

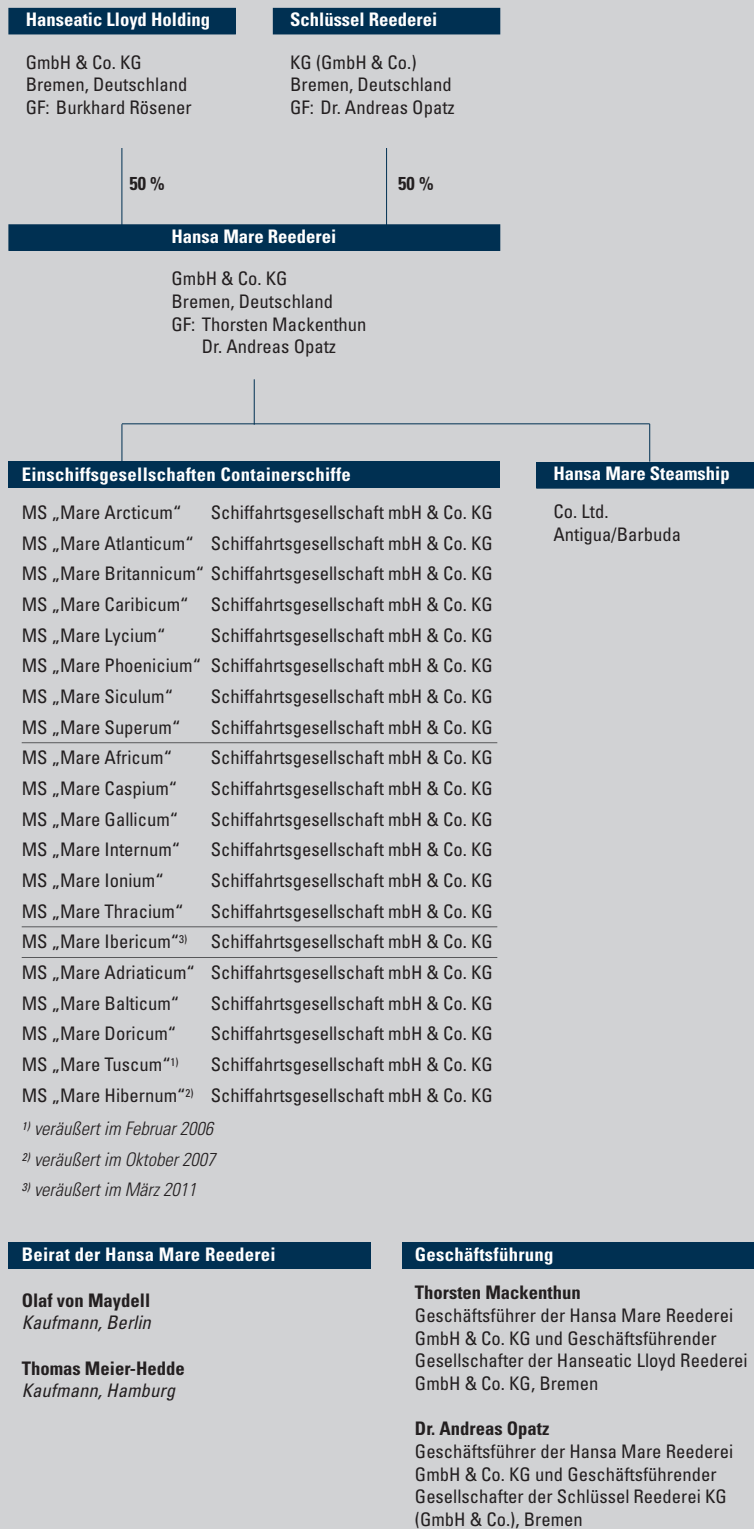
A blue-tinted photograph of a ship's bridge. In the foreground, a microscope is positioned on a desk, with its eyepiece and objective lenses visible. The microscope's base has the words "SLOW", "HALF", and "FULL" printed on it. In the background, the ship's bridge is visible, featuring a large window and various control panels. The overall scene is brightly lit, suggesting a clear day.

JAHRESBERICHT  
2010



HANSA MARE REEDEREI

# STRUKTUR DER HANSA MARE REEDEREI



<sup>1)</sup> veräußert im Februar 2006

<sup>2)</sup> veräußert im Oktober 2007

<sup>3)</sup> veräußert im März 2011

JAHRESBERICHT DER  
HANSA MARE REEDEREI

2010

# DER JAHRESBERICHT

Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Kapitalanlageformen ist zu empfehlen, dass sich jeder Anleger ein Portfolio zulegt, welches sowohl seinen bestehenden als auch zukünftigen finanziellen und steuerlichen Verhältnissen Rechnung trägt. Wichtig ist dabei, vor jeder Investitionsentscheidung das wirtschaftliche Umfeld sowie die Annahmen klar zu analysieren und auf eigene Bedürfnisse und Erwartungen hin zu untersuchen.

Schiffsbeteiligungen sind global agierende Kapitalanlagen, sie nehmen direkten Bezug auf die sich abzeichnenden Entwicklungen der unterschiedlich geprägten Wirtschaftszonen. Aus diesem Grund berichten wir in unserem Jahresbericht ausführlich über die marktwirtschaftlichen Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Handelsschifffahrt.

Als erfahrenes Schifffahrtsunternehmen konzentriert sich die Hansa Mare Reederei ausschließlich auf die Kapitalanlage „Schiff“.

Seit Inbetriebnahme des ersten Schiffes 1993 hat die Hansa Mare Reederei kontinuierlich ihre Flotte an Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität zwischen 1.016 und 4.038 TEU aufgebaut. Per Ende des Jahres 2000 war die Flotte auf 20 Schiffe mit einer Gesamtstellplatzkapazität von 56.873 TEU angewachsen. Ein Großteil der über 3.700 privaten und institutionellen Anleger investierte dabei wiederholt in unsere Schiffe. Bis Ende 2000 haben wir bei Hansa Mare rund EUR 391 Mio. Eigenkapital im deutschen Anlegermarkt platzieren können. Erhebliche Eigenbeteiligungen der Reederei dokumentieren dabei die hohe Interessengleichheit zwischen den Investoren und Initiatoren der Schiffe. Seit 2001 wurden keine weiteren Publikumsfonds aufgelegt.

Bei allen Projekten der Hansa Mare Reederei vertritt und überwacht die rechtlich und wirtschaftlich unabhängige Treuhandgesellschaft die Interessen der Investoren. Hierdurch werden eine optimale Betreuung aller Beteiligungen sowie die im Rahmen der Mittelverwendung festgelegte Nutzung der Gelder sichergestellt.

Die durch unabhängige Wirtschaftsprüfer testierte wirtschaftliche Entwicklung (Leistungsbilanz der Einschiffs-Gesellschaften) der von Hansa Mare initiierten Fonds-Schiffe fasst charakteristische und grundlegende Informationen in einem Soll/Ist-Vergleich zusammen.

Unser Jahresbericht dient in erster Linie zur Information interessierter Investoren und der breiten Öffentlichkeit über die Entwicklung unserer initiierten Fonds. Unsere Anleger werden über die gesamte Laufzeit der jeweiligen Fondsgesellschaft in allen fondsbezogenen, wirtschaftlichen und steuerlichen Fragen regelmäßig und detailliert mittels der Jahresabschlüsse, den halbjährlichen Berichten der Geschäftsführung und diverser Rundschreiben über den Stand der jeweiligen Beteiligungsgesellschaft informiert.

Bremen, 20. Juni 2011

# INHALT

<b>Die Hansa Mare Reederei</b> .....	2	<b>Geschäftsverlauf 2010</b> .....	21
<b>Vorwort</b> .....	5	• Die Hansa Mare Reederei im Schiffahrtsmarkt	
<b>Der Markt</b> .....	6	• Flottenentwicklung	
• Die Weltwirtschaft		• Zweitmarkt für Schiffsbeteiligungen	
• Die Welthandelsflotte		• Musterdepot	
• Die Containerschifffahrt		<b>Wirtschaftliche Entwicklung der Hansa Mare-Flotte</b> .....	26
• Maritime Rahmenbedingungen		• Flottenübersicht	
• Ausblick		• Die Hansa Mare-Flotte in Zahlen	
<b>Steuerliche Grundlagen</b> .....	17	• Ermittlungsgrundsätze	
• Aktuelle Entwicklung im Steuerrecht		• Einzelbetrachtung der Hansa Mare-Schiffe	
• Einkommensteuer		<b>Prüfungsvermerk der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschafts- prüfungsgesellschaft, Hamburg</b> ..	53
• Gewerbesteuer		<b>Bericht des Beirates</b> .....	54
• Erbschaft- und Schenkungsteuer		<b>Impressum</b> .....	55



## **Die Hansa Mare Reederei im Schifffahrtsmarkt**

Mit der Einführung des Containers als Transportmittel entstand ein weltweit standardisiertes Logistiksystem, das die Effizienz und Produktivität des Seeverkehrs erheblich gesteigert hat. Die Containerschifffahrt ist zu einem maßgeblichen Wachstumsmotor im internationalen Waren- und Transportverkehr geworden.

Die im Jahr 1992 gegründete Hansa Mare Reederei konzentriert sich ausschließlich auf den Containerschifffahrtsmarkt. Seit Inbetriebnahme des ersten Schiffes im Jahr 1993 hat die Reederei insgesamt 20 Vollcontainerschiffe von der Handy-Size- bis zur Panmax-Größenklasse im Schifffahrtsmarkt platziert. Mit einer Flottenstärke von aktuell 17 Containerschiffen und einer Gesamtkapazität von 53.303 TEU ist die Hansa Mare Reederei eine der größten Containerreedereien Bremens.

## **Eine solide Basis**

Ein Grundpfeiler der Hansa Mare-Geschäftsphilosophie ist die solide Finanzierungspolitik für alle durch die Reederei platzierten Schiffe. Dabei arbeitet die Hansa Mare Reederei mit verschiedenen Landes-, Privat- und Schiffshypothekendarlehen zusammen. Die zum Bau aufgenommenen Hypothekendarlehen der gesamten Hansa Mare-Flotte sind bereits vollumfänglich – vielfach mit deutlichen Tilgungsvorsprüngen – zurückgeführt worden.

Jedes Schiff wurde für private und institutionelle Investoren als Beteiligung entwickelt und wird als Einschiffs-Gesellschaft in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG betrieben. Für jede Gesellschaft wird aus dem Kreis der Anleger ein Beirat gewählt, der die Geschäftsführung berät, kontrolliert und somit die Interessen sämtlicher Anleger im Sinne der Einschiffs-Gesellschaften vertritt. Die Hansa Mare Reederei ist Vertragsreeder für alle Einschiffs-Gesellschaften und nimmt in dieser Funktion die Bereederung und Befrachtung der gesamten Flotte vor. Für einen optimalen Schiffsbetrieb sind Teile dieser Tätigkeiten an die jeweils 50 %igen Gesellschafter, Hanseatic Lloyd und Schlüssel Reederei, delegiert worden.

## **Vertrauensvolle Kooperation**

Als Trampreederei, die ihre Schiffe nicht in eigenen Liniendiensten oder Werksverkehren einsetzt, sondern diese an Dritte verchartert, hat die Hansa Mare Reederei ihre Schiffe so konzipiert, dass sie auf die Bedürfnisse des Marktes abgestimmt sind. Der Schifffahrtsmarkt ist der Primärmarkt. Deshalb müssen die Schiffe den hohen Anforderungen der Charterer – unseren Kunden – gerecht werden. Für die Containerschiffe sind dies hauptsächlich Linienreedereien, deren oberste Priorität in der Einhaltung des entwickelten Fahrplans liegt. Anhand dessen können die Unternehmen (Im- und Exporteure), die wiederum als Kunden der Linienreedereien auftreten, ihre Produktionsabläufe abstimmen und damit den eigenen Wertschöpfungsprozess sicherstellen.

Der Wettbewerb auf dem weltweiten Chartermarkt ist sehr ausgeprägt. Eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Vercharterung in diesem Markt sind universell einsetzbare Schiffe. Die Befrachtung ist seit vielen Jahren nicht nur ein „Abschlussgeschäft“, sondern insbesondere hat der Reeder auch die Aufgabe, seinen Kunden, den Linienreedern, Problemlösungen anzubieten. Eine langfristige Performance der Schiffe, der ständige Kontakt zum Charterer und eine Transparenz in der Informationspolitik sind die Basis für eine vertrauensvolle Kooperation, besonders in Zeiten schwächerer Marktentwicklung. Von Beginn an haben sich die Hansa Mare-Schiffe durch hohe Performance einen guten Namen gemacht, was durch zahlreiche Verlängerungen von Charterverträgen wiederholt unterstrichen wird.

Neben der Tonnagequalität tragen die anerkannte Dienstleistungsqualität und persönliche Kompetenz der Anbieter von Chartertonnage sowie genaueste Marktkennntnisse entscheidend zur hohen Kundenzufriedenheit bei.

Zukünftige Entwicklungen realistisch abzubilden und als Grundlage eigener Entscheidungen zu nutzen, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Befrachtungsteams. Verantwortlich für die Vercharterung der Hansa Mare-Flotte ist die Hanseatic Lloyd Chartering GmbH & Co. KG, Hamburg.

### **Im täglichen Betrieb**

Eine langfristige, gute Performance setzt einen reibungslosen Einsatz der Schiffe und ihre Werterhaltung voraus. Schiffsinspektionen durch die Schiffsführung werden während des Schiffsbetriebs neben den im 5-Jahres-Rhythmus erfolgenden Werftaufenthalten kontinuierlich durchgeführt.

Alle Schiffe der Hansa Mare-Flotte sind durch den Germanischen Lloyd gemäß ISM-Code (International Safety Management) und ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security) zertifiziert. Der Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltschutzstandard auf allen Schiffen der Hansa Mare Reederei wird laufend überwacht und alle internationalen und nationalen Vorschriften umgesetzt.

Zugunsten eines wirtschaftlichen und umweltschonenden Schiffsbetriebes fahren die Schiffe der Flotte je nach Fahrplanvorgabe mit reduzierter Geschwindigkeit. Das spart Brennstoff und verringert gleichzeitig die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ebenso ist die Flotte technisch so ausgestattet, dass sie auf den Betrieb mit einem speziellen, niedrigen TBN-Öl umgestellt werden kann, so dass beim Fahren von schwefelarmem Brennstoff ein Schwefelanteil von unter 1,1 % realisierbar ist. Darüber hinaus wird ein strenges Ballastwasser-Management betrieben, um die einheimische Flora und Fauna zu schützen. Alle im Schiffsbetrieb anfallenden Rückstände werden fachgerecht behandelt und entsorgt. Dabei handeln die Besatzungen an Bord wie die Landorganisation bei ihren täglichen Aufgaben stets aktiv im Sinne des Umweltschutzes.

Eine qualifizierte und erfahrene Crew ist unerlässlich, um den reibungslosen Ablauf an Bord der Schiffe zu gewährleisten. Die Hansa Mare Reederei arbeitet bei der Besetzung ihrer Flotte mit internationalen Crewing-Agenturen zusammen. Ein konsequentes Training und eine kontinuierliche Fortbildung des Personals zur See – vom Kadetten bis zum Kapitän – sind eine wichtige Voraussetzung für einen sicheren Schiffsbetrieb. Regelmäßige Schulungen an Bord der Schiffe und am Hauptsitz in Bremen im Qualitäts- und Umweltmanagement sind fester Bestandteil. Verantwortlich für das Flottenmanagement der Hansa Mare-Flotte ist die Schlüssel Reederei KG.

### **Qualität setzt sich durch**

Schiffsbeteiligungen sind langfristige und beratungsintensive Kapitalanlagen. Deshalb arbeitet die Hansa Mare Reederei bei der Betreuung privater Investoren mit ausgesuchten und qualifizierten Anlageberatern zusammen. Neben der Vermittlung detaillierter Produktinformationen legen wir besonderen Wert auf umfassende, aktuelle Hintergrundinformationen zur Schifffahrt selbst. So wird unseren Vertriebspartnern und Investoren eine der Komplexität der Beteiligungsform entsprechende Beratung auf hohem Niveau ermöglicht.

Die Gewährleistung eines optimalen steuerlichen, vertraglichen und wirtschaftlichen Konzeptes für die Investoren hat hohe Priorität. Die Hansa Mare Reederei arbeitet aus diesem Grund ausschließlich mit renommierten und schifffahrtserfahrenen Wirtschaftsprüfern, Steuerberatern und Rechtsanwälten zusammen. Die Interessen der Anleger werden bei allen Projekten der Hansa Mare Reederei durch eine rechtlich und wirtschaftlich unabhängige Treuhandgesellschaft vertreten. Damit ist eine autonome Betreuung jedes Investors gewährleistet sowie die im Rahmen der Mittelverwendung festgelegte Nutzung der Gelder sichergestellt.

## **Die Geschäftsführung**



### **Thorsten Mackenthun**

Thorsten Mackenthun ist Geschäftsführer der Hansa Mare Reederei sowie Geschäftsführender Gesellschafter und Mitgründer der Hanseatic Lloyd Reederei und Hanseatic Lloyd Schifffahrt. Der gelernte Schifffahrtskaufmann und studierte Betriebswirt ist seit 1994 bei der Hansa Mare Reederei und wurde im Januar 2001 zum Geschäftsführer berufen. Seit 2002 ist Thorsten Mackenthun im Vorstand des Bremer Rhedervereins, zu dessen Vorsitz er 2007 gewählt wurde sowie seit Ende 2008 Mitglied im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder, Hamburg.



### **Dr. Andreas Opatz**

Dr. Andreas Opatz ist seit 1. April 2008 Geschäftsführer der Hansa Mare Reederei und seit 1. Januar 2008 Geschäftsführender Gesellschafter der Schlüssel Reederei. Der gelernte Schifffahrtskaufmann und studierte Wirtschaftswissenschaftler war 24 Jahre in verschiedenen Reedereien und schifffahrtsnahen Unternehmen im In- und Ausland aktiv. Vor seiner Tätigkeit bei der Hansa Mare Reederei war er Mitglied der Geschäftsführung eines Hamburger Emissionshauses.

# DIE HANSA MARE REEDEREI

## **Unternehmensentwicklung:**

**1991:** Gründung der Verwaltungs-GmbH am 23. Dezember.

**1992:** Gründung der KG am 14. Januar, eingezahltes Kapital: EUR 204.517 (DM 400.000). Die Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG platziert als erstes Projekt das 1.054 TEU-Vollcontainerschiff MS „Mare Balticum“.

**1993:** Platziertes Kapital für die beiden Neubauten MS „Mare Adriaticum“ und MS „Mare Ibericum“: TEUR 17.405 (TDM 34.041). Erhöhung des KG-Kapitals auf EUR 357.904 (DM 700.000).

**1994:** Das erste 3.000 TEU-Schiff – MS „Mare Caspium“ – wird bestellt und erfolgreich platziert. Durch zwei Kapitalerhöhungen beträgt das KG-Kapital EUR 1.022.584 (DM 2.000.000).

**1995:** Die Flotte besteht jetzt aus sechs fahrenden Schiffen, vier weitere sind bestellt. Platzierung von TEUR 36.334 (TDM 71.064) für drei Neubauten. Kapitalerhöhung auf EUR 3.067.751 (DM 6.000.000).

**1996:** Platzierte Schiffsbeteiligungen in Höhe von TEUR 46.207 (TDM 90.374) für drei Schiffe. Das KG-Kapital wird auf EUR 5.112.918 (DM 10.000.000) aufgestockt; die Flotte besteht aus acht fahrenden Schiffen.

**1997:** 5-jähriges Jubiläum der KG. Vier Schiffe à 3.000 TEU werden in Fahrt gesetzt, die Flotte besteht somit aus zwölf fahrenden Schiffen.

**1998:** Die ersten beiden 4.000 TEU-Schiffe gehen in Fahrt, zwei weitere sind bestellt. Erstmals werden über EUR 51,1 Mio. (DM 100 Mio.) erfolgreich im Anlegermarkt platziert. Kapitalerhöhung auf EUR 6.135.503 (DM 12.000.000).

**1999:** Über EUR 71,6 Mio. (DM 140 Mio.) werden platziert, eine Steigerung von 32 %. Die Erfolgsserie der 4.000 TEU-Schiffe wird kontinuierlich ausgebaut: Zwei Ablieferungen in 1999, vier Bestellungen für 2000. Kapitalerhöhung auf EUR 7.669.378 (DM 15.000.000).

**2000:** Das erfolgreichste Jahr der Hansa Mare Reederei: Nochmalige Steigerung des Platzierungsergebnisses um knapp 10 %, die Serie von acht baugleichen Schwesterschiffen der 4.000 TEU-Klasse wird komplettiert. Ende des Jahres gibt es Änderungen in der Unternehmensleitung: Herr Kniffka legt seine Position als einer der beiden Hansa Mare-Geschäftsführer zum 31. Dezember 2000 nieder, bleibt aber weiterhin über die Hanseatic Lloyd Holding GmbH & Co. KG, Bremen, als 50 %iger Gesellschafter der Hansa Mare Reederei verbunden. Als sein Nachfolger wird der bisherige Einzelprokurist Herr Thorsten Mackenthun bestellt. Herr Dr. Meier-Hedde und Herr Mackenthun bilden nun die Geschäftsführung der Hansa Mare Reederei.

**2001-2007:** Neben der Betreuung der Gesellschafter und Vertriebspartner der Einschiff-Gesellschaften steht das eigentliche Kerngeschäft der Reederei im Vordergrund: Die Befrachtung und Bereederung der Flotte. Durch Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlungen wird am 16. Februar 2006 das MS „Mare Tuscum“ (1.042 TEU, 12.525 tdw) zu USD 24,0 Mio. verkauft sowie am 17. Oktober 2007 das MS „Mare Hibernum“ (1.016 TEU, 12.500 tdw) zu USD 19,9 Mio. Durch die beiden Verkäufe konnten erhöhte Ausschüttungen an die Kommanditisten geleistet werden.

**2008:** Zum 1. April 2008 ist Herr Dr. Andreas Opatz in die Geschäftsführung der Hansa Mare Reederei berufen worden. Dr. Andreas Opatz hat die leitenden Aufgaben von Herrn Dr. Meier-Hedde übernommen, der in den Ruhestand gegangen ist. Herr Mackenthun und Herr Dr. Opatz bilden nun die gemeinsame Geschäftsführung der Hansa Mare Reederei.

**2009:** Am 16. März verstirbt der Mitgründer und Gesellschafter der Hansa Mare Reederei, Harro Kniffka. Die 50 %igen Gesellschaftsanteile von Herrn Kniffka an der Hansa Mare Reederei werden durch die Familie Kniffka über die Hanseatic Lloyd Holding GmbH & Co. KG, Bremen, weiterhin mittelbar gehalten.

