periode

35 Zwar haben die Klägerinnen im Zeitraum der **Ersten Periode** keine Transportgebühren bezahlt. Aber die vorstehend geschilderten **Schadenspositionen A und B** belaufen sich für die Klägerin 1 auf CHF 2'230'000, für die Klägerin 2 auf CHF 1'239'040 und für die Klägerin 3 auf CHF 2'540'000. Die Beklagte hat hierfür einzustehen (Art. 97 OR).

36 Für den Zeitraum der **Zweiten Periode** verlangen die Klägerinnen eine **Reduktion der Transportgebühr**. Da unsicher war, ob die jeweils vertraglich vereinbarte Menge auch tatsächlich transportiert werden konnte, kamen die Klägerinnen faktisch nur in den Genuss eines Vertrages mit „unterbrechbarer Kapazität“. Dies rechtfertigt eine reduzierte Transportgebühr. Die Klägerinnen berufen sich einstweilen und ohne Präjudiz auf Art. 2 ZGB; Art. 259d OR analog und Art. 23/24 i.V.m. Art. 20 Abs. 2 OR. Die definitive Festlegung auf die angerufenen Anspruchsgrundlagen erfolgt in der Klageschrift.

3. Schiedsrichterbenennung und Einschreibgebühr

37 Die Klägerinnen benennen hiermit gemeinsam Herrn Dr. Vollenweider als ihren parteiernannten Schiedsrichter.

38 Die Klägerinnen haben die Einschreibgebühr in Höhe von CHF 6'000.-- gemäss Appendix B Abschnitt 1.1 der Internationalen Schiedsordnung der Schweizerischen Handelskammern mit heutigem Tage überwiesen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Moot Court Team [...]

Beilagen: Beilagen K-1 bis K-18

STATUTEN

der

PipeTransport AG

vom 1. Februar 2012

Art. 1 - Firma und Sitz

Unter der Firma Pipe Transport AG (**PipeTransport** oder **Gesellschaft**) besteht eine Aktiengesellschaft schweizerischen Rechts mit Sitz in Zug/Schweiz. Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt.

Art. 2 - Zweck

Die Gesellschaft bezweckt den Bau und den Betrieb von Rohrleitungen und Installationen für den Transport und die Lagerung von Erdgas, insbesondere für ihre Gesellschafter, zwischen dem Hafen von Varna/Bulgarien und Budapest/Ungarn und sämtliche Geschäfte, die mit diesem Zweck in Zusammenhang stehen, ob in der Schweiz oder im Ausland.

[...]

Art. 23 - Streitigkeiten

Alle Streitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche aus oder im Zusammenhang mit diesen Statuten, einschliesslich deren Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Beendigung, zwischen den Gesellschaftern untereinander und zwischen der Gesellschaft und einem oder mehreren Gesellschaftern, sind durch ein Schiedsverfahren gemäss der bei Verfahrenseinleitung in Kraft stehenden Fassung der Internationalen Schweizerischen Schiedsordnung der Swiss Chambers' Arbitration Institution zu entscheiden. Das Schiedsgericht soll aus drei Mitgliedern bestehen. Der Sitz des Schiedsverfahrens ist Zug/Schweiz. Die Sprache des Schiedsverfahrens ist Deutsch.

Transsib Oil OJSC
[Unterschriften]

fünf weitere Gesellschafter
[Unterschriften]

France Petrol SA
[Unterschriften]

Gas Supply GmbH
[Unterschriften]

Memorandum of Understanding

**der Gesellschafter der PipeTransport AG
(erstens untereinander und zweitens zwischen ihnen einerseits)**

und der

PipeTransport AG (andererseits)

vom 1. Februar 2012

Präambel

Die Parteien sind Gründungsgesellschafter der als Joint Venture gegründeten PipeTransport AG mit Sitz in Zug/Schweiz zum Zwecke des Baus und Betriebs einer Rohrleitung und Installationen für den Transport und die Lagerung von Erdgas, insbesondere für die Gesellschafter, aber auch für Dritte, zwischen dem Hafen von Varna/Bulgarien und Budapest/Ungarn.

Die Leistungen des Joint Venture an die Gesellschafter wie auch an Dritte werden in separaten Verträgen geregelt. [...]

Art. 16 - Informationspflichten

Die Parteien informieren sich gegenseitig unverzüglich über sämtliche betriebsrelevanten Vorkommnisse. [...]

Art. 30 - Anwendbares Recht und Schiedsklausel

Dieses Memorandum of Understanding untersteht schweizerischem Recht.

Alle Streitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche aus oder im Zusammenhang mit diesem Memorandum of Understanding, einschliesslich der Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Beendigung, sind durch ein Schiedsverfahren gemäss der bei Verfahrenseinleitung in Kraft stehenden Fassung der Internationalen Schweizerischen Schiedsordnung der Swiss Chambers' Arbitration Institution zu entscheiden. Das Schiedsgericht soll aus drei Mitgliedern bestehen. Der Sitz des Schiedsverfahrens ist Zug/Schweiz. Die Sprache des Schiedsverfahrens ist Deutsch. [...]

Transsib Oil OJSC
[Unterschriften]

fünf weitere Gesellschafter
[Unterschriften]

France Petrol SA
[Unterschriften]

PipeTransport AG
[Unterschriften]

Gas Supply GmbH
[Unterschriften]

TRANSPORTVERTRAG

zwischen

PipeTransport AG und Gas Supply GmbH
(hiernach auch einzeln als **Partei** und gemeinsam als **Parteien** bezeichnet)

Dieser Transportvertrag ist am 3. August 2013 (**Wirksamkeitsdatum**) zwischen der Pipe-Transport AG, Baarerstrasse 145, 6300 Zug, Schweiz (**PipeTransport** oder **Betreiber**) und der Gas Supply GmbH, Hamburgerstrasse 33, 44135 Dortmund, Deutschland (**Gas Supply** oder **Befrachter**) abgeschlossen worden.

Präambel

In Erwägung, dass der Befrachter eine gewisse Menge Erdgas am Anlieferungsort zur Verfügung hat und wünscht, dass dieses Erdgas gemäss den Bedingungen dieses Vertrages vom Betreiber an den Ablieferungsort transportiert wird;

In Erwägung, dass der Betreiber Kapazität im von ihm betriebenen Pipelinesystem (wie unten definiert) hat und wünscht, diese Kapazität dem Befrachter gemäss den Bedingungen dieses Vertrages zur Verfügung zu stellen;

vereinbaren die Parteien was folgt:

Art. 1 – Definitionen

„**Force Majeure**“ wird in Art. 23 definiert.

