

## Kolloquium im SPB 8a, WS 2022/23

**Fall Nr. 2:** EuGH (GC), 20.6.2022, Rs. C-700/20, *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited ./. Kingdom of Spain*, ECLI:EU:C:2022:488

(vgl. auch Fall Nr. 3 Kolloquium im SS 2022).

Im November 2002 havarierte der unter der Flagge der Bahamas fahrende Öltanker *Prestige* vor der spanischen Küste. 70.000 Tonnen Rohöl verschmutzten die spanische und an die französische Küste. In Spanien wurden Ende 2002 strafrechtliche Ermittlungen u. a. gegen den Kapitän dieses Schiffes eingeleitet.

Nach dem Abschluss dieser Ermittlungen wurde die Audiencia Provincial de A Coruña (Provinzgericht A Coruña, Spanien) mit der Sache befasst. Mehr als 200 Kläger, darunter der spanische Staat, machten im Rahmen des Strafverfahrens zivilrechtliche Ansprüche geltend gegen den Kapitän der *Prestige*, gegen deren Eigentümer und gegen den Londoner P&I Club. Die Klage gegen den Letzteren wurde auf der Grundlage von Art. 117 des spanischen Strafgesetzbuchs erhoben. Diese Vorschrift regelt die direkte Inanspruchnahme des Haftpflichtversicherers bei Schiffshavarien. Obwohl der Londoner P&I Club bei den befassten spanischen Strafgerichten seit dem 16. Juni 2003 einen bestimmten Betrag zum Ersatz der Schäden, die durch den Untergang entstanden sein könnten, hinterlegt hatte, erschien er im Rahmen dieses Verfahrens nicht.

Am 16. Januar 2012, also nach der gerichtlichen Geltendmachung der entsprechenden zivilrechtlichen Ansprüche, leitete der Londoner P&I Club in London (Vereinigtes Königreich) ein Schiedsverfahren ein. Dessen Ziel war die Feststellung, dass das Königreich Spanien gemäß der Schiedsklausel in dem mit den Eigentümern der *Prestige* geschlossenen Versicherungsvertrag verpflichtet war, etwaige Ansprüche nach Art. 117 des spanischen Strafgesetzbuchs im Rahmen dieses Schiedsverfahrens geltend zu machen. Der London P&I Club begehrte ferner die Feststellung, dass seine Haftung gegenüber dem Königreich Spanien für diese Ansprüche nicht ausgelöst werden könne, da der Versicherungsvertrag vorsehe, dass der Versicherte gemäß der Klausel „*pay to be paid*“ (Erstattung nach Zahlung) zunächst dem Geschädigten die geschuldeten Entschädigungen zu zahlen habe, bevor er sich den entsprechenden Betrag von dem Versicherer erstatten lassen könne. Das Königreich Spanien beteiligte sich nicht an dem Schiedsverfahren, obwohl es von dem Schiedsgericht dazu aufgefordert wurde.

Mit Schiedsspruch vom 13. Februar 2013 stellte das Schiedsgericht fest, dass auf den Vertrag englisches Recht Anwendung finde, da die Forderungen des Königreichs Spanien nach englischem internationalem Privatrecht vertraglicher Natur seien. Das Königreich Spanien könne sich daher nicht auf die vertraglichen Rechte der Eigentümer berufen, ohne sowohl die Schiedsklausel als auch die Klausel „*pay to be paid*“ einzuhalten. Das Schiedsgericht schloss daraus, dass die vom Königreich Spanien vor den spanischen Gerichten geltend gemachten Schadensersatzansprüche im Rahmen des Schiedsverfahrens in London hätten geltend gemacht werden müssen, dass der Londoner P&I Club in Ermangelung einer vorherigen Begleichung der Schäden durch die Eigentümer des Schiffes gegenüber dem Königreich

Spanien nicht haftbar gemacht werden könne und dass die entsprechende Haftung nach den Bestimmungen des Versicherungsvertrags jedenfalls nicht über eine Milliarde US-Dollar (USD) (rund 900 000 000 Euro) hinausgehen könne.

Im März 2013 rief der Londoner P&I Club gemäß Section 66 (1) und (2) des englischen Gesetzes über die Schiedsgerichtsbarkeit (Arbitration Act) den High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Commercial Court) an und beantragte, dass der Schiedsspruch im Inland in gleicher Weise wie ein Urteil oder ein Beschluss vollstreckt werden solle. In prozesualer Hinsicht beantragte der Club, ein den Erlass eines (merger) Urteils, entsprechend dem Schiedsspruch. Das Königreich Spanien trat dem entgegen und beantragte, den Schiedsspruch auf der Grundlage von Section 67 oder Section 72 des Arbitration Act aufzuheben oder für unwirksam zu erklären. Das Königreich Spanien machte ferner geltend, dass der High Court es in Ausübung seines Ermessens ablehnen müsse, ein Urteil entsprechend dem Schiedsspruch zu erlassen.

Mit Beschluss vom 22. Oktober 2013 ermächtigte der High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Commercial Court) den Londoner P&I Club nach einer mündlichen Verhandlung, in der Beweise über die Sachlage vorgelegt und Sachverständige für spanisches Recht angehört worden waren, den Schiedsspruch vom 13. Februar 2013 vollstrecken zu lassen. Ebenfalls am 22. Oktober 2013 erließ er ein Urteil entsprechend diesem Schiedsspruch, d. h. ein „Merger“-Urteil, das den Inhalt des Schiedsspruchs übernahm.

