

Jährliche Bürgschaftsberichte nach Firma

ENZIAN:

1, **2005**: Enzian Shipping AG und 6 Eigner-gesellschaften der Enzian-Schiffe: Alle ausser Celine machten Gewinn. „Durch die Forderungen und die Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Firmen besteht innerhalb der gesamten Gruppe eine grosse Abhängigkeit.“

5, **2005**, 4 Eigner-gesellschaften der SCL-Schiffe, die 2005 in Betrieb genommen wurden. Charterverträge mit hohen Einkommen wurden abgeschlossen. „Eine Verpfändung der Erträge an die xx besteht im Zusammenhang mit der Kreditgewährung. Gemäss Auskunft handelt es sich nicht um eine eigentliche Verpfändung sondern um eine Abtretung der Erträge.“

7, Die verschiedenen Vorfälle zeigen jedoch, dass in Bezug auf die Besatzung der Schiffe dringend eine Standortbestimmung vorgenommen werden muss (Ausbildung und Zuverlässigkeit ist höher zu gewichten als möglichst tiefe Personalkosten). Entsprechende Massnahmen will xx umgehend prüfen. Nach den Vorfällen hat das BWL auch für Medienkontakte ein Handlungsbedarf ausgemacht. Hier offeriert das BWL der Belegschaft der SCL Reederei AG ein ihm organisiertes “Medien-training“.

8, **2006**, Enzian Shipping AG und alle 10 Eigner-gesellschaften:

16, **2007**, Enzian und SCL-Schiffe:

25, **2008**, und bis Mitte 2009: Enzian- und SCL-Schiffe

Gesamtbeurteilung

Die beiden kleinen Schiffe Celine und Sabina haben positive Jahresergebnisse erzielt. Die Prognosen für 2009 sind jedoch wenig optimistisch. Die Basilea, Bern und Léman haben je positiv abgeschlossen und es wird angesichts der laufenden Charterverträge auch im laufenden Geschäftsjahr mit positiven Abschlüssen gerechnet.

Die 4 neuen Schiffe Akwaba, Andisa, Angela und Anita haben je ein negatives Ergebnis erzielt. Dies sei jedoch in drei Fällen auf zusätzliche Abschreibungen und in einem Fall auf die Bildung einer Rückstellung zurückzuführen. Auch für diese Gesellschaften wird im laufenden Jahr wegen den Charterverträgen ein positives Ergebnis erwartet.

Der Eigenfinanzierungsgrad liegt einzig bei der SCL Andisa AG mit [REDACTED] unter den geforderten bzw. gewünschten [REDACTED]%. Der Anteil Eigenkapital am Bilanzwert der Schiffe wurde bei allen Schiffen erhöht und liegt über [REDACTED] %.

Anfangs August 2009 wurde für sämtliche Gesellschaften eine Stundung der in diesem Jahr noch fälligen Darlehensamortisationen beantragt und vom BWL genehmigt. Wir werden die Gesellschaften unter „besondere Beobachtung“ stellen, d.h. wir haben zur Bedingung gemacht, dass uns ab sofort Quartalsabschlüsse einzureichen sind. Es ist geplant, durch den Verkauf eines im August 2009 übernommenen Schiffes innerhalb von rund 6 Monaten genügend Mittel zu generieren, um die gestundeten Rückzahlungen nachholen zu können.

34, 2009 Enzian und SCT-Schiffe:

Gesamtbeurteilung

Die beiden kleinen Schiffe Celine und Sabina haben **negative** Jahresergebnisse erzielt. Bei beiden musste der Chartervertrag mit der [REDACTED] wegen derer schlechten finanziellen Lage frühzeitig aufgelöst werden. Die Neuabschlüsse mit [REDACTED] liegen deutlich tiefer. Die schlechten Prognosen für 2009 haben sich bewahrheitet. Die Basilea und Léman haben je positiv abgeschlossen. Bei der Basilea ist der Chartervertrag im Juni 2010 abgelaufen und bei der Léman läuft er noch bis November 2010. Über die weitere Vercharterung werden keine Angaben gemacht. Der Chartervertrag für die Bern wurde im September 2009 vorzeitig aufgelöst und eine noch offene Forderung gegenüber [REDACTED] ist in erster Linie für den Verlust verantwortlich. Die aktuellen Charterverträge liegen auch hier deutlich tiefer. Die Akwaba, Andisa und Anita haben positiv abgeschlossen. **Sämtliche Charterverträge laufen noch bis ins 2013.** Bei der Angela haben verschiedene kostenintensive Vorfälle zu einem negativen Ergebnis geführt. Allfällige Versicherung bzw. Garantieleistungen sind noch offen. Der Chartervertrag läuft noch bis Ende 2012.

Nachdem **Ende 2008** sämtlich gestundeten **Amortisationszahlungen geleistet** werden konnten, mussten wegen Annullierungen von Neukäufen innerhalb der SCL **Gesellschaftsgruppe** bei verschiedenen Schiffen der gesamten Flotte im **2009 fällige Darlehensrückzahlungsraten** erneut **gestundet** werden.

Diese diversen Stundungen für dann auch zu den InterCompany (IC/Forderungen bzw. Verpflichtungen).

Bei der Celine und der Sabina liegen die Amortisationen für das Schiff leicht unter den Werten des Vorjahres. Bei der Angela beträgt diese noch rund [REDACTED] des Vorjahreswertes. Für die Bern wurde nur wenig mehr amortisiert als im Vorjahr und für die restlichen Schiffe Basilea, Léman, Akwaba, Andisa und Anita fallen die Amortisationen deutlich höher aus.

Der Eigenfinanzierungsgrad liegt einzig bei der SCL Bern AG mit [REDACTED] unter den geforderten bzw. gewünschten [REDACTED]. Der Anteil Eigenkapital am Bilanzwert der Schiffe liegt bei allen Schiffen zwischen [REDACTED] und [REDACTED].

Für sämtliche Gesellschaften bestätigt die Revisionsgesellschaft in der Ergänzung zum ordentlichen Bericht, dass Art. 19 – 24 des Seeschiffahrtsgesetzes und Art. 5 der Seeschiffahrtsverordnung eingehalten seien.

50, 2011, Enzian und SCT-Schiffe:

Gesamtbeurteilung

Mit Ausnahme der Schiffe Bern, Andisa und Anita haben alle anderen Schiffe bzw. die Eignergellschaften im 2011 negativ abgeschlossen. Besorgniserregend sind nach wie vor die Geschäftsgänge der Minibulker unter liberianischer Flagge, für welche keine Bürgschaften erteilt worden sind. Es wurden jedoch in der Vergangenheit mit gestundeten Amortisationszahlungen bei den Schiffen mit Bürgschaft Amortisationen für die Minibulker getätigt. Dies hat zu erheblichen IC Forderungen bzw. IC Verpflichtungen aller Gesellschaften gegenüber der SCL Reederei AG geführt.