„**Pipelinesystem**“ meint die Erdgasfernleitung, welche dem Betreiber gehört und von ihm betrieben wird und welche den Transport von Erdgas von Varna/Bulgarien nach Budapest/Ungarn ermöglicht.

„**Vernünftiger und Vorsichtiger Betreiber**“ meint eine Person, die im guten Glauben versucht, ihre vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen und dabei einen Grad von Sorgfalt, Vorsicht und Voraussicht walten lässt, der von erfahrenen Betreibern im selben Geschäft in ähnlichen Umständen erwartet werden darf.

„**Wartung**“ sind die Arbeiten und Aktivitäten, die für die Instandhaltung und den ordentlichen Betrieb des Pipelinesystems nötig sind, um die Kontinuität, die Regularität und die Sicherheit des Transports von Erdgas im Pipelinesystem zu gewährleisten und welche von einem Vernünftigen und Vorsichtigen Betreiber vorgenommen werden würden.

[...]

Art. 5 – Kapazität

Vom 1. Oktober 2013, 6:00 an bis zum 30. September 2016, 23:59, reserviert der Befrachter eine Kapazität von 5'000 Sm³/h, welche vom Betreiber verbindlich zur Verfügung gestellt wird (**Verbindliche Kapazität**).

[...]

Art. 7 – Reduktion der Kapazität und Unterbrechung des Transports

- 7.1 Wenn der Vernünftige und Vorsichtige Betreiber auf Grund von Wartung und/oder Erweiterung des Pipelinesystems nicht in der Lage ist, dem Befrachter die Verbindliche Kapazität zur Verfügung zu stellen, hat der Betreiber das Recht, die Kapazität für die Dauer der Erweiterung oder Wartung zu reduzieren, gesetzt den Fall, er hat den Befrachter baldmöglichst über die Reduktion (Beginn, Ende und Ausmass) unterrichtet.
- 7.2 Wenn der Vernünftige und Vorsichtige Betreiber auf Grund von Force Majeure nicht in der Lage ist, dem Befrachter die Verbindliche Kapazität zur Verfügung zu stellen, hat der Betreiber das Recht, die Kapazität für die Dauer der Force Majeure zu reduzieren und der Betreiber hat diese Reduktion (Ausmass und mutmassliche Dauer) dem Befrachter unverzüglich anzuzeigen.
- 7.3 Wenn die Verbindliche Kapazität auf Grund von Wartung nicht zur Verfügung gestellt werden kann, wird die monatliche Transportgebühr trotzdem zur Gänze fällig, es sei denn, dass die Wartung 480 Stunden im Jahr übersteigt. Wenn diese Grenze überschritten ist, wird die monatliche Zahlungsrate anteilig angepasst.

[...]

Art. 12 – Transportpreis

Der Befrachter hat einen Transportpreis in Höhe von CHF 180'000 / Monat zu zahlen.

[...]

Art. 19 – Haftung

- 19.1 Keine der Parteien haftet der anderen für Verluste, Schäden oder Kosten, es sei denn, sie hätte grob fahrlässig gehandelt.

19.2 In keinem Fall haftet eine Partei für indirekten oder mittelbaren Schaden, einschliesslich entgangenen Gewinns.

[...]

Art. 23 – Force Majeure

23.1 Der Betreiber hat für die Nichterfüllung seiner Pflichten nicht einzustehen, wenn er beweist, dass die Nichterfüllung auf einem ausserhalb seines Einflussbereichs liegenden Hinderungsgrund beruht, der das Pipelinesystem direkt betrifft und der von einem Vernünftigen und Vorsichtigen Betreiber nicht vorherzusehen war und auch nicht vermieden oder überwunden werden konnte.

23.2 Die von dem Hinderungsgrund betroffene Partei hat unverzüglich alle technisch und wirtschaftlich möglichen und vernünftigen Massnahmen zu veranlassen, die dazu führen, dass sie ihre Pflichten wieder erfüllen kann.

23.3 Die von dem Hinderungsgrund betroffene Partei hat der anderen Partei diesen Umstand sofort mitzuteilen. Die betroffene Partei hat ausserdem unverzüglich die Details in Bezug auf voraussichtliche Dauer und Ursache des Unterbruchs mitzuteilen.

23.4 Wenn eine Partei unter diesem Art. 23 von der Leistungspflicht befreit ist, wird die andere Partei im selben Umfang von ihrer Gegenleistungspflicht befreit.

[...]

Art. 33 – Anwendbares Recht und Schiedsverfahren

33.1 Dieser Vertrag unterliegt Schweizer Recht unter Ausschluss des Kollisionsrechts.

33.2 Alle Streitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag, einschliesslich der Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Beendigung, sind durch ein Schiedsverfahren gemäss der bei Verfahrenseinleitung in Kraft stehenden Fassung der Internationalen Schweizerischen Schiedsordnung der Swiss Chambers' Arbitration Institution zu entscheiden. Das Schiedsgericht soll aus drei Mitgliedern bestehen. Der Sitz des Schiedsverfahrens ist Zürich und Verfahrenssprache Deutsch.

[Unterschriften der beiden Vertragsparteien]

K-4



From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+ weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 12. August 2012, 20:12

Re: Reduktion der Transportkapazität

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedauern Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir einige Probleme im Bereich der Pipeline vom Schwarzen Meer entdeckt haben. Diese Probleme führen dazu, dass wir die Transportkapazität zeitweilig reduzieren müssen.

Aus Sicherheitsgründen muss der Druck heruntergefahren werden.

Wir werden Sie informieren, sobald wir die aufgetretenen Probleme weiter analysiert haben.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+ weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 13. August 2012, 12:22

Re: Situation der Pipeline Schwarzes Meer

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben letzte Nacht einige Arbeiten an den Schutzvorrichtungen im betroffenen Bereich der Pipeline durchführen können.