Das Königreich Spanien legte gegen diesen Beschluss Beschwerde beim Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) ein. Mit Urteil vom 1. April 2015 wies dieses Gericht die Beschwerde zurück.

Mit Urteil vom 13. November 2013, das im Rahmen des bei den spanischen Gerichten geführten Strafverfahrens erging, sprach die Audiencia Provincial de A Coruña den Kapitän der *Prestige* in Bezug auf Straftaten gegen die Umwelt frei. Es verurteilte jedoch ihn wegen schwerwiegender Gehorsamsverweigerung gegenüber einer Behörde und entschied, dass der Betroffene für die durch das Auslaufen der Kraftstoffe entstandenen Schäden zivilrechtlich nicht hafte, da kein Zusammenhang zwischen der Straftat der Gehorsamsverweigerung gegenüber einer Behörde und diesen Schäden bestehe. Die Audiencia Provincial äußerte sich nicht zur zivilrechtlichen Haftung der Eigentümer der *Prestige* oder des London P&I Club.

Mehrere Beteiligte legten gegen dieses Urteil Kassationsbeschwerde beim Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof, Spanien) ein. Dieses Gericht sprach den Kapitän der *Prestige* mit Urteil vom 14. Januar 2016 in Bezug auf die Straftat der schwerwiegenden Gehorsamsverweigerung gegenüber einer Behörde frei, verurteilte ihn jedoch wegen der Straftat der Unachtsamkeit gegenüber der Umwelt. Im Hinblick auf die zivilrechtlichen Ansprüche erklärte es den Kapitän der *Prestige*, die Eigentümer des Schiffes sowie – auf der Grundlage von Art. 117 des spanischen Strafgesetzbuchs und bis zu seinem vertraglichen Haftungshöchstbetrag in Höhe von einer Milliarde USD – den Londoner P&I Club für zivilrechtlich haftbar. Schließlich verwies es die Sache zur Festsetzung der Höhe des von den im Rahmen des spanischen Verfahrens in Anspruch Genommenen jeweils geschuldeten Schadensersatzes an die Audiencia Provincial de A Coruña zurück.

Mit Urteil vom 15. November 2017 erklärte die Audiencia Provincial de A Coruña den Kapitän der *Prestige*, deren Eigentümer und den London P&I Club – diesen bis zu seinem vertraglichen Haftungshöchstbetrag in Höhe von einer Milliarde USD – gegenüber mehr als 200 verschiedenen

Beteiligten, einschließlich des spanischen Staates, für haftbar. Auf eine Kassationsbeschwerde Urteil hat der Tribunal Supremo (Oberster Gerichtshof) mit Beschluss vom 19. Dezember 2018 das erstinstanzliche Urteil im Wesentlichen bestätigt.

In einem Vollstreckungsbeschluss vom 1. März 2019 setzte die Audiencia Provincial de A Coruña (Provinzgericht A Coruña) die Beträge fest, die jeder Anspruchsgläubiger von den jeweiligen in Anspruch Genommenen verlangen konnte. Sie entschied u. a., dass diese an den spanischen Staat einen Betrag von rund 2,3 Milliarden Euro zu zahlen hatten, wobei im Fall des London P&I Club eine Obergrenze von 855 Millionen Euro galt.

Am 25. März 2019 beantragte das Königreich Spanien beim High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division auf der Grundlage von Art. 33 der Verordnung Nr. 44/2001 die Anerkennung des Vollstreckungsbeschlusses vom 1. März 2019 im Vereinigten Königreich. Dieses Gericht gab diesem Antrag mit Beschluss vom 28. Mai 2019 statt.

Am 26. Juni 2019 legte der London P&I Club bei dem vorlegenden Gericht gemäß Art. 43 der Verordnung Nr. 44/2001 einen Rechtsbehelf gegen diesen Beschluss ein. Zur Stützung seines Rechtsbehelfs trug der London P&I Club vor, dass der Vollstreckungsbeschluss vom 1. März 2019 mit dem Beschluss und dem Urteil vom 22. Oktober 2013, die gemäß Section 66 Arbitration Act erlassen und am 1. April 2015 vom Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Berufungsgericht [England & Wales] [Abteilung für Zivilsachen]) bestätigt worden seien, im Sinne von Art. 34 Nr. 3 der Verordnung Nr. 44/2001 unvereinbar sei. Zum anderen trug er unter Berufung auf Art. 34 Nr. 1 dieser Verordnung vor, dass die Anerkennung oder Vollstreckung dieses Vollstreckungsbeschlusses jedenfalls der öffentlichen Ordnung offensichtlich widersprechen würde, insbesondere im Hinblick auf den Grundsatz der Rechtskraft. Das Königreich Spanien beantragte, den Rechtsbehelf zurückzuweisen.

### **Bearbeitungsvermerk:**

Kann das spanische Urteil im Vereinigten Königreich anerkannt und vollsteckt werden?  
Bitte beurteilen Sie den Fall anhand der VO 1215/2012.