



Mein Haus, mein Auto ...

Wie finanziere ich den Bau meines eigenen Schiffes?

Oliver Daum

Der Kauf eines neuen Schiffes kann ganz einfach sein. Sofern Sie über genügend Eigenkapital verfügen, können Sie sich direkt an eine Werft wenden und dieser – kurz gesagt – den gewünschten Bauauftrag erteilen. Ginge es dabei nach einer der gesetzlichen Musterlösungen, hielte sich Ihr finanzielles Risiko in Grenzen. Denn die Werft träge eine Vorleistungspflicht, wonach diese für die Kosten für Material, Personal, Werkzeuge und Maschinen etc. in Vorleistung zu gehen hätte. Sie als Erwerber hätten die vereinbarte Vergütung an die Werft erst bei Übergabe des fertigen Schiffes zu zahlen.

Dieses vereinfachte Szenario trifft auf den Neubau eines Schiffes in der Praxis aber nur selten zu. Das liegt zum einen daran, dass die Werft die enormen Baukosten üblicherweise nicht vorfinanzieren möchte. Und zum anderen würden Sie als Erwerber die Bezahlung des Neubaus nicht nur aus Eigenkapital, sondern auch aus Fremdkapital bestreiten. Die Gründe hierfür können finanzieller (Stichwort: Leverage-Effekt) oder steuerlicher Natur (Stichwort: Französisches Leasing) sein. Wie der Fall der „Pioneering Spirit“ zeigt, können die Baukosten für ein Spezialschiff bis zu 3 Mrd. Dollar betragen.

Damit Ihnen eine Bank einen Kredit über das benötigte Fremdkapital zur Verfügung stellt, besteht diese regelmäßig auf Sicherheiten für den Fall, dass Sie die Raten des Kredits nicht mehr bedienen können sollten. Tritt dies ein, wird sich die Bank an den bestellten Sicherheiten schadlos halten. Aber auch die von Ihnen beauftragte Werft tritt mit eigenen Sicherungsinteressen an Sie heran, da bei großen Bauvorhaben stets ein größeres Insolvenzrisiko besteht. Auf der anderen Seite möchten aber auch Sie sich gegen einen möglichen Ausfall der Werft absichern. So entsteht eine sehr komplexe Gemengelage unterschiedlicher Beziehungen und Sicherungsinteressen.

Dieser Beitrag stellt Sie als potentiellen Erwerber eines zu fertigenden Schiffes in den Vordergrund und zeichnet Ihre Verbindungen mit den anderen beteiligten Akteuren einer Schiffsfinanzierung in ihren Grundzügen nach. Dadurch werden die in der Praxis bestehenden zahlreichen Verknüpfungen veranschaulicht. Da Sie gleichzeitig Erwerber und Kreditnehmer sind, wird von Ihnen erwartet, dass Sie Sicherheiten einholen. Deshalb werden auch die praxisüblichen Sicherheiten dargestellt und einer Bewertung ihrer Erfolgsaussich-

ten zugeführt. Die gleiche Darstellung und Bewertung der Sicherheiten erfolgt hinsichtlich der Bank und der Werft. Der Beitrag endet mit einem Tipp aus der Praxis, wie Sie Ihren Traum eines eigenen Tankers am besten umsetzen könnten.

Zuvor ist darauf hinzuweisen, dass vorliegender Beitrag keine juristische Abhandlung über die rechtlichen Anforderungen einer Schiffsfinanzierung darstellt. Vielmehr soll der Beitrag einen kleinen, nicht abschließenden Überblick über Akteure, Instrumente und Praxis der Schiffsfinanzierung geben. Zudem ist der Beitrag gedanklich auf den Werftindustriestandort Deutschland zugeschnitten. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die meisten Schiffe heute in Südkorea, China und Japan gebaut werden. Deutschland zeichnet sich hingegen besonders durch den Bau von (Segel-)Yachten- und Superyachten und durch eine starke Zulieferindustrie aus.