Wir müssen momentan die Ergebnisse der Inspektionen durch die Behörden noch abwarten. Bis zu einem Ergebnis müssen wir den Druck der Pipeline gedrosselt halten. Wir rechnen mit dem Ergebnis noch heute.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+ weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 13. August 2012, 17:10

Re: Situation der Pipeline Schwarzes Meer

Sehr geehrte Damen und Herren

Es freut uns Ihnen mitteilen zu können, dass die Probleme an den Schutzvorrichtungen der Pipeline durch die Sicherungsarbeiten behoben werden konnten. Die Behörden haben dies bestätigt.

Der Transport läuft wieder normal.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+ weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 17. August 2012, 15:20

Re: Situation der Pipeline Schwarzes Meer

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestern Abend mussten wir eine Vorwarnung in Bezug auf die Transportkapazität der Pipeline Schwarzes Meer ausgeben, weil es zu heftigen Regenfällen im Retezatgebirge kam.

Glücklicherweise war die Lage der Pipeline nicht kritisch und wir mussten keine Notfallmassnahmen ergreifen, die zu einer Verringerung der Kapazität geführt hätten.

Für Ihr Verständnis in den letzten Tagen bedanken wir uns.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 18. August 2012, 19:15

Re: Situation der Pipeline Schwarzes Meer

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Situation der Pipeline ist weiter unter Beobachtung, allerdings ist sie momentan nicht kritisch für den Transport.

Wir informieren Sie hiermit, dass wir einige Bauarbeiten im Bereich der Pipeline im Laufe der nächsten Tage durchführen werden. Wir gehen davon aus, dass der Transport hierdurch nicht beeinflusst wird.

Allerdings müssen wir handeln, falls die Sicherheit nicht mehr gewährleistet sein sollte. D.h., dass es eventuell zu einer Einschränkung oder einem Unterbruch des Transports kommen kann.

Die Arbeiten sind mit den rumänischen Behörden abgestimmt.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 23. September 2012, 11:44

Re: Transport Pipeline Schwarzes Meer – Überschwemmungen und Steinschlag -
Vorwarnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass es im Retezatgebirge zu Überschwemmungen und Steinschlägen gekommen ist, die einen Teil der Schutzvorrichtungen an der Pipeline beschädigt haben. Einer der gefallenen Steine liegt nun oberhalb der Pipeline.

Wir analysieren momentan unsere Handlungsmöglichkeiten. Alle technischen Möglichkeiten werden in Betracht gezogen, im schlimmsten Fall auch der Austausch des betroffenen Pipelinestücks. Eine Entscheidung wird in den kommenden Wochen fallen. Eine eventuell erforderliche Einschränkung oder ein Unterbruch des Transports würden wir Ihnen vorgängig mitteilen.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

Gas Supply GmbH
z. Hd. Herr Fieberling

Hamburgerstrasse 33
44135 Dortmund
Deutschland

Pipe Transport AG

Baarerstrasse 145
6300 Zug
Schweiz

5. Oktober 2012

RE: Pig Passage durch den Pipelineabschnitt Retezatgebirge

Sehr geehrter Herr Fieberling

Wir nehmen Bezug auf unsere E-Mail vom 23. September 2012. Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass im Retezatgebirge in dem Teilabschnitt der Pipeline, der von Überschwemmungen und Steinschlägen betroffen ist, am 29. Oktober 2012 eine Pig Passage durchgeführt werden wird.

Der von uns involvierte Experte, der mit der Begutachtung der Beschädigung der Pipeline beauftragt worden ist, braucht die hieraus resultierenden Informationen, um eine Handlungsalternative vorschlagen zu können.

In der Beilage finden Sie einen „Anhang 1“, woraus Sie die jeweiligen Einschränkungen der Transportkapazität entnehmen könnten.

Über eventuelle weitere Änderungen werden wir Sie selbstverständlich umgehend informieren. Wenn Sie weitere Fragen haben, zögern Sie bitte nicht, uns diesbezüglich zu kontaktieren.

Mit freundlichen Grüßen

Pipe-Transport AG
(A. Ambrosius)

Anhang 1

Anzeige Reduktion Transportkapazität

Pipe-Transport AG informiert die Gas Supply GmbH über eine Reduktion der Transportkapazität gemäss den folgenden Daten:

Zeitraum: 15. Oktober 2012 von 4:00 bis: 18:00
29. Oktober 2012 von 4:00 bis 18:00

Grund: Pig Passage am 29. Oktober 2012 und deren Vorbereitung

Beschreibung:

Pig Passage im beschädigten Bereich der Pipeline im Retezatgebirge wird zur Feststellung des Ausmasses der Beschädigung durchgeführt.

Betroffener Bereich:

Retezatgebirge

| Datum | Uhrzeit | Transportkapazität in Sm ³ /h | zur Verfügung stehende Kapazität in % |
|----------|-------------|------------------------------------------|---------------------------------------|
| 15.10.12 | 0:00-4:00 | 3,128,574 | 100 |
| 15.10.12 | 4:00-18:00 | 770,000 | 24.6 |
| 15.10.12 | 18:00-24:00 | 3,128,574 | 100 |
| 29.10.12 | 0:00-4:00 | 3,128,574 | 100 |
| 29.10.12 | 4:00-18:00 | 770,000 | 24.6 |
| 29.10.12 | 18:00-24:00 | 3,128,574 | 100 |

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: hans.fieberling@gassupply.de [+ weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 12. November 2012, 15:12

Re: Pig Passage - Ergebnisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit teilen wir mit, dass die Erkenntnisse der Pig Passage keine beunruhigenden Ergebnisse zu Tage gefördert haben. Auch die Sicherungsplatte, die auf der Pipeline im letzten Juli angebracht worden war, war intakt.

Der Bereich der Pipeline wurde gründlich untersucht und es wurden einige weitere kleinere Beschädigungen festgestellt. Wir gehen davon aus, dass diese keine Gefahr für die Pipeline darstellen.

Sowohl das von uns beauftragte Kontrollunternehmen als auch die rumänischen Behörden waren in den Prozess eingebunden und teilen unsere Schlussfolgerungen.

Daher kann die Pipeline so belassen werden, wie sie momentan ist und es müssen keine weiteren Massnahmen ergriffen werden. Der Transport ist also gewährleistet.