**2010:** Am 20. Dezember 2010 erfolgt der Flaggenwechsel für das 3.000 TEU-Containerschiff MS „Mare Internum“. Es ist das vierte Schiff der Hansa Mare-Flotte, das unter deutscher Flagge betrieben wird. Bereits im Jahr 2004 wurden die beiden Schwesterschiffe MS „Mare Africum“ und MS „Mare Ionium“ sowie im Jahr 2008 das MS „Mare Doricum“ zurückgeflaggt.

**2011:** Das MS „Mare Ibericum“ (1.697 TEU, 22.494 tdw) wird durch Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 21. Februar 2011 an SeaChange Maritime LLC, USA, zu USD 9,4 Mio. verkauft und am 28. März 2011 an den neuen Eigner übergeben.



# VORWORT

## Sehr geehrte Damen und Herren,

mit einer Trendumkehr zu wiederkehrendem, wirtschaftlichem Aufschwung und wachsenden Ladungsmengen hat sich eine Erholung der Schifffahrtsmärkte bereits Anfang des Jahres 2010 abgezeichnet. „Land in Sicht“ war die hoffnungsvolle Prognose der Schifffahrtsbranche zu diesem Zeitpunkt. Von dem letztendlich beeindruckend dynamischen Anziehen des internationalen Handels im Verlauf des Jahres 2010 dank der sich rasch erholenden Weltwirtschaft waren dann aber auch wir – zugegebenermaßen – etwas überrascht.

Vom Wiederanspringen des Konjunkturmotors profitiert insbesondere die Containerschifffahrt, die einen bemerkenswerten Turnaround geschafft hat. Brach der Containerverkehr in 2009 noch um 9 % ein und führte damit zum ersten negativen Umschlagergebnis in der Geschichte der Containerschifffahrt, so wuchs er demgegenüber in 2010 schon wieder um beachtliche 12 % und übertraf damit sogar das Vorkrisenniveau des Jahres 2008. Die Charraten, die in 2009 aufgrund der Weltwirtschaftskrise um durchschnittlich rund 80 % dramatisch gefallen sind, haben sich in der Folge im Verlauf des Jahres 2010 bis Mai 2011 zumindest bei den größeren Schiffeinheiten wieder annähernd verdreifacht. Vieles spricht dafür, dass die Erholung im Markt für Containerschiffe nachhaltig ist.

Trotz der Erholung der Märkte stand das Geschäftsjahr 2010 noch unter dem Eindruck der fast zweieinhalbjährigen Krise. Für die kleineren Schiffsgrößen waren weiterhin nur Einnahmen unterhalb des Schiffsbetriebskostenniveaus zu erzielen, wenngleich sich die Beschäftigungssituation gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert hat. In der Gesamtbetrachtung der Hansa Mare-Flotte erweisen sich die wirtschaftlichen Ergebnisse des Jahres 2010 erfreulicherweise nach wie vor als stabil.

Die Mehrheit der laufenden Schiffsfonds entwickelte sich gemäß der kumulierten Ergebnisse aus realisierten Tilgungen von zuletzt noch offenen Baukrediten, vorgenommenen Ausschüttungen und einbehaltenen Liquiditätsreserven positiv. Alle Hansa Mare-Schiffe verfügen über Einnahmen durch Charterverträge. Bei der Mehrheit der Einschiffs-Gesellschaften konnten Ausschüttungen in Höhe von insgesamt fast EUR 35 Mio. an die Gesellschafter geleistet werden. Vor dem Hintergrund deutlich gestiegener Schiffsbetriebskosten und der anhaltenden US-Dollar-Schwäche ist dieses ein gutes Gesamtergebnis für das erste Jahr nach der Krise. Die Endfinanzierungen der gesamten Hansa Mare-Flotte sind im ersten Quartal des Jahres 2010 vollumfänglich abgelöst worden – vielfach mit deutlichen Tilgungsvorsprüngen.

Im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ hatten sich in den vergangenen Jahren die Bundesregierungen und die deutschen Reeder verständigt, wieder mehr Schiffe unter deutscher Flagge zu betreiben. Mit dem im Dezember 2010 erfolgten Flaggenwechsel des MS „Mare Internum“ betreiben wir das nunmehr vierte Schiff der Hansa Mare-Flotte unter deutscher Flagge. Bereits im Jahr 2004 haben wir die beiden Schwesterschiffe MS „Mare Africum“ und MS „Mare Ionium“ sowie im Jahr 2008 das MS „Mare Doricum“ zurückgeflaggt und zum Erreichen der mit der Politik vereinbarten Rückflaggsquote beigetragen. Die Politik ist nun aufgefordert, ihren Beitrag zu leisten und politische Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Schifffahrtsstandort Deutschland im weltweiten Wettbewerb nicht zu benachteiligen.

Einen weiteren wichtigen, wettbewerbsentscheidenden Baustein für den erfolgreichen Betrieb der Schiffe bildet außerdem ein Energie und Ressourcen sparender Schiffsbetrieb. Im Hinblick auf tendenziell weiter steigende Schiffsbetriebskosten durch z.B. steigende Bunkerpreise

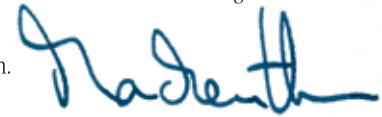
oder höhere Umweltauflagen ist „Effizienz“ im Sinne von Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu einem zentralen Punkt der Schifffahrt geworden. In den letzten Jahren haben wir zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um die Umweltbilanz unserer Flotte zu verbessern. Anpassungen an neue internationale Umweltschutz- und Sicherheitsauflagen sowie entsprechende Nachrüstungen auf unseren Schiffen für einen ökologischen und gleichermaßen wirtschaftlichen Schiffsbetrieb werden auch zukünftig wichtige Aufgaben für uns sein.

Sehr geehrte Investoren und Geschäftspartner, liebe Kolleginnen und Kollegen auf See und an Land, seit fast zwanzig Jahren steuert die Hansa Mare Reederei ihre Flotte erfolgreich durch alle Höhen und Tiefen des Marktes. Ein Ergebnis, das ohne Sie nicht möglich gewesen wäre. Für Ihr Vertrauen und die gute Zusammenarbeit möchten wir uns bei Ihnen im Besonderen bedanken.

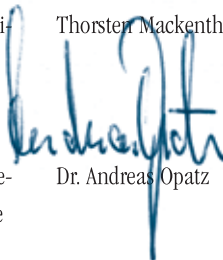
Schifffahrt ist und bleibt der Träger der Globalisierung und somit einer der wichtigsten Zukunftsmärkte. Der globale Welthandel über den Seeweg ist ökonomisch wie ökologisch ohne Alternativen – daran hat auch die jüngste Krise nichts geändert. Wir werden auch in Zukunft alles daran setzen, unsere Flotte weiterhin erfolgreich auf Kurs zu halten.

Bremen, im Juni 2011

Die Geschäftsführung



Thorsten Mackenthun



Dr. Andreas Opatz

# DER MARKT





## Die Weltwirtschaft

Seit Beginn des Jahrtausends ist die globale Wirtschaftsleistung jährlich um durchschnittlich 3,6 % gestiegen. Die weltweite Produktion von Gütern und Dienstleistungen stieg allein im Jahr 2010 um 5,0 % an und wird nach Einschätzung der Experten des Internationalen Währungsfonds (IMF) in 2011 voraussichtlich um weitere 4,4 % anwachsen. Sowohl die Industrie- als auch Entwicklungsländer werden sich in 2011, als Folge des nach der Krise eingeleiteten Aufholprozesses, meist überdurchschnittlich gut entwickeln. Die konjunktur- und wachstumspolitischen Maßnahmen der Staaten zur Stabilisierung der Wirtschaft haben weitestgehend gegriffen, so dass die zeitlich befristeten Konjunkturpakete nach und nach zurückgenommen werden können.

Die gute Auftragslage in Deutschland sorgt für eine anhaltende Auslastung und Produktion im verarbeitenden Gewerbe und führt zu stabilem Wachstum. Dank der anhaltenden Erholung der Weltwirtschaft und des Welthandels sind neben der erhöhten Binnennachfrage auch die Exporte weiterhin kräftig gewachsen. Infolge dessen hoben die Experten des IMF im April ihre Einschätzungen zum Wirtschaftswachstum für 2010 auf 3,5 % an und prognostizieren für 2011 einen Anstieg um 2,5 %.

Auch in 2011 wird die Geldpolitik der USA expansiv ausgerichtet bleiben und für niedrige Zinsen und hohe Liquidität am Geldmarkt sorgen. Ausrüstungsinvestitionen nehmen seit 2010 wieder zu und die Lage am amerikanischen Arbeitsmarkt hat sich mit der konjunkturellen Situation verbessert. Im März 2011 lag die Arbeitslosenquote bei 8,9 % – der niedrigste Wert seit April 2009 – und so steigen auch die Einkommen der privaten Haushalte und der Konsum in 2011 wieder an.

Im Zuge der konjunkturellen Erholung in den USA erhöhte der IMF seine Prognosen zum Wirtschaftswachstum für 2010 um 0,2 % auf 2,8 % und für 2011 um 0,5 % auf ebenfalls 2,8 %. Sorgen bereiten den Amerikanern hingegen weiterhin die hohen Staatsausgaben und die sich aufbauende Staatsverschuldung.

Die wichtigsten Industrienationen und Staatengemeinschaften werden nach der aktuellen IMF-Prognose ein stabiles Wirtschaftswachstum auf unterschiedlichen Niveaus vorweisen. Den Erwartungen zufolge verläuft die wirtschaftliche Erholung der fortgeschrittenen Industrienationen langsamer, während sich die wirtschaftlichen Aktivitäten der Schwellenländer dynamischer und kräftiger entwickeln. Dabei ist die Rolle der aufstrebenden Ökonomien Asiens hervorzuheben – insbesondere China erwies sich in der Krise als ein besonders stabilisierender Faktor.

In 2010 entwickelte sich die chinesische Wirtschaft erneut sehr dynamisch und hat Japan als zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt hinter den Vereinigten Staaten überholt. Im Jahresvergleich lag das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) im Jahr 2010 bei 10,3 %. Die Aussichten für China schätzen die Experten des IMF auch zukünftig positiv ein und rechnen mit einem diesjährigen Wirtschaftswachstum von rund 9,6 %.

Die indische Volkswirtschaft ist insgesamt – auch aufgrund ihrer noch geringen Abhängigkeit vom Außenhandel – gut durch die Krise gekommen und hat in 2010 ein Wirtschaftswachstum von 10,4 % erreicht. Die Erholung des Agrarsektors hat infolge guter Ernten positive Effekte bei den Einkommen der Landbevölkerung und der Binnennachfrage und so prognostizieren die Experten des IMF für Indien ein Wirtschaftswachstum von rund 8,2 % in 2011.

Wirtschaftswachstum				
(BIP) in %	2009	2010	2011*	2012*
USA	- 2,6	+ 2,8	+ 2,8	+ 2,9
China	+ 9,2	+ 10,3	+ 9,6	+ 9,5
Japan	- 6,3	+ 3,9	+ 1,4	+ 2,1
Indien	+ 6,8	+ 10,4	+ 8,2	+ 7,8
Russland	- 7,8	+ 4,0	+ 4,8	+ 4,5
Brasilien	- 0,6	+ 7,5	+ 4,5	+ 4,1
Europ. Union	- 4,1	+ 1,7	+ 1,6	+ 1,8
Deutschland	- 4,7	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,1
Lateinamerika	- 1,7	+ 6,1	+ 4,7	+ 4,2
<b>Welt gesamt</b>	<b>- 0,5</b>	<b>+ 5,0</b>	<b>+ 4,4</b>	<b>+ 4,5</b>
<b>Welthandel</b>	<b>- 10,9</b>	<b>+ 12,4</b>	<b>+ 7,4</b>	<b>+ 6,9</b>

Quelle: IMF Database, World Economic Outlook, April 2011  
\* Prognose

Einen Dämpfer könnte die Entwicklung der Weltwirtschaft durch die politischen Ereignisse in Nordafrika und dem arabischen Raum, die Schuldenkrise in der Eurozone und den hohen Ölpreis erhalten.

Großen Anteil nimmt die Welt am Schicksal Japans. Die Erdbebenkatastrophe und ihre Folgen sind weitreichende Tragödien. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen diese dramatischen Ereignisse national und international haben werden, ist derzeit noch nicht absehbar. Japans Anteil an der Weltwirtschaft beträgt als drittgrößte Wirtschaftsnation rund 6 %. Experten erwarten, dass Japan die ökonomischen Folgen verkraftet und der Wiederaufbau konjunkturell vorübergehend sogar einen expansiven Effekt auf die japanische und weltweite Wirtschaft haben könnte.

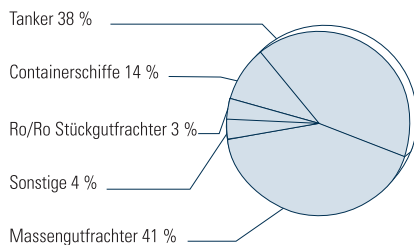
## Die Welthandelsflotte

Der interkontinentale Warenverkehr wird mit mehr als 95 % auf dem Seeweg abgewickelt. Weltweit waren per Ende 2010 hierfür mehr als 54.804 Schiffe im Einsatz, die größer als 100 BRZ waren und nicht den Fischerei-, Schlepp- oder sonstigen Wasserfahrzeugen zuzuordnen sind.

# DER MARKT – CONTAINERSCHIFFFAHRT

## Welthandelsflotte 2011

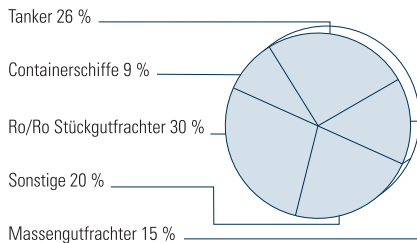
nach Tragfähigkeit



Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Weekly, Mai 2011

## Welthandelsflotte 2011

nach Anzahl



Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Weekly, Mai 2011

Obwohl seit Ausbruch der Weltwirtschaftskrise verschiedene Maßnahmen wie beispielsweise der Stopp von Neubauprogrammen eingeleitet wurden und veraltete Schiffe vermehrt der Verschrottung zugeführt wurden, entwickelte sich die Welthandelsflotte über alle Schiffstypen hinweg im Verhältnis zum Vorjahr um 9,0 % auf eine Gesamttragfähigkeit von fast 1.347 Mio. tdw und setzte damit das kräftige Wachstum aus den vergangenen Jahren fort.

Aktuell stellen nach der Schiffsanzahl die Ro/Ro und Stückgutfrachter gefolgt von den Tankern den größten Anteil in der Welthandelsflotte dar. Den größten Anteil an der in Tragfähigkeit (tdw) gemessenen Welthandelsflotte hingegen halten jedoch mit 41 % die Massengutfrachter, denen mit 38 % die Tankerflotte folgt.

## Die Containerschiffahrt

Von der Globalisierung und der stetigen Zunahme des Containertransportes profitierte in den vergangenen 30 Jahren insbesondere die Containerschiffahrt. Die Zuwachsraten des Containerverkehrs lagen stets über denen der Weltwirtschaft und des Welthandels und der weltweite Containerumschlag erhöhte sich jährlich um durchschnittlich ca. 10 %.

Als direkte Folge der sinkenden Weltwirtschaft und des rückläufigen Welthandels kam es im Jahr 2009 erstmalig zu einem Rückgang des globalen Containerumschlags. Gegenüber 2008 sank dieser von 499 Mio. TEU (twenty foot equivalent unit) auf 449 Mio. TEU.

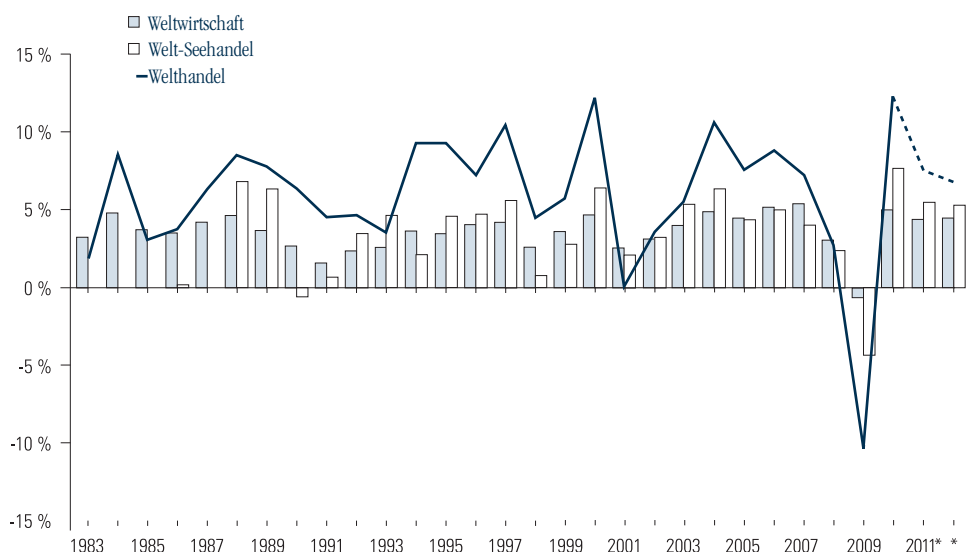
Mit der unerwartet starken Besserung der Weltwirtschaft und des Welthandels seit Anfang 2010 stabilisierten sich auch die globalen Gütermärkte. Der globale Containerumschlag stieg in 2010 auf 503 Mio. transportierte TEU an und übertraf damit sogar das Vorkrisenniveau. Für das Jahr 2011 wird von Clarkson Research ein Zuwachs um weitere 9,7 % auf insgesamt 550 Mio. TEU angegeben und auch die mittelfristigen Perspektiven sind positiv.

## Die Weltcontainerflotte

Infolge der Finanzkrise wurden seit dem dritten Quartal 2008 und für die folgenden zwei Jahre kaum nennenswerte Neubaubestellungen für Containerschiffe getätigt. Abliefertermine für Schiffe aus Bestellungen vor der Krise wurden in dieser Zeit oftmals verzögert, so dass das volle Auftragsbuch zeitlich gestreckt in den Markt der Containerschiffe integriert werden konnte. Erst seit dem dritten Quartal 2010 kam es wieder vermehrt zu Bestellungen für Neubauten. Lag die Gesamtkapazität aller bestellten Neubauten im Oktober 2008 noch bei etwa 55 %, so berichten die Experten vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im April 2011 nur noch über ein Neubauprogramm von rund 28 %, jeweils bezogen auf die fahrende Flotte.

Im April 2011 bestand die Flotte der Vollcontainerschiffe aus 4.933 Einheiten mit einer Kapazität von ca. 14,4 Mio. TEU. Rund 52 % der Flotte befindet sich im Besitz von Trampreedern und steht damit den Linienreedereien als Chartertonnage zur Verfügung.

## Wachstumsraten wichtiger maritimer Kennzahlen



Quelle: IMF und Clarkson, Mai 2011

\* Prognose

Gemäß Auftragsbestand liegen für Vollcontainerschiffe Neubaufträge über insgesamt 604 Schiffe mit einer Kapazität von 4.017 TTEU vor, was einer Kapazitätserhöhung von 12,2 % entspricht. Bei der Entwicklung des Auftragsbestandes der Weltcontainerflotte ist festzustellen, dass sich der Trend zu stetig größeren Schiffen fortsetzt. Die Durchschnittsgröße der in Fahrt befindlichen Flotte beträgt in etwa 2.928 TEU. Demgegenüber haben die im Bau befindlichen Schiffe eine durchschnittliche Größe von ca. 6.650 TEU. Rund 49 % der geplanten Neubaukapazität entfällt auf Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität über 10.000 TEU.

Nach Clarkson Research wurden in 2009 weltweit 1.014 Schiffe verschrottet – darunter 192 Containerschiffe mit über 364.000 TEU – das war mehr Kapazität als in den vorherigen 13 Jahren insgesamt verschrottet wurde. Im Zuge der Chartermarkterholung reduzierte sich auch bei Vollcontainerschiffen das Verschrottungsvolumen. Nach Clarkson wurden in 2010 Schiffe mit einer Kapazität von rund 127.000 TEU abgewrackt, für 2011 rechnet das Analytischenhaus mit einem Abwrackvolumen von nur noch rund 54.000 TEU.

## Der Chartermarkt

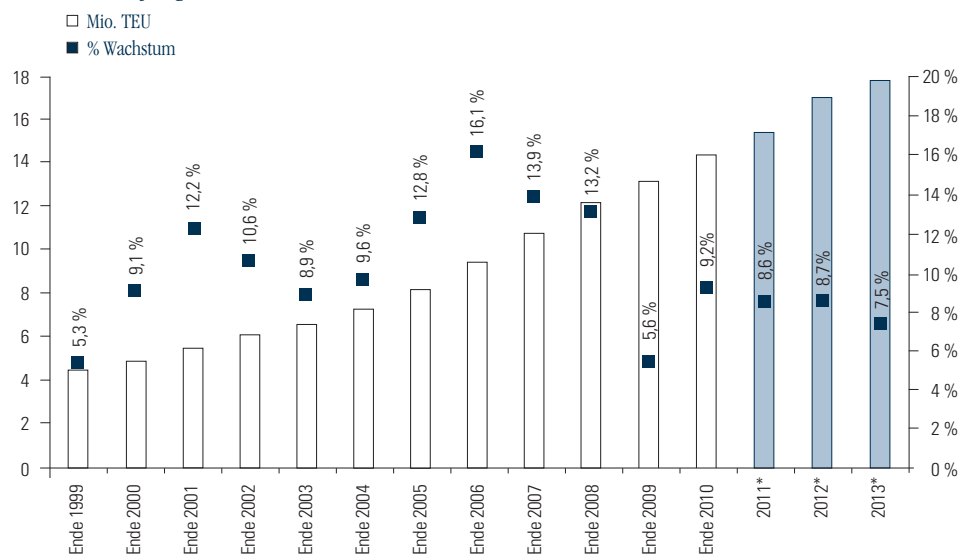
Der Chartermarkt für Containerschiffe hat sich im Verlauf des Jahres 2010 von seinem historisch niedrigen Niveau in 2009 deutlich erholt. Die erzielten Raten konnten in den meisten Segmenten seit dem 2. Quartal wieder Betriebskosten decken und stiegen im Verlauf des Jahres bis Ende Oktober 2010 stetig an. Insbesondere die rasche Erholung der asiatischen Wirtschaften kurbelte die Nachfrage an und die meisten der aufgelegten Schiffe wurden nach und nach wieder in Fahrt gesetzt. Waren im Januar 2010 noch 581 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1.520.000 TEU, also 11,7 % der Weltflotte, ohne Beschäftigung, so verringerte sich der Anteil der stillgelegten Containerschiffe stetig. Aktuell wird eine unbeschäftigte Tonnage von nur noch 71 Schiffen mit einer Kapazität von 134.000 TEU angegeben.