Der Eigenfinanzierungsgrad liegt einzig bei der SCL Bern AG mit [REDACTED] unter den geforderten bzw. gewünschten [REDACTED] (die übrigen liegen zwischen [REDACTED] und [REDACTED]). Der Anteil Eigenkapital am Bilanzwert der Schiffe liegt bei allen Schiffen zwischen [REDACTED] und [REDACTED]. Der Anteil Eigenkapital am Aktienkapital und den gesetzlichen Reserven liegt mit [REDACTED] bei der Sabina am tiefsten. Bei den anderen Schiffen liegt er zwischen [REDACTED] und [REDACTED]. Bei der SCL Reederei AG beträgt der Eigenfinanzierungsanteil nur noch [REDACTED] und der Eigenkapitalanteil am Aktienkapital noch gerade [REDACTED].

Für 2011 habe ich erstmals EBIT-Berechnungen gemacht. Lediglich die Schiffe bzw. Gesellschaften Sabina, Akwaba, Andisa und Angela erzielten einen positiven EBIT. Die EBIT-Marge (EBIT in % der Chartererträge) liegt bei diesen Gesellschaften zwischen [REDACTED] und [REDACTED].

Eine einigermaßen zuverlässige Beurteilung der finanziellen Lage der Gesellschaften, welche von einer Bundesbürgschaft profitieren, ist schwierig. Einerseits ist die Kapitalisierung mit mindestens [REDACTED] Eigenmitteln knapp genügend und die Anforderungen gem. Art. 5d Seeschiffahrtsverordnung, wonach der Anteil EK am Bilanzwert des Schiffes mindestens 8 % betragen muss, sind erfüllt,

andererseits ist aus meiner Sicht die Einbringbarkeit der IC Forderungen gegenüber der SCL Reederei AG aktuell nicht sichergestellt.

Die finanzielle und wirtschaftliche Situation der gesamten Gruppe war der Anlass zu mehreren protokollierten Besprechungen. Es wurde zugestanden, dass sämtliche Tilgungsraten im 2011 gestundet werden. Gleichzeitig wurde aber gefordert, dass für die Minibulker keine Darlehensamortisationen geleistet werden dürfen (in der Zwischenzeit so zugestanden). Weiter wurde verlangt, dass die Verkaufsbemühungen für einzelne Schiffe intensiviert werden. Der SCL/Enzian wurde ein quartalsweises Reporting gegenüber dem BWL auferlegt.

Diese „besondere Beobachtung“ muss weitergeführt werden.

Für sämtliche Gesellschaften bestätigt die Revisionsgesellschaft in der Ergänzung zum ordentlichen Bericht, dass Art. 19 – 24 des Seeschiffahrtsgesetzes und Art. 5 der Seeschiffahrtsverordnung eingehalten seien.

62, 2012, Enzian- und SCL-Schiffe:

Gesamtbeurteilung/Zusammenfassung

Nachdem im Vorjahr noch drei der Schiffe mit Bundesbürgschaft einen Gewinn erwirtschaftet haben, sind die Abschlüsse 2012 durchwegs negativ. Besorgniserregend sind nach wie vor die Geschäfts-

gänge der Minibulker unter liberianischer Flagge, für welche keine Bürgschaften erteilt worden sind. Diese drei Gesellschaften belasten die SCL Reederei AG sehr stark, weil diese den Gesellschaften für IC Forderungen Rangrücktritt gewähren musste. Die Konstellation mit IC Forderungen und IC Guthaben der SCL Reederei AG mit allen Schiffeigner-Gesellschaften ist sehr komplex und birgt die grosse Gefahr in sich, dass bei einem allfälligen Konkurs der Minibulker-Gesellschaften die SCL Reederei AG selber und als Folge davon die Schweizer Schiffeigner-Gesellschaften ernsthaft gefährdet wären.

Der Eigenfinanzierungsgrad liegt bei der SCL Bern AG mit [REDACTED] der SCL Léman AG mit [REDACTED] und bei der SCL Basilea AG mit [REDACTED] unter den geforderten bzw. gewünschten [REDACTED] (die übrigen liegen zwischen [REDACTED] und [REDACTED]). Der Anteil Eigenkapital am Bilanzwert der Schiffe liegt bei allen Schiffen zwischen [REDACTED] und [REDACTED]. Der Anteil Eigenkapital am Aktienkapital und den gesetzlichen Reserven liegt mit [REDACTED] bei der Sabina am tiefsten. Bei den anderen Schiffen liegt er zwischen [REDACTED] und [REDACTED]. Bei der SCL Reederei AG beträgt der Eigenfinanzierungsanteil nur noch [REDACTED] und der Eigenkapitalanteil am Aktienkapital noch gerade [REDACTED].

Lediglich die Schiffe bzw. Gesellschaften Bern, Akwaba und Angela erzielten einen positiven EBIT. Die EBIT-Marge (EBIT in % der Chartererträge) liegt bei diesen Gesellschaften zwischen [REDACTED] und [REDACTED].

Eine einigermaßen zuverlässige Beurteilung der finanziellen Lage der Gesellschaften, welche von einer Bundesbürgschaft profitieren, ist schwierig. Einerseits ist die Kapitalisierung mit mindestens [REDACTED] Eigenmitteln bei drei Gesellschaften nicht mehr erfüllt und bei den restlichen hat sich der Wert verschlechtert (Ausnahme MV Marie Jeanne AG für das Schiff SCL Angela) und die Anforderungen gem. Art. 5d Seeschiffverkehrsverordnung, wonach der Anteil EK am Bilanzwert des Schiffes mindestens 8 % betragen muss, sind erfüllt, andererseits ist aus meiner Sicht die Einbringbarkeit der IC Forderungen gegenüber der SCL Reederei AG aktuell nicht sichergestellt.

Für sämtliche Gesellschaften bestätigt die Revisionsgesellschaft in der Ergänzung zum ordentlichen Bericht, dass Art. 19 – 24 des Seeschiffverkehrsgesetzes und Art. 5 der Seeschiffverkehrsverordnung eingehalten seien.

69, 2012, MV Marie-Jeanne (Safemarine Angela):

Ausblick:

Die gesamten Betriebskosten im 1. Quartal (inkl. Schiffsabschreibungen und Zinsen aber ohne die Direct Costs / Owners Ex) betragen [REDACTED] oder [REDACTED] pro Tag. Die sehr tiefe Charrate von [REDACTED] bis anfangs April 2013, vorübergehend keine Beschäftigung, die [REDACTED] ab dem 18. April 2013 für einen Monat und [REDACTED] für einen weiteren Monat sowie die anschliessenden [REDACTED] für die folgenden 3 Monate vermögen die Kosten [REDACTED], unter der Annahme, dass sich die Kosten nicht grundlegend ändern. Nicht beurteilen kann ich den Umstand, wie sich die Position Direct Costs / Owners Ex entwickelt (betrug im 1. Quartal [REDACTED]; die Erklärung dazu ist noch nicht eingetroffen).