Für Rückfragen stehen wir natürlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: stefanie.stielke@gassupply.de [+ weitere Gesellschafter und Kunden der Beklagten]

Sent: 15. Januar 2013, 12:23

Re: Retezatgebirge

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass das rumänische Rohrleistungsinspektorat bestätigt hat, dass die Instandhaltungsmassnahmen, die letzten Winter ausgeführt worden sind, ausreichend waren. Der Betrieb der Pipeline ist ohne weitere Einschränkungen möglich.

Andrea Ambrosius

Technische Leitung

From: Andrea Ambrosius [mailto:ambrosius@pipetransport.com]
To: reutter@pipetransport.com

Sent: 22. Juli 2013, 09:44

Re: Transport Pipeline Schwarzes Meer – Erneute Überschwemmungen und Steinschlag

Hallo Fabian

Gestern Abend kam es erneut zu Überschwemmungen und einem Steinschlag im Retezatgebirge.

Die Pipeline und die Sicherung sind in Ordnung.

Gemäss dem nach den Vorfällen im Jahre 2012 in Auftrag gegebenen geologischen Gutachten vom 24. Juni 2013 kann dies nun in regelmässigen Abständen passieren, da nicht nur das Regenwasser, sondern zusätzliche Wassermengen durch Schmelze abzufangen sind. Wir sollten auf derartige Probleme wohl nun im Sommer vorbereitet sein.

Die rumänischen Behörden und der rumänische Staat sind mit uns zu der Überzeugung gelangt, dass das Flussbett stabilisiert werden muss. Die diesbezüglichen Arbeiten beginnen nächste Woche. Ziel dieser Arbeiten ist es, den Transport des Gases bis zu den sowieso geplanten Wartungsarbeiten (Ende September – Dezember) zu gewährleisten.

Die geplanten Wartungsarbeiten im Winter sollten dann dazu führen, dass die Situation in den nächsten Sommern jeweils beherrschbar bleibt, wobei dies natürlich nie zu 100% garantiert werden kann.

Jedenfalls müssen wir hier unverzüglich tätig werden und die ins Auge gefassten Arbeiten können nicht aufgeschoben werden.

Wir sollten uns bei Gelegenheit zusammensetzen und darüber diskutieren, wie wir die Situation in den Griff bekommen.

Mit besten Grüssen

Andrea

K-15



K-16



Pipetransport – Website screenshot vom 23. Juli 2013, 18:00

Im Rezetatgebirge ist ein Unterbruch des Transports zu verzeichnen. Grund hierfür ist ein starkes Gewitter und das Risiko eines Steinschlags, der die Pipeline beschädigen könnte. ¶

Um die Sicherheit zu gewährleisten und in Übereinstimmung mit Vorgaben der rumänischen Behörden wurde der Transport daher unterbrochen. ¶

Die Arbeiten, um den Transport wieder zu ermöglichen laufen intensiv und der Transport wird so früh wie möglich wieder hergestellt. ¶

Gas Supply GmbH

z. Hd. Herr Fieberling

Hamburgerstrasse 33
44135 Dortmund
Deutschland

Pipe Transport AG

Baarerstrasse 145
6300 Zug
Schweiz

12. September 2013

RE: Force Majeure im Retezatgebirge

Sehr geehrter Herr Fieberling

Wir beziehen uns auf den Transportvertrag, der am 3. August 2013 zwischen der PipeTransport AG und der Gas Supply GmbH abgeschlossen worden ist (**Transportvertrag**).

Am 23. Juli 2013 trat auf Grund von Schlammlawinen im Retezatgebirge ein Hinderungsgrund ein, der ausserhalb unseres Einflussbereiches liegt (Force Majeure).

Aus Sicherheitsgründen und in Abstimmung mit den rumänischen Behörden wurde der Transport von Gas über die Pipeline seither eingestellt.

Wir werden uns bemühen, in Absprache mit den Behörden eine möglichst schnelle Lösung des Problems zu finden. Weitere detaillierte Informationen finden Sie ausserdem auf unserer Ihnen bekannten Website.

Auf dieser Grundlage berufen wir uns hiermit ausdrücklich auf Force Majeure (vgl. Transportvertrag, Art. 23).

Wir werden Sie über die Entwicklungen informiert halten.

Mit freundlichen Grüssen

F. Reutter

SWISS CHAMBERS' ARBITRATION INSTITUTION

FALL NR. 250123-2014

GAS SUPPLY GMBH (DEUTSCHLAND)

Klägerin 1

FRANCE PETROL SA (FRANKREICH)

Klägerin 2

TRANSSIB OIL OJSC (RUSSLAND)

Klägerin 3

VS.

PIPETRANSPORT AG (SCHWEIZ)

Beklagte

vertreten durch Moot Court Team [..]

EINLEITUNGSANTWORT

14. Juli 2014

1 DAS SCHIEDSGERICHT IST UNZUSTÄNDIG

- 1 Die Beklagte bestreitet die Zuständigkeit des Schiedsgerichts zur Beurteilung aller Ansprüche aller drei Klägerinnen in einem einzigen Verfahren. Sie anerkennt einzig die Zuständigkeit des Schiedsgerichts zur Beurteilung des Anspruches der Klägerin 1 aus dem Transportvertrag mit der Beklagten.
- 2 Jede Klägerin hätte je separate Verfahren auf Grundlage der jeweils selbständigen Transportverträge und des MoU einleiten müssen. Die Beklagte besteht auf dem Grundsatz, dass ein Vertrag nur zwischen seinen jeweiligen Parteien Wirkung zeigen kann (Prinzip der ‚privity of contracts‘). Die Sach- und Rechtsfragen sind denn auch je nach Klägerin unterschiedlich gelagert. Insbesondere das Force Majeure Ereignis und die Frage, ob die Beklagte eine eventuelle Aufklärungspflicht gegenüber den Klägerinnen verletzt hat, stellt sich in Bezug auf die drei Klägerinnen unterschiedlich dar.
- 3 Ausgehend vom vorstehend geschilderten Prinzip besteht die Beklagte sodann auf ihrem Recht, für jedes der gesondert gelagerten und separat zu führenden Verfahren einen anderen Schiedsrichter bestellen zu dürfen.
- 4 Hätten die Klägerinnen wie erforderlich getrennte Verfahren eingeleitet, wäre eine nachträgliche Verfahrensvereinigung gemäss Art. 4 Abs. 1 Swiss Rules nach den allgemein für diese Fragestellung als anwendbar anerkannten Prinzipen nicht möglich gewesen. Diese unausweichliche Folge darf nicht durch eine gemeinsame Klageeinleitung unterlaufen werden.
- 5 Ausser gegenüber der Klägerin 1 – und auch dort wie sogleich dargelegt nur für Ansprüche aus dem Transportvertrag – ist auf die Klagen daher nicht einzutreten. Eventualiter sollte das Schiedsgericht nur das Verfahren zwischen den Klägerinnen 1 und 2 einerseits und der Beklagten andererseits weiterführen.
- 6 Auf alle Fälle kann das Schiedsgericht auch im Verhältnis zwischen der Beklagten und einer einzelnen oder mehreren Klägerinnen angebliche Ansprüche aus dem jeweiligen Transportvertrag und aus dem MoU nicht gemeinsam behandeln, sind doch die jeweiligen Schiedsklauseln nicht kompatibel (unterschiedlicher Sitz).