Die höchste Nachfrage gab es bei den größeren Schiffen. So konnten sich die durchschnittlichen Charraten bei Panmax-Containerschiffen zwischen Februar und Oktober 2010 fast vervierfachen, während steigende Raten bei den Feeder-Schiffen erst später einsetzten und sich im gleichen Zeitraum nur knapp verdoppelten.

Die deutlich verbesserten Frachtraten und das stark erhöhte Transportvolumen in 2010 führten bei den Linienreedern zu einer schnellen wirtschaftlichen Erholung. Kosteneinsparungen, insbesondere bei den Treibstoffen durch die flottenweite Durchsetzung von „Slow Steaming“ (langsames Fahren), steigerten deren Profitabilität und die meisten konnten ab dem zweiten und dritten Quartal des Jahres 2010 über sehr gute Ergebnisse berichten. Die Erholung bei den Trampreedern setzte hingegen nur zeitversetzt ein, da bis in das erste Quartal 2010 hinein kein Charratenniveau bei Neuabschlüssen erreicht werden konnte, das die Betriebskosten deckte. Viele dieser Verträge werden im Verlauf des Jahres 2011 oder erst später auslaufen.

Im ersten Quartal des Jahres 2011 entwickelten sich Charter- und Frachtraten in verschiedene Richtungen. Während die Linienreedereien mit sinkenden Frachtraten und steigenden Bunkerpreisen (USD 660 pro Tonne Anfang Mai) zu kämpfen hatten, setzten die Charraten ihren Aufwärtstrend zunächst fort. Davon konnten die Trampreeder bei Neuabschlüssen in allen Größensegmenten profitieren, insbesondere bei größeren Schiffen ab 3.500 TEU.

## Status und Vorschau Bauaufträge



Quelle: AXS-Alphaliner, April 2011

\* Prognose

Die nachfolgenden Ausführungen aus dem Howe Robinson Containerschiff Charterraten Index spiegeln zusammengefasst die Ratenentwicklung für Containerschiffe bis einschließlich der Panmax-Größenklasse wider: Mit 335 Punkten startete der Index in das Jahr 2010. Seitdem stieg er sukzessive an, wobei in den Monaten April bis Juli die höchsten Steigerungen zu verzeichnen waren. Ende September 2010 erreichte der Index dann seinen vorläufigen Höhepunkt mit 735 Punkten und damit eine Steigerung um über 100 % seit Jahresbeginn. Ab Oktober 2010 hat sich der Index leicht reduziert und stand Anfang Dezember bei 663 Punkten. Es folgte eine Aufwärtsbewegung bis Anfang April 2011, so dass sich der Index bis auf 916 Punkte entwickeln konnte. Dies entsprach knapp dem 10-Jahres-Durchschnitt mit 1.018 Punkten. Ende Mai lag der Howe Robinson Containerschiff Charterraten Index bei 909 Punkten. Die Länge der vereinbarten Charterperioden betrug im Jahr 2010 im Durchschnitt aller Größenklassen 200 Tage und lag damit mehr als 50 % über dem Allzeit-Tief von 2009.

### Die Entwicklung der Charterraten

In dem vorliegenden Chartermarktbericht wird die Entwicklung von der Panmax-Klasse kleiner werdend bis zur 1.000 TEU-Klasse nähergehend betrachtet.

### Die Entwicklung der Charterraten für Containerschiffe der 4.000 TEU-Klasse

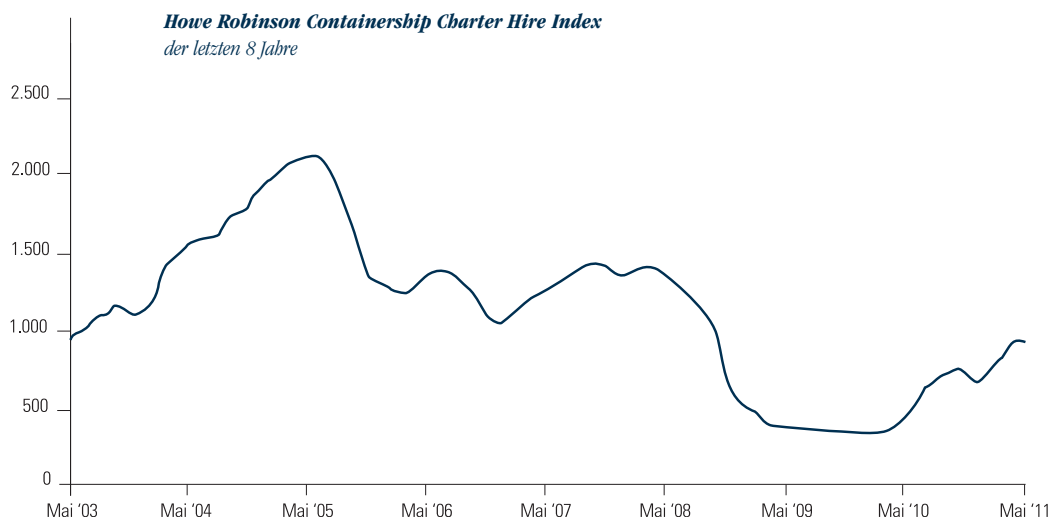
Der Negativtrend im Jahre 2009 setzte sich auch in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 fort. Auch wenn die Anzahl der Charterabschlüsse im Vergleich zu 2009 anstieg, verblieb die Höhe der zu erzielenden Charterraten mit ca. USD 6.000 pro Tag vorerst auf dem Niveau des Vorjahres. Ab März 2010 stiegen die Tagescharterraten wieder deutlich an und erreichten USD 10.000 bis USD 12.000. Durch das gesteigerte Ladungsaufkommen zog auch die Nachfrage nach Panmax-Tonnage an. Zur Jahresmitte konnten sich die Charterraten noch einmal verdoppeln und erreichten in den Monaten Juni/Juli ein Ratenniveau von USD 23.500 pro Tag in der Spitze, was einer Raten-Vervierfachung innerhalb von vier Monaten entsprach.

Zu diesem Zeitpunkt wurden auch wieder Kontrakte mit längeren Charterperioden von zwei bis drei Jahren geschlossen. Noch zu Anfang des Jahres 2010 waren maximal zwölfmonatige Charterabschlüsse möglich. Seit September 2010 ist die Abschlusstätigkeit wieder rückläufig. Zum einen standen nicht mehr viele Positionen zur Verfügung, zum anderen verlangsamte sich das Wachstum des Ladungsvolumens.

Anfang November kam es infolgedessen zu leichten Ratenreduzierungen und kürzeren Charterperioden. Zum Ende des Jahres lagen die erzielbaren Charterraten bei ca. USD 19.000 brutto pro Tag.

Ab Februar 2011 stieg zunächst die Nachfrage nach Panmax-Tonnage. Da das Angebot limitiert war, kam es zu deutlichen Ratensteigerungen von ca. USD 24.000 brutto pro Tag im Februar auf über USD 27.000 im März. Die durchschnittlichen Laufzeiten erhöhten sich dabei von zwölfmonatigen auf zwei-, teilweise dreijährige Perioden. Ab Ende März legte der Aufwärtstrend eine Pause ein. Die Nachfrage der Linienreedereien reduzierte sich und einige gaben sogar Relet-Tonnage (Untervercharterung) in den Markt, was die Raten leicht fallen ließ. Anfang April 2011 konnten ca. USD 26.000 brutto pro Tag bei einer Laufzeit von zwölf Monaten erzielt werden.

Aktuell sind 695 Schiffe in der Größenklasse 3.900 bis 5.100 TEU weltweit im Einsatz, von denen ein Schiff zurzeit nicht verchartert ist und weitere 19 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 108 bestellten Neubauten, die bis zum Jahr 2013 noch abgeliefert werden sollen, sind derzeit 27 Schiffe charterfrei.



Quelle: Howe Robinson, Containership Weekly update, Mai 2011

## Die Entwicklung der Charterraten für Containerschiffe der 3.000 TEU-Klasse

Die schwache Nachfrage und die äußerst niedrigen Charterraten setzten sich zu Beginn des Jahres 2010 fort. Zwischen 2.000 und 2.999 TEU gab es knapp 150 Schiffe ohne Beschäftigung. Die erzielbaren Raten lagen bei ca. USD 4.500 pro Tag und die Charterperioden waren meist nur kurzfristig (ein bis drei Monate). Die leichten Ratensteigerungen ab dem zweiten Quartal 2010 lassen sich mit einer Verbesserung der Bedingungen im gesamten Markt begründen, allerdings war die 3.000 TEU-Klasse nach wie vor von hohen Überkapazitäten betroffen. In den Monaten April und Mai konnten Raten von USD 5.000 bis USD 6.000 pro Tag erzielt werden. Spürbare Ratensteigerungen setzten ab Mitte des Jahres ein. Ende Juni konnten über USD 10.000 pro Tag erzielt werden und die Länge der Charterperioden lag in der Regel bei zwölf Monaten. Im August kamen vermehrt zweijährige Perioden hinzu. Der Höhepunkt des Ratenanstiegs wurde im September/Oktober 2010 erreicht, mit Tagesraten von ca. USD 14.000 für zwölfmonatige Perioden bzw. USD 15.000 für zweijährige Perioden. Ein saisonal bedingter Nachfragerückgang trug ab Ende Oktober dazu bei, dass die Charterraten für dieses Segment wieder auf ca. USD 11.750 pro Tag nachgaben. Ab Februar 2011 entwickelten sich die Charterraten weiter positiv. Bis zum Ende des ersten Quartals stiegen sie auf ca. USD 15.000 pro Tag. Die durchschnittliche Charterlänge lag bei zwölf Monaten. Durch den steigenden Bunkerpreis sieht man insbesondere im 3.000 TEU-Markt große Ratenunterschiede zwischen modernen, verbrauchsarmen Schiffen und älteren, verbrauchshöherer Tonnage.

Aktuell sind 543 Schiffe in der Größenklasse 2.400 bis 2.999 TEU weltweit im Einsatz, von denen 17 Schiffe zurzeit nicht beschäftigt sind. Von 43 Neubauten, die bis zum Jahr 2013 zur Ablieferung kommen sollen, sind für 25 Schiffe noch keine Charterverträge geschlossen worden.

## Die Entwicklung der Charterraten für Containerschiffe der 1.700 TEU-Klasse

Die extrem niedrigen Raten von ca. USD 4.100 pro Tag, die Ende 2009 erzielt werden konnten, setzten sich zunächst auch Anfang 2010 fort. Die Charterperioden waren mit sechs Monaten im Schnitt kurz, viele Befrachter konnten flexible Periodenlängen von ein bis maximal zwölf Monate durchsetzen. Anfang 2010 waren noch 158 Schiffe in der Größenklasse zwischen 1.000 und 1.999 TEU beschäftigungslos. Im April 2010 stiegen die Charterraten auf ca. USD 4.500 brutto pro Tag – lagen damit aber immer noch unterhalb der Schiffsbetriebskosten. Die Charterperioden verlängerten sich auf durchschnittlich zwölf Monate. Die Anzahl beschäftigungsloser Schiffe reduzierte sich bis Ende April 2010 um ein Drittel. Im weiteren Jahresverlauf sorgte die wirtschaftliche Erholung für eine weitere Abnahme an beschäftigungslosen Schiffen, was sich positiv auf die Ratenentwicklung auswirkte. Die erzielbaren Charterraten betragen Anfang Juli USD 7.750 brutto pro Tag – was in etwa einer Deckung der Schiffsbetriebskosten entspricht – und erreichten mit knapp USD 9.000 brutto pro Tag ihren Höhepunkt Ende September 2010. Die Charterperioden lagen im Schnitt bei zwölf Monaten. Ein saisonal bedingter Nachfragerückgang und der Anstieg an verfügbarer Tonnage trugen ab Oktober 2010 dazu bei, dass die Raten um zirka 10 % leicht nachgaben. Bis zum Februar 2011 konnte der Rückgang wieder aufgeholt werden. Zum Ende des ersten Quartals wurden erstmals Verträge über USD 10.000 pro Tag geschlossen. Die Charterperioden veränderten sich nicht und liegen weiterhin bei durchschnittlich zwölf Monaten.

Aktuell sind 511 Schiffe in der Größenklasse 1.470 bis 1.799 TEU weltweit im Einsatz, von denen 15 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere vier beschäftigungslos sind. Von 15 Neubauten, die bis zum Jahr 2013 abgeliefert werden sollen, sind derzeit elf Schiffe charterfrei.

## Die Entwicklung der Charterraten für Containerschiffe der 1.000 TEU-Klasse

Das Rateniveau lag zu Beginn des Jahres 2010 mit erzielbaren Tagescharterraten in Höhe von ca. USD 3.600 wie schon in 2009 noch deutlich unterhalb der Schiffsbetriebskosten. Die Laufzeiten waren mit bis zu sechs Monaten kurz. Anfang des Jahres waren 158 Schiffe in der Größenklasse zwischen 1.000 und 1.999 TEU beschäftigungslos. Durch ein moderates Anziehen des asiatischen Short-Sea-Verkehrs stiegen die Charterraten in diesem Segment zum Ende des ersten Quartals leicht auf ca. USD 4.000 brutto pro Tag und die Laufzeiten verlängerten sich auf bis zu zwölf Monate. Im Juni 2010 erreichten die Charterraten einen Wert von etwas über USD 5.000 pro Tag und stiegen in den folgenden Monaten auf ca. USD 6.350 für Beschäftigungsperioden von zwölf Monaten. Im dritten Quartal konnten aufgrund der steigenden Nachfrage in Asien und in der Karibik weitere Ratenerhöhungen bis zu ca. USD 6.800 pro Tag durchgesetzt werden. Das erste Quartal 2011 schloss an die positiven Entwicklungen des Jahres 2010 an, so dass besonders im März 2011 die Raten noch einmal anzogen und eine Höhe von ca. USD 8.000 pro Tag erreichten. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in Japan, weiter steigenden Bunkerpreisen und niedrigen Frachtraten herrscht eine Unsicherheit bei den Linienreedereien, was insbesondere im China/Japan-Markt, in dem die 1.000 TEU-Schiffe zum großen Teil Beschäftigung finden, zu geringerer Nachfrage führt. Insofern kann es kurzfristig auch wieder zu sinkenden Charterraten kommen.

Die Anzahl der in Fahrt befindlichen Schiffe in der Größenklasse 830 bis 1.199 TEU beträgt aktuell 731, von denen zurzeit 31 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 64 Neubauten, die bis 2013 abgeliefert werden sollen, sind bislang noch 40 Schiffe charterfrei.





## **Umweltschutz ist grenzenlos**

Die Einsicht, dass es zum Schutz der natürlichen Umwelt weltweiter Anstrengungen bedarf, ist mittlerweile allgemein anerkannt. Die Schifffahrt als Bestandteil und wesentliches Bindeglied der Weltwirtschaft hat schon allein aufgrund ihrer so genannten Massenleistungsfähigkeit eine gegenüber anderen Verkehrsträgern vergleichsweise positive Umweltbilanz. Der fortschreitende Stand der Technik bietet aber hinreichend Ansatzpunkte, um Schifffahrt noch umweltfreundlicher zu gestalten. Im zunehmenden Maße bemüht sich die verladende Wirtschaft, den „ökologischen Fußabdruck“ ihrer globalen Transportketten zu verringern. Weltweit hat sich daher eine Reihe von Initiativen gebildet, die den Dialog zwischen Verladern und Reedereien zu umweltrelevanten Themen fördern und gemeinsame Ansatzpunkte liefern, um schiffahrtsbezogene Umweltbelastungen weiter zu reduzieren.

## **Maritimer Umweltschutz – Global**

Eine auf globaler Ebene tätige Initiative ist beispielsweise die „Clean Cargo Working Group“, deren Mitglieder mehr als 60 % der weltweiten Containertransporte repräsentieren. Zu den Mitgliedern gehören große Linienreedereien wie APL, NYK, Hanjin oder auch Hapag-Lloyd und Hamburg Süd sowie Verladern, darunter DHL,

Nike, Ikea und Wal Mart. Neben der Reduktion der Emission von Treibhausgasen stehen im Mittelpunkt der Aktivitäten der „Clean Cargo Working Group“ u.a. Bemühungen um ein optimales Ballastwasser- und Abfallmanagement sowie ein umweltgerechter Umgang mit Chemikalien. Umweltmanagementsysteme und Schiffsrecycling sind weitere wichtige Themen.

Die weltweiten Rahmenbedingungen zu maritimen Umweltthemen werden in der IMO erarbeitet. Schon im Slogan dieser internationalen Seeschiffahrtsorganisation wird der besondere Stellenwert des maritimen Umweltschutzes deutlich: „Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans“. Auf der im Dezember 2010 durchgeführten „United Nations Climate Change Conference“ im mexikanischen Cancún berichtete die IMO über die Anstrengungen der Schifffahrtsbranche, auch weiterhin einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der vom Schiffsbetrieb ausgehenden Emissionen von Treibhausgasen zu leisten.

Maritimer Umweltschutz erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus eines Schiffes, d.h. vom Bau, über den langjährigen Betrieb bis zur endgültigen Außerdienststellung am Ende seiner ökonomisch sinnvollen Einsatzzeit.

Im Zusammenhang mit der von der IMO entwickelten Konvention zum umweltschonenden Recycling von Schiffen konnten weitere Fortschritte erreicht werden: Die Türkei, einer der fünf wichtigsten Standorte für das Recycling von Schiffen, unterzeichnete die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“. Mit dieser Konvention sollen die Standards bei der Verschrottung von Schiffen gehoben werden. Hierbei geht es u.a. um die Frage, welchen Anforderungen Werften und Abwrackbetriebe genügen müssen, damit sie das Recycling von Schiffen durchführen dürfen. Künftig werden auch Schadstofflisten gefordert, die Auskunft über die an Bord verwendeten Materialien geben, damit umweltgerechtes Recycling ermöglicht und Schäden an Mensch und Natur vermieden werden.

## **Maritimer Umweltschutz – Europa**

In der Europäischen Union wurde in den letzten Jahren der maritime Umweltschutz bereits mit hoher Priorität behandelt. So dienen die infolge von Schiffsunfällen vor europäischen Küsten (Erika, Prestige) eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Schiffsbetriebs ebenso unmittelbar der Umwelt.

Zu den Kernaufgaben der 2003 eingerichteten „Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs“ (EMSA) zählen konsequenterweise auch die Themenfelder „Bekämpfung von Verschmutzung“ sowie „Effektive Abfallwirtschaft im Seeverkehr“. Für die nähere Zukunft will die EU-Meerespolitik insbesondere eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs fördern. Hierzu wird es erforderlich sein, verschiedene Maßnahmenbündel technischer und betrieblicher Art zu kombinieren und darüber hinaus marktwirtschaftliche Instrumente einzusetzen; diskutiert wird etwa die Einbeziehung des Seeverkehrs in den Emissionshandel. Die Maßnahmen der International Maritime Organization (IMO) zur Verringerung der von Schiffen ausgehenden Emissionen von Schwefel- und Stickoxiden werden auch von der EU unterstützt, etwa durch die Einrichtung der Ost- und Nordsee als „Sulphur Emission Control Areas“ (SECA), in denen besonders strenge Anforderungen an den Schwefelgehalt im Treibstoff der Schiffe gelten.

Die Vertragsparteien des so genannten „Bonn-Agreements“ von 1983 (Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe) verabschiedeten 2010 auf ihrem Dubliner Treffen einen Aktionsplan. Dieser Aktionsplan sieht eine Reihe von Einzelmaßnahmen zur Bekämpfung von illegalen und unfallbedingten Verschmutzungen des Nordseeraumes und seiner Seewege vor.

## **Maritimer Umweltschutz – Deutschland**

In Deutschland ist die Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt und zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Seeaufgabengesetz geregelt. Hierzu gehören mittlerweile auch Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der 2004 von der IMO verabschiedeten Ballastwasserkonvention stehen und der Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe dienen. Dies schließt die Prüfung, Zulassung

und Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten sowie der erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen und internationalen Zulassungsverfahren ein. Im Jahr 2009 wurden weitere aus Deutschland stammende Systeme zur Desinfektion von Ballastwasser auf Schiffen vom IMO-Umweltausschuss anerkannt. Weltweit gibt es nunmehr 30 Ballastwasserdesinfektionssysteme, die vor allem in Deutschland, Japan und Südkorea entwickelt wurden.

## **Maritimer Umweltschutz bei Hansa Mare**

Obwohl es noch etwas Zeit dauern wird, bis das Ballastwasserübereinkommen endgültig in Kraft tritt, werden für die Hansa Mare-Schiffe bereits jetzt unterschiedliche Verfahren und Produkte zur Behandlung von Ballastwasser evaluiert und im Rahmen der planmäßigen Wertzeiten umgesetzt. Unser Ziel ist es, die Effizienz zu steigern, Kosten zu senken und die Belastungen auf die Umwelt zu minimieren. Die Verbesserung der Umweltbilanz geht dabei unmittelbar mit einer verantwortungsvollen Nutzung der Ressourcen einher – alles, was zu einem geringeren Verbrauch führt, verringert gleichzeitig den Emissionsausstoß und entlastet die Umwelt. Fast die gesamte Hansa Mare-Flotte ist mit einem elektronischen, Schmierstoff reduzierenden System ausgestattet und kann auf den Betrieb mit einem speziellen niedrigen TBN-Öl umgestellt werden, so dass beim Fahren von schwefelarmem Brennstoff ein Schwefelanteil von unter 1,1 % realisierbar ist. Aktuell wird bei den 4.000 TEU-Schiffen der Flotte die Nachrüstung von Einspritzdüsen vorbereitet, die durch eine optimierte Verbrennung den Stickoxid-Ausstoß wesentlich reduzieren. Der Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltschutzstandard auf allen Schiffen der Hansa Mare Reederei wird laufend überwacht und alle internationalen und nationalen Vorschriften umgesetzt. Die Besatzungen an Bord wie die Landorganisation handeln bei ihren täglichen Aufgaben stets aktiv im Sinne des Umweltschutzes.

## **Karriere an Bord**

Der Arbeitsmarkt für Seeleute macht traditionell nicht an nationalen Grenzen halt, sondern kann nahezu als ein Musterbeispiel für einen globalen Arbeitsmarkt angesehen werden. Es wird geschätzt, dass mehr als 1,2 Millionen Menschen auf den Weltmeeren an Bord von Handelsschiffen im Einsatz sind.