Ihr Verhältnis zur Werft: Fair

Eine Ihrer wichtigen Beziehungen ist zweifellos die zur Werft, die in der Regel dem Werkvertragsrecht unterfällt. Um nicht für die gesamten Baukosten in Vorlage zu ge-



Foto: Shutterstock

Diese Teilzahlungsabrede befriedigt die Sicherungsinteressen Ihres Geschäftspartners möglicherweise nicht vollständig. Daher wird die Werft an dem Schiffsbauwerk eine Sicherungshypothek zu eigenen Gunsten in das Schiffsbauwerkregister eintragen lassen – vorausgesetzt, dass Ihnen die Werft, wie in der Praxis üblich, zuvor das Eigentum am in der Werft verbleibenden Schiffsbauwerk übertragen hat. Die Sicherungshypothek dient der Werft zur Absicherung der im Bauwerksvertrag ohnehin festgeschriebenen Vergütung: Könnten Sie also die vereinbarten Teilzahlungen nicht mehr leisten, würde die Werft das Schiffsbauwerk womöglich verwerten.

Verwertung bedeutet dabei, dass das Schiffsbauwerk beschlagnahmt und die Zwangsvollstreckung betrieben würde. Dies erfolgt durch öffentliche Versteigerung. Eine Zwangsverwaltung, zum Beispiel durch einen Einnahmen generierenden Betrieb des Schiffes nach Fertigstellung, sieht das Gesetz in Deutschland für Schiffe und Schiffsbauwerke hingegen nicht vor.

Für die Werft birgt die Sicherungshypothek das Risiko, dass ein unfertiges Schiff als Sicherheit dient. Der Wert eines Schiffsbauwerkes ist generell schwer zu ermitteln, weshalb es in einer Zwangsversteigerung regelmäßig nur einen geringen Kreis von Kaufinteressenten geben wird. Die Rechtsanwälte der Werft empfehlen daher für gewöhnlich, von Ihnen als Erwerber zusätzliche Sicherungsmittel zu verlangen. In der Praxis akzeptieren die Werften es, wenn Sie beispielsweise einen Bürgen stellen.

Ihre Sicherungsinteressen gegenüber der Werft: Wichtig

Kündigen Sie rechtmäßig (!) den Bauwerksvertrag mit der Werft, erhalten Sie die bereits gezahlten Vergütungsanteile nebst Zinsen zurück. Im Gegenzug erhält die

Werft das Eigentum am zuvor an Sie übergebenen Schiffsbauwerk zurück. Je nach Baufortschritt haben Sie dann bereits beträchtliche Summen bezahlt, die die Werft im Falle einer Insolvenz gegebenenfalls nicht mehr zurückzahlen können. Daher fordern Sie die Werft zu Vertragsbeginn auf, Ihren Rückzahlungsanspruch zu besichern. Zur Besicherung schließt die Werft mit einer Bank eine sogenannte Refundment-Garantie ab. Das ist nichts anderes als eine Bankgarantie. Die Refundment-Garantie gewährleistet zu Ihren Gunsten, dass die Rückzahlungen der Vergütungsanteile auch erfolgen, zuzüglich Zinsen.

Abgesehen von der Eigentumsübertragung am Schiffsbauwerk werden Ihnen als Erwerber in der Praxis vergleichsweise wenige Sicherheiten zur Verfügung gestellt. Das hat den Hintergrund, dass Ihre Sicherungsinteressen größtenteils mit der Refundment-Garantie abgedeckt werden. Denn hauptsächlich haben Sie sich gegen das Insolvenzrisiko der Werft abzusichern.

Ihr Verhältnis zur Bank: Komplex

Sofern Sie nicht, wie praktisch 90–95 % der übrigen Erwerber auch, die Baukosten komplett aus Eigenmitteln finanzieren, beziehen Sie Fremdkapital. Der Anteil des Fremdkapitals am Gesamtbetrag der Baukosten liegt erfahrungsgemäß bei circa 40–70 %. Für diesen Anteil werden Sie regelmäßig Kredite von Banken aufnehmen.

Die verschiedenen Banken schließen sich dazu zu einem Konsortium zusammen, um Ihnen gegenüber geschlossen aufzutreten. Innerhalb des Konsortiums wird das Rangverhältnis vereinbart, das heißt, welchen Kredit welcher Bank Sie zuerst zurückzahlen haben. Ein sogenannter erstrangiger Kredit wird, wie zu vermuten ist, als erster zurückgezahlt. Die entsprechende

hen, und damit ihr finanzielles Risiko zu reduzieren, wird die Werft mit Ihnen eine herkömmliche Teilzahlungsabrede vereinbaren wollen: Die Vergütung wird nicht erst mit der Übergabe des Schiffes und nicht als Ganzes fällig, sondern wird in Teilzahlungen entrichtet, und zwar mit jeder Fertigstellung eines größeren Bauabschnitts, zum Beispiel erster Stahlschnitt, Kiellegung, Stapellauf, Übergabe.