2 EVENTUALITER: DIE KLAGE IST UNBEGRÜNDET

- 7 Schon aufgrund des klägerischen Sachvortrages ergeben sich keine Ansprüche der Klägerinnen gegen die Beklagte.

2.1 Keine Verletzung der Transportverträge

- 8 In der Ersten Periode haben die Klägerinnen keine Transportgebühren entrichtet und hatten daher auch keinen Anspruch auf den Transport von Gas. Dies wurde ausdrücklich mündlich so

vereinbart, ohne dass die Klägerinnen sich die Geltendmachung von Schadenersatz vorbehalten hätten. Damit scheidet ein Anspruch auf Schadenersatz für die Erste Periode bereits an der fehlenden Pflichtverletzung der Beklagten.

- 9 Gemäss Transportvertrag haftet die Beklagte nur für grobe Fahrlässigkeit. Eine solche lag nicht vor und die Klägerinnen müssten sie substantiieren und beweisen (vgl. Art. 19.1 Transportvertrag; K-3).
- 10 Schliesslich sieht der Transportvertrag in Art. 19.2 vor, dass entgangener Gewinn nicht zu ersetzen ist (K-3).
- 11 In der Zweiten Periode hat die Beklagte die vereinbarten Kapazitäten unstrittig vollumfänglich und uneingeschränkt transportiert. Dass diese Erfüllung mit Ungewissheit behaftet war, führt nicht dazu, dass die Klägerinnen einen tieferen Transportpreis für dieselbe transportierte Gasmenge zahlen müssen. Die Beklagte kann sich weiter auch hier auf die unten begründete Force Majeure berufen und behält sich weitere Argumente vor.
- 12 Auch hinkt der Vergleich der Klägerinnen mit Verträgen mit „unterbrechbarer Kapazität“. Gleichermassen sind die Voraussetzungen für die von den Klägerinnen „einstweilen“ angerufenen Bestimmungen zur Begründung einer Reduktion des Transportpreises nicht erfüllt. Selbst wenn das Schiedsgericht in Anwendung des Prinzips „jura novit curia“ weitere Anspruchsgrundlagen prüfen sollte, besteht kein solcher Anspruch. Die Beklagte behält sich die Diskussion weiterer theoretisch denkbarer Anspruchsgrundlagen vor.

2.2 Die Beklagte haftet nicht auf Grund von Force Majeure

- 13 Selbst wenn man eine Pflichtverletzung der Beklagten annimmt, so wäre ein Schadenersatzanspruch und ein Anspruch auf Reduktion der Gebühr ausgeschlossen, denn es liegt ein Umstand von Force Majeure im Sinne von Art. 23 der Transportverträge vor (siehe auch Art. 119 OR).
- 14 Die Vorkommnisse waren für die Beklagte weder vorhersehbar noch vermeidbar noch überwindbar. Die Vorhersehbarkeit ist auf den Zeitpunkt der jeweiligen Auktion und nicht des Vertragsschlusses zu prüfen.
- 15 Die Klägerin 3 kann nicht ernsthaft behaupten, dass die Beklagte die Umstände in 2013 bereits im Juni/Juli 2012 hätte absehen können. Aber auch die Klägerinnen 1 und 2 sind mit diesem Einwand ausgeschlossen, da die Auktionen jeweils vor bzw. während der Zwischenfälle stattfanden.
- 16 Auch erfolgte die Anzeige des Force Majeure Umstandes rechtzeitig. Die Klägerinnen 1 und 2 erlitten keinerlei Nachteil dadurch, dass die Anzeige erst am 12. September 2013 gemacht

wurde, da deren Verträge erst ab dem 1. Oktober 2013 liefen. Selbst bei Annahme einer verspäteten Anzeige zweifelt die Beklagte die von den Klägerinnen behauptete Rechtsfolge an.

- 17 Schliesslich haben die Klägerinnen vor dem Hintergrund der Anzeige mit der Beklagten vereinbart, dass in der Ersten Periode kein Transportpreis zu zahlen ist, ohne Schadenersatzansprüche vorzubehalten. Damit gingen sie u.a. bis zur Einleitung dieses Verfahrens selber vom Vorliegen eines Force Majeure Umstandes aus.

2.3 Keine Verletzung von Informationspflichten

- 18 Über die in 2012 verursachten Schäden wurden die Klägerinnen vollumfänglich informiert. Die Berufung der Klägerin 3 auf die Verletzung von Informationspflichten ist daher aussichtslos. In Bezug auf die Klägerin 2 ist zu sagen, dass die sie betreffende Auktion bereits beendet war, als die Erdbebe am 21. und am 23. Juli 2013 stattfanden. Über die vorherigen Vorfälle war die Klägerin 2 informiert worden.
- 19 Was die Klägerin 1 angeht, so ist zwar zutreffend, dass die Information der Erdbebe nicht vor bzw. während der Auktion weitergegeben wurde. Doch der Erdbebe am 23. Juli 2013 fand nach Auktionsbeginn statt, die Beklagte wurde selbst erst während der Auktion hierüber informiert. Ohne bereits wirklich abschätzen zu können, welche kurz-, mittel- und langfristigen Folgen dieser Erdbebe haben könnte und vor dem Hintergrund, dass die Verträge, die versteigert wurden, sowieso erst ab Oktober 2013 liefen, bestand vernünftigerweise keine Veranlassung, die Auktionsteilnehmer vom 23. Juli 2013 noch während der Auktion zu informieren.
- 20 Es ist zu berücksichtigen, dass die Klägerinnen 1 und 2 die jeweiligen Transportverträge erst im August 2013 – also in Kenntnis der Vorfälle vom 23. Juli 2013 – unterzeichneten. Hätten sie den Vertrag so wie ersteigert nicht abschliessen wollen, hätten sie davon absehen können.
- 21 Was allfällige Aufklärungspflichten unter dem MoU betrifft, so können und dürfen diese zur Begründung der von den Klägerinnen geltend gemachten Ansprüche nicht fruchtbar gemacht werden.