## **Berufsaussichten – Global**

Mit der „International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping“ (STCW) liegen bereits seit vielen Jahren weltweit einheitliche Standards in Bezug auf die Ausbildung von Seeleuten vor. Das STCW-Übereinkommen wurde im Jahr 2010 auf einer diplomatischen Konferenz in Manila den aktuellen Anforderungen der internationalen Seeschifffahrt angepasst. Neben einer Reihe von Detailänderungen sind insbesondere die Einführung des neuen Berufsbildes „Electro Technical Officer“ sowie eine verstärkte Berücksichtigung von erforderlichen Führungskompetenzen hervorzuheben.

Mit der 2006 im Rahmen der International Labour Organisation (ILO) in Genf vereinbarten „Maritime Labour Convention“ wird nun auch der Bereich des Arbeitnehmerschutzes auf eine weltweit akzeptierte Basis gestellt, die dennoch Raum für nationale Anpassungen lässt. Im neuen ILO-Abkommen geht es im Wesentlichen um die Mindestanforderungen an Seefahrer, ihre arbeitsvertraglichen Rahmenbedingungen und die Arbeitsbedingungen an Bord sowie um Fragen der Gesundheits- und Sozialfürsorge. Viele von diesen Aspekten waren bislang in einer Reihe von anderen Vorschriften und Empfehlungen geregelt; der Vorteil der Maritime Labour Convention liegt also auch in der transparenteren und aktuellen Zusammenfassung von Einzelregelungen. Neue Erkenntnisse, die bislang anderweitig nicht berücksichtigt waren, sind in die Maritime Labour Convention mit eingeflossen, zu nennen sind hier beispielsweise die Themen Lärmschutz oder auch Schutz vor



permanenten Vibrationen im Schiffsbetrieb. Mit dem Inkrafttreten des einheitlichen Seearbeitsübereinkommens wird Ende 2011, spätestens Anfang 2012 zu rechnen sein.

Nach der letzten umfassenden gemeinsamen Arbeitsmarkterhebung der Schifffahrtsorganisationen BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) und ISF (International Shipping Federation) aus dem Jahr 2010, wurde das weltweite Arbeitsmarktangebot auf 624.000 Offiziere und 747.000 Mannschaftsdienstgrade geschätzt. Je nach Szenario erwartet man für das Jahr 2015 auf dem weltweiten Arbeitsmarkt für Seeleute eine Unterdeckung zwischen 2 % und 11 %. Hinzu kommt, dass auch die Altersstruktur im Offiziersbereich es dringend erforderlich macht, rechtzeitig die Weichen für eine effektive Nachwuchssicherung zu stellen.

#### **Berufsaussichten – Europa**

Die Stärkung der Berufe und der Beschäftigung in den unterschiedlichen maritimen Sektoren gehört auch zu den Kernaufgaben der integrierten Meerespolitik der Europäischen Union. Um Bordberufe noch attraktiver werden zu lassen, gilt es, die Lebensqualität auf See zu verbessern; besonderes Augenmerk wird in diesem Zusammenhang auf die Potenziale der Satelliten-Breitbandkommunikationsdienste gelegt, von denen man deutliche Fortschritte im Bereich der priva-

ten Kommunikation sowie auf dem Gebiet der internetbasierten Weiterbildung erwartet. Gut ausgebildete Seeleute sind ein Garant für einen umweltgerechten und sicheren Schiffsbetrieb. Seitens der „European Maritime Safety Agency“ (EMSA) wurden die weltweiten Inspektionen maritimer Ausbildungseinrichtungen konsequent fortgesetzt. Mit diesen Inspektionen soll sichergestellt werden, dass das Ausbildungsniveau der Seeleute den Anforderungen der international gültigen „Standards for Training and Watchkeeping“ (STCW) entspricht.

#### **Berufsaussichten – Deutschland**

Zur Mitte des Jahres 2010 waren nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder an Bord deutscher Seeschiffe insgesamt 15.349 Seeleute beschäftigt. Die Nachfrage nach einem nautischen Studium ging in 2010 gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Ein entsprechendes Studium ist in Deutschland derzeit an den Hochschulstandorten in Leer, Elsfleth, Warnemünde, Flensburg sowie in Bremen möglich. Sehr großer Nachwuchsbedarf besteht nach wie vor im Bereich der Schiffsbetriebstechnik – in diesem Segment gibt es deutlich zu wenig Studieninteressierte. Der Verband Deutscher Reeder hebt in seinem Jahresbericht die wachsende Anzahl weiblicher Schiffsführungskräfte hervor: Im Jahr 2010 fuhren zehn Kapitäninnen, 85 nautische und vierzehn technische Offizierinnen auf deutschen Schiffen zur

See. Im Landbereich wird von Schulabgängerinnen und Schulabgängern nach wie vor der Ausbildungsberuf zum Schifffahrtskaufmann stark nachgefragt, darüber hinaus haben sich spezielle Studienangebote etabliert, wie beispielsweise der internationale Bachelorstudiengang Shipping & Chartering an der Hochschule Bremen.

#### **Berufsaussichten bei Hansa Mare**

Der Dialog zwischen den Beschäftigten an Land und an Bord hat bei uns einen hohen Stellenwert, u.a. werden regelmäßig gemeinsame Workshops von Schiffsführungspersonal und Unternehmensmanagement durchgeführt. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen werden von uns als Investition in die Zukunft betrachtet und auch in Zeiten fortgeführt, in denen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eingetrübt sind. Die laufende Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein zentrales Element unseres kontinuierlichen Verbesserungsmanagements. Unser Engagement geht im Bereich der Ausbildung weit über das eigene Unternehmen hinaus, so erfolgte beispielsweise über den Bremer Rhederverein eine Beteiligung an der Finanzierung der Stiftungsprofessur für „Maritime Management“ an der Hochschule Bremen. Für Studierende nautischer sowie schiffsbetriebstechnischer Studiengänge ermöglichen wir je nach Verfügbarkeit die erforderlichen Praxissemester an Bord unserer Schiffe.

Die Weltwirtschaft erholt sich nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds trotz des Anstiegs der Ölpreise und gewinnt an Kraft. Im Jahr 2011 wird die Weltwirtschaft um etwa 4,4 % zulegen, die Prognose für 2012 liegt bei 4,5 %. Die gestiegenen Rohstoffpreise werden nach Ansicht des IMF die Erholung der Weltwirtschaft nicht wesentlich beeinflussen. So unterstellt der IMF in einem Stresstest für die Weltwirtschaft, dass der Ölpreis in diesem Jahr auf USD 150 pro Barrel steigt und erst 2012 wieder fällt. Die Wirtschaft der Industriestaaten würde dann nicht um 2,4 % sondern um etwa 1,7 % wachsen. Dennoch betrachtet der IMF einen Anstieg des Ölpreises als Folge der politischen Verwerfungen im Mittleren Osten und Nordafrika als größtes Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft.

Vor dem Hintergrund der weltweiten konjunkturellen Belebung hat auch der Welthandel wieder deutlich an Fahrt gewonnen. Auch wenn der Aufholprozess künftig etwas langsamer verlaufen wird, so ist doch für 2011 mit einem Anstieg des Welthandels um 7,4 % und in 2012 um 6,9 % zu rechnen. Der steigende Welthandel und die damit einhergehenden wachsenden Warenströme lösen ansteigende Transportnachfragen zwischen Asien, Europa und Amerika aus. Diese Entwicklungen sorgen für die Auslastung bestehender Liniendienste und eine zunehmende Nachfrage nach Tonnage.

Pro Jahr werden rund acht Milliarden Tonnen Güter auf dem Seeweg transportiert. Damit bewältigt der internationale Seeverkehr über 90 % des globalen Welthandels. An den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen hat er aber nur einen Anteil von 2,7 %. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ist das Seeschiff das energieeffizienteste Transportmittel. Mit ihm kann eine Tonne Fracht mit dem geringstmöglichen Einsatz an fossilen – und somit nicht erneuerbaren – Brennstoffen transportiert werden. Mit diesem hohen ökologischen Ist-Zustand gibt sich die Schifffahrt jedoch nicht zufrieden und sieht in vielen Bereichen noch Verbesserungspotenzial.

Neben weitreichenden Maßnahmen zur weiteren Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen stehen Bemühungen, den Schwefelgehalt des Brennstoffs auf sinnvolle Weise zu reduzieren, im Mittelpunkt der Diskussionen. An Lösungen für die Senkung von Schiffsemissionen in den Häfen sowie die Ratifizierung des 2004 beschlossenen internationalen Ballastwasserübereinkommens zum Schutz der Meere wird ebenfalls gearbeitet. Die Entsorgung ausgedienter Schiffe steht seit Ende 2005 auf der Agenda der International Maritime Organization (IMO). Im September 2009 hat sie mit der „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009“ eine Konvention vorgelegt, die von 67 IMO-Mitgliedstaaten bereits unterzeichnet wurde.

Die Anstrengungen der maritimen Wirtschaft, die Schifffahrt noch umweltfreundlicher zu gestalten, sind groß. Sie ist sich ihrer globalen Verantwortung bewusst und stellt sich den Anforderungen. Allerdings muss die Wahrnehmung der Schifffahrt in der Öffentlichkeit deutlich verbessert werden – insbesondere deren Anstrengungen in Sachen Umweltschutz.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation haben die Reedereien an Bord wie an Land auf unverändert hohem Niveau ausgebildet. Dies ist schon allein deshalb wichtig, damit das über die letzten Jahre systematisch aufgebaute Interesse bei Bewerbern nicht nachlässt. Die Seeschifffahrt genießt den Ruf, auf lange Zeit sichere und vielseitige Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten zu bieten. Es ist deshalb erforderlich, sowohl die Ausbildungsanstrengungen der Unternehmen als auch die Berufsinformationen durch die maritimen Verbände fortzusetzen. Die Seeschifffahrt benötigt qualifiziertes Personal und muss dafür Perspektiven schaffen. Berufe in der Seeschifffahrt haben Zukunft. Sie bieten erstklassige Karrierechancen und ein weites Einsatzspektrum an Bord wie an Land.

Immer häufiger wagen Frauen den Sprung an Bord. Zwischen 10 % und 20 % liegt der Frauenanteil in den diversen maritimen Ausbildungszweigen. An der Hochschule Bremen waren es im vergangenen Jahr 12 % von 500 Studierenden. Ein Drittel der Ausbildung im Diplomstudiengang „Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr“ befasst sich mit maritimem Management. Hinsichtlich der bevorstehenden Umstellung auf Bachelor- und Master-Studiengänge spielt dies eine große Rolle. Denn künftig kann an der Hochschule Bremen direkt nach dem Bachelor mit dem Master-Studiengang „Maritimes Management“ weiter studiert werden. Dies ist gerade für Nautikerinnen interessant, die sich kein ganzes Leben auf See wünschen, zum Beispiel wenn sie Beruf und Familie vereinbaren wollen, wirbt die Hochschule: „Frauen in der Nautik sind ausdrücklich erwünscht!“

# STEUERLICHE GRUNDLAGEN

104  
102  
100  
98  
96  
94  
92  
90  
88  
86  
84  
82  
80  
78  
76  
74  
72  
70  
68



## Aktuelle Entwicklung im Steuerrecht

Das Jahressteuergesetz 2010 vom 8.12.2010 ist am 13.12.2010 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Aktuell wird seitens der Gesetzgeber an dem Steuervereinfachungsgesetz 2011 gearbeitet. Es liegt der Gesetzentwurf vom 21.3.2011 vor. Dieses Gesetz soll Maßnahmen zur Entlastung der Bürger, der Unternehmen und der Steuerverwaltung enthalten. Grundsätzlich soll das Gesetz am 1.1.2012 in Kraft treten.

Die konjunktur- und wachstumspolitischen Maßnahmen, die die Regierung in den vergangenen Jahren zur Stabilisierung der Wirtschaft auf den Weg gegeben hat, haben weitestgehend gegriffen. Aufgrund der anhaltenden Erholung der Weltwirtschaft und der guten Auftragslage in Deutschland können die zeitlich befristeten Konjunkturpakete nach und nach zurück genommen werden.

Seit dem 1.1.2009 beträgt der Eingangsteuer-satz 14 %, der Grundfreibetrag beträgt für das Jahr 2009 EUR 7.834 und für das Jahr 2010 EUR 8.004. Der Sparerpauschbetrag von EUR 801 und der pauschale Sonderausgabenabzug beträgt EUR 36. Es gelten weiterhin die folgenden Spitzensteuersätze und Eingangswerte:

		Grundtabelle	Splittingtabelle
42,0 %	ab EUR	52.552	105.104
45,0 % <sup>1)</sup>	ab EUR	250.401	500.801

<sup>1)</sup> ab 1. Januar 2007 aufgrund der so genannten „Reichensteuer“

## Einkommensteuer

Seit dem Jahr 2008 ist die so genannte „Reichensteuer“ mit einem Steuersatz von 45 % auch auf Einkünfte aus Gewerbebetrieb (folglich also auch auf die Ergebnisse aus Schiffsbeteiligungen) anzuwenden.

Alle Einschiffsgesellschaften der Hansa Mare-Flotte haben zur Tonnagesteuer optiert, so dass bei sämtlichen Gesellschaften die Besteuerung nach § 5a EStG erfolgt.

## Pauschalierte Gewinnermittlung gem.

### § 5a EStG (Tonnagesteuer)

Für Seeschiffe, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, wurde schon im Jahr 1999 die pauschale Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) eingeführt.

Durch die so genannte Tonnagebesteuerung wird der sonst bei Einschiffs-Gesellschaften für die Besteuerung übliche Betriebsvermögensvergleich ersetzt. Sie bietet Gesellschaften mit Geschäftsleitung im Inland, die Handelsschiffe im internationalen Verkehr betreiben und im Inland bereedern, die Wahlmöglichkeit, anstelle der Gewinnermittlung gem. § 4 Abs. 1 oder § 5 EStG eine pauschalierte Gewinnermittlung gemäß § 5a EStG vorzunehmen.

Der pauschale Gewinn aus dem „Schiffsbetrieb“ – inkl. eines etwaigen Veräußerungsgewinnes – bemisst sich auf Antrag der Schiffsgesellschaft für Schiffe, die in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen sind, nach der Schiffsgröße (Nettoraumzahl). Bei dem Anleger erfolgt die Besteuerung dann wie bisher mit dem individuellen Einkommensteuersatz. Sonderbetriebsausgaben des Gesellschafters (z.B. Fremdfinanzierungszinsen, Reisekosten) werden im Rahmen der Tonnagesteuer nicht berücksichtigt.

Beim Wechsel der Gewinnermittlungsart von der normalen Gewinnermittlung zum Tonnagesteuersystem mussten die im Zeitpunkt des Wechsels vorhandenen stillen Reserven in einen steuerlichen Unterschiedsbetrag („Tonnagesteuer-Rücklage“) eingestellt werden. Der Unterschiedsbetrag ist spätestens zum Schiffsverkaufszeitpunkt aufzulösen und unterliegt dem normalen persönlichen Steuersatz, jedoch bleibt der tatsächlich erzielte Veräußerungsgewinn im Rahmen der Tonnagebesteuerung steuerfrei.

Neben dem Unterschiedsbetrag für das Seeschiff war beim Wechsel der Gewinnermittlungsart gegebenenfalls auch für Fremdwährungsverbindlichkeiten ein Unterschiedsbetrag zu bilden, wenn der Stichtagskurs von dem steuerlichen Bewertungskurs zum Zeitpunkt der Umstellung zur Tonnagesteuer abweicht. Der Unterschiedsbetrag für Fremdwährungsverbindlichkeiten ist entsprechend den geleisteten Tilgungen pro Jahr aufzulösen, der Auflösungsbetrag ist neben dem Tonnagegewinn von den Gesellschaftern zu versteuern.

Bei allen Einschiffsgesellschaften der Hansa Mare-Flotte sind die Schiffshypothekendarlehen bereits getilgt und die Unterschiedsbeträge für Fremdwährungsverbindlichkeiten sind dementsprechend steuerwirksam aufgelöst worden.

Die Ausübung der Option für das Tonnagesteuersystem führt bei den Einschiffs-Gesellschaften zu einer 10-jährigen Bindung an diese pauschalierte Gewinnermittlungsart, jedoch nicht zu einem 10-jährigen Veräußerungsverbot für das Schiff. Der Antrag auf Gewinnermittlung nach § 5a EStG kann grundsätzlich nur im Jahr der Indienststellung des Schiffes gestellt werden. Nicht besteuert werden danach Gewinne, die vor Indienststellung des Schiffes erwirtschaftet wurden; Verluste in diesem Zeitraum sind weder ausgleichsfähig noch verrechenbar.

Gemäß Tonnagesteuer-Einführungserlass des Bundesministeriums der Finanzen aus dem Jahr 2002 sind im Fall der Option zur Tonnagesteuer bei der Ermittlung des Totalgewinns die Vorschriften zur Gewinnermittlung der §§ 4 und 5 EStG maßgebend. Damit ist auch bei den Schiffen der Hansa Mare-Flotte unter Tonnagesteuer die Gewinnerzielungsabsicht nachgewiesen.

#### **Abschreibungen gemäß § 7 Abs. 2 EStG**

Die Anschaffungskosten des Schiffes sind nach Abzug des Schrottwertes Bemessungsgrundlage für die Abschreibung. Zu den Anschaffungskosten gehören auch die Anschaffungsnebenkosten. Die Vor- oder Anlaufkosten der Einschiffsgesellschaft gehören somit zu den aktivierungspflichtigen Anschaffungsnebenkosten (BMF-Schreiben vom 20.10.2003).

Schiffsneubauten werden gemäß der zurzeit geltenden AfA-Tabellen über 12 Jahre linear (8,33 % p.a.) abgeschrieben. Alternativ zur linearen Abschreibungsmethode bestand die Möglichkeit der degressiven Abschreibung gemäß § 7 Abs. 2 EStG. Dabei konnte für Ablieferungen bis zum Jahr 2000 das Dreifache der linearen AfA (max. 30 % p.a.) in Abzug gebracht werden. Bezugsgröße war dabei der jeweilige Buchwert des Schiffes.

#### **Steuerermäßigung gemäß § 35 EStG**

Die nach Berücksichtigung eventuell bestehender gewerbsteuerlicher Verlustvorträge auf Gesellschaftsebene entstandene und gezahlte Gewerbesteuer ist nach § 35 EStG in Höhe des zugrunde liegenden 3,8-fachen Gewerbesteuermessbetrages grundsätzlich auf die persönliche Einkommensteuer der Gesellschafter anrechenbar, sofern und soweit die persönliche Einkommensteuer aus gewerblichen Einkünften resultiert. Bei der Ermittlung des Steuerermäßigungsbetrages werden im Gewerbeertrag enthaltene pauschale Tonnagegewinne nach § 5a Abs. 1 EStG nicht berücksichtigt, während die Auflösung der Unterschiedsbeträge „Seeschiff“ bzw. „Fremdwährungsverbindlichkeiten“ mit einbezogen wird. Der Ermäßigungsbetrag wird im Rahmen der Steuerveranlagung für die Gesellschaft einheitlich und gesondert ermittelt und den Gesellschaftern zugewiesen.

#### **Gewerbesteuer**

Als Gewerbebetriebe unterliegen die Einschiffsgesellschaften der Hansa Mare-Flotte der Gewerbesteuer. Die Basis für die Ermittlung der Gewerbeertragsteuer bildet der pauschal ermittelte Gewinn nach § 5 a EStG. Seit dem Veranlagungszeitraum 2008 ist die Gewerbesteuer nicht mehr als Betriebsausgabe abzugsfähig. Allerdings ist für die entstandene und gezahlte Gewerbesteuer § 35 EStG anwendbar.

Zur Gewerbesteuer ist am 13. Dezember 2007 ein BFH-Urteil ergangen, das den Gewinn, der sich aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages aufgrund der Veräußerung des Schiffes ergibt, der Gewerbesteuerpflicht unterwirft. In einem Schreiben des Bundesfinanzministeriums (BMF) vom 31. Oktober 2008 hat die Finanzverwaltung ihre Auffassung zur Gewerbesteuerpflicht aus der Auflösung von Unterschiedsbeträgen bekräftigt. Seit dem Veranlagungsjahr 2008 werden die Auflösungsbeiträge zur Gewerbesteuer veranlagt und die 80 %-ige Kürzung gemäß § 9 Nr. 3 GewStG nicht mehr gewährt. Aus diesem Anlass ist bei den Einschiffsgesellschaften der Hansa Mare-Flotte eine Gewerbesteuerrückstellung gebildet worden, die zum Zeitpunkt des Verkaufs des Schiffes und der damit zusammenhängenden Auflösung der Unterschiedsbeträge voll in Anspruch genommen wird.

## Erbschaft- und Schenkungsteuer

Die in den letzten Jahren durchgeführte Erbschaftsteuerreform wurde durch das Wachstumsbeschleunigungsgesetz vom 22. Dezember 2009 nachgebessert. Dieses Gesetz sieht hinsichtlich der Bewertung, insbesondere des Betriebsvermögens, eine deutliche Annäherung der steuerlichen Werte an den Verkehrswert („gemeiner Wert“) vor. Bei dem Vermögen einer Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG handelt es sich um Betriebsvermögen, so dass beim Übergang einzelner Kommanditanteile durch Vererbung oder Schenkung die Wertermittlung auf den Übertragungsstichtag nach § 109 des Bewertungsgesetzes mit dem gemeinen Wert erfolgt.

Der gemeine Wert wird gemäß § 11 Absatz 2 des Bewertungsgesetzes zunächst anhand von Fremdverkäufen, die im zurückliegenden Jahr vor der Übertragung stattgefunden haben, abgeleitet. Sofern dies nicht möglich ist oder zu offensichtlich unzutreffenden Ergebnissen führt, soll ein Ertragswertverfahren angewendet werden, wobei die Untergrenze der Substanzwert (gemeiner Wert aller Vermögenswerte abzüglich aller Verbindlichkeiten und sonstiger Schuldposten) bildet.

Das Erbschaftsteuerreformgesetz sieht zur Verschonung von Betriebsvermögen zwei verschiedene Modelle vor.

### Modell 1:

Wenn die Lohnsumme in fünf Jahren nach Übertragung insgesamt nicht unterhalb von insgesamt 400 % der Ausgangslohnsumme liegt, das im Besteuerungszeitpunkt vorhandene Betriebsvermögen über fünf Jahre im Betrieb erhalten bleibt (Verhaftungsregelung) und der Betrieb zum Übertragungsstichtag nicht mehr als 50 % aus so genanntem Verwaltungsvermögen besteht, greift die Regelverschonung, bei der ein Abschlag von 85 % von der Bemessungsgrundlage gewährt wird.

### Modell 2:

Eine komplette Steuerfreistellung lässt sich durch Fortführung des Betriebes über sieben Jahre erreichen. Während dieser Zeit muss eine kumulierte Lohnsumme von mindestens 700 % eingehalten werden. Zusätzlich darf das Verwaltungsvermögen 10 % des Betriebsvermögens nicht übersteigen.

