

## PRESSEMITTEILUNG

### Containerschiffsfonds in der Krise

Hamburg, August 2009 - Die aktuelle Wirtschaftskrise ist ein globales Phänomen. Es sind besonders die Unternehmen betroffen, deren Geschäftsmodelle auf dem internationalen Handel basieren. Zu diesen Unternehmen gehören deutsche Containerschiffsfonds, die über einen großen Anteil der weltweit vorhandenen Containertonnage verfügen.



In den vorgenannten Monaten sanken die Frachtraten für Containerschiffe drastisch. Nun ist Schifffahrt von jeher ein volatiles Geschäft, die Branche hat viele „Schifffahrtskrisen“ erlebt. Frachtraten werden über den sog. Spot-Markt bestimmt, auf dem nur ein kleiner Teil der insgesamt verfügbaren Tonnage um Ladungsaufträge konkurriert; die große Mehrzahl an Schiffen ist längerfristig verchartert und insoweit dem Markt nur ausgesetzt, wenn die Charter ausläuft, der Charterer illiquide wird oder nachverhandelt. Ein Ratenrückgang hat damit zunächst nicht automatisch „Flächenwirkung“. Gleichwohl werden Schiffe naturgemäß dann bestellt, wenn hohe Frachtraten einträgliche Charterabschlüsse ermöglichen. Denn der Reeder verhandelt Schiffsbauvertrag, Schiffsfiananzierung und Erstcharter in der Regel gleichzeitig. Aufgrund des Zeitraumes von mehreren Jahren zwischen Schiffsbestellung und -ablieferung kommt es immer wieder dazu, dass in „guten“ Zeiten geordnete Schiffe das Tonnageangebot erst erhöhen, wenn die „guten“ Zeiten vorbei sind. Hierin liegt die Ursache für die Volatilität der Schifffahrtsmärkte.

Die Besonderheit der derzeitigen Situation liegt darin, dass ein grundsätzlich nicht unerwarteter, den Marktzyklen eines anwachsenden Tonnageangebotes folgender Ratenrückgang auf einen durch die Finanzmarktkrise ausgelösten Einbruch des Welthandels trifft. Das dadurch entstehende Kapazitätsüberangebot wird sich durch Schiffsabwrackungen, Stornierung von Bauverträgen, Verschiebung von Ablieferungen und den Umstand, dass Schiffsneubestellungen im Containermarkt derzeit so gut wie nicht mehr getätigt werden, erst im Verlauf mehrerer Jahre wieder abbauen. Dies verstärkt den Ratenrückgang in dieser Krise.

Infolge des Ratenverfalles kann eine Vielzahl von Containerschiffen derzeit nicht (kostendeckend) beschäftigt werden und liegt auf. Das gilt insbesondere für Schiffe, die jetzt aus der Charter zurückgeliefert werden. Ist dies eine längerfristige Charter gewesen, haben die Schiffe in der Vergangenheit häufig gut verdient. Nach den Erfahrungen der letzten Monate helfen derzeit Banken gerade den „guten“ Schiffen eher nicht. Ist die Bank bereits nicht unerheblich engagiert, valutiert insbesondere die Schiffshypothek noch in nennenswerter Höhe, gelingt es häufig, Tilgungstreckungen, teilweise auch Zinsstundungen und Überbrückungsdarlehen zu verhandeln. Ist hingegen die Bank nicht mehr engagiert, weil das Schiff in der Vergangenheit gute Gewinne eingefahren hat und die Hypothek tilgen konnte, tun sich die Banken mit der Gewährung von Liquiditätshilfen zur Überbrückung einer Aufliegephase häufig schwer, auch wenn die stillen Reserven im Schiff – selbst unter Berücksichtigung des Rückgangs der Marktpreise – eine Kreditgewährung uneingeschränkt rechtfertigen würden. Hier werden neue Engagements, auch wenn nur mit geringen Risiken behaftet, bankenseitig vermieden.

In dieser Situation ist eine Sanierung der Fonds angezeigt und auch sinnvoll. Das Schiff wegen fehlender Liquidität für einen z. B. zweijährigen Aufliegezeitraum zwangsweise zu verkaufen oder in die Insolvenz fallen zu lassen, ist wirtschaftlich nicht ratsam, wenn durch die derzeit sehr niedrigen Marktpreise die stillen Reserven nicht ausreichend vergütet werden. Denn ebenso wie die Frachtraten schwanken auch die Marktpreise für gebrauchte Schiffe. Stehen Banken hierfür nicht zur Verfügung, sind die Fonds auf Liquiditätshilfen der Gesellschafter oder Dritter angewiesen.

In früheren Schifffahrtskrisen wurden Schiffsfonds typischerweise unter steuerlicher Nutzung der wirtschaftlich anfallenden Verluste saniert. Dies ist heute nicht mehr möglich, die Branche hat einen branchenspezifischen Beitrag

zur Stützung der Staatsfinanzen zu leisten. Denn die sog. Tonnagesteuer, der die meisten Schiffseigentümer unterliegen, ist eine auf der Nettotonnage basierende pauschale Gewinnermittlungsmethode, die eine steuerliche Nutzung der jetzt entstehenden Verluste nicht zulässt. Dies ist die systemkonforme Kehrseite einer Besteuerung auf niedriger Basis in Gewinnjahren, die jetzt Wirkung entfaltet.

Insofern sollten Sanierungen darauf angelegt werden, denjenigen Gesellschaftern oder Dritten, die dem Fonds über die Krise hinweggeholfen haben, an den wirtschaftlichen Vorteilen der erfolgreichen Sanierung angemessen teilhaben zu lassen, und dies im System der Tonnagesteuer auch steueroptimal zu konzipieren.

Dass Sanierungen erfolgreich sein können, haben schon die vergangenen Schifffahrtskrisen gezeigt, in denen es nur wenige Fondsinsolvenzen gab. Und wenn die volatilen Schifffahrtsmärkte der Vergangenheit eines gelehrt haben, dann ist es, dass einer Krise irgendwann auch wieder ein Aufschwung folgt. (5042 Zeichen).

#### Über den Autor:



Der Autor **Christian Hensell** ist Gesellschafter bei TPW Todt & Partner KG und Rechtsanwalt, Steuerberater und Fachanwalt für Steuerrecht.

Tel. +49 40 22819-364 Fax +49 40 22819-101 [christian.hensell@tpwkg.com](mailto:christian.hensell@tpwkg.com)

#### Pressekontakt

Carsten Geyer, GEYER M&K

Große Johannisstraße 13

20457 Hamburg

040-280 56 143

[cg@geyermk.de](mailto:cg@geyermk.de)