3 SCHIEDSRICHTERBENENNUNG

- 22 Ohne Präjudiz für die Einrede der Unzuständigkeit benennt die Beklagte Frau Dr. Roth als Schiedsrichterin. Frau Dr. Roth wäre von der Beklagten einzig für das Verfahren mit der Klägerin 1 ernannt worden, so die Klägerinnen richtigerweise getrennte Verfahren eingeleitet hätten.

4 RECHTSBEGEHREN

23 Die Beklagte beantragt:

- a) Ausser für Ansprüche der Klägerin 1 unter dem Transportvertrag sei auf die Klagen nicht einzutreten;
- b) Eventualiter zu a): Ausser für Ansprüche der Klägerinnen 1 und 2 unter den jeweiligen Transportverträgen sei auf die Klagen nicht einzutreten;
- c) Eventualiter zu a) und b): die Klagen seien vollumfänglich abzuweisen;
- d) Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Klägerinnen.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Moot Court Team [...]

**SCHIEDSGERICHT DER SWISS CHAMBERS‘
ARBITRATION INSTITUTION**

FALL 250123-2014

Verfügung Nr. 1

1 DIE PARTEIEN

- 1 Die Klägerinnen, alle vertreten durch Moot Court Team [...], sind:
Gas Supply GmbH, Hamburgerstrasse 33, 44135 Dortmund, Deutschland (**Klägerin 1**); und
France Petrol SA, 35, Bd de Belleville, 75020 Paris, Frankreich (**Klägerin 2**); und
Transsib Oil OJSC, Nizhegorodskaya ul. 24, 606443 Moskau, Russland (**Klägerin 3**).
- 2 Die Beklagte, vertreten durch Moot Court Team [...], ist
PipeTransport AG, Baarerstrasse 145, 6300 Zug, Schweiz (**Beklagte**).

2 DAS SCHIEDSGERICHT

- 3 Das Schiedsgericht setzt sich zusammen aus: Herrn Dr. Vollenweider (von den Klägerinnen gemeinsam ernannter Schiedsrichter), Frau Dr. Roth (von der Beklagten ernannte Schiedsrichterin) und Herrn Bosch (von den parteiernannten Schiedsrichtern benannter Vorsitzender); alle nach Massgabe von Art. 5 Abs. 1 Swiss Rules bestätigt.

3 DIE SCHIEDSKLAUSELN

- 4 Zur Begründung der Zuständigkeit berufen sich die Klägerinnen primär auf Art. 33.2 der je zwischen ihnen und der Beklagten separat abgeschlossenen drei Transportverträge und die gleichlautende Schiedsklausel in den für die Auktionen im Juni 2012 und Juli 2013 anwendbaren Auktionsbedingungen, sowie auf Art. 30 MoU und Art. 23 der Statuten der Beklagten.
- 5 Die Beklagte bestreitet die Zuständigkeit des Schiedsgerichts mit Ausnahme der von Klägerin 1 unter ihrem Transportvertrag mit der Beklagten geltend gemachten Ansprüche. Sie stellt sich auf den Standpunkt, dass Ansprüche, die sich aus oder in Zusammenhang mit mehr als einem Vertrag – und auch noch zwischen verschiedenen Parteien – ergeben, nicht in einem einzigen Schiedsverfahren geltend gemacht werden können.

- 6 Der Schiedsgerichtshof hat gemäss Art. 3(12) Swiss Rules entschieden, dass das Verfahren (mit allen Klägerinnen und betreffend aller geltend gemachten Ansprüche) fortgeführt wird und hat die Entscheidung über sämtliche Fragen der Zuständigkeit dem Schiedsgericht überlassen.
- 7 Gemäss den Schiedsklauseln in den Transportverträgen und Auktionsbedingungen ist der Sitz des Schiedsverfahrens in Zürich, gemäss den Schiedsklauseln in den Statuten der Beklagten und im MoU in Zug. Die Sprache des Verfahrens ist Deutsch.

4 ANWENDBARES RECHT

- 8 Schweizer Recht ist unter allen von den Parteien angerufenen Rechtsgrundlagen anwendbar.

5 VERFAHRENSREGELUNGEN

- 9 Es finden die folgenden Regelungen in nachfolgender Rangfolge Anwendung:
- a) Die zwingenden Bestimmungen von Kapitel 12 des Bundesgesetzes über das Internationale Privatrecht (**IPRG**);
 - b) die Internationale Schiedsordnung der Swiss Chambers' Arbitration Institution in der Fassung von 2012 (**Swiss Rules**);
 - c) diese Verfügung; und
 - d) allfällige weitere vom Schiedsgericht künftig erlassene Verfahrensbestimmungen.
- 10 Der Vorsitzende des Schiedsgerichts kann verfahrensleitende Verfügungen des Schiedsgerichts alleine unterzeichnen.

6 KOMMUNIKATION UND FRISTEN

- 11 Alle Mitteilungen und Eingaben der Parteien an das Schiedsgericht sind per E-Mail an folgende Adresse zu senden: lst.huguenin@rwi.uzh.ch.
- 12 Eine Frist gilt als eingehalten, wenn die Eingabe am Abgabetermin (vgl. Zeitplan unten) um spätestens 23:59 Uhr per E-Mail an die bezeichnete E-Mail Adresse versendet worden ist.
- 13 Mitteilungen des Schiedsgerichts an die Parteien erfolgen an die von den Parteien bezeichnete E-Mail Adresse.