Die Wahl zwischen den beiden Besteuerungsoptionen obliegt dem Steuerpflichtigen und muss bis zur formellen Bestandskraft der Steuerfestsetzung unwiderruflich getroffen werden. Beantragt der Steuerpflichtige nicht die komplette Steuerfreistellung (Optionsverschonung), bleibt es bei der Regelverschonung in Höhe von 85 % des begünstigten Vermögens.

Das Verwaltungsvermögen der Einschiffs-Gesellschaften der Hansa Mare-Flotte liegt derzeit unter 10 % des Betriebsvermögens.

Innerhalb der Behaltefristen dürfen die Ausschüttungen die Summe aus Einlagen und anteiligen Gewinnen um nicht mehr als EUR 150.000 überschreiten, da ansonsten der Wegfall der o.g. Vergünstigungen droht. Im Fall von Überentnahmen (Prüfung am Ende der Behaltefrist) ist die Nachversteuerung auf den Wert der Überentnahmen beschränkt.

Die zwischenzeitliche Veräußerung/Aufgabe der Beteiligung führt zu einem zeitanteiligen Wegfall der Verschonung. Allerdings unterbleibt die Nachversteuerung, sofern der Veräußerungserlös innerhalb von sechs Monaten in ein anderes begünstigtes gleichartiges Vermögen reinvestiert wird.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Finanzverwaltung der Auffassung war, diese Verschonungsmaßnahmen gelten nur für direkt eingetragene Kommanditisten (z.B. Erlass des Finanzministeriums Baden Württemberg vom 27. Juni 2005). Hierzu vertreten einige Länderfinanzverwaltungen nunmehr eine gegenteilige Auffassung. Nach einem Erlass des bayerischen Finanzministeriums vom 16.9.2010 sollen die eingetragenen Kommanditisten und die Treuhanderkommanditisten gleich behandelt werden. Entsprechende Erlasse sind derzeit noch nicht von allen Bundesländern veröffentlicht.

Die persönlichen Freibeträge und Steuersätze lauten wie folgt:

### Persönliche Freibeträge in Steuerklasse I:

Ehegatten	EUR 500.000
Kinder	EUR 400.000
Enkel	EUR 200.000
Sonstige Personen der Steuerklasse I	EUR 100.000

In den Steuerklassen II und III belaufen sich die persönlichen Freibeträge auf einheitlich EUR 20.000.

Eingetragene Lebenspartner werden aufgrund der Änderungen durch das Jahressteuergesetz 2010 künftig – wie Ehegatten – der Steuerklasse I zugeordnet.

Es gelten nachfolgende Wertgrenzen und Steuersätze:

Wert des steuerpflichtigen Erwerbs in EUR bis einschließlich	Steuersätze nach Klassen		
	I	II	III
75.000	7 %	15 %	30 %
300.000	11 %	20 %	30 %
600.000	15 %	25 %	30 %
6.000.000	19 %	30 %	30 %
13.000.000	23 %	35 %	50 %
26.000.000	27 %	40 %	50 %
über 26.000.000	30 %	43 %	50 %







## Die Hansa Mare Reederei im Schifffahrtsmarkt

Das Jahr 2009 stand unter dem Eindruck der weltweit schwersten Wirtschaftskrise seit der Nachkriegsgeschichte, die insbesondere die Transportmärkte und damit auch die Schifffahrt in allen Segmenten getroffen hat.

Überraschend zügig hat sich in 2010 die Weltwirtschaft nach der tiefen Rezession aus den Vorjahren wieder erholt. Vom Wiederanspringen des Konjunkturmotors profitierte an den Schifffahrtsmärkten insbesondere die Containerschifffahrt. Dies machte sich zunächst erst bei den Linienreedereien bemerkbar und setzte dann bei den Trampreedern zeitversetzt ein, beginnend bei den größeren Schiffseinheiten. Die Containerumschlagsmengen wuchsen, die unbeschäftigte Tonnage ist stark zurückgegangen und die Charterraten stiegen an. Nachdem das MS „Mare Ionium“ zehn Monate einsatzbereit auf Reede lag, konnte im Februar 2010 wieder eine Beschäftigung bei Bengal Tiger Lines (BTL) gefunden werden.

Auch die Beschäftigungssituation der kleineren Schiffe hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Nach und nach laufen die Charterverträge mit sehr niedrigem Rateniveau aus und können nun zu besseren

Konditionen geschlossen werden. Dennoch ist durch die schlechte Einnahmesituation im Jahr 2009 vielfach Liquiditätsbedarf zur Deckung der Schiffsbetriebskosten in den Gesellschaften entstanden. Auch die Beteiligungsgesellschaften der 1.000 TEU-Schiffe der Hansa Mare Reederei waren von diesen Entwicklungen betroffen. Zur Liquiditätssicherung bis einschließlich 2012 haben Beiräte und Geschäftsführung der Einschiffs-Gesellschaften deshalb frühzeitig ein Fortführungskonzept für die drei Schiffsfonds der 1.000 TEU-Klasse entwickelt. Im Rahmen des Fortführungskonzeptes wurden Anfang 2010 freiwillige Kapitalerhöhungen sowie Darlehen durch die Gesellschafter geleistet.

Zur Überwindung schwächerer Marktzeiten ist es für die Schifffahrtsunternehmen besonders wichtig, ausreichend finanzielle Rücklagen zu bilden. Ein Grundpfeiler unserer Geschäftsphilosophie ist die solide Finanzierungspolitik für alle durch uns platzierten Schiffe. Trotz des schwierigen Marktumfeldes in 2009 konnten die Plantilgungen des Jahres 2010 durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Ausschüttungen an die Kommanditisten und der Bereitstellung von Liquidität in der Gesellschaft geleistet werden. Damit ist die Rückführung der zuletzt noch offenen Rest-Verbindlichkeiten der zum Bau aufgenommenen Schiffshypotheken-

darlehen im ersten Quartal 2010 vollständig abgeschlossen – vielfach mit deutlichen Tilgungsvorsprüngen. Darüber hinaus konnte die Mehrheit der Einschiffs-Gesellschaften im Jahr 2010 Ausschüttungen an die Kommanditisten von insgesamt fast EUR 35 Mio. leisten.

Durch Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 21. Februar 2011 wurde das MS „Mare Ibericum“ inklusive der laufenden Zeitcharter von PIL (Pacific International Lines, Hongkong) an SeaChange Maritime LLC, Miami, Florida, USA, zu USD 9,4 Mio. verkauft und am 28. März 2011 an den Käufer übergeben. Im April 2011 wurde eine erste Ausschüttung an die Kommanditisten in Höhe von rund 90 % des Verkaufsüberschusses geleistet.

Das 3.000 TEU-Containerschiff MS „Mare Internum“ ist das vierte Schiff der Hansa Mare Reederei, das seit 20. Dezember 2010 die „deutsche“ Flotte verstärkt. Bereits seit dem Jahr 2004 fahren die beiden Schwesterschiffe – MS „Mare Africum“ und das MS „Mare Ionium“ – und seit November 2008 das 1.000 TEU-Schiff MS „Mare Doricum“ unter deutscher Flagge.

Der Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltschutzstandard auf den Schiffen der Hansa Mare-Flotte wird durch interne Kontrollen laufend überwacht und den aktuellen Anforderungen angepasst, um die nationalen und internationalen Vorschriften zu gewährleisten. Die externe Kontrolle dieser Standards wurde im Jahr 2010 auf zehn Schiffen über so genannte ISM (International Safety Management)-Audits durch den Germanischen Lloyd (GL) als zertifizierende Klassifikationsgesellschaft durchgeführt. Seit Jahresbeginn 2011 erfolgte auf drei weiteren Schiffen die ISM-Zertifikatserneuerung. Im Bereich Umweltschutz entsprechen alle Hansa Mare-Schiffe den gesetzlichen MARPOL-Bestimmungen.

Die Hansa Mare Reederei führt jährlich mehrtägige Schulungsseminare für die Schiffsleitungen in Bremen durch. Kapitäne, Erste Offiziere und Leitende Ingenieure erhalten praxisnahe Informationen über die Bereiche Reiseplanung, Brückenmanagement, Maschinensysteme, Instandhaltung, internationale Vorschriften und Reederei-Anforderungen.

Das 2004 von der IMO verabschiedete internationale Ballastwasserübereinkommen fordert, dass Schiffsneubauten und bestehende Schiffe schrittweise bis zum Jahr 2016 Ballastwasserbehandlungsanlagen an Bord einsetzen müssen. Für die Hansa Mare-Flotte werden bereits jetzt unterschiedliche Verfahren und Produkte zur Behandlung von Ballastwasser evaluiert und im Rahmen der planmäßigen Wertzeiten umgesetzt.

### Flottenentwicklung

Das Musterdepot auf den Seiten 24/25 stellt die Einschiffs-Gesellschaften jeweils im Vergleich zum Prospekt dar (Einschiffs-Gesellschaften, deren Prospektlaufzeit beendet ist, werden aufgrund fehlender Vergleichbarkeit in diesem Musterdepot nicht mehr dargestellt). Der Anleger tritt in dieser Musterrechnung zunächst als Treugeber gemäß Hauptprospekt/1. Tranche bei und lässt sich dann vor Zahlung der ersten Ausschüttungen in das Handelsregister eintragen.

Eine weitere Berechnungsgrundlage bilden die Spitzen-Einkommensteuersätze der jeweiligen Jahre:

2003:	53,2 % inkl. Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag
2004:	49,4 % inkl. Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag
2005-2007 <sup>1)</sup> :	46,4 % inkl. Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag
2008-2010 <sup>1)</sup> :	49,4 % inkl. Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag

<sup>1)</sup> Die so genannte „Reichensteuer“ ist ab 2007 nicht berücksichtigt

Alle in Betracht kommenden Vorgänge – Steuerminderungen aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen, Steuerzahlungen aus steuerlichen Gewinnzuweisungen sowie Ausschüttungen – werden jeweils pro Einschiffs-Gesellschaft kumuliert bis zum Jahr 2010 dargestellt.

Das Ergebnis dieser Betrachtung ist die jeweilige Kapitalbindung bzw. der Kapitalüberschuss, die/der bis zum Jahr 2010 mit der Planrechnung gemäß Prospekt verglichen wird. Der Kapitalrückfluss stellt den Saldo der jeweiligen Zahlungsströme bis zum Jahr 2010 dar. Der durchschnittliche Kapitalüberschuss eines Anlegers liegt bei 27,30 % der Beteiligungssumme per Ende 2010 bezogen auf die im Musterdepot dargestellten acht Einschiffs-Gesellschaften. Ein direkter Vergleich mit den prospektierten Ergebnissen ist aufgrund von wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Veränderungen nur eingeschränkt und unter Beachtung diverser individueller Sondereinflüsse möglich. Ein sinnvoller Gesamt-Rendite-Vergleich kann erst zum Verkaufszeitpunkt erfolgen. Die Vergleichbarkeit unternehmerischer Kapitalanlagen in Schiffsprojekten wird insbesondere durch die Tonnagebesteuerung erschwert, wenngleich gerade die Tonnagesteuer erhebliche Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung von Schiffsbeteiligungen bietet. Die Tonnagebesteuerung ist in den Prospektwerten nicht eingeflossen.

Die Beteiligungen der Hansa Mare Reederei (EUR 14,6 Mio.) und der Schlüssel Reederei (EUR 2,9 Mio.) haben mit EUR 17,5 Mio. eine beachtliche Höhe am gesamten Eigenkapital. Auch damit dokumentiert sich die Interessengleichheit zwischen den Kommanditisten und der Hansa Mare Reederei als Initiator. Der Eigenkapitalanteil am Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von EUR 857,5 Mio. betrug 47,6 % = EUR 408,3 Mio. bei ursprünglich 20 platzierten Schiffen.

Kapitalstruktur 2010*	in TEUR	in %
Gesamtinvestition	857.519	100,0
Fremdkapital	449.179	52,4
Eigenkapital	408.340	47,6
davon platziertes Eigenkapital	390.822	
davon Kapital Initiator/Altreeder	17.518	

\*Bei ursprünglich 20 platzierten Schiffen

Mehrere Landesbanken, Hypothekenbanken und andere nationale Geschäftsbanken haben in Form von Schiffshypothekendarlehen in Höhe von insgesamt EUR 449,2 Mio. zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung beigetragen. Der Fremdkapitalanteil von ca. 52,4 % spiegelt die konservative Strategie der Hansa Mare Reederei in ihrer Finanzierungspolitik wider.

Hätte sich ein Anleger bei allen acht im Musterdepot noch dargestellten Fonds der Hansa Mare-Flotte beteiligt, hätte er bisher insgesamt ein wirtschaftliches Ergebnis erzielt, das 19,35 % besser ausfällt – bezogen auf das investierte Kapital – als für die gesamte Flotte prospektiert.

### Zweitmarkt für Schiffsbeteiligungen

Hansa Mare ermöglicht den Investoren über eine dafür eingerichtete Internet-Handelsplattform, ihre gezeichneten Anteile der bei der Hansa Mare Reederei erworbenen Schiffsfonds vor Laufzeitende an interessierte Dritte zu veräußern. Ebenso können Interessierte zum Verkauf angebotene Beteiligungen erwerben. Bis Ende Mai 2011 wurde ein Volumen von rund EUR 4,4 Mio. vermittelt. Darüber hinaus wurden weitere Anteile von/an bestehende Anleger in Höhe von über EUR 8,5 Mio. vermittelt.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.hansamare.de/zweitmarkt](http://www.hansamare.de/zweitmarkt).

Musterdepot <sup>1)</sup>							
Schiffsname	Containerstellplätze in TEU	Jahr der Platzierung	KG-Kapital (bei Vollplatzierung) in EUR	Ausgleichsfähige Verluste kumuliert bis 2010 (inkl. 5 % Agio) in %		Steuerpfl. Gewinne kumuliert bis 2010 in %	
				Prospekt	Ist	Prospekt	Ist
MS „Mare Arcticum“	4.038	1999/2000	24.250.000	105,0	83,3	7,7	14,4
MS „Mare Atlanticum“	4.038	1999/2000	23.500.000	105,0	86,3	9,3	16,0
MS „Mare Britannicum“	4.038	2000	27.250.000	105,0	83,7	15,0	12,7
MS „Mare Caribicum“	4.038	2000	27.250.000	105,0	84,5	15,8	12,8
MS „Mare Lycium“	4.038	1999	24.705.624	105,0	100,9	1,6	4,2
MS „Mare Phoenicium“	4.038	1999	23.432.507	105,0	102,6	1,7	0,2
MS „Mare Siculum“	3.987	1998	27.865.408	103,4	110,3	1,8	0,4
MS „Mare Superum“	3.987	1998	26.587.178	105,0	110,1	100,7	0,4

<sup>1)</sup> Für eine Beteiligung von EUR 100.000; Einzahlung bis 2005 jeweils EUR 105.000. Die an dieser Stelle nicht genannten Schiffe der Hansa Mare-Flotte sind aufgrund des Ablaufs der Prospektlaufzeit oder des Schiffsverkaufs in der obigen Tabelle nicht aufgeführt.

<sup>2)</sup> Abweichend zum Prospekt wurde in den jeweiligen Jahren bei den hier enthaltenen Gewinnsteuern mit den tatsächlichen Steuersätzen gerechnet.

### Erlöse/Charterereinnahmen

Die schnelle wirtschaftliche Erholung im Jahr 2010 machte sich vorerst bei den Linienreedern bemerkbar und setzte demgegenüber bei den Trampreedern erst zeitversetzt ein – beginnend bei den größeren Schiffseinheiten. Für die kleineren Schiffgrößen waren im Jahr 2010 hingegen nur Ratenhöhen verhandelbar, die die Betriebskosten weiterhin nicht decken konnten. Diese Charterverträge müssen trotz eines sich erholenden Marktumfeldes ausgefahren werden und stehen im Verlauf des Jahres 2011 oder erst später wieder zur Neuvercharterung an. Vor diesem Hintergrund sind die in 2010 erzielten Chartererlöse der Hansa Mare-Flotte in Höhe von EUR 83,24 Mio. in der Gesamtheit als positiv zu bewerten.

Aufgrund von Liquiditätsengpässen des Charterers CSAV wurde mittels einer Restrukturierungsvereinbarung (Tausch von Charterzahlungen gegen Beteiligung an CSAV über Aktien) für den Zeitraum 1.4.2009 bis 31.3.2011 bei zwei Hansa Mare-Schiffen Charterforderungen in Aktien umgewandelt. Die Aktien wurden im April 2010 zugeteilt und unterjährig in mehreren Tranchen verkauft. Dabei konnten die beim Aktienerwerb entstandenen Verluste von Charterereinnahmen durch den Verkauf aller CSAV-Aktien weitestgehend ausgeglichen werden. Nach Ende des Restrukturierungszeitraums wird die ursprünglich vereinbarte Charterrate wieder bezahlt (nähere Informationen dazu auf den Seiten 36/37).

Durch die weiterhin zunehmende Nachfrage von Tonnage setzt die Charterratenentwicklung ihren Aufwärtstrend fort. Davon konnte die Hansa Mare Reederei bei Neuabschlüssen insbesondere seit Anfang 2011 profitieren und höhere Charterraten erzielen.

<b>Steuerrückzahlung kumuliert bis 2010</b> in EUR		<b>Ausschüttungen kumuliert bis 2010</b> in EUR		<b>Kapitalbindung/ -überschuss 2010</b> in EUR		<b>Kapitalrück- fluss 2010</b> in EUR		<b>Tilgungsdifferenz kumuliert bis 2010</b> in EUR	<b>Bar-Liquidität Differenz kumuliert bis 2010</b> in EUR	<b>Gesamt- abweichung</b> in EUR
Prospekt	Ist	Prospekt	Ist	Prospekt <sup>2)</sup>	Ist	Ist				
55.547	39.725	73.000	95.000	23.547	29.725	134.725	17.508	3.809	27.495	
54.785	40.597	73.000	92.000	22.785	27.597	132.597	18.314	17.918	41.044	
50.885	39.758	68.500	61.500	14.385	-3.742	101.258	18.782	3.098	3.753	
49.684	40.157	67.500	84.000	12.184	19.157	124.157	18.782	4.236	29.990	
59.101	55.293	84.500	58.000	38.601	8.293	113.293	9.127	3.800	-17.381	
59.073	57.709	86.000	75.000	40.073	27.709	132.709	6.660	4.291	-1.412	
59.018	62.053	97.000	96.500	51.018	53.553	158.553	0	2.307	4.842	
12.202	62.041	97.000	110.000	4.202	67.041	172.041	0	3.656	66.495	

### Hypotheken/Tilgungen

Die Anfang 2010 noch offenstehenden Tilgungsposten in Höhe von EUR 1,28 Mio. der zum Bau der Hansa Mare-Schiffe aufgenommenen Hypothekendarlehen sind im ersten Quartal des Jahres 2010 vollständig zurückgeführt worden – vielfach mit deutlichen Tilgungsvorsprüngen. Damit sind die Baukredite der gesamten Hansa Mare-Flotte nunmehr vollumfänglich abgegolten und es konnten mit Stand 31.12.2010 für inzwischen 13 Gesellschaften Zinserträge erzielt werden.

### Ausschüttungen

Im Jahr 2010 konnten bei der Mehrheit der Einschiffs-Gesellschaften Ausschüttungen in Höhe von EUR 34,71 Mio. an die Kommanditisten geleistet werden. Das entspricht einer Steigerung von fast 108 % im Vergleich zum Vorjahr. Die erhöhten Ausschüttungen sind vordergründig auf zusätzliche Ausschüttungen zurückzuführen, die aufgrund frei werdender Liquidität in den entsprechenden Gesellschaften vorgenommen werden konnten.

### Betriebsüberschüsse

Die Einschiffs-Gesellschaften erzielten im Jahr 2010 – trotz rückläufiger Chartererlöse und damit verbundener verminderter Pooleinnahmen sowie erhöhter Schiffsbetriebskosten durch erfolgte Wertzeiten – Betriebsüberschüsse (operative Ergebnisse vor Zinsen und Abschreibungen) von insgesamt EUR 29,5 Mio.

# WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DER HANSA MARE-FLOTTE





# FLOTTENÜBERSICHT

	Name	TEU	tdw	Emissionsjahr/Anleger <sup>2</sup>	Infahrtsetzung
4.000 TEU-Klasse	MS „Mare Arcticum“	4.038	52.267	1999 - 2000/450	Dezember 2000
	MS „Mare Atlanticum“	4.038	52.267	1999 - 2000/467	Dezember 2000
	MS „Mare Britannicum“	4.038	52.267	2000/501	Dezember 2000
	MS „Mare Caribicum“	4.038	52.267	2000/444	Dezember 2000
	MS „Mare Lycium“	4.038	52.267	1999/419	Dezember 1999
	MS „Mare Phoenicum“	4.038	52.267	1998 - 1999/351	August 1999
	MS „Mare Siculum“	3.987	52.329	1998/457	Dezember 1998
	MS „Mare Superum“	3.987	52.329	1997 - 1998/410	Oktober 1998
3.000 TEU-Klasse	MS „Mare Africum“	2.959	34.630	1996 - 1997/320	April 1997
	MS „Mare Caspium“	2.959	34.630	1994 - 1995/319	November 1995
	MS „Mare Gallicum“	2.959	34.630	1995 - 1996/338	Juni 1996
	MS „Mare Internum“	2.959	34.630	1997/210	Dezember 1997
	MS „Mare Ionium“	2.959	34.630	1996 - 1997/303	August 1997
	MS „Mare Thracium“	2.959	34.630	1996 - 1997/324	Oktober 1997
1.700 TEU-Klasse	MS „Mare Ibericum“ <sup>1</sup>	1.697	22.494	1993 - 1994/282	September 1994
1.000 TEU-Klasse	MS „Mare Adriaticum“	1.054	12.721	1993/197	November 1993
	MS „Mare Balticum“	1.054	12.576	1992 - 1993/198	April 1993
	MS „Mare Doricum“	1.054	12.705	1995/237	August 1995
	MS „Mare Hibernum“ <sup>1</sup>	1.016	12.500	1994 - 1995/217 <sup>3</sup>	Mai 1995
	MS „Mare Tuscum“ <sup>1</sup>	1.042	12.525	1995 - 1996/216 <sup>4</sup>	Oktober 1996

<sup>1)</sup> Veräußerte Schiffe, <sup>2)</sup> Aktuell, <sup>3)</sup> in 2007, <sup>4)</sup> in 2006, <sup>5)</sup> in 2010



Charterer <sup>2</sup>	Chartername <sup>2</sup>	Fahrtgebiet <sup>2</sup>	Einsatztage <sup>5</sup>	Nächste Routine-Werftzeit
APL	APL Chile	Indien/US-Ostküste	337	2015
OOCL	Mare Atlanticum	US-Ostküste/Fernost	364	2015
APL	APL Kaohsiung	Fernost/Mittlerer Osten	336	2015
APL	APL Argentina	Fernost/Mittlerer Osten	345	2015
CSAV	Libra Mexico	Südamerika Ostküste/US-Ostküste	354	2014
CSAV	Mare Phoenicium	Fernost/Mittelmeer	363	2014
„K“ Line	Alvsborg Bridge	Fernost/Südamerika	360	2013
CSAV	Mare Superum	Fernost/Rotes Meer/Mittelmeer	355	2013
PIL	Kota Ekspres	Fernost/Rotes Meer	365	2012
CMA/CGM	CMA CGM Beirut	Fernost/Westafrika	363	2015
T. S. Lines	Mare Gallicum	China/Australien	363	2011
KMTC	Mare Internum	China/US-Westküste	365	2012
WHL	Mare Ionium	China/Malaysia	328	2012
CCNI	Mare Thracium	Fernost/Südamerika Westküste	365	2012
–	–	–	308	–
KMTC	Mare Adriaticum	Fernost	365	2013
SITC	Mare Balticum	Fernost	350	2013
MTT	Mare Doricum	Malaysia	329	2015
–	–	–	–	–
–	–	–	–	–

Stand: Juni 2011

# DIE HANSA MARE-FLOTTE IN ZAHLEN

	2010
<b>Die Flotte:<sup>1)</sup></b>	
Fahrende Schiffe	18
Tragfähigkeit, kumuliert (in tdw)	687.945
Kapazität, kumuliert (in TEU)	54.815
<b>Das Kapital:</b>	
Platzierte Schiffe, kumuliert	20
Gesamt-Investitionsvolumen, kumuliert (in TEUR) <sup>2)</sup>	857.520
Platziertes Eigenkapital, kumuliert (in TEUR) <sup>2)</sup>	390.822
<b>Das Ergebnis (in TEUR):<sup>1)</sup></b>	
Brutto-Chartererlöse p.a.	83.241
Betriebsüberschüsse p.a.	29.497
Tilgungen p.a.	1.281
Ausschüttungen p.a.	34.712

<sup>1)</sup> exkl. „Mare Tuscum“ (veräußert im Februar 2006) und „Mare Hibernum“ (veräußert im Oktober 2007)

<sup>2)</sup> inkl. Agio

Seit Infahrtsetzung des ersten Schiffes 1993 hat die Hansa Mare Reederei kontinuierlich ihre Containerschiff-Flotte mit einer Kapazität von 1.016 bis 4.038 TEU aufgebaut. Per Ende des Jahres 2000 war die Flotte auf 20 Schiffe mit einer Gesamtstellplatzkapazität von 56.873 TEU angewachsen. Die aktuelle Flottenstärke von 17 Vollcontainerschiffen (MS „Mare Ibericum“ wurde am 28. März 2011 verkauft) mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 665.451 tdw stellt seither eine der größten in Bremen kontrollierten Trampreeder-Flotten dar.

# ERMITTLUNGSGRUNDSÄTZE

Die nachfolgenden Ermittlungsgrundsätze gelten für alle Beteiligungsgesellschaften, die von der Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG, Bremen, initiiert wurden und in diesem Jahresbericht dargestellt werden.

Die Prospekt-/Ist-Vergleiche wurden von der PricewaterhouseCoopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Diese Prüfung erfolgte auf der Grundlage der jeweiligen Jahresabschlüsse der Beteiligungsgesellschaften. Darüber hinaus enthält jede Fonds-Darstellung beschreibende Informationen zu den technischen Daten, zur aktuellen Charter sowie zur wirtschaftlichen Situation einschließlich Ausblick.

## **Investition und Finanzierung:**

Abweichungen zwischen den Prospekt- und Ist-Werten dienen im Bereich der Investition und Finanzierung der Stärkung der Liquiditätsreserven. Das Fremdkapital in Fremdwährung ist bewertet mit dem jeweiligen USD-Wechselkurs bei Kreditaufnahme (Ist). Die Errechnung des Eigenkapitals erfolgte ohne Agio/inkl. Stillen Beteiligung.

## **Nettochartererlöse:**

Die Bruttochartererlöse werden abzüglich Adress- und Maklerkommissionen sowie Bereederungsgebühr und Befrachtungskommission angegeben, ggf. unter Berücksichtigung der Einnahmen/Ausgaben aus dem Einnahmenpool.

## **Betriebsergebnis:**

Das Betriebsergebnis ermittelt sich aus den Nettochartererlösen abzüglich der Schiffsbetriebskosten, der Reedereibetriebskosten und des Zinsaufwands (ohne Zinsen für Stille Beteiligung).

## **Darlehensstand:**

Alle ursprünglich zur Schiffsfinanzierung aufgenommenen Hypothekendarlehen wurden Anfang 2010 vollständig getilgt – vielfach mit deutlichen Tilgungsvorsprüngen.

## **Steuerliche Ergebnisse:**

(in Prozent kumuliert)

Die steuerlichen Ergebnisse, in Prozent bezogen auf das Kommanditkapital, werden modellhaft dargestellt für einen Treugeber mit Beitritt gemäß Hauptprospekt/1. Tranche. Annahmegemäß erfolgt die Handelsregistereintragung vor der ersten Ausschüttung. Die Ergebnisse bis 2007 sind endgültig veranlagt (nach Betriebsprüfung). Soweit endgültige Steuerbescheide ergangen sind, wurden diese in den Darstellungen berücksichtigt.

## **Kapitalbindung/-rückfluss:**

(in EUR zum 31.12.2010)

Berechnungsgrundlagen: Nominalbeteiligung EUR 100.000; Spitzen-Einkommensteuersätze:

1992-1999 = 53 % zzgl. 8,5 % Kirchensteuer und jeweils gültigem Solidaritätszuschlag

---

2000 = 51 % zzgl. 8,5 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag

---

2001-2003 = 48,5 % zzgl. 8,5 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag

---

2004 = 45 % zzgl. 8,5 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag

---

2005-2007 = 42 % zzgl. 8,5 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag

---

2008-2010 = 45 % zzgl. 8,5 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag

---

Die Kapitalbindung und die steuerlichen Ergebnisse werden modellhaft dargestellt für einen Treugeber mit Beitritt gemäß Hauptprospekt/1. Tranche.

## MS „MARE ARCTICUM“



Chartername: . . . . . „APL Chile“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.267 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanten: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 4.038 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebnahme: . . . . . Dezember 2000

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	23.750	24.750
Fremdkapital (USD 27.750.000)	25.894	31.068
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>49.644</b>	<b>55.818</b>
Agio	1.163	1.213

\* inkl. Stille Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	3.551	3.610
Nettochartererlöse in T-EUR	68.411	74.335
Betriebsergebnis in T-EUR	34.546	45.102
Ausschüttungen in T-EUR	16.973	23.038

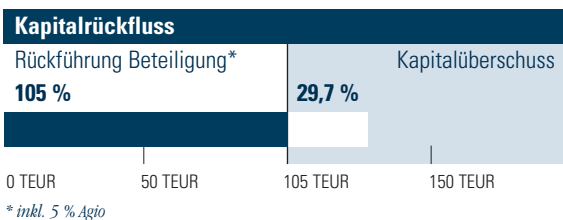
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	4.550	0

\*\* das Darlehen wurde 2007 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1999-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-105,2	-83,3 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	7,7	14,4 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	70,9

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	46.758
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-7.033
Ausschüttungen	95.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>29.725</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>134.725</b>



\* inkl. 5 % Agio

### Die Charter

Seit August 2004 ist das MS „Mare Arcticum“ für eine achtjährige Beschäftigung bei APL (American President Lines), Singapur, zu einer Tagesrate von USD 28.500 im Einsatz und somit langfristig bis mindestens Ende Juli 2012 verchartert. Das Schiff war im Berichtsjahr mit 337 Tagen aufgrund einer Wertzeit 13 Tage weniger im Einsatz als ursprünglich prospektiert. Seit Inbetriebnahme im Jahr 2000 liegen die Einsatztage bis Ende 2010 mit 59 Tagen über dem prospektierten Wert.

### Wirtschaftliche Situation

Die Beteiligungsgesellschaft hat im Berichtsjahr ein Betriebsergebnis von EUR 1,56 Mio. erzielt. Darin enthalten sind die Kosten für die durchgeführte Wertzeit und geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Das Schiffshypothekendarlehen ist im Jahr 2007 vollständig zurückgeführt worden. Neben den beschlossenen Ausschüttungen von 6 % ist es zu weiteren Ausschüttungen von 11 %, u.a. durch den Verkauf der CSAV-Aktien, die aus dem Einnahmenpool stammen (siehe S. 24), gekommen. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools, in dem auch das MS „Mare Arcticum“ fährt, auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

### Ausblick

Die Gesellschaft rechnet für das Jahr 2011 mit einem Betriebsergebnis von ca. EUR 3,6 Mio. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages von 0,9 Mio. werden neben prospektierten Ausschüttungen in Höhe von 10,5 % auf das Kommanditkapital zusätzliche Ausschüttungen von bis zu 5 % möglich sein. Die nächste Klasse-Docking ist für das Jahr 2015 (nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung) vorgeschrieben.

<sup>1)</sup> 83,3 % ausgleichsfähige Verluste.

<sup>2)</sup> Steuerpflichtig. Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2007) dar.

# MS „MARE ATLANTICUM“



Chartername: . . . . .  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.267 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanen: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 4.038 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Infahrtsetzung: . . . . . Dezember 2000

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	23.000	24.000
Fremdkapital (USD 27.750.000)	26.248	31.377
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>49.248</b>	<b>55.377</b>
Agio	1.125	1.175

\* inkl. Stille Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	3.555	3.659
Nettochartererlöse in T-EUR	67.890	76.016
Betriebsergebnis in T-EUR	34.129	46.851
Ausschüttungen in T-EUR	16.425	21.620

Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	4.550	0

\*\* das Darlehen wurde 2007 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1999-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-106,9	-86,3 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	9,3	15,9 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	74,5
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	48.350
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-7.753
Ausschüttungen	92.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>27.597</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>132.597</b>



\* inkl. 5 % Agio

## Die Charter

Bis April 2010 fuhr das MS „Mare Atlanticum“ für MSC (Mediterranean Shipping Company), Schweiz, zu einer Tagesrate von USD 28.950. Der Vertrag wurde zu einer marktkonformen Rate von USD 5.950 bis 18. März 2011 verlängert. Nach einer Klasse-Dockung trat das Schiff am 12. April 2011 eine Beschäftigung bei OOCL (Orient Overseas Container Line), Hongkong, zu einer täglichen Rate von USD 28.550 bis mindestens März 2013 an. Diese Abschlusshöhe setzte neue Akzente im vorherrschenden Markt. Das Schiff war in 2010 mit 364 Tagen nahezu vollbeschäftigt und ist seit Infahrtsetzung 104 Tage länger im Einsatz als ursprünglich prospektiert.

## Wirtschaftliche Situation

Das MS „Mare Atlanticum“ hat im Jahr 2010 ein Betriebsergebnis von EUR 3,52 Mio. erwirtschaftet. Dieses Ergebnis beinhaltet gestiegene Schiffsbetriebskosten (Überholung des Treibstoffsystems und des Hilfsdiesels) und geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Das Schiffshypothekendarlehen wurde bereits im Jahr 2007 vorzeitig getilgt. Es konnten Ausschüttungen von 13 % an die Gesellschafter geleistet werden, u.a. durch den Verkauf der CSAV-Aktien (siehe S. 24). Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmenpools auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

## Ausblick

Für das MS „Mare Atlanticum“ stand im Frühjahr 2011 eine Klasse-Dockung an. Die Gesellschaft rechnet für das Jahr 2011 mit erhöhten Schiffsbetriebskosten und einem sich daraus ableitenden Betriebsergebnis von ca. EUR 1,8 Mio. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 4,0 Mio. aus dem Jahr 2010 sind neben prospektierten Ausschüttungen von 10,5 % zusätzlich bis zu 12 % auf das Kommanditkapital möglich.

<sup>1)</sup> 86,3 % ausgleichsfähige Verluste.  
<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.  
 Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2007) dar.

## MS „MARE BRITANNICUM“



Chartername: . . . „APL Kaobsung“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.267 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanten: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 4.038 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebnahme: . . . . . Dezember 2000

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	26.750	27.750
Fremdkapital (USD 27.750.000)	31.214	30.826
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>57.964</b>	<b>58.576</b>
Agio	1.313	1.363

\* inkl. Stille Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	3.551	3.268
Nettochartererlöse in T-EUR	76.344	66.555
Betriebsergebnis in T-EUR	38.881	36.243
Ausschüttungen in T-EUR	17.981	16.759

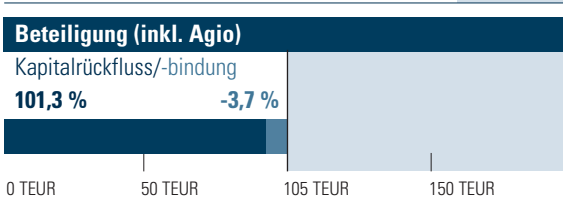
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	4.550	0

\*\* das Darlehen wurde 2010 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 2000-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-105,5	-83,7 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	15,0	12,7 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	59,8
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	46.016
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-6.257
Ausschüttungen	61.500
<b>Kapitalbindung</b>	<b>-3.742</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>101.258</b>



<sup>1)</sup> 83,7 % ausgleichsfähige Verluste.  
<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.  
 Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis einschließlich 2010) dar.

### Die Charter

Das MS „Mare Britannicum“ ist seit Oktober 2004 bis mindestens September 2012 langfristig an die Linienreederei APL (American President Lines), Singapur, zu einer täglichen Rate von USD 28.500 verchartert. Im Herbst 2010 absolvierte das Schiff seine routinemäßige Wertzeit zur Klasseerneuerung nach zehn Jahren betrieblicher Nutzung und war dadurch im Berichtsjahr mit 336 Einsatztagen 14 Tage weniger beschäftigt als ursprünglich prospektiert.

### Wirtschaftliche Situation

Das MS „Mare Britannicum“ hat im Berichtsjahr ein Betriebsergebnis von EUR 1,47 Mio. erwirtschaftet. Dieses Ergebnis beinhaltet erhöhte Schiffsbetriebskosten für die Durchführung der Wertzeit und geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Im Februar 2010 (ca. 2,5 Jahre früher als prospektiert) wurde das Schiffshypothekendarlehen vollständig zurückgeführt. Neben den für das Jahr 2010 geplanten Ausschüttungen von bis zu 3,5 % auf das Kommanditkapital konnten u.a. durch den Verkauf der CSAV-Aktien (siehe S. 24) weitere 1,5 % an die Gesellschafter zur Auszahlung kommen. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmepools auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

### Ausblick

Die Gesellschaft erwartet für 2011 aus heutiger Sicht ein Betriebsergebnis von ca. EUR 3,7 Mio. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 1,2 Mio. aus dem Jahr 2010 werden die prospektierten Ausschüttungen in Höhe von 10,5 % auf das Kommanditkapital und darüber hinaus zusätzliche Ausschüttungen von bis zu 3 % möglich sein. Die nächste Klasse-Docking – nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung – ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

# MS „MARE CARIBICUM“



Chartername: . . . . . „APL Argentina“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.267 tdu  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanen: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 4.038 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Infahrtsetzung: . . . . . Dezember 2000

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	26.750	27.750
Fremdkapital (USD 27.750.000)	31.214	30.826
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>57.964</b>	<b>58.576</b>
Agio	1.313	1.363

\* inkl. Stille Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	3.551	3.600
Nettochartererlöse in T-EUR	75.419	73.946
Betriebsergebnis in T-EUR	38.337	44.030
Ausschüttungen in T-EUR	17.719	22.890

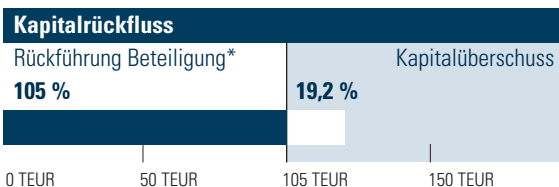
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	4.550	0

\*\* das Darlehen wurde 2008 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 2000-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-105,1	-84,5 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	15,8	12,8 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	60,0
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	46.404
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-6.247
Ausschüttungen	84.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>19.157</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>124.157</b>



\* inkl. 5 % Agio

## Die Charter

Das MS „Mare Caribicum“ ist seit September 2004 bei APL (American President Lines), Singapur, zu einer täglichen Rate von USD 28.500 und für eine Charterperiode von acht Jahren bis mindestens Mitte August 2012 langfristig verchartert. Das Schiff war im Berichtsjahr mit 345 Tagen aufgrund einer Wertzeit fünf Tage weniger im Einsatz als ursprünglich prospektiert. Seit Infahrtsetzung im Jahr 2000 bis Ende 2010 liegen die Beschäftigungszeiten mit 49 Einsatztagen über den prospektierten Werten.

## Wirtschaftliche Situation

Im Berichtsjahr hat das Schiff ein Betriebsergebnis von EUR 1,92 Mio. erzielt. Dieses Ergebnis beinhaltet erhöhte Schiffsbetriebskosten für die Durchführung der Wertzeit und geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Das Schiffshypothekendarlehen des MS „Mare Caribicum“ ist seit Juni 2008 vollständig getilgt, ca. vier Jahre früher als ursprünglich prospektiert. Neben kalkulierten Ausschüttungen von 3 % konnten weitere 12,5 % an die Gesellschafter ausgezahlt werden, u.a. durch den Verkauf der CSAV-Aktien (siehe S. 24). Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmenpools auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

## Ausblick

Das MS „Mare Caribicum“ wird im laufenden Jahr voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. EUR 3,6 Mio. erzielen. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 1,4 Mio. aus dem Jahr 2010 werden die prospektierten Ausschüttungen in Höhe von 10,5 % auf das Kommanditkapital und darüber hinaus zusätzliche Ausschüttungen von bis zu 5 % möglich sein. Die nächste Klasse-Dockung fällt im Jahr 2015 an.

<sup>1)</sup> 84,5 % ausgleichsfähige Verluste.  
<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.  
 Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2008) dar.

## MS „MARE LYCIUM“



Chartername: . . . . . „Libra Mexico“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.267 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanten: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 4.038 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebnahme: . . . . . Dezember 1999

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	24.286	25.217
Fremdkapital (USD 32.000.000)	28.632	31.605
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>52.919</b>	<b>56.822</b>
Agio	1.189	1.235

\* inkl. Stille Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	3.910	3.934
Nettochartererlöse in T-EUR	79.014	75.549
Betriebsergebnis in T-EUR	41.379	39.514
Ausschüttungen in T-EUR	20.090	14.329

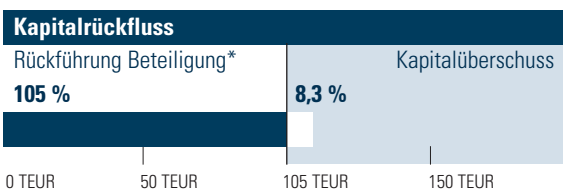
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	2.520	0

\*\* das Darlehen wurde 2010 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1999-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-113,3	-111,7 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	1,6	4,2 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	72,3
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	57.319
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-2.026
Ausschüttungen	58.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>8.293</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>113.293</b>



\* inkl. 5 % Agio

### Die Charter

Seit September 2006 fährt das MS „Mare Lycium“ für eine tägliche Rate von USD 30.250 für CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores), Chile, bis mindestens September 2011. Dem Antrag des in 2009 von einer Insolvenz bedrohten Charterers CSAV auf eine Stundung der Rate von knapp 36 % vom 1.4.2009 bis 31.3.2011 wurde zugestimmt und in einem „debt-to-equity-swap“ (Tausch von Charterzahlungen gegen Aktien-Beteiligung) in Aktien umgewandelt. Seit April 2011 erhält das Schiff wieder die ursprüngliche Rate. Mit 354 Einsatztagen war das Schiff im Jahr 2010 seit Infahrtsetzung 24 Tage länger im Einsatz als prospektiert.

### Wirtschaftliche Situation

Das MS „Mare Lycium“ hat im Berichtsjahr ein Betriebsergebnis von EUR 3,41 Mio. erwirtschaftet. Das Ergebnis enthält geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Die Gesellschaft hat im Jahr 2010 Ausschüttungen in Höhe von 14 % auf das Kommanditkapital vorgenommen. Prospektiert waren 10,5 %. Anfang 2010 wurde das Schiffshypothekendarlehen vollständig getilgt (1,5 Jahre früher als prospektiert). Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmepools auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

### Ausblick

Das MS „Mare Lycium“ wird im Jahr 2011 voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. EUR 3,6 Mio. erzielen. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 1,2 Mio. aus dem Jahr 2010 werden neben prospektierten Ausschüttungen von 10,5 % zusätzliche Ausschüttungen bis 5,5 % möglich sein. Die nächste Klasse-Dockung ist für das Jahr 2014 vorgeschrieben.

<sup>1)</sup> Davon ausgleichsfähig 100,9 %; verrechenbar 10,8 %.  
<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.  
 Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung in 2010) dar.



# MS „MARE PHOENICIUM“



Chartername: . . . . .  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.267 tdu  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanen: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 4.038 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Infahrtsetzung: . . . . . August 1999

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	23.008	23.944
Fremdkapital (USD 32.000.000)	26.996	29.800
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>50.004</b>	<b>53.744</b>
Agio	1.125	1.172

\* inkl. Stille Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	3.975	4.065
Nettochartererlöse in T-EUR	77.307	80.065
Betriebsergebnis in T-EUR	40.426	43.966
Ausschüttungen in T-EUR	19.347	17.574

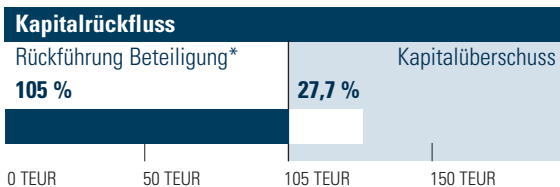
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	1.850	0

\*\* das Darlehen wurde 2009 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1999-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-112,4	-102,6 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	1,7	0,2 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	77,7
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	57.818
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-109
Ausschüttungen	75.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>27.709</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>132.709</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ausgleichsfähig.

<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.

Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalieren Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) abzüglich der Auflösung des negativen Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens dar, das bis einschl. 2009 zu negativen ausgleichsfähigen Werten geführt hat und entsprechend in Fußnote 1) enthalten ist.