Foto: Shutterstock

Irgendwann muss jedes Schiff ersetzt werden ...

Bank genießt damit eine höhere Sicherheit, erhält im Gegenzug aber aufgrund niedrigerer Zinsen einen geringeren Gewinn. Erst nachdem der erstrangige Kredit vollständig zurückgezahlt wurde, wird der zweitrangige Kredit bedient. Dieser genießt zwar eine geringe Sicherheit, verspricht aber einen höheren Gewinn usw. Es soll allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass das Modell des Bankenkonsortiums zunehmend an Relevanz verliert, da die Banken in der Schiffsfinanzierung vermehrt als alleiniger Kreditgeber auftreten wollen.

Was Ihre Sicherheitenbestellung zugunsten der kreditgebenden Bank angeht, haben sich zwei besonders effektive Sicherungsmittel herausgebildet: zum einen die Bestellung einer Schiffshypothek und zum anderen die Abtretung Ihrer sämtlichen Rechte aus dem Bauwerkvertrag und der Refundment-Garantie.

Der Klassiker: Die Schiffs(bauwerk)hypothek

Die Bestellung einer Hypothek an Ihrem Schiffsbauwerk ist das Sicherungsmittel in der Schiffsfinanzierung. Die Bank lässt sich zur Sicherung des Kredites eine Hypothek an Ihrem Schiffsbauwerk in das entsprechende Register eintragen. Sollte es zu einem Zahlungsausfall Ihrerseits kommen, könnte die Bank das Schiffsbauwerk verwerten. Im eigenen Interesse wird die

Die Einnahmen aus dem Geschäftsbetrieb dienen zu wesentlichen Teilen der Rückzahlung der Kredite



Foto: Shutterstock

Zinsen. Damit sollen gegebenenfalls anfallende Zusatzkosten, die durch die Verwertung entstehen können, abgegolten werden. Nicht nur bei der Rückzahlung der Kredite besteht ein Rangverhältnis. Auch

Verwertung eines Schiffes werden die sogenannten Schiffsgläubigerrechte prioritär, also vor allen anderen bedient. Schiffsgläubigerrechte sind unter anderem Ansprüche der Crew auf Lohnzahlungen, öffentliche Schiffsabgaben und Lotsengelder etc. Diese Rechte wachsen nicht selten zu einer erheblichen Summe heran, deren genaue Höhe zum Zeitpunkt der Versteigerung nicht immer bekannt sein wird. Für Sie als Käufer eines gebrauchten Schiffes können Schiffsgläubigerrechte also eine unangenehme Überraschung verbergen.

Exkurs: Die Praxis der Sicherheiten bis zur Schifffahrtskrise 2008

Die internationale Schifffahrtsbranche erlitt im Jahr 2008 einen Einbruch, von dem sie sich erst jetzt langsam wieder erholt: Bis dato nahm der globale Handel mit Gütern und Waren stetig zu, weshalb gleichzeitig die Nachfrage nach Transportmitteln auf See anstieg. Um diese zunehmende Nachfrage zu bedienen, wurden zahlreiche neue Schiffe gebaut, die anschließend ebenfalls auf den Seetransport-Markt drängten. Als der Handel aber aufgrund der Wirtschaftskrise stagnierte – als zeitlicher Anhaltspunkt gilt hierbei die Pleite der US-Investmentbank Lehman Brothers im Jahre 2008 – ging auch die Nachfrage nach Transportmitteln zurück, wodurch ein Überangebot an Schiffen entstand. Das Überangebot an Transport- und Frachtschiffen wirkte sich



Foto: Shutterstock

Eine Schiffsfinanzierung erfordert umfangreiche Vorbereitungen

Bank dabei aber das oben dargestellte Risiko der Verwertung, das mit einem unfertigen Schiffsbauwerk einhergeht, gebührend berücksichtigen.

Ungeachtet dessen beläuft sich die Höhe der Schiffsbauwerkhypothek auf circa 120 % des ausgezahlten Kredits, zuzüglich

für den Fall einer möglichen Verwertung des Schiffsbauwerkes vereinbaren die Banken ein Rangverhältnis.

Sofern Sie sich jedoch entschließen, ein gebrauchtes Schiff zu ersteigern, dessen Eigentümer seinerseits insolvent wurde, sei Ihnen folgender Tipp gegeben: Bei der



wiederum unter anderem negativ auf die Fracht- und Charraten aus.