Aufgrund der Charraten und der erwarteten Kosten wird das 2. Quartal sicher ebenfalls negativ abschliessen., wenn hoffentlich auch nicht im selben Umfang wie das 1. Quartal. Kumuliert dürfte dies zu einem Verlust im ersten Halbjahr von [REDACTED] führen (Schätzung ohne detaillierte Berechnungen).

76, 2013, SCL-Schiffe:

Erklärung zu markanten Zunahmen von direkten Kosten: Für Schiffe, welche im Verlaufe von 2013 von Time Charter Verträgen zu Voyage Charter gewechselt haben, müssen die Bunkerkosten nun durch die Eigner-Gesellschaft selber getragen werden.

Auffallend: Andauernd schlechte, d.h. völlig ungenügende Ertragslage führt zu erheblichem Substanzverlust mit entsprechenden Konsequenzen auf die Kennzahlen Eigenkapitalquote, Deckung AK und ges. Reserven mit Eigenmitteln (OR 725 Abs. 1) und Anlagendeckung (relevante Kennzahl für SSA).

2/14

M:\Org\BWL_B_HOCHSEESCHIFFFAHRT\BGÖ-Gesuch Brönnimann Sonntagszeitung\Daten\2013\SCL Schiffe 2013_ingeschwärzt.doc

Die Zunahme der IC-Forderungen macht die Unternehmung sehr verletzlich in Bezug auf finanzielle/wirtschaftliche Schwierigkeiten der Darlehensnehmer.

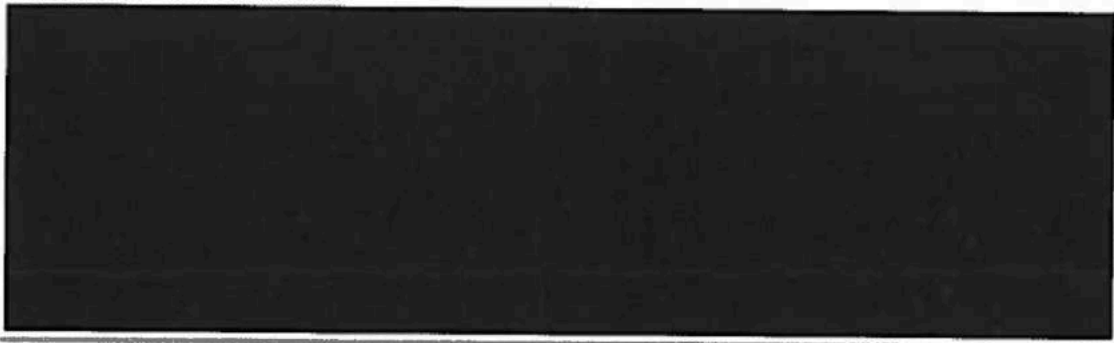
Bedingt durch die diversen Stundungen von Amortisationszahlungen, welche das BWL bewilligt hat um eine akute Zahlungsunfähigkeit zu vermeiden, liegt das Darlehen zwar unter dem Bilanzwert des Schiffes, sicher aber über dem Marktwert. Im Hinblick auf das Auslaufen der Bürgschaftsdauer im Februar 2016 sind dringende „Sanierungsmassnahmen“ nötig.

96, 2014 SCL-Schiffe:

Vorbemerkungen bezüglich Revisionsstelle:

Mit Ausnahme für [REDACTED] (Angela, Trudy, Helvetia und Basilisk) hebt die Revisionsstelle folgende Sachverhalte hervor (aus dem Revisionsbericht für die MV Celine AG, stellvertretend für alle übrigen Schiffseigner-gesellschaften und die SCL Reederei AG sowie die Enzian Ship Management [REDACTED]):

Hervorhebung eines Sachverhalts



Generelle Vorbemerkungen:

Erklärung zum Pool-Ausgleich: Mit Ausnahme der Gesellschaften MV Marie-Jeanne AG, SCL Basilisk AG, SCL Trudy AG und SCL Helvetia AG [REDACTED] werden die Chartereinnahmen der übrigen Gesellschaften untereinander angeglichen. In vergangenen Jahren konnte damit erreicht werden, dass der Eigenkapitalanteil (wegen Art. 725 Abs. 1 OR) sowie das Eigenkapital in Relation zum Bilanzwert des Schiffes (Anlagendeckung; Art. 24 Seeschiffahrtsgesetz) eingehalten sind. In wie fern diese Praxis steuerrechtlich akzeptiert wird, können wir nicht beurteilen. Der Pool-Ausgleich führt letztlich dazu, dass Einnahmen/Gelder zwischen den Eigner Gesellschaften verschoben werden, ohne dass dafür Forderungen bzw. Verpflichtungen entstehen. Die in den Erfolgsrechnungen aufgezeigten Erträge sind nach Pool-Ausgleich, wobei im 2014 nicht bei allen Schiffen ein Poolausgleich gemacht worden ist.

Gesamtbeurteilung

Gemäss der Revisionsstelle sind die der SCL Reederei AG gehörenden Eigner Gesellschaften nicht überschuldet. Bedingt durch die Auflösung von stillen Reserven und neuen Nutzwertberechnungen konnten Gewinne ausgewiesen und die Bilanzen etwas „saniert“ werden. Die Anforderungen aus Art. 725 OR und Art. 19 – 24 des Seeschiffahrtsgesetzes und Art. 5 der Seeschiffahrtsverordnung sind erfüllt.

Die Erträge genügten nicht, um die Kosten vollständig zu decken und die vorgesehenen Darlehensamortisationen zu leisten.

Äusserst problematisch ist, dass im 2014 für die SCL-Schiffe (mit Ausnahme für [REDACTED]) keine Amortisationen geleistet werden konnten aber gleichzeitig die IC-Forderungen gegenüber der SCL Reederei AG deutlich erhöht worden sind und bei dieser wiederum haben die IC-Forderungen gegenüber den ausländischen Tochtergesellschaften ebenfalls deutlich zugenommen. Für mich ist das ein Mittelabfluss aus den Schweizer Eigner Gesellschaften zu den ausländischen Eigner Gesellschaften.

Die Liquidität war per Jahresabschluss durchwegs sehr knapp.

Bei den Eigner Gesellschaften der [REDACTED] konnten die drei Gesellschaften mit den Schiffen, welche 2013 in Betrieb genommen worden sind, zwar genügend Erträge erwirtschaften um die Kosten zu decken und die Amortisationen zu leisten, aber die Währungsverluste haben zu massiven Verlusten geführt. [REDACTED]

Bei der MV Marie-Jeanne AG, der Eignerin [REDACTED], sieht es anders aus. Die Erträge genügten nicht, um die Kosten vollständig zu decken und die vorgesehenen Darlehensamortisationen zu leisten. Die Eigenkapitalbasis sehr schwach und [REDACTED]. Ebenso sind bei diesen vier Gesellschaften die Anforderungen aus Art. 19 – 24 des Seeschiffahrtsgesetzes und Art. 5 der Seeschiffahrtsverordnung [REDACTED].