7 STREITFRAGEN

- 14 Nach Konsultation mit den Parteien im Rahmen einer Telefonkonferenz und in Anbetracht der geltend gemachten Ansprüche, Einreden und Einwendungen verfügt das Schiedsgericht, dass das Verfahren in einer ersten Phase zunächst auf die Beantwortung der folgenden Streitfragen beschränkt ist:

[Anmerkung für den Moot: Die Fragen i) und ii) sind bezogen auf das Verhältnis aller Klägerinnen zur Beklagten zu beantworten]

i) Kann das Schiedsgericht über Ansprüche der Klägerin 1 unter ihrem Transportvertrag mit der Beklagten hinaus andere Ansprüche der Klägerin 1 oder Ansprüche anderer Klägerinnen im vorliegenden Verfahren beurteilen?

ii) Falls Ja: Welche?

[Anmerkung für den Moot: Die Fragen iii) bis v) sind erstens unabhängig von der Antwort auf die Fragen i) und ii) und zweitens einzig bezogen auf das Verhältnis Klägerin 1 – Beklagte zu beantworten]

iii) Können die Klägerinnen dem Grunde nach Schadenersatz wegen Verletzung einer Aufklärungspflicht von der Beklagten verlangen?

iv) Können die Klägerinnen dem Grunde nach Schadenersatz für Schadensposition A [Deckungseinkäufe] und Schadensposition B [entgangener Gewinn] wegen Verletzung der Transportverträge von der Beklagten verlangen?

v) Ist der von den Klägerinnen für die Periode vom 24. Dezember 2013 bis zum 24. Februar 2014 zu entrichtende Transportpreis dem Grunde nach zu reduzieren?

8 ZEITPLAN

15 Für die erste Phase dieses Schiedsverfahrens gilt der folgende Zeitplan (Art. 15 Abs. 3 Swiss Rules):

- 10. Oktober 2014: Letzter Zeitpunkt für Anträge auf Sachverhaltsergänzung bzw. – klarstellung
- 27. Oktober 2014: Verfügung des Schiedsgerichts mit entsprechenden Ergänzungen bzw. Klarstellungen [Anmerkung für den Moot: Counselling/Bekanntgabe der Sachverhaltsergänzungen]
- 12. Dezember 2014: Nicht erstreckbare Frist zur Abgabe der Klageschrift
- 27. März 2015: Nicht erstreckbare Frist zur Abgabe der Klageantwort
- 15. April 2015: Organisationsbesprechung zu prozessualen Fragen im Hinblick auf die mündliche Verhandlung [Anmerkung für den Moot: Bewertung und Besprechung der Eingaben; Vorbereitung auf die mündliche Verhandlung]
- 27. und 28. April 2015: Mündliche Verhandlung

16 Die Parteien verzichten auf die Einreichung weiterer Beweismittel zu den Streitfragen der ersten Phase und auf die mündliche Anhörung von Zeugen oder Experten.

Zürich, 17. September 2014

Für das Schiedsgericht

Herr Bosch (Vorsitzender)

**SCHIEDSGERICHT DER SWISS CHAMBERS‘
ARBITRATION INSTITUTION**

FALL 250123-2014

Verfügung Nr. 2

1. ERWÄGUNGEN

Innert Frist gingen die Anträge der Parteien auf Sachverhaltsergänzung ein.

Nach Beratung des Schiedsgerichts ergehen die nachfolgenden Sachverhaltsergänzungen ohne Präjudiz für deren Relevanz für die Entscheidung des Schiedsgerichtes.

Sie bilden integrierender Bestandteil des Sachverhaltes.

2. BESCHLUSS: SACHVERHALTSERGÄNZUNGEN

- 1 Welche Beteiligungen haben die Klägerinnen an der PipeTransport AG? Ist eine oder mehrere der Klägerinnen im Verwaltungsrat der PipeTransport AG vertreten? Wieviele Gesellschafter hat die Beklagte und wieviele Verwaltungsräte? Kann eine der Klägerinnen alleine oder zusammen mit einer anderen Klägerin Gesellschaftsbeschlüsse der PipeTransport durchsetzen?

Alle Klägerinnen sind – zusammen mit fünf weiteren Gesellschaftern – Minderheitsaktionärinnen. Weder eine Klägerin alleine noch zusammen mit einer oder beiden anderen Klägerinnen kann Gesellschaftsbeschlüsse ohne die Zustimmung weiterer Gesellschafter durchsetzen. Der Verwaltungsrat der PipeTransport AG besteht aus fünf Mitgliedern, nämlich drei Vertretern von Gesellschaftern und zwei externen Mitgliedern. Ein Vertreter der Klägerin 1 hatte von 1. Juni 2012 bis 31. Mai 2014 im Verwaltungsrat Einsitz.

- 2 Wurde die Pipeline beim Bau hinsichtlich Route und technischer Ausstattung nach dem anerkannten Stand der Technik und in Berücksichtigung geologischer und meteorologischer Gutachten erstellt?

Ja.

- 3 Haben die Klägerinnen unter den Transportverträgen auch Gas von der Beklagten erstanden?

Nein. Die Klägerinnen speisen ihr eigenes Gas am Einspeisepunkt in Varna/Bulgarien ein und entnehmen es wieder am Entnahmepunkt in der Nähe von Budapest. Die Klägerinnen erwarben von der Beklagten nur Transportkapazität.

4 Wie fanden die Auktionen im Juni 2012 und im Juli 2013 statt?

Die Auktionen fanden auf einer von der Beklagten bereitgestellten, elektronischen Plattform statt.

5 Wussten die Klägerinnen 1 und 2 an den Auktionstagen um den Inhalt des der Beklagten im Juni 2013 zugestellten geologischen Gutachtens?

Der Vertreter der Klägerin 1 im Verwaltungsrat der Beklagten wusste hiervon als Folge seiner Verwaltungsrats-tätigkeit. Innerhalb der Klägerin 1 leitete er diese Information allerdings nicht weiter.

6 Wann war die Auktion am 23. Juli 2013 zu Ende und wann erfuhr die Beklagte vom 2. Zwischenfall an diesem Tag?

Die Auktion ging um 17.30 Uhr zu Ende. Die Beklagte erfuhr über ihre Vertreter vor Ort innert 30 Minuten vom 2. Zwischenfall.