## Die Charter

Das MS „Mare Phoenicium“ ist seit September 2006 für CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores), Chile, zu einer täglichen Rate von USD 30.250 bis mindestens August 2011 im Einsatz. Dem Antrag des in 2009 von einer Insolvenz bedrohten Charterers CSAV auf eine Stundung der Rate von knapp 36 % vom 1.4.2009 bis 31.3.2011 wurde zugestimmt und in einem „debt-to-equity-swap“ (Tausch von Charterzahlungen gegen Aktien-Beteiligung) in Aktien umgewandelt. Seit April 2011 erhält das Schiff wieder die ursprüngliche Rate. Mit 363 Tagen war das Schiff im Jahr 2010 seit Infahrtsetzung 90 Tage länger beschäftigt als prospektiert.

## Wirtschaftliche Situation

Das MS „Mare Phoenicium“ hat im Berichtsjahr ein Betriebsergebnis von EUR 3,79 Mio. erwirtschaftet. Das Ergebnis enthält geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Die Gesellschaft hat im Jahr 2010 Ausschüttungen in Höhe von 19 % auf das Kommanditkapital geleistet, anstelle der prospektierten 10,5 %. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmenpools auf ca. USD 21.554 pro Tag in 2010.

## Ausblick

Die Gesellschaft wird im Jahr 2011 voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. EUR 3,7 Mio. erzielen. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages von EUR 1,4 Mio. aus dem Jahr 2010 werden neben prospektierten Ausschüttungen von 11,5 % zusätzliche Ausschüttungen bis 5,5 % möglich sein. Die nächste Klasse-Dockung ist für das Jahr 2014 vorgeschrieben.

## MS „MARE SICULUM“



Chartername: . . . „Alvsborg Bridge“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 52.329 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 260,65 m  
 Breite auf Spanten: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 3.987 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 25,0 kn  
 Werft: . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Infahrtsetzung: . . . Dezember 1998

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	27.354	28.377
Fremdkapital (USD 33.125.000)	29.978	29.040
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>57.332</b>	<b>57.417</b>
Agio	1.342	1.393

\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2010); exkl. Agio

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Einsatztage	4.260	4.317
Nettochartererlöse in T-EUR	95.729	93.505
Betriebsergebnis in T-EUR	52.140	53.572
Ausschüttungen in T-EUR	26.038	26.890

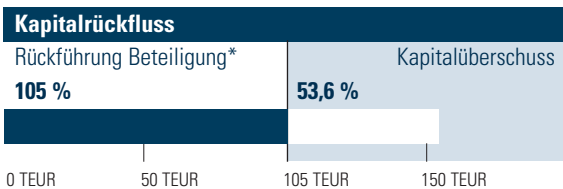
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	0	0

\*\* das Darlehen wurde 2008 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1998-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-103,4	-110,3 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	1,8	0,4 <sup>2)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2001		
	Prospekt	Ist
Unterschiedsbetrag Seeschiff	69,7	91,3

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	62.231
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-178
Ausschüttungen	96.500
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>53.553</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>158.553</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ausgleichsfähig.

<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.

Die Gesellschaft hat 2001 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2001 entsprechend den pauschalierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) abzüglich der Auflösung des negativen Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2008) dar, das bis einschl. 2008 zu negativen ausgleichsfähigen Werten geführt hat und entsprechend in Fußnote 1) enthalten ist.

### Die Charter

Das MS „Mare Siculum“ ist seit Mai 2009 langfristig bei „K“ Line (Kawasaki Kisen Kaisha), Japan, zu einer Rate von USD 29.950 pro Tag verchartert. Die vereinbarte Charterperiode läuft bis mindestens März 2014. Das Schiff war im Berichtsjahr 360 Tage im Einsatz und damit 10 Tage länger als prospektiert. Seit Infahrtsetzung 1998 bis Ende 2010 war das Schiff gegenüber dem Prospekt insgesamt 57 zusätzliche Tage im Einsatz.

### Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Jahr 2010 ein Betriebsergebnis von EUR 3,2 Mio. erwirtschaftet. Das Ergebnis enthält gestiegene Schiffsbetriebskosten, die Reparaturen an einem Hilfsdiesel und einem Turbolader beinhalten sowie geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs und durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Das Schiffshypothekendarlehen ist bereits vorzeitig im Jahr 2008, ca. zwei Jahre früher als prospektiert, vollständig zurückgeführt worden. Neben Ausschüttungen von 13,5 % sind zusätzliche Ausschüttungen von 3,5 % zur Auskehrung gekommen. Prospektiert waren 11 %. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmenpools auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

### Ausblick

Das MS „Mare Siculum“ wird im laufenden Jahr voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. EUR 3,7 Mio. erzielen. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages aus dem Jahr 2010 von EUR 0,7 Mio. werden aus heutiger Sicht Ausschüttungen in Höhe von bis zu 11 % auf das Kommanditkapital möglich sein. Die nächste Klasse-Docking ist für das Jahr 2013 (nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung) vorgeschrieben.

# MS „MARE SUPERUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: ..... 52.329 tdu  
 Länge über alles: ..... 260,65 m  
 Breite auf Spanen: ..... 32,25 m  
 Tiefgang: ..... 12,5 m  
 Stellplatzkapazität: ..... 3.987 TEU  
 Geschwindigkeit: ..... 25,0 kn  
 Werft: ..Hyundai Heavy Industries  
 .....in Ulsan/Südkorea  
 Infahrtsetzung: ..... Oktober 1998

## Finanzierung und Investition in T-EUR:

	Prospekt	Ist
Eigenkapital*	26.076	27.098
Fremdkapital (USD 33,05 Mio. gem. Prospekt; USD 33,125 Mio. gem. Ist)	29.065	29.297
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>55.141</b>	<b>56.395</b>
Agio	1.278	1.329

\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2010); exkl. Agio

## Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:

	Prospekt	Ist
Einsatztage	4.305	4.357
Nettochartererlöse in T-EUR	93.893	95.254
Betriebsergebnis in T-EUR	50.174	56.178
Ausschüttungen in T-EUR	24.798	29.246

## Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:\*\*

	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	0	0

\*\* das Darlehen wurde 2008 getilgt

## Steuerliche Ergebnisse 1998-2010 in % kumuliert:

	Prospekt	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-109,0	-110,1 <sup>1)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	104,7	0,4 <sup>2)</sup>

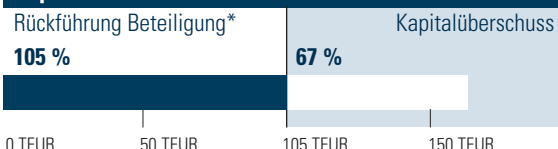
## Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2001

Unterschiedsbetrag Seeschiff	96,9
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

## Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010

	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	62.229
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-188
Ausschüttungen	110.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>67.041</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>172.041</b>

## Kapitalrückfluss



\* inkl. 5 % Agio

## Die Charter

Bis Ende Februar 2011 fuhr das MS „Mare Superum“ für die Linienreederei CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores), Chile, zu einer Tagescharterterrate von USD 6.200. Die Beschäftigung bei CSAV wurde im direkten Anschluss verlängert. Ab 1. März 2011 bis mindestens Juni 2013 gilt eine tägliche Rate von USD 23.500. Das Schiff war im Berichtsjahr 355 Tage im Einsatz. Seit Infahrtsetzung hat das MS „Mare Superum“ somit 52 Einsatztage mehr als ursprünglich prospektiert aufgefahren.

## Wirtschaftliche Situation

Im Jahr 2010 hat die Gesellschaft ein Betriebsergebnis von EUR 3,43 Mio. erzielt. Dieses Ergebnis beinhaltet geringere Chartereinnahmen durch den niedrigeren EUR/USD-Wechselkurs sowie durch die gesunkene Brutto-Poolrate. Das Schiffshypothekendarlehen ist seit Februar 2008 – ca. zwei Jahre früher als prospektiert – vollständig getilgt. Die Gesellschaft hat Ausschüttungen in Höhe von 19,5 % vorgenommen. Das sind 8,5 % mehr als prospektiert. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse und der CSAV-Charter-Reduzierung beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des 4.000 TEU-Einnahmepools auf ca. USD 21.554 pro Tag im Jahr 2010.

## Ausblick

Das MS „Mare Superum“ wird im laufenden Jahr voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. EUR 3,7 Mio. erwirtschaften. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages aus dem Jahr 2010 von EUR 0,8 Mio. werden aus heutiger Sicht Ausschüttungen in Höhe von bis zu 12 % auf das Kommanditkapital möglich sein. Die nächste Klasse-Docking ist für das Jahr 2013 (nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung) vorgeschrieben.

<sup>1)</sup> Ausgleichsfähig.

<sup>2)</sup> Steuerpflichtig.

Die Gesellschaft hat 2001 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2001 entsprechend den pauschalierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) abzüglich der Auflösung des negativen Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens dar, das bis einschl. 2008 (Tilgung des Darlehens) zu negativen ausgleichsfähigen Werten geführt hat und entsprechend in Fußnote 1) enthalten ist.

## MS „MARE AFRICUM“



Chartername: . . . . . „Kota Ekspres“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 34.630 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 195,68 m  
 Breite auf Spanten: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 11,50 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 2.959 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 22,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebnahme: . . . . . April 1997

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	17.640
Fremdkapital	-	23.715
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>41.355</b>
Agio	-	856

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	4.678
Nettochartererlöse in T-EUR	-	70.675
Betriebsergebnis in T-EUR	-	31.443
Ausschüttungen in T-EUR	-	7.965

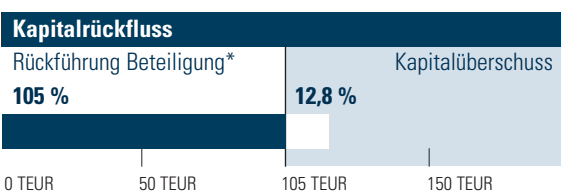
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	-	0

Steuerliche Ergebnisse 1996-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-169,6 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	42,3 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2004	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	99,5
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	76.745
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-5.415
Ausschüttungen	46.500
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>12.830</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>117.830</b>

Kapitalrückfluss	
Rückführung Beteiligung*	Kapitalüberschuss
<b>105 %</b>	<b>12,8 %</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2009.  
<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 129,9 %; verrechenbar 39,7 %.  
<sup>3)</sup> Davon steuerpflichtig 11,3 %; steuerfrei 31,0 %. Die Gesellschaft hat 2004 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2004 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2009) dar.

### Die Charter

Für das MS „Mare Africum“ bestand ein Chartervertrag mit PIL (Pacific International Lines), Singapur, bis zum 1. September 2010 zu USD 26.250 pro Tag. Im Anschluss wurde der Vertrag mit PIL bis mindestens August 2012 verlängert zu einer marktkonformen Tagescharterrate von USD 14.800. Das ist bereits die vierte Verlängerung von PIL und dokumentiert die Zufriedenheit des Charterers mit dem Schiff. Das MS „Mare Africum“ war im Berichtsjahr 365 Tage im Einsatz und damit vollbeschäftigt.

### Wirtschaftliche Situation

Im Jahr 2010 hat die Gesellschaft ein Betriebsergebnis von EUR 1,6 Mio. erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und damit einhergehend auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate zurückzuführen. Das zum Bau des Schiffes aufgenommene Hypothekendarlehen wurde bereits Anfang 2009 prospektgemäß getilgt. Die Gesellschaft hat in 2010 Ausschüttungen in Höhe von 6 % auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter vorgenommen. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools der 3.000 TEU-Schiffe im Jahr 2010 auf ca. USD 15.961 pro Tag.

### Ausblick

Das MS „Mare Africum“ wird im Jahr 2011 voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. TEUR 487 erzielen. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 1,5 Mio. aus dem Jahr 2010 werden Ausschüttungen von bis zu 2,5 % auf das Kommanditkapital möglich sein. Ende 2011 wird eine Liquidität von voraussichtlich EUR 1,6 Mio. vorgehalten. Diese dient u.a. zur Ansparung für die im Jahr 2012 anfallenden Kosten der durchzuführenden Klasse-Docking.

# MS „MARE CASPIUM“



Chartername: . . . „CMA CGM Beirut“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 34.630 t<sub>dw</sub>  
 Länge über alles: . . . . . 195,68 m  
 Breite auf Spanen: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 11,50 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 2.959 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 22,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebnahme: . . . . . November 1995

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	21.219
Fremdkapital	-	20.963
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>-</b>	<b>42.182</b>
Agio	-	1.035

\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2007); exkl. Agio

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	5.387
Nettochartererlöse in T-EUR	-	90.041
Betriebsergebnis in T-EUR	-	50.079
Ausschüttungen in T-EUR	-	31.372

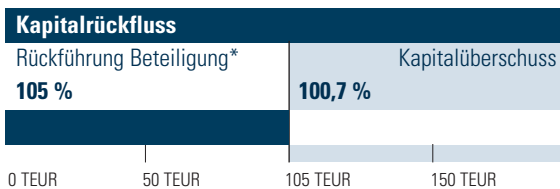
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-EUR:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen**	-	0
Gesellschafterdarlehen	-	1.500

\*\* das Schiffshypothekendarlehen wurde 2002 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1994-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-109,8 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	13,6 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	67,6

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	62.007
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-7.838
Ausschüttungen	151.500
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>100.669</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>205.669</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2007.

<sup>2)</sup> Ausgleichsfähig.

<sup>3)</sup> Steuerpflichtig.

Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a steuerpflichtig) dar.

## Die Charter

Das MS „Mare Caspium“ ist seit August 2007 an die Linienreederei CMA CGM (Compagnie Maritime d’Affrètement/Compagnie Générale Maritime), Marseille, zu einer täglichen Rate von USD 25.000 verchartert. Diese Beschäftigung wurde bis mindestens August 2011 geschlossen. Das Schiff war im Berichtsjahr an 363 Tagen im Einsatz und somit nahezu vollbeschäftigt.

## Wirtschaftliche Situation

Das MS „Mare Caspium“ hat im Jahr 2010 ein Betriebsergebnis von EUR 1,6 Mio. erzielt. Unter Einbeziehung des aufgenommenen Gesellschafterdarlehens zur Finanzierung der im Jahr 2009 durchgeführten Wertzeit ergibt sich ein laufendes Ergebnis in Höhe von ca. EUR 2,1 Mio. Das ursprünglich zum Bau des Schiffes aufgenommene Hypothekendarlehen wurde bereits im Jahr 2002 – ca. fünf Jahre früher als prospektiert – vollständig getilgt. Die im Jahr 2010 erwirtschaftete Liquidität dient der Darlehens-tilgung. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools der 3.000 TEU-Schiffe im Jahr 2010 auf ca. USD 15.961 pro Tag.

## Ausblick

Die Gesellschaft wird im laufenden Jahr voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. TEUR 654 erzielen. Freie Liquidität soll vorrangig zur Tilgung des aufgenommenen Gesellschafterdarlehens verwendet werden. Unter der Voraussetzung, dass von den im Jahresabschluss 2010 enthaltenen Versicherungserstattungsansprüchen in 2011 50 % der Mittel der Gesellschaft zufließen, werden Darlehenstilgungen in Höhe von TEUR 750 im laufenden Jahr möglich sein. Die nächste Klasse-Docking ist für das Jahr 2015 (nach 20 Jahren betrieblicher Nutzung) vorgeschrieben.

## MS „MARE GALLICUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: ..... 34.630 tdw  
 Länge über alles: ..... 195,68 m  
 Breite auf Spanten: ..... 32,25 m  
 Tiefgang: ..... 11,50 m  
 Stellplatzkapazität: ..... 2.959 TEU  
 Geschwindigkeit: ..... 22,0 kn  
 Werft: .. Hyundai Heavy Industries  
 ..... in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebsetzung: ..... Juni 1996

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	18.151
Fremdkapital	-	20.372
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>38.523</b>
Agio	-	882

\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2008); exkl. Agio

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	4.990
Nettochartererlöse in T-EUR	-	77.688
Betriebsergebnis in T-EUR	-	39.747
Ausschüttungen in T-EUR	-	14.112

Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	-	0

\*\* das Darlehen wurde 2007 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1995-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-162,8 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	47,1 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2003	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	90,5

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	76.884
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-7.834
Ausschüttungen	80.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>44.049</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>149.049</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2008.  
<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 131,2 %; verrechenbar 31,5 %.  
<sup>3)</sup> Davon steuerpflichtig 15,4 %; steuerfrei 31,5 %.  
 Die Gesellschaft hat 2003 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2003 entsprechend den pauschalierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) abzüglich der Auflösung des negativen Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2007) dar.

### Die Charter

Bis Juni 2010 fuhr das MS „Mare Gallicum“ für die Linienreederei Yang Ming Line mit einer fünfjährigen Laufzeit und zu einer Rate von USD 33.000 pro Tag – ein Abschluss, der nach Höhe und Laufzeit der Charter bis heute einen Rekord darstellt. Im direkten Anschluss trat das Schiff eine Beschäftigung bei T.S. Lines Ltd., Hongkong, zu einer marktkonformen Rate von USD 6.200 pro Tag und einer Laufzeit bis maximal Ende Juni 2011 an. Nach der Rücklieferung absolviert das Schiff die geplante Klasse-Wertzeit nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung. Das MS „Mare Gallicum“ war im Berichtsjahr mit 363 Tagen nahezu vollbeschäftigt.

### Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Jahr 2010 ein Betriebsergebnis von EUR 1,6 Mio. erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Charterereinnahmen und damit einhergehend auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie erhöhte Schiffsbetriebskosten (Umstellung des Heuertarifs (ITF) sowie Wartungsarbeiten am Schiff) zurückzuführen. Das Schiffshypothekendarlehen ist bereits seit Ende 2007 vollständig getilgt. Die Gesellschaft hat im Jahr 2010 eine Ausschüttung von 2 % auf das Kommanditkapital vorgenommen. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools der 3.000 TEU-Schiffe im Jahr 2010 auf ca. USD 15.961 pro Tag.

### Ausblick

Aufgrund der im Anschluss an die o.a. Charter geplanten Klasse-Docking rechnet die Beteiligungsgesellschaft für das Jahr 2011 mit einem Betriebsergebnis von voraussichtlich ca. EUR -1,5 Mio. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 3,1 Mio. aus dem Jahr 2010 werden im laufenden Jahr Ausschüttungen von bis zu 3,5 % auf das Kommanditkapital möglich sein.

# MS „MARE INTERNUM“



Chartername: . . . . .  
 Tragfähigkeit: . . . . .34.630 tdu  
 Länge über alles: . . . . .195,68 m  
 Breite auf Spanen: . . . . .32,25 m  
 Tiefgang: . . . . .11,50 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . .2.959 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . .22,0 kn  
 Werft: . .Hyundai Heavy Industries  
 . . . . .in Ulsan/Südkorea  
 Infahrtsatzung: . . .Dezember 1997

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	20.196
Fremdkapital	-	24.411
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>44.607</b>
Agio	-	984

\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2009); exkl. Agio

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	4.658
Nettochartererlöse in T-EUR	-	71.721
Betriebsergebnis in T-EUR	-	35.511
Ausschüttungen in T-EUR	-	8.760

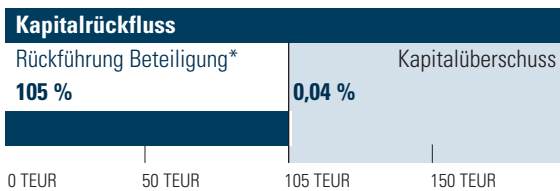
Darlehensstand zum 31.12.2010**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypotheken-	T-USD	-
darlehen	T-EUR	-
		0
		0

\*\* das Darlehen wurde 2009 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1997-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-135,2 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	2,1 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2000	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	75,4

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	61.572
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-1.037
Ausschüttungen	44.500
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>35</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>105.035</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2009.

<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 105,0 %; verrechenbar 30,2 %.

<sup>3)</sup> Steuerpflichtig.  
 Die Gesellschaft hat 2000 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 2000 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a steuerpflichtig) dar.

## Die Charter

Das MS „Mare Internum“ wurde am 23. März 2009 beim Charterer KMTC (Korea Marine Transport Co.), Korea, angeliefert. Dort war es zu einer marktkonformen Rate von USD 6.500 pro Tag bis zum 23. März 2011 beschäftigt, mit einer Verlängerungsoption von einem Jahr zu einer täglichen Rate von USD 9.500. Die Option wurde erklärt, so dass das Schiff für weitere zwölf Monate bis mindestens Februar 2012 für KMTC im Dienst ist. Das MS „Mare Internum“ fährt seit dem 20. Dezember 2010 unter deutscher Flagge und war im Berichtsjahr mit 365 Einsatztagen vollbeschäftigt.

## Wirtschaftliche Situation

Die Beteiligungsgesellschaft hat im Jahr 2010 ein Betriebsergebnis von EUR 1,9 Mio. erwirtschaftet. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und damit einhergehend auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate zurückzuführen. Das Schiffshypothekendarlehen ist bereits seit Oktober 2009 prospektgemäß vollständig getilgt. Für das Jahr 2010 hat die Gesellschaft eine Ausschüttung von 3 % auf das Kommanditkapital geleistet. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools der 3.000 TEU-Schiffe im Jahr 2010 auf ca. USD 15.961 pro Tag.

## Ausblick

Die Gesellschaft wird in 2011 voraussichtlich ein Betriebsergebnis von ca. TEUR 437 erzielen. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 1,6 Mio. aus dem Jahr 2010 werden Ausschüttungen von bis zu 2 % auf das Kommanditkapital möglich sein. Ende 2011 wird eine Liquidität von voraussichtlich EUR 1,8 Mio. vorgehalten – u.a. zur Ansparrung für die im Jahr 2012 vorgesehene Klasse-Dockung.