Da die Erträge im 2015 nach wie vor tief sind, hat die SCL Reederei AG für ihre Schiffe Stundungen beantragen müssen, ebenso für [REDACTED] Angela (MV Marie-Jeanne AG) und die Basilisk.

Das Going Concern wird für die gesamte Gruppe aufgrund der von der [REDACTED] angekündigten Finanzierungen [REDACTED]. Bilanzrechtlich ist die Sanierungsfähigkeit nicht widerlegt; die Entwicklung Q1 und Q2 2015 stellen sie aber deutlich in Frage ([REDACTED]).

Im Rahmen des Projekts [REDACTED] wird unter Einbezug von [REDACTED], intensiv nach Lösungen gesucht.

120, 2015 SCL/SCT:

Gesamtbeurteilung:

Sämtliche Schiffe der SCL- und SCT- Gesellschaften sind von der Krise, in der sich die Hochseeschiff- fahrtsindustrie seit 2008 befindet, stark betroffen.

Mit Ausnahme [REDACTED] SCL Angela, SCL Basilisk und SCL Helvetia haben sämtliche Schiffseignergesellschaften der SCL Reederei als auch die SCL Reederei AG selbst, per Ende 2015 mit einem negativen Eigenkapital abgeschlossen. [REDACTED]

In den Anhängen der Revisionsberichte der SCL-Gruppe wurden einige vorgesehene Massnahmen zur Bewältigung der finanziellen Schwierigkeiten, in der sich sämtliche Eignergesellschaften befinden aufgezeigt. Diese lauten (Auszug aus Revisionsbericht der SCL Reederei AG):

[REDACTED]

28/29

[REDACTED]

Bei den SCT Eignergesellschaften ist der Stand des Eigenkapitals Ende 2015 jeweils im positiven Be- reich, doch bestehen dort ebenfalls erhebliche Zweifel an der [REDACTED]. Seit September 2016 erfahren die Tankerschiffe einen Abwärtsdruck bei den internationalen Frachtraten welches die Cash-Reserven der SCT-Gruppen erheblich belasten. Das Management ist trotzdem zuversichtlich dass adäquate Cash-Reserven vorhanden sind und die SCT-Gruppe fähig ist, diesem Druck stand zu halten.

Bei sämtlichen Eignergesellschaften ging im Geschäftsjahr 2015 ein negativer EBIT hervorging womit keine Profitabilität aus dem operativen Geschäft hervorgegangen ist. Aus meiner Sicht ist [REDACTED] erheblich in Frage gestellt, wenn aus dem operativen Ta- gesgeschäft längerfristig kein Profit hervorgeht.

MCT:

14, 2006 der MCT Matterhorn AG:
Gesamtbeurteilung

Sowohl der Eigenfinanzierungsgrad wie auch der über Eigenkapital abgedeckte Bilanzwert des Schiffes sind niedrig.

Wenn wir jedoch davon ausgehen, dass die Auslastung des Schiffes und die Frachtraten weiterhin günstig sind (diese Annahmen wurden anlässlich der Taufe des Schwesterschiffs im Juni 2007 durch [REDACTED] bestätigt) und die Hypothekarrückzahlungen sowie die Schiffsamortisationen planmässig erfolgen, sollten sich diese Werte entsprechend wieder verbessern.

22, 2007, 3 MCT-Schiffe (Matterhorn, Monte Rosa, Breithorn): „Gesamtbeurteilung
Bei allen Gesellschaften liegen Eigenfinanzierungsgrad und Anteil Eigenkapital am Bilanzwert des Schiffes tief. Wenn wir jedoch davon ausgehen, dass die Auslastung der Schiffe und die Frachtraten weiterhin günstig sind und die Hypothekarrückzahlungen sowie die Schiffsamortisationen planmässig erfolgen, sollten sich diese Werte entsprechend wieder verbessern.“

30, 2008, 4 MCT-Schiffe:

Gesamtbeurteilung

Die Liquidität kann für alle Gesellschaften per Ende 2008 als sehr gut bezeichnet werden.

Was den Eigenfinanzierungsgrad anbelangt, ist dieser bei der MCT Matterhorn AG mit [REDACTED] genügend und bei der MCT Monte Rosa AG mit [REDACTED] knapp genügend. Die MCT Breithorn AG und die MCT Stockhorn AG weisen mit [REDACTED] bzw. [REDACTED] tiefe Werte aus.

Der Anteil des Eigenkapitals gemessen am Bilanzwert des Schiffes genügt nur bei der MCT Matterhorn AG den Anforderungen von mindestens [REDACTED]. Bei der MCT Monte Rosa AG liegt er mit [REDACTED] zwar darunter, aber unter Berücksichtigung des Eigenkapitals und fortlaufenden Darlehensamortisationen kann davon ausgegangen werden, dass der Wert von [REDACTED] erreicht wird. Die Werte von [REDACTED] und [REDACTED] bei der MCT Breithorn AG bzw. der MCT Stockhorn AG liegen deutlich unter den geforderten [REDACTED]. Da die MCT Breithorn aber erst in ihrem zweiten und die MCT Stockhorn in ihrem ersten vollen Betriebsjahr ist, gelangt wohl Art. 5d Abs. 3 Seeschiffahrtsverordnung zur Anwendung.

Eine Aufstellung der Forderungen, Darlehen, Verbindlichkeiten oder Kontokorrente innerhalb der Gruppe liegt bei. Mit Ausnahme des Darlehens von der MCT Matterhorn AG an die MCT Stockhorn AG betreffen alle anderen Positionen die Firmen Mega Chemicals Schiffahrt AG, die Mega Chemicals International AG oder die Mega Chemicals AG. Von diesen Firmen liegen keine Abschlüsse vor.

5.¹² Finanzielle Mittel

Art. 5d

¹ Der Schiffseigentümer muss über eigene Mittel verfügen, die mindestens 20 Prozent des Buchwerts der auf seinen Namen eingetragenen Schiffe entsprechen. Für jedes neu einzutragende Seeschiff gilt der Erwerbspreis als erster Buchwert.

² Vermindern sich die eigenen Mittel infolge von Verlusten, so dürfen sie in den nächsten fünf Geschäftsjahren nie unter 8 Prozent des Buchwerts sinken; in Ausnahmefällen kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt diese Frist um höchstens zwei Jahre verlängern.

³ Für den Erwerb von Seeschiffen kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt eine Unterschreitung der in Absatz 1 geforderten eigenen Mittel zulassen, wenn die begründete Aussicht besteht, dass im Rahmen des normalen Geschäftsganges in den nächsten fünf Jahren die eigenen Mittel wieder 20 Prozent des Buchwertes erreichen. Die eigenen Mittel dürfen jedoch 8 Prozent des Buchwertes nicht unterschreiten.

39, 2009, 4 MCT-Schiffe:

Gesamtbeurteilung

Die Liquidität muss für alle Gesellschaften per Ende 2009 als knapp bzw. ungenügend bezeichnet werden.