7 Haben die Klägerinnen die Information auf der Webseite (K-17) zur Kenntnis genommen und wann?

Alle Klägerinnen haben diese Information zwischen dem 24. und dem 28. Juli 2013 zur Kenntnis genommen.

8 Sehen die Auktionsbedingungen Bestimmungen vor, gemäss welchen bei veränderten Verhältnissen der Gewinner des Zuschlages auf den nachfolgend abzuschliessenden Transportvertrag verzichten oder diesen zu veränderten Bedingungen abschliessen kann?

Nein.

9 Gibt es im Transportvertrag eine Klausel, die den Fall regelt, falls die Beklagte die versprochene verbindliche Kapazität nicht liefern kann?

Nein, nicht über die allenfalls relevanten in K-3 angeführten Bestimmungen hinaus.

10 Enthält das Memorandum of Understanding eine Bestimmung über die Konsequenzen einer Verletzung der in Art. 16 statuierten Informationspflicht?

Nein.

11 Zeigen die Fotografien in K-4, K-15 und K-16 dieselbe Stelle? Wo verläuft die Pipeline? Welches sind die sichtbaren Sicherungsmassnahmen?

Alle Fotos zeigen dieselbe Stelle. Die Tafel auf Beilage K-15 zeigt auf welcher Höhe die Pipeline den Bergbach unterquert. Die die Pipeline seit Juli 2012 überdeckende Sicherungsplatte

ist auf K-4 unterhalb des Damms (d.h. der oberen Abstufung) sichtbar. Das kleinere Foto auf K-4 zeigt den Stein, welcher am 12. August 2012 Teile der Sicherung beschädigte.

- 12 Innert welcher Frist informiert die Beklagte Kunden und Gesellschafter in der Regel über (mögliche) Einschränkungen der Kapazität infolge unvorhergesehener Ereignisse?

Im Regelfall innert gut 24 Stunden.

- 13 Wurden die anderen Kunden und Gesellschafter der PipeTransport AG mit zu K-11 analogem Schreiben über die Pig Passage ebenfalls informiert? War die Klägerin 3 von der in diesem Dokument angesprochenen Reduktion betroffen?

Ja, alle Kunden und Gesellschafter wurden angeschrieben. Die Klägerin 3 war von der Reduktion insoweit nicht betroffen, da ihre Gasvolumen im Oktober 2012 uneingeschränkt transportiert wurden.

- 14 Sind die 480 Wartungsstunden (Art. 7.3 des Transportvertrages) für die Jahre 2012 und 2013 überschritten worden?

Nein. Für die ordentliche Wartung wurde in beiden Jahren nicht mehr als je 480 Stunden verwendet.

- 15 Ist es korrekt, dass die Klägerinnen bereits Verträge mit Abnehmern für Gas abgeschlossen hatten, bevor der Gastransport gestoppt werden musste?

Ja.

- 16 Warum dauerte die Ausstellung des nach den Vorfällen im Jahre 2012 bestellten geologischen Gutachtens so lange?

Der von der Beklagten beauftragte Gutachter war stark mit anderen Aufträgen ausgelastet, sodass sich die Ausfertigung des Gutachtens verzögerte. Zudem konnten in der Winterzeit wegen Schnee und Frost gewisse Erhebungen nicht durchgeführt werden.

- 17 Wurden die Ergebnisse aus der Pig Passage vom 29. Oktober 2012 dem Gutachter mitgeteilt?

Nein. Der Gutachter war beauftragt ein geologisches Gutachten zu erstellen. Die Pig Passage lieferte demgegenüber Ergebnisse hinsichtlich des Zustandes der Pipeline selber und nicht des sie umgebenden geologischen Umfeldes.

- 18 Was unternahm die Beklagte nach Erhalt des Gutachtens im Juni 2013?

Sie leitete es einerseits an die rumänischen Behörden weiter. Andererseits wurden in Absprache mit den rumänischen Behörden Stabilisierungsarbeiten angedacht und vorbereitet (K-14).

- 19 Was wurde an der Verhandlung besprochen, an welcher die Beklagte letztlich einwilligte, dass die Klägerinnen für die erste Periode keinen Transportpreis bezahlen müssen?

Die Klägerinnen gelangten mit dem Anliegen an die Beklagte, dass sie mit ihr die rechtlichen und kommerziellen Konsequenzen aus dem vollständigen Transportunterbruch während der ersten Periode besprechen wollten. An der Sitzung selber stellten die Klägerinnen dann nur Ansprüche betreffend den Transportpreis. Weitere Ansprüche, wie z.B. Schadenersatz, wurden von den Klägerinnen nicht angesprochen. Nachdem die Beklagte für die erste Periode die Befreiung von der Bezahlung des Transportpreises konzidiert hatte, endete die Besprechung und die Parteien gingen in freundlicher Atmosphäre auseinander.

- 20 Was unternahm die Beklagte zwischen dem 23. Juli 2013 und dem 24. Dezember 2013?

Sie klärte in Absprache mit den rumänischen Behörden die verschiedenen Handlungsalternativen ab und entschied – wiederum in Absprache mit den rumänischen Behörden – parallel die Erstellung einer provisorischen Notleitung und die Erstellung einer permanenten, die Gefahrenzone umgehenden Umleitung voranzutreiben. Letztere wurde von den rumänischen Behörden verlangt.

- 21 Was war der genaue Inhalt der in Rz. 20 der Einleitungsanzeige erwähnten Mitteilung der Beklagten an die Klägerinnen?

Die Beklagte führte einzig aus, dass Einschränkungen und Unterbrüche des Transportes jederzeit möglich seien, da es sich nur um eine Notleitung handle, und dass erforderliche Einschränkungen und Unterbrüche nach Möglichkeit vorgängig angezeigt würden. Letztlich gab es keine solchen Anzeigen, da keine Einschränkungen und Unterbrüche notwendig wurden.

- 22 Wurden am 12. September 2013 (K-18) neben der Gas Supply GmbH auch die Klägerinnen 2 und 3 darüber informiert, dass aus Sicht der Beklagten ein Force Majeure Umstand eingetreten war?

Ja. Ein entsprechendes Schreiben ging an alle betroffenen Kunden.

Zürich, 27. Oktober 2014

Für das Schiedsgericht

Herr Bosch (Vorsitzender)