

Beluga-Gruppe: Schiffbruch für Anleger!

Prüfen, ob Risiken zutreffend dargestellt wurden



Peter Hahn, Fachanwalt für Bank- und Kapitalmarktrecht
info@hahn-rechtsanwaelt.de

Beluga Chartering GmbH hat beim Amtsgericht Bremen am 16. März 2011 Insolvenzantrag gestellt, einen Tag später auch die Holdinggesellschaft Beluga Shipping GmbH. Zum vorläufigen Insolvenzverwalter ist Rechtsanwalt Edgar Grönda von der Kanzlei Schulze & Braun bestellt worden.

Liquiditätsprobleme schon 2009

Anfang 2010 hatte Beluga-Gründer Niels Stolberg noch dreißig Neubaufträge insbesondere für Schwergutfrachter in den Büchern. Stolberg glaubte, mit dem Spezialsegment Schwergutfahrt von der allgemeinen Schifffahrtskrise unbeschadet zu bleiben. Allerdings fehlte ihm schon damals ausreichend Eigenkapital. Bereits im Spätsommer 2009 haben mehr als zwölf Schiffe von Beluga die Zahlung von 30 bis 50 Prozent der Charratzen für ein Jahr eingestellt. Nach den geschlossenen Vereinbarungen sollten diese Beträge dann später nachentrichtet werden. Damit sollte Beluga im Herbst 2010 beginnen. Dies ist auch anfänglich geschehen, später dann aber nicht mehr durchgehalten worden. Der US-amerikanische Finanzinvestor Oaktree, der sich im Jahre 2009 an Beluga beteiligt hat,

reklamiert aktuell, durch Täuschung von Stolberg einen Schaden erlitten zu haben. Dieser beläuft sich nach unterschiedlichen Quellen zwischen mehr als 100 und 150 Millionen Euro.

Trickserei bei den Charratzen

Je höher der Kaufpreis eines Schiffes war, desto höhere Charratzen konnten für dieses vereinbart werden. Im Übrigen sind laut Auskunft von Branchenexperten bei Auflegung der Schiffsfonds oft entsprechende Zwischenhandelsgewinne unter anderem von Stolberg kassiert worden. Damit konnten dann auch später die Charratzen subventioniert werden. Verschiedene Emissionshäuser haben sich an den Bestelleresellschaften beteiligt, sodass es – dort, wo sie angefallen sind – zu einer Teilung der Zwischenhandelsgewinne gekommen ist. Die Beluga-Gruppe hatte zahlreiche Schiffe zu sehr günstigen Preisen in China bestellt. Bei so großen Serien wie bei Beluga ist von entsprechend hohem Rabatt auszugehen. Die Bauverträge sind dann als „resale“ über Emissionshäuser an die Schiffsfondskommanditgesellschaften weitergegeben worden. Die marktüblichen Charratzen bei Schwerguttransporten liegen bei etwa zwei Drittel der mit Beluga vertraglich vereinbarten Raten. Damit werden die investierten Anleger für die ursprüngliche Laufzeit der Charratzenverträge von fünf bis sieben Jahren wohl keine Ausschüttung mehr erhalten.

Rückzug der Emissionshäuser

Für eine fristlose Kündigung des auf Dauer angelegten Bereederungsvertrages sind Gründe zu finden, zum Beispiel wegen Verletzung der Treuepflicht. Die Bereederung erfolgt jetzt durch die Hammonia Reederei in Hamburg, eine Joint Venture Gesellschaft

von HCI, Döhle und General Electric mit der aktiven Bereederung bei Döhle. Das generelle Problem ist aber durch Kündigung der Charratzenverträge nicht gelöst. Die Schiffe müssten auch die Ladung löschen, um frei zu sein. Auch ausstehende Treibstoff- und Hafenkosten stellen eine Gefährdung der Schiffe dar. Angeblich sollen bereits 13 Schiffe wegen Forderungen gegen Beluga arretiert worden sein. Die bei neuen Verträgen nur auf Marktniveau durchsetzbaren Charratzen decken gerade einmal die Betriebskosten und eventuell die Bankkosten ab. Insgesamt gibt es bei Beluga 95 Gläubigerschiffe, rund 60 Schiffe gehören deutschen Fonds-KGs, die zur Hälfte durch Beluga bereedert worden sind und zur anderen Hälfte durch dritte Reeder. Bei manchen ursprünglich von Beluga gecharterten Containerschiffen sind die Verträge bereits ausgelaufen. Bei den erwähnten Oaktree-Schiffen handelt es sich um Neubauten, die erst 2009/2010 in Fahrt gekommen oder noch im Bau sind. Das wegen des Zusammenbruchs des Fondsmarktes fehlende Eigenkapital für die Neubauten war der Grund für den Einstieg Oaktrees bei Beluga.

Rechts-Tipps für Anleger

Insgesamt sind etwa 15.000 Anleger mit 400 Millionen Euro Kapital in sogenannte Beluga-Schiffe investiert. Als Emissionshäuser sind HCI Capital AG (20 Schiffe), Ownership Emissionshaus GmbH, Bluewater Capital GmbH (9), Nordkontor AG (4), EEH Elbe Emissionshaus GmbH & Co. KG (3), Vega-Reederei (3), Jan Luiken Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG (3), TC Trumpp Capitalberatung GmbH (2), Deutsche Fonds Holding AG (2) und ExclusivCapital GmbH & Cie Finanzholding KG (1) von der Beluga-Pleite mit der in Klammern stehenden Anzahl von Schiffen betroffen.

Ein geschädigter Anleger kann dann Schadensersatzansprüche geltend machen, wenn er von der anlageberatenden Bank nicht anleger- und nicht objektgerecht beraten worden ist. Hierzu gehören neben der Verheimlichung von Rückvergütungen auch unzutreffende Darstellungen der Marktverhältnisse und Risiken. Bei Schiffen, die sich nach Mitte 2009 in der Platzierungsphase befanden, bieten sich eventuell Ansätze für eine Haftung. Im Prospekt hätte auf die finanziell angespannte Situation von Beluga/Stolberg im Spätsommer 2009 hingewiesen werden müssen. Es ist zu prüfen, ob die Risiken in den Prospekten zutreffend dargestellt worden sind. ■