Sämtliche Werte Eigenfinanzierungsgrad und Anteil Eigenkapital gemessen am Bilanzwert des Schiffes sind gesunken und liegen bei allen Gesellschaften unter [REDACTED], bei der MCT Stockhorn AG sogar nur noch bei rund [REDACTED]!

Ob insbesondere bei der MCT Breithorn AG und der MCT Stockhorn AG Art. 5d Abs. 3 Seeschiffahrtsverordnung „herangezogen“ werden kann, ist für mich fraglich.

Eine Aufstellung der Forderungen, Darlehen, Verbindlichkeiten oder Kontokorrente innerhalb der Gruppe liegt bei.

44, 2010 4 MCT-Schiffe, sowie nachträglich der Mega Chemicals: Es gibt VIELE FEHLER in den Abschlüssen..

Gesamtbeurteilung

Sämtliche Einschiffeignergesellschaften sind akut gefährdet, und zwar in Bezug auf das noch vorhandene Eigenkapital wie auch auf die sehr tiefe Liquidität. Die Weiterführung wurde vorerst mit weiteren Stundungen und Revalutierungen von bereits geleisteten Darlehensamortisationen gesichert. Diese Massnahmen genügen jedoch ganz klar noch nicht.

Die MCT ist mit einer anderen Firma in Kontakt wegen einer Zusammenarbeit/Übernahme/finanziellen Beteiligung. Weiter wird versucht, durch einen Wechsel der finanzierenden Bank zu günstigeren Zinskonditionen zu kommen.

Da die Erosion des Eigenkapitals nicht nur auf die Verluste, sondern auch auf ungünstige Entwicklung des Kurses US\$/CHF zurück zu führen ist, sollte das Seeschiffahrtsamt im Fall der [REDACTED] unbedingt zuwarten und keine Streichung der Flagge anstreben.

Die Abschlüsse der Mega Chemicals AG und der Mega Chemicals Schiffahrt AG sind rein wirtschaftlich gesehen in Ordnung und zeigen keine „verdächtigen“ Positionen.

Stossend und grundsätzlich absolut nicht akzeptierbar ist der Umstand, dass die Revisionsstelle [REDACTED] bei drei von vier Jahresabschlüssen, welche sie von US\$ in CHF umrechnen musste, Fehler gemacht hat und somit falsche Revisionsberichte in CHF zuhanden der jeweiligen Generalversammlung erstellt hat. Weiter hat die Revisionsstelle Notifikationen erst auf Verlangen des BWL aufgrund der CHF-Abschlüsse gemacht, weil wir uns auf den Standpunkt stellen, dass die Beurteilung in Bezug auf Steuerrecht, Obligationenrecht und Seeschiffahrtsgesetz bei einer in der Schweiz domizilierten und im Handelsregister eingetragenen Gesellschaft anhand der Abschlüsse in CHF zu erfolgen hat.

58, 2011, MCT-Schiffe:

Vorbemerkung

Die Revisionsstelle hat ihre Prüfungen und Auswertungen aufgrund der Abschlüsse in US\$ vorgenommen und allfällige Hinweise dazu im Revisionsbericht zum jeweiligen Abschluss in CHF aufgeführt.

Bei allen vier Gesellschaften macht die Revisionsstelle den Hinweis, dass [REDACTED]. Weiter weist sie ebenfalls bei allen vier Gesellschaften darauf hin, dass es eine materielle Unsicherheit in Bezug auf die Bewertung des Schiffes gebe.

Gemäss der Revisionsstelle gehen die Verwaltungsräte aller Gesellschaften davon aus, dass die finanziellen Verpflichtungen erfüllt werden können, wenn die erwarteten positiven Entwicklungen eintreffen.

All diese Punkte beinhalten für die Revisionsgesellschaft bei allen Gesellschaften eine gewisse Unsicherheit, was die Fortführung der Unternehmung anbelangt.

Gesamtbeurteilung

Sämtliche Gesellschaften weisen eine sehr schmale Eigenkapitalbasis auf. Um eine drohende Überschuldung zu verhindern wurden in Absprache mit der Revisionsgesellschaft auf die ordentlichen Schiffsamortisationen verzichtet. Aufgrund der nach wie vor ungenügenden Einnahmen und ausbleibenden Versicherungszahlungen mussten im April 2012 zur Überbrückung eines massiven Liquiditätsengpasses Revaluierungen im Umfang von [REDACTED] vorgenommen werden. Diese Revaluierungen wurden Ende Juni Anfang Juli 2012 dann wieder zurückgeführt. Die Liquidität ist wieder besser, jedoch zeigen die Monatsabschlüsse weiterhin negative Ergebnisse mit entsprechenden Verminderungen des Eigenkapitals.

Eine Sanierung ist dringend notwendig. Die Mega Chemicals AG arbeitet an einem Sanierungsversuch und eine neue, externe Gesellschaft ist daran interessiert, die Schiffseignergesellschaften sowie die Managementgesellschaften zu übernehmen. Diese Verhandlungen sind im Gange und für den 7. September 2012 soll ein Vertragsabschluss vorgesehen sein.

71, 2012, MCT-Schiffe und Megachemicals:

Vorbemerkungen

Bei allen fünf Gesellschaften macht die Revisionsstelle darauf aufmerksam, dass entgegen Art. 699 Abs. 2 OR die Generalversammlung nicht innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss durchgeführt worden ist.

Weiter macht sie bei den vier Schiffseignergesellschaften darauf aufmerksam, dass gemäss

Gemäss der Revisionsstelle gehen die Verwaltungsräte aller Gesellschaften davon aus, dass die finanziellen Verpflichtungen erfüllt werden können, wenn die erwarteten positiven Entwicklungen eintreffen.

All diese Punkte beinhalten für die Revisionsgesellschaft bei allen Gesellschaften eine gewisse Unsicherheit, was die Fortführung der Unternehmung anbelangt.

Die Revisionsstelle äussert sich nicht gemäss Art. 26 Seeschiffahrtsgesetz zur Einhaltung der Vorschriften gemäss Art. 19 – 24 Seeschiffahrtsgesetz und Art. 5 Seeschiffahrtsverordnung. Die gleiche Revisionsstelle macht dies jedoch bei den Berichten über die SCL-/Enzian-Schiffseignergesellschaften mit einer Ergänzung zum ordentlichen Bericht.

Die Einnahmen der vier Schiffseignergesellschaften werden gepoolt, was bedeutet, dass sie gleichmässig auf die vier Gesellschaften verteilt werden.

Gesamtbeurteilung

Aufgrund der ungenügenden Einnahmen und ausbleibenden Versicherungszahlungen mussten im April 2012 zur Überbrückung eines massiven Liquiditätsengpasses Revalutierungen im Umfang von vorgenommen werden. Diese Revalutierungen wurden Ende Juni Anfang Juli 2012 dann wieder zurückgeführt. Sämtliche Gesellschaften weisen eine gefährlich geringe Eigenkapitalbasis auf.