Diese skizzierte Entwicklung der Schifffahrtsbranche wurde dadurch begünstigt, dass sich viele Banken mit der Bestellung einer Schiffshypothek als alleinige Sicherheit für ihre Kredite begnügten. Mittlerweile wird dieses „alte Modell“ als nicht mehr lebensfähig und für eine Geschäftsbeziehung als nicht mehr tragfähig betrachtet.

Ihre Abtretungen zugunsten der Bank: Viele

Auf Drängen ihrer Rechtsberater verlangen die Banken daher von Ihnen zur weiteren Absicherung der Kredite verschiedene Abtretungen. Abtretung bedeutet, dass die Bank Inhaberin von (begünstigenden) Rechten aus einem Vertrag wird, den sie selbst nicht abgeschlossen hat. In der Schiffsfinanzierung ist es zunächst gängig, dass sich die Bank beispielsweise Ihre Rechte aus dem Bauwerksvertrag mit der Werft abtreten lässt. Können Sie beispielsweise Ihre Kreditraten nicht mehr bezahlen, profitiert die Bank durch die Abtretung von einer Wahlmöglichkeit: Ist ihr das oben genannte Verwertungsrisiko eines Schiffsbauwerkes zu hoch, könnte sie stattdessen die Fortführung des Schiffsbaus wählen und das fertige Schiff sodann verkaufen oder verchartern etc.

Darüber hinaus wird sich die Bank auch Ihre Rechte aus der Refundment-Garan-

tie abtreten lassen, die die Werft zu Ihren Gunsten abgeschlossen hat. Der Grund hierfür wird erst mit dem zweiten Blick verständlich: Meistens sollen die Schiffe nach Fertigstellung einen Geschäftsbetrieb, zum Beispiel als Transportmittel, aufnehmen. Die Einnahmen aus dem Geschäftsbetrieb dienen dann weit überwiegend nur der Rückzahlung der Kredite. Käme es infolge einer Kündigung des Bauwerkvertrages noch während der Bauphase nicht zur Fertigstellung und anschließenden Aufnahme des geplanten Geschäftsbetriebes, wäre die Rückzahlung der Kredite gefährdet. Daher möchte die Bank auch für diese besondere Konstellation eine Sicherheit von Ihnen haben.

Wie zuvor erwähnt, werden Sie mit Ihrem Schiff häufig einen bestimmten geschäftlichen Zweck verfolgen. Nicht selten wird dazu bereits zu Baubeginn ein entsprechender Chartervertrag geschlossen. Die Abtretung Ihrer Rechte aus dem Chartervertrag, insbesondere hinsichtlich der Charraten, stellt für die Banken ebenfalls ein lukratives Sicherungsmittel dar. Und dies gilt unabhängig vom möglichen Insolvenzrisiko des Charterers, das es für die Bank zu beachten gilt.

Übersicherung der Banken? Nein

Verfügen Sie – weil es sich bei Ihnen beispielsweise um einen etablierten Reeder oder eine sehr vermögende Privatperson

handelt – bereits über Schiffe, könnten auch diese mit einer Schiffshypothek belastet werden und als Sicherheit dienen. Insgesamt zeigt sich also, dass die Banken auf eine umfassende Sicherheitenbestellung bestehen, wenn Kredite vergeben werden. Dies ist keine besondere Lehre aus der gegenwärtigen, aber auslaufenden globalen Schifffahrtskrise.

Denn auf die Bestellung verschiedener Sicherheiten bestanden Banken schon immer. Schließlich tragen die Banken als Kreditgeber unter den an einer Schiffsfinanzierung beteiligten Akteuren das größte Risiko.

Sofern Sie nun überzeugt sind, ein Schiff bauen zu lassen oder eines zu erwerben, ist Folgendes zu raten: Gründen Sie eine sogenannte Einschiffgesellschaft, etwa in Form einer haftungsbeschränkten Gesellschaft. Dies ist in der deutschen Praxis weit verbreitet. Zwar bestehen die Banken auch hier auf die Bestellung verschiedener Sicherheiten. Allerdings hätte eine Einschiffgesellschaft für Sie im Falle der Insolvenz den Vorteil, dass die Haftung nicht über das Vermögen der Erwerbgesellschaft hinausgehen könnte. Auf jeden Fall sollten auch Sie sich vorab ausreichend informieren. ■

Dr. Oliver Daum ist Rechtsanwalt bei der auf maritime Rechtsfragen im Allgemeinen und auf die Schiffsfinanzierung im Besonderen spezialisierten Kanzlei Ince & Co Germany LLP in Hamburg.