Bedingt durch die sehr hohe Fremdfinanzierung und entsprechend hohen Zinsen/Margen fällt der Anteil Finanzaufwand am Brutto-Charterertrag bei den Gesellschaften MCT Monte Rosa AG, MCT Breithorn AG und MCT Stockhorn AG sehr hoch aus. Bei der MCT Matterhorn AG liegt er im Bereich des Mittelwertes der bisher für 2012 ausgewerteten Jahresabschlüsse aller Schiffseignergesellschaften.

Die vier Schiffseignergesellschaften und die Betriebs- und Management-Gesellschaften wurden im 2013 von der Swiss Chem Tankers AG übernommen. Dieser ist es jedoch bis 31. Oktober 2013 noch nicht gelungen, die Gesellschaften zu sanieren bzw. Investoren zu finden, welche sich im Rahmen des Projektes für vier Neubauten auch finanziell an der Sanierung der bisherigen Gesellschaften beteiligen.

Im 2013 konnte bisher lediglich für die MCT Stockhorn AG eine Amortisationsrate geleistet werden. Das BWL hat im Oktober einem neuen Tilgungsplan zugestimmt, welcher vorsieht, dass erstmals wieder im Dezember 2013 je Schiffseignergesellschaft eine kleine Amortisationstranche bezahlt wird.

Bedingt durch die sehr schwache Eigenkapitalbasis bei den Schiffseignergesellschaften besteht kein nennenswerter „Spielraum“ mehr, um allfällige weitere Verluste decken zu können und dementsprechend ist eine Sanierung dringendst notwendig!

90, 2013, MCT-Schiffe und Megachemicals:

Gesamtbeurteilung

Die Verluste der Eignergesellschaften haben bei allen zu sehr tiefen Eigenkapitalquoten geführt. Die Anlagendeckung, d.h. die Deckung der bilanzierten Schiffswerte mit Eigenkapital ist nun im 2. Jahr in Folge unter [REDACTED].

Eine Überschuldung bei allen vier Eignergesellschaften konnte nur durch die Erhöhung der Abschreibungsdauer auf 25 Jahre mit entsprechend tieferen (und bei der MCT Monte Rosa AG ganz wegfallenden) Amortisationen sowie dem Pool-Ausgleich abgewendet werden.

Bis heute konnten keine Investoren gefunden werden, die über Investments in das neue Tankerprojekt finanzielle Mittel zur Sanierung der vier MCT Eignergesellschaften bereitgestellt hätten. In Anbetracht dessen und des Hinweises [REDACTED], welche die Revisionsgesellschaft bei allen Eignergesellschaften macht, sind diese als „nicht saniert“ einzustufen.

Bedingt durch die sehr schwache Eigenkapitalbasis und der nach wie vor ungenügenden Ertragslage bei den Schiffseignergesellschaften besteht kein nennenswerter „Spielraum“ mehr, um allfällige weitere massive Verluste decken zu können und dementsprechend ist eine Sanierung dringendst notwendig!

113, 2014 MCT und Swiss Chem:

Vorbemerkungen

Die Revisionsstelle gibt für die vier Schiffseignergesellschaften ein eingeschränktes Prüfungsurteil ab, weil eine Wertkorrektur bei der Schiffsbewertung vorgenommen worden ist. Sie macht bei den Schiffseignergesellschaften weiter darauf aufmerksam, dass ohne diese Höherbewertung und dem entsprechend zu günstig dargestellten Eigenkapital die Anforderungen von Art. 725 Abs. 1 nicht mehr erfüllt wären.

Die Revisionsstelle macht in den Revisionsberichten keine Aussage zur Einhaltung der Artikel 19 – 24 des Seeschiffahrtsgesetzes und Art. 5d der Seeschiffahrtsverordnung. Neben den Nationalitätenvorschriften geht es darin auch um die Ausstattung mit Eigenmitteln. Der Anteil EK am Bilanzwert des Schiffes muss 20.00 % betragen. Bei verlustbedingtem Abbau von EK darf der Wert vorübergehend tiefer liegen, jedoch nicht unter 8.00 % sinken, was in den beiden vorangehenden Jahren der Fall war.

Gesamtbeurteilung

Die vier Einschiffgesellschaften, welche für die Finanzierung ihres Schiffes von einer Bundesbürgschaft profitieren, konnten dank der neuen Nutzwertberechnung mit dem entsprechenden Ertrag und dem Auflösen von stillen Reserven einen Unternehmensgewinn erzielen. Damit konnten die massiven Verlustvorträge eliminiert werden und insbesondere die Eigenkapitalkennzahlen verbessert werden. Der Anteil des verfügbaren Eigenkapitals gemessen am Bilanzwert des Schiffes liegt bei allen vier Gesellschaften nun wieder [REDACTED]

Der reine Schiffsbetrieb war bei allen vier Gesellschaften negativ, wobei der Verlust bei der SCT Matterhorn AG und der SCT Monte Rosa AG so gross war, dass je zwei der vier vorgesehenen Darlehensamortisationen nicht geleistet werden konnten.

Die Ertragslage hat sich im 2015 für alle vier Gesellschaften verbessert.

Problematisch wird es für die Gesellschaften SCT Breithorn AG und SCT Stockhorn AG, bei welchen die [REDACTED] die Finanzierungen per Ende 2015 aufgekündigt hat.

SEAMAR

149, 2015, Seamar: _____

Gesamtbeurteilung

Die SEAMAR S.A. hat wie schon in den beiden Vorjahren _____ abgeschlossen. _____ aus dem reinen Schiffsbetrieb fällt zwar etwas geringer aus, aber der unrealisierte Kursverlust verschlechtert das Ergebnis zusätzlich. Dies führt zu einer entsprechenden Verschlechterung der Kapitalisierungskennzahlen. Der gesunkene Eigenfinanzierungsanteil hat nun einen sehr tiefen Wert erreicht. Die von mir schon in den Vorjahren geäußerte Befürchtung, dass sich dies aufgrund der konjunkturellen Entwicklung verschlechtern könnte, ist somit eingetreten. Die „Anlagedeckung“, d.h. hier die Deckung des Bilanzwertes des Schiffes mit Eigenkapital liegt nun _____. Die Liquidität ist _____.

Für den 13. Juli 2016 wurde eine Besprechung _____ vereinbart. Diese Besprechung wurde einberufen um den Jahresabschluss zu diskutieren und damit die Eignergesellschaft über die _____ berichten kann. Weiter ist mit der Eignergesellschaft zu klären, wie sie aufgrund der heutigen, _____ die Darlehensamortisation (_____) sichern kann.

Mögliche Sanierungsmassnahmen:

Erhöhung des Eigenkapitals (Aktien- oder Partizipationskapital)

Ein mit Rangrücktritt versehenes Darlehen an die Eignergesellschaft

Persönliche Garantien der Aktionäre, beispielsweise für Verlustdeckung o.ä. (ob das als Sanierungsmassnahme akzeptiert werden kann, müsste geprüft werden)

179, 2016, Seamar:

Anmerkungen BWL:

Das Jahresergebnis der Gesellschaft hat sich _____ verschlechtert. Haupttreiber für diese Entwicklung sind das tiefere Frachteinkommen und die Erhöhung des Wechselkurses CHF/USD

Anmerkung BWL:

Mit dem Darlehen mit Rangrücktritt durch [REDACTED] wurde das Eigenkapital leicht gestärkt und die flüssigen Mittel kurzfristig aufgestockt. Die verbleibenden Reserven sind jedoch nicht gross genug, um weitere Verluste [REDACTED] decken zu können. Sollte sich die Ertragslage nicht wesentlich verbessern, [REDACTED]. Aus diesem Grund ist [REDACTED].

2/3

Per Stichtag 31.12.2016 verfügte die Gesellschaft über ausreichend Liquidität, um ihre kurzfristigen Verbindlichkeiten zu erfüllen. Diese Situation kann sich jedoch schnell ändern und kann auf Basis der Jahresrechnung nicht ausreichend beurteilt werden.

Fazit:

Die tiefen Frachteinnahmen belasten die Jahresrechnung und das Eigenkapital stark. Aufgrund des aktuellen BDI Verlaufs kann im Geschäftsjahr 2017 nicht mit einem wesentlich besseren Ergebnis gerechnet werden (Stand Juni 2017). Damit ist die Gesellschaft [REDACTED].

Massmariner, Massatlantic

151, 2015, Massmariner, Massatlantic:

V Gesamtbeurteilung

Im Gegensatz zum Vorjahr resultierte im Geschäftsjahr 2015 bei beiden Unternehmen ein positives Unternehmensergebnis. In beiden Fällen kam dies jedoch aufgrund der vorgenommenen buchhalterischen Aufwertung der Schiffe zustande. Die Revisionsstelle hat in beiden Fällen ihre Zweifel an dieser vorgenommenen Schiffsaufwertung geäußert. Die bereits tiefen Charterraten sind im Geschäftsjahr sowohl bei der Massmariner SA als auch bei der Massatlantic SA nochmals gesunken.

Die nochmals tiefer ausgefallenen Current Ratio Werte verdeutlichen die schwierige finanzielle Situation in der sich die beiden Unternehmen befinden.

Für die Massmariner SA tragen nebst den tiefen Charterraten auch die unbefriedigenden Entwicklungen der [REDACTED] zu den finanziellen Schwierigkeiten bei. Durch die im Juli 2016 erzielte Einigung zwischen der Massoel Group, der Banken und dem BWL über zusätzliche Hypothekarkredite von [REDACTED], sollte sich die finanzielle Situation wieder verbessern. Zusammen mit geplanten neuen Charter- und technischen Partnerschaften sollen die Einnahmen erhöht werden und die operativen Kosten gesenkt werden. Das Management erwartet für die Jahre 2016-2017 weiterhin schwierige Geschäftsjahre und ab 2018 einen Aufschwung. In der Zwischenzeit wurden die Bürgschaften für die Finanzierungen der Schiffe Andermatt, Martigny, Lugano und Glarus bis ins Jahr 2021 verlängert.

Bei der Massatlantic SA sollen die im Juli 2016 zugesprochenen Hypothekarkredite über [REDACTED] ebenfalls dazu beitragen, die finanzielle Situation zu verbessern und so den operativen Betrieb des Unternehmens zu sichern. Mit ebenfalls neuen Charter- und technischen Partnerschaften sollen die zukünftigen Einnahmen erhöht und die operativen Kosten gesenkt werden. Für 2016-2017 erwartet das Management ebenfalls schwierige Geschäftsjahre und ab 2018 dann einen Aufschwung. In der Zwischenzeit wurde die Bürgschaft für die Finanzierung des Schiffes Arosa bis ins Jahr 2021 verlängert. Das BWL fordert die Massatlantic SA mit Bezug auf den Hinweis auf [REDACTED] im Revisionsbericht schriftlich auf, den gesetzeskonformen Zustand wieder herzustellen.

Die Revisionsstelle hat jedoch bei verschiedenen Bilanzpositionen ihre Bedenken geäußert. Bei gewissen Positionen sind die bilanzierten Werte unter Umständen zu optimistisch aufgeführt. Dieser Umstand weist darauf hin, dass die finanzielle Entwicklung bei beiden Unternehmen weiter kritisch zu beobachten ist.

Die Revisionsgesellschaft bestätigt, dass die Vorschriften des Seeschiffahrtgesetzes und der Seeschiffahrtverordnung erfüllt sind, [REDACTED].

San Bernardino, San Beato, San Padre Pio, San Pietro.

158, 2015, San Bernardino, San Beato, San Padre Pio, San Pietro.

Gesamtbeurteilung

Die Liquidität der San Bernardino Schiffahrt AG hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert; demgegenüber ist [REDACTED] und der VR muss Sanierungsmassnahmen beschliessen.

Anmerkung: per Mitte 2016 wurde das Darlehen vollständig amortisiert und das Schiff steht zum Verkauf. Der Bund ist in diesem Fall aus seiner Bürgschaftsverpflichtung entlassen worden.

Die finanzielle Situation der San Beato Schiffahrt AG kann trotz des negativ ausgefallenen Unternehmensergebnis, verursacht durch Währungsverluste, als solid angesehen werden da das operative Ergebnis (EBIT) positiv ausfiel.

Die finanzielle Situation der San Padre Pio Schiffahrt AG und der San Pietro Schiffahrt AG haben sich gegenüber dem Vorjahr, als die ersten vollen Geschäftsjahre abgeschlossen wurden, dank verbuchten Währungsgewinnen verbessert. Dennoch sind ihre operativen Ergebnisse und insbesondere ihre Liquidität eher kritisch zu betrachten. Besonders bei der San Pietro Schiffahrt AG liegt der Anlagendeckungsgrad (Kennziffer SSA) auf einem tiefen Niveau und der Umstand, dass die [REDACTED]

5/6

[REDACTED] sollte besonders betont werden. Abklärungen beim CFO haben ergeben, dass wenn nötig eine Kapitalaufstockung durch den Aktionär [REDACTED] vorgenommen wird (« Si en fin d'année l' art. 725 alinéa 1 CO devait poser problème, une nouvelle proposition serait faite au Conseil d'administration, avec comme mesure ultime une recapitalisation de la société [REDACTED] par [REDACTED]. Une réflexion dans ce sens est d'ores et déjà [REDACTED] »).

Oceana Shipping

164, 2015, Oceana Shipping:

Gesamtbeurteilung

Die OCEANA SHIPPING AG hat im Geschäftsjahr 2015 ein negatives Unternehmensergebnis von [REDACTED] erzielt das aber zu einem grossen Teil auf die ausserordentliche Abschreibung von [REDACTED] zurückzuführen ist. Dennoch fiel das Geschäftsjahr 2015 auch ohne Berücksichtigung der ausserordentlichen Abschreibung im Vergleich zu 2014 weniger gut aus. In Anbetracht des zurzeit sehr schwierigen Marktumfeldes, kann meines Erachtens das Ergebnis des Geschäftsjahres als ordentlich betrachtet werden. Der weiterhin hohe Eigenfinanzierungsanteil und insbesondere die hohe Liquidität weisen darauf hin, dass die Unternehmung weiterhin einen sehr grossen Handlungsspielraum besitzt.

2/3

Aus dem zusätzlich zum Revisionsbericht angefügtem Beiblatt kann entnommen werden, dass die OCEANA SHIPPING AG die gesetzlichen Vorgaben des Schweizerischen Seeschiffahrtrechts eingehalten hat.

176, 2016, Oceana,

Anmerkungen BWL:

Der Ausbau der Flotte hatte eine Aufwandserhöhung bei den operativen Kosten, den Abschreibungen sowie beim Zins zur Folge. Gleichzeitig ist der Charterertrag um [REDACTED] zurückgegangen. Da im Geschäftsjahr 2016 keine Wertberichtigungen auf den Schiffen vorgenommen wurden, ist das Jahresergebnis im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich schlechter ausgefallen. Der Ertrag aus dem Kerngeschäft ist jedoch wesentlich tiefer als im Vorjahr und auch ohne Einbezug des Abschreibungs- und Zinsaufwands konnte kein positives Ergebnis erzielt werden.

Anmerkung BWL:

Die Liquiditätsreserven der Gesellschaft sind nach wie vor hoch und bieten ein gutes Polster für die Zukunft. Alle kurzfristigen Forderungen könne problemlos mit den vorhandenen Mittel beglichen werden.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2016 ihre Flotte um zwei Schiffe erweitert. Es sind zwei weitere Schiffe im Bau, diese werden im Geschäftsjahr 2017 zur Flotte stossen. Solche Investitionen während der Krise haben einen spekulativen Charakter und könnten die angespannte Situation durch zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen weiter verschärfen.

Aktuell kann Oceana Shipping mit der vorhanden Flotte [REDACTED]. Für die Finanzierung der neuen Schiffe wurden zusätzliche Darlehen aufgenommen. Die damit einhergehenden Zinsverpflichtungen führen zukünftig zu einem höheren Zinsaufwand für die Gesellschaft.

Fazit:

Die tiefen TCE Raten belasten das Ergebnis der Gesellschaft. Es wurde [REDACTED] erwirtschaftet. Die Flotte wird aktuell ausgebaut, was zu höheren Aufwänden führt (Betriebskosten, Abschreibungen und Zinsaufwand). Die hohen Liquiditätsreserven gewährleisten zurzeit noch die Zahlung der aktuellen Schulden und sichern die Unternehmensfortführung. Das verfügbare Eigenkapital erfüllt die Forderung gemäss OR 725 Abs.1 und die Gesellschaft erfüllt die Vorgaben des Schweizerischen Seeschiffahrtrechts.

Azimuth, Bulk, Zenith, Sextant, Loxodrome: (Reederei Zürich AG),

167, März 2016, Azimuth, Bulk, Zenith, Sextant, Loxodrome: (Reederei Zürich AG), Da fehlen sämtliche substantiellen Angaben

Aus BR-Bericht vom 14. Oktober 2009:

Schweizerische Hochseeflotte mit ausländischen Besatzungen behauptet sich im Markt

In der Schweiz, dem Binnenland mit der grössten Hochseeflotte unter eigener Flagge, gelingt es indes privaten Reederinnen und Reedern, sich mit sehr modernen Schiffen⁴⁶ im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu behaupten. Wegen der ungenügenden Rekrutierungsbasis aufgrund der wenig attraktiven Arbeitsbedingungen zur See arbeiten fast nur ausländische Seeleute auf Schweizer Schiffen. Diese unterstehen weitgehend dem schweizerischen Arbeits- und Sozialversicherungsrecht, das ihnen eine vergleichsweise hohe soziale Sicherheit gibt.

Die Schweiz verfügt über eine moderne und kompetitive Handelsflotte

Der Schweiz ist es gelungen, in den vergangenen Jahren kontinuierlich eine den Bedürfnissen der Landesversorgung angemessene und vor allem sehr moderne und kompetitive Handelsflotte aufzubauen.

Die Schweizer Flotte umfasst zurzeit über 30 Handelsschiffe mit einer Ladekapazität von rund 1 Million Tonnen, dies entspricht knapp 1 Promille der Welttonnage. Es handelt sich um Massengutfrachter, Containerschiffe, Mehrzweckfrachter und Produktetanker. Die Schiffe werden weltweit nach Bedarf eingesetzt⁴⁹.

Die Flotte wird durch sechs Reedereien betrieben, deren Sitz zwingend in der Schweiz sein muss. Die Reederinnen und Reeder informieren das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) wöchentlich über die aktuellen Standorte der Schweizer Hochseeschiffe.

Aus der Sicht der wirtschaftlichen Landesversorgung erweist sich die heutige Zusammensetzung der Trockengutflotte als ideal, stünde doch damit in einer Krise für sämtliche Arten von Transportbedürfnissen eine ausreichende, moderne und zweckmässige Tonnage zur Verfügung.

Demgegenüber entspricht die Tankerflotte, welche zurzeit lediglich aus drei kleinen Schiffen für Spezialprodukte und vier mittelgrossen Schiffen für diverse Produkte besteht, noch nicht den heutigen Anforderungen an eine moderne wirtschaftliche Landesversorgung. Es ist vorgesehen, sie in den nächsten Jahren mit etwa fünf zusätzlichen Einheiten mit einer Tragfähigkeit zwischen 20 000 und rund 40 000 Tonnen zu ergänzen.

2.2.4 Förderung durch die öffentliche Hand

Das Bürgschaftssystem der Schweiz ist erfolgreich

Die Eidgenossenschaft engagiert sich seit 1948 durch Darlehensgewährungen und seit 1959 mittels Bürgschaften in der Hochseeschiffahrtförderung.

Dieses Bürgschaftssystem erwies sich als sehr erfolgreich. So konnten in den vergangenen Jahren im Durchschnitt 25 Schiffe verschiedenen Typs und verschiedener Grösse mit einer Gesamttonnage von 800 000–900 000 Tonnen Tragfähigkeit unter Schweizer Flagge gestellt werden, die in einem Krisenfall jederzeit für die Bedürfnisse der Landesversorgung zur Verfügung stehen würden. Aber auch in finanzieller Hinsicht stellt dieses System einen grossen Erfolg dar, da der Bund seit der Schaffung noch nie einen Verlust verzeichnen musste.

Mitte 2002 bewilligten die eidgenössischen Räte einen Bürgschaftsrahmenkredit von 600 Millionen Franken für weitere zehn Jahre. Dieser Bürgschaftsrahmen wurde am 3. März 2008 vom Parlament um weitere 500 Millionen Franken auf nunmehr 1,1 Milliarden Franken erhöht. Gleichzeitig stimmten die eidgenössischen Räte einer Verlängerung der Laufzeit um fünf Jahre bis 2017 zu⁵⁰.