## MS „MARE IONIUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: ..... 34.630 tdw  
 Länge über alles: ..... 195,68 m  
 Breite auf Spanten: ..... 32,25 m  
 Tiefgang: ..... 11,50 m  
 Stellplatzkapazität: ..... 2.959 TEU  
 Geschwindigkeit: ..... 22,0 kn  
 Werft: ..Hyundai Heavy Industries  
 ..... in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebsetzung: ..... August 1997

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	17.640
Fremdkapital	-	25.244
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>42.883</b>
Agio	-	856

\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2009); exkl. Agio

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	4.440
Nettochartererlöse in T-EUR	-	70.643
Betriebsergebnis in T-EUR	-	31.896
Ausschüttungen in T-EUR	-	7.708

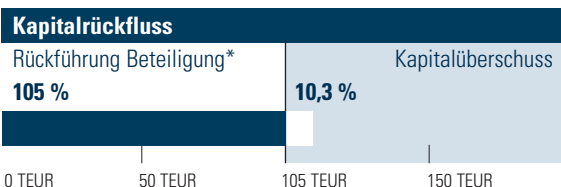
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	-	0

\*\* das Darlehen wurde 2009 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1996-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-165,6 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	43,4 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2004	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	92,8
Unterschiedsbetrag USD-Darlehen (Stand: 31.12.2010)	0,0

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	76.803
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-6.521
Ausschüttungen	45.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>10.282</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>115.282</b>



\* inkl. 5 % Agio

### Die Charter

Aufgrund der schwierigen Lage auf dem Chartermarkt konnte für das MS „Mare Ionium“ nach Rücklieferung aus der Maersk-Charter in 2009 erst zum 7. Februar 2010 wieder eine Beschäftigung bei BTL (Bengal Tiger Lines), Singapur, gefunden werden. Bis 1. Februar 2011 war das Schiff zu einer täglichen Rate von USD 4.500 verchartert. Diese Charter wurde von BTL bis Mitte März und zu einer verbesserten Rate von USD 9.000 pro Tag direkt verlängert. Seit Anfang April 2011 ist das MS „Mare Ionium“ bei der Linienreederei Wan Hai Lines, Taiwan, zu einer Tagesrate von USD 14.400 bis mindestens März 2012 beschäftigt. Das Schiff war im Berichtsjahr 328 Tage, bedingt durch die Aufliegezeit Anfang des Jahres 2010, im Einsatz.

### Wirtschaftliche Situation

Im Jahr 2010 hat die Gesellschaft ein Betriebsergebnis von EUR 1,8 Mio. erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate zurückzuführen. Die Gesellschaft konnte dennoch in 2010 Ausschüttungen in Höhe von 5 % auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter leisten. Das zum Bau des Schiffes aufgenommene Hypothekendarlehen wurde im August 2009 prospektgemäß getilgt. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools der 3.000 TEU-Schiffe im Jahr 2010 auf ca. USD 15.961 pro Tag.

### Ausblick

Die Gesellschaft erwartet aus heutiger Sicht für das Jahr 2011 ein Betriebsergebnis von ca. TEUR 219. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 1,5 Mio. aus dem Jahr 2010 werden Ausschüttungen von bis zu 3 % auf das Kommanditkapital möglich sein. Ende 2011 wird eine Liquidität von EUR 1,5 Mio. vorgehalten – u.a. zur Ansparung für die im Jahr 2012 vorgesehene Klasse-Dockung.

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2009.

<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 130,0 %; verrechenbar 35,6 %.

<sup>3)</sup> Davon steuerpflichtig 13,6 %; steuerfrei 29,8 %. Die Gesellschaft hat 2004 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt ab 2004 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2009) dar.



# MS „MARE THRACIUM“



Chartername: . . . . .  
 Tragfähigkeit: . . . . . 34.630 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 195,68 m  
 Breite auf Spanen: . . . . . 32,25 m  
 Tiefgang: . . . . . 11,50 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 2.959 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 22,0 kn  
 Werft: . . . . . Hyundai Heavy Industries  
 . . . . . in Ulsan/Südkorea  
 Inbetriebsetzung: . . . . . Oktober 1997

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	18.918
Fremdkapital	-	24.421
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>43.339</b>
Agio	-	920

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	4.626
Nettochartererlöse in T-EUR	-	69.611
Betriebsergebnis in T-EUR	-	31.941
Ausschüttungen in T-EUR	-	8.559

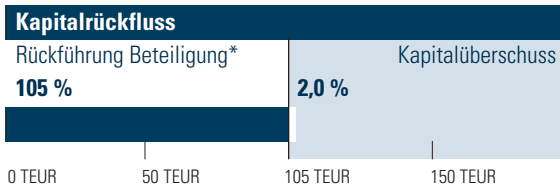
Darlehensstand zum 31.12.2010 in T-USD:**		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	-	0

\*\* das Darlehen wurde 2009 getilgt

Steuerliche Ergebnisse 1997-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-120,8 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	2,2 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.2000	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	65,5

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	61.596
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-1.108
Ausschüttungen	46.500
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>1.988</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>106.988</b>



\* inkl. 5 % Agio

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2009.  
<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 105,0 %; verrechenbar 15,8 %.  
<sup>3)</sup> Steuerpflichtig.  
 Die Gesellschaft hat 2000 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 2000 entsprechend den pauschalieren Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) dar.

## Die Charter

Bis 5. April 2011 lief die rund zweieinhalbjährige Beschäftigung des MS „Mare Thracium“ bei der Linienreederei KMTC (Korea Marine Transport Co.), Korea, zu einer täglichen Rate in Höhe von USD 19.100. Im Anschluss wurde die Beschäftigung zu einer marktkonformen täglichen Rate von USD 18.000 bis 25. April 2011 direkt verlängert. Seit 28. April 2011 ist das Schiff bis mindestens September 2011 für CCNI (Compania Chilena de Navigacion Interoceania S.A.), Chile, zu einer Tagesrate von USD 14.800 im Einsatz. Das MS „Mare Thracium“ war im Berichtsjahr 365 Tage im Einsatz und damit das dritte Jahr in Folge vollbeschäftigt.

## Wirtschaftliche Situation

Im Jahr 2010 hat die Gesellschaft ein Betriebsergebnis von EUR 1,97 Mio. erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartererinnahmen und damit einhergehend auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate zurückzuführen. Das Schiffshypothekendarlehen konnte durch Sondertilgungen im Februar 2009 vollständig abgelöst werden. Die Gesellschaft hat in 2010 Ausschüttungen in Höhe von 7 % auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter vorgenommen. Aufgrund der während der Weltwirtschaftskrise erfolgten Charterabschlüsse beläuft sich die durchschnittliche Brutto-Poolrate des Einnahmenpools der 3.000 TEU-Schiffe im Jahr 2010 auf ca. USD 15.961 pro Tag.

## Ausblick

Die Gesellschaft erwartet aus heutiger Sicht für das Jahr 2011 ein Betriebsergebnis von ca. TEUR 415. Unter Berücksichtigung des Liquiditätsvortrages in Höhe von EUR 2,7 Mio. aus dem Jahr 2010 werden Ausschüttungen von bis zu 5 % auf das Kommanditkapital möglich sein. Ende 2011 wird eine Liquidität von EUR 2,0 Mio. vorgehalten – u.a. zur Ansparrung für die im Jahr 2012 vorgesehene Klasse-Dockung.

## MS „MARE IBERICUM“



Chartername: . . . . . „Kota Mawar“  
 Tragfähigkeit: . . . . . 22.494 tdw  
 Länge über alles: . . . . . 179,62 m  
 Breite auf Spanten: . . . . . 25,30 m  
 Tiefgang: . . . . . 9,95 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . . 1.697 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . . 19,4 kn  
 Werft: . . . . . Stocznia Szczecinska S.A.  
 . . . . . in Stettin/Polen  
 Infabriktsetzung: . . . . . September 1994

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	13.810
Fremdkapital	-	14.572
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>-</b>	<b>28.382</b>
Agio	-	657

*\* inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2007); exkl. Agio*

Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	5.641
Nettochartererlöse in T-EUR	-	54.758
Betriebsergebnis in T-EUR	-	20.754
Ausschüttungen in T-EUR	-	8.282

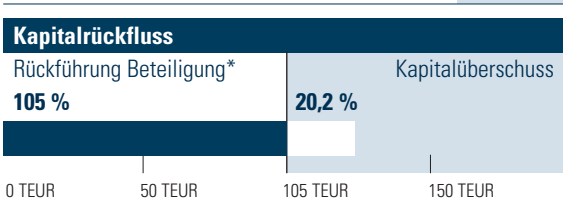
Darlehensstand zum 31.12.2010:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD**	-	0
Betriebsmittelkredit T-EUR 250 (erweitert auf T-EUR 500 bis 30.6.2011)		400

*\*\* das Darlehen wurde 2006 prospektgemäß getilgt*

Steuerliche Ergebnisse 1993-2010 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-122,6 <sup>2)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	9,8 <sup>3)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999	
Unterschiedsbetrag Seeschiff	72,8

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	67.342
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-5.117
Ausschüttungen	63.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>20.225</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>125.225</b>



*\* inkl. 5 % Agio*

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2006.  
<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 121,9 %; verrechenbar 0,7 %.  
<sup>3)</sup> Davon steuerpflichtig 9,1 %; steuerfrei 0,7 %. Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalieren Tonnagegewinn (0,2 % p.a. steuerpflichtig) dar.

### Die Charter

Das MS „Mare Ibericum“ war von Mai 2008 bis Mitte März 2010 zu einer Rate von USD 17.650 pro Tag bei PIL (Pacific International Lines), Singapur, beschäftigt. Dieser Vertrag wurde anschließend bis maximal Mitte Juli 2011 zu einer marktkonformen Charrate von USD 4.375 pro Tag verlängert. Das Schiff war im Berichtsjahr aufgrund von umfangreichen Reparaturarbeiten infolge von Schlechtwetterschäden 308 Tage im Einsatz.

### Wirtschaftliche Situation

Das MS „Mare Ibericum“ hat im Jahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -1.040 erzielt. Die Chartereinnahmefälle aufgrund der Schlechtwetterschäden werden teilweise durch die Einnahmen aus dem Loss-of-hire-Pool der Hansa Mare-Flotte gedeckt, so dass sich ein korrigiertes Betriebsergebnis von TEUR -827 ergibt. Das Ergebnis ist im Wesentlichen auf geringere Chartereinnahmen und eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie erhöhte Kosten durch die Reparaturarbeiten zurückzuführen. Das MS „Mare Ibericum“ fuhr vom 1. Januar 2008 bis zum Verkauf am 28. März 2011 mit den drei 1.000 TEU-Schiffen in einem Einnahmenpool mit einer Erlösverteilung des 1,46 fachen eines 1.000 TEU-Schiffes. Die Brutto-Poolrate des Jahres 2010 lag für das MS „Mare Ibericum“ bei USD 7.007 pro Tag.

### Ausblick/Schiffsverkauf

Durch Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 21. Februar 2011 wurde das MS „Mare Ibericum“ inklusive der laufenden Zeitcharter an SeaChange Maritime LLC, USA, zu einem Brutto-Verkaufspreis von USD 9,4 Mio. verkauft und am 28. März 2011 übergeben. Im April 2011 wurde eine erste Ausschüttung an die Gesellschafter in Höhe von rund 90 % des Verkaufsüberschusses geleistet. Die Gesellschaft hat mit Verkauf des MS „Mare Ibericum“ am 28. März 2011 ihren Geschäftsbetrieb eingestellt und befindet sich seitdem in der Abwicklung.

# DIE 1.000 TEU-KLASSE

MS „MARE ADRIATICUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: .....12.721 tdw  
 Länge über alles: .....149,50 m  
 Breite auf Spanten: .....22,30 m  
 Tiefgang: .....8,26 m  
 Stellplatzkapazität: .....1.054 TEU  
 Geschwindigkeit: .....17,5 kn  
 Werft: .....Stocznia Szczecinska S.A.  
 .....in Stettin/Polen  
 Infahrtsetzung: .....November 1993

MS „MARE BALTICUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: .....12.576 tdw  
 Länge über alles: .....149,50 m  
 Breite auf Spanten: .....22,30 m  
 Tiefgang: .....8,27 m  
 Stellplatzkapazität: .....1.054 TEU  
 Geschwindigkeit: .....17,5 kn  
 Werft: .....Stocznia Szczecinska S.A.  
 .....in Stettin/Polen  
 Infahrtsetzung: .....April 1993

MS „MARE DORICUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: .....12.705 tdw  
 Länge über alles: .....149,63 m  
 Breite auf Spanten: .....22,30 m  
 Tiefgang: .....8,27 m  
 Stellplatzkapazität: .....1.054 TEU  
 Geschwindigkeit: .....17,5 kn  
 Werft: .....Stocznia Szczecinska S.A.  
 .....in Stettin/Polen  
 Infahrtsetzung: .....August 1995

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 hatte weitreichende Auswirkungen auf den Schifffahrts- und Chartermarkt. Insbesondere bei den kleineren Schiffen sanken die zu erzielenden Charraten dramatisch und die Einnahmen konnten die Schiffsbetriebskosten nicht mehr decken. In der Spitze hatten außerdem über 580 Schiffe mit beschäftigungslosen Zeiten zu kämpfen.

Durch die schlechte Einnahmesituation ist vielfach Liquiditätsbedarf zur Deckung der Schiffsbetriebskosten in den Beteiligungsgesellschaften entstanden. Auch die Einschiffs-Gesellschaften der 1.000 TEU-Schiffe der Hansa Mare Reederei waren von diesen Entwicklungen betroffen. Zur Liquiditätssicherung bis einschließlich 2012 haben Beiräte und Geschäftsführung der Einschiffs-Gesellschaften deshalb frühzeitig ein Fortführungskonzept für die drei Schiffsfonds der 1.000 TEU-Klasse entwickelt.

Auf der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 26. Oktober 2009 haben die Gesellschafter das Konzept mehrheitlich beschlossen, das Anfang des Jahres 2010 umgesetzt wurde.

Im Rahmen des Fortführungskonzeptes wurden zur Liquiditätssicherung bis Ende 2012 freiwillige Kapitalerhöhungen sowie Darlehen durch die Gesellschafter geleistet.

Der Chartermarkt hat sich inzwischen von seinem historisch niedrigen Niveau im Jahr 2009 deutlich erholt. Waren im Jahr 2009 aufgrund des schlechten Marktumfelds Tagesraten von lediglich USD 3.600 für Neuabschlüsse erzielbar, so kann nun wieder ein Anstieg der Tagesraten für vergleichbare Schiffe auf USD 8.000 verzeichnet werden (Stand: Juni 2011).

Die nachfolgende Betrachtung der oben angegebenen drei Beteiligungsgesellschaften der 1.000 TEU-Klasse gibt den Verlauf für die Gesellschafter unter Berücksichtigung des laufenden Fortführungskonzeptes zum 31.12.2010 wieder. Hierbei ist die Entwicklung sowohl für den Gesellschafter ohne Kapitalerhöhung (Alt-kapital) als auch für den Gesellschafter, der sich im Rahmen des Fortführungskonzeptes an der Kapitalerhöhung beteiligt hat (Alt- und Neukapital) dargestellt.

## MS „MARE ADRIATICUM“

\* Exkl. Agio; inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2007); bis 2008 ist im EK die Euro-Umrechnungsrücklage mit enthalten.

\*\* Auf das neu gezeichnete EK entfällt kein Agio; Einzahlung erfolgte im Januar 2010.

\*\*\* Einzahlung i.H.v. TEUR 765 seitens diverser Gesellschafter und fremder Dritter erfolgte im Januar 2010; daneben ist ein Betriebsmittelkredit seitens der Bank i.H.v. TEUR 750 bis zum 31.12.2012 bereitgestellt worden.

\*\*\*\* Das anfängliche Schiffshypothekendarlehen wurde 2005 prospektgemäß getilgt.

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2005.

<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 110,2 %; verrechenbar 18,9 %.

<sup>3)</sup> Davon steuerpflichtig 1,6 %. Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,1342 % p.a., ab 2010 0,1252 % p.a. steuerpflichtig) dar.

<sup>4)</sup> Negative steuerliche Ergebnisse sind im Zeitraum bis 1998 für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 2). Positive steuerliche Ergebnisse sind bis 2009 kumuliert 1,5 % für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 3); ab 2010 jährlich 0,1252 % Tonnagesteuer, Basis TEUR 122,5 (Alt- und Neu-Kapital), Tonnagesteuer Unterschiedsbetrag Seeschiff: hier Prozentangabe, die nur auf die Altbeteiligung (TEUR 100) anfallen.

<sup>5)</sup> 23,0 % Nachschuss bezogen auf das um die Euro-Umrechnungsrücklage gekürzte Eigenkapital.

<sup>6)</sup> gem. Beschluss über die Änderung zum Gesellschaftervertrag vom 26.10.2009 gilt die neue Gewinn- und Verlustverteilung für das Alt- und das Neukapital ab 1.1.2010.

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	bis 2008	ab 2009/2010
Eigenkapital (EK)*	9.893	9.681
Neu gezeichnetes EK**	-	904
Euro-Umrechnungsrücklage	-	213
Darlehen „Fortführungskonzept“***	-	765
Fremdkapital	9.459	9.459
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>19.352</b>	<b>21.022</b>
Agio	482	482

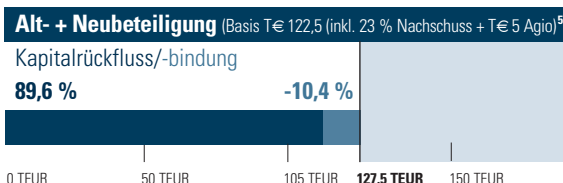
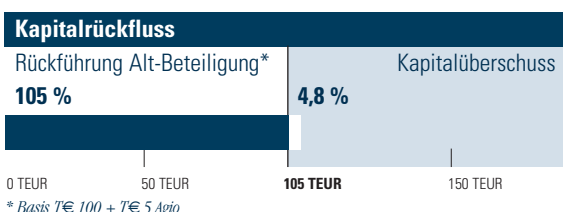
Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	5.932
Nettochartererlöse in T-EUR	-	41.660
Betriebsergebnis in T-EUR	-	12.367
Ausschüttungen in T-EUR	-	4.819

Darlehensstand zum 31.12.2010:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD ****	-	0
Darlehen „Fortführungskonzept“ in T-EUR***	-	765
Betriebsmittelkredit in T-EUR (TEUR 750, davon TEUR 500 bis 31.12.2012)	-	0

Steuerliche Ergebnisse 1993-2010 in % kumuliert: <sup>6)</sup>		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Negative steuerl. Ergebnisse	-129,1 <sup>2)</sup>	-129,1 <sup>4)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	1,6 <sup>3)</sup>	1,6 <sup>4)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999		
Unterschiedsbetrag Seeschiff	69,1	69,1 <sup>4)</sup>

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Einzahlung	-105.000	-127.492
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	60.610	60.610
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-814	-826
Ausschüttungen	50.000	50.000
<b>Kapitalüberschuss/-bindung</b>	<b>4.796</b>	<b>-17.708</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>109.796</b>	<b>109.784</b>



### Die Charter

Die Beschäftigungssituation für die Schiffe der 1.000 TEU-Klasse hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Seit Ende April 2009 war das MS „Mare Adriaticum“ bei KMTC (Korea Marine Transport Co.), Korea, mit unterschiedlichen Kurzzeitkontrakten beschäftigt. Von November 2009 bis Juli 2010 zu USD 3.600 pro Tag und aktuell bis maximal Mitte August 2011 zu 6.800 pro Tag. Das Schiff war im Berichtsjahr mit 365 Einsatztagen vollbeschäftigt.

### Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -347 erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie erhöhte Schiffsbetriebskosten zurückzuführen. Das ursprünglich zum Bau des Schiffes aufgenommene Hypothekendarlehen ist bereits seit Juli 2005 vollständig getilgt. Das MS „Mare Adriaticum“ fährt mit seinen beiden Schwesterschiffen und dem MS „Mare Ibericum“ (bis zum Verkauf am 28. März 2011) in einem Einnahmenpool. Die Brutto-Poolrate des Jahres 2010 betrug für ein 1.000 TEU-Schiff USD 4.799 pro Tag.

### Ausblick

Seit 28. März 2011 fährt das MS „Mare Adriaticum“ nur noch mit seinen Schwesterschiffen im Einnahmenpool. Das MS „Mare Ibericum“ ist mit dem Schiffsverkauf am 28. März 2011 aus dem Einnahmenpool der 1.000/1.700 TEU-Schiffe ausgeschieden. Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Brutto-Poolrate und angenommenen Schiffsbetriebskosten von ca. EUR 1,5 Mio. rechnet die Gesellschaft mit einem Betriebsergebnis von ca. TEUR -177 im Jahr 2011. Die Geschäftsführung geht bei einer aus heutiger Sicht erwarteten Erholung der Chartermärkte für die 1.000 TEU-Schiffe von moderat steigenden Charterraten aus. Die nächste Routine-Wertzeit fällt im Jahr 2013 (nach 20-jährigem Einsatz) an.

# MS „MARE BALTICUM“

\* Exkl. Agio; inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2007); bis 2008 ist im EK die Euro-Umrechnungsrücklage mit enthalten; Kündigung Alt-Kommanditist per 31.12.2009 i.H.v. TEUR 51,1.

\*\* Auf das neu gezeichnete EK entfällt kein Agio, Einzahlung erfolgte im Januar 2010 (ausstehende Einlage per 31.12.2010: TEUR 3).

\*\*\* Einzahlung i.H.v. TEUR 847 erfolgte im Januar 2010.

\*\*\*\* Das anfängliche Schiffshypothekendarlehen wurde 2005 prospektgemäß getilgt.

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.12.2005.

<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 116,9 %; verrechenbar 2,8 %.

<sup>3)</sup> Davon steuerfrei 2,9 %; steuerpflichtig 4,7 %.

Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,125 % p.a., ab 2010 0,1189 % p.a. steuerpflichtig) dar.

<sup>4)</sup> Negative steuerliche Ergebnisse sind im Zeitraum bis 1995 für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 2). Positive steuerliche Ergebnisse sind bis 2009 kumuliert 7,5 % für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 3); ab 2010 jährlich 0,1189 % Tonnagesteuer, Basis TEUR 115,6 (Alt- und Neu-Kapital), Tonnagesteuer Unterschiedsbetrag Seeschiff: hier Prozentangabe, die nur auf die Altbeteiligung (TEUR 100) anfallen.

<sup>5)</sup> 16,0 % Nachschuss bezogen auf das um die Euro-Umrechnungsrücklage gekürzte Eigenkapital.

<sup>6)</sup> gem. Beschluss über die Änderung zum Gesellschaftervertrag vom 26.10.2009 gilt die neue Gewinn- und Verlustverteilung für das Alt- und das Neukapital ab 1.1.2010.

## Finanzierung und Investition in T-EUR:

	bis 2008	ab 2009/2010
Eigenkapital (EK)*	10.916	10.636
Neu gezeichnetes EK**	-	809
Euro-Umrechnungsrücklage	-	229
Darlehen „Fortführungskonzept“****	-	847
Fremdkapital	9.970	9.970
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>20.886</b>	<b>22.491</b>
Agio	520	518

## Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:

	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	6.154
Nettochartererlöse in T-EUR	-	43.369
Betriebsergebnis in T-EUR	-	13.929
Ausschüttungen in T-EUR	-	6.191

## Darlehensstände zum 31.12.2010:

	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD****	-	0
Darlehen „Fortführungskonzept“ in T-EUR***	-	847
Betriebsmittelkredit (T-EUR 250)	-	0

## Steuerliche Ergebnisse 1992-2010 in % kumuliert:<sup>6)</sup>

	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Negative steuerl. Ergebnisse	-119,7 <sup>2)</sup>	-119,7 <sup>4)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	7,6 <sup>3)</sup>	7,6 <sup>4)</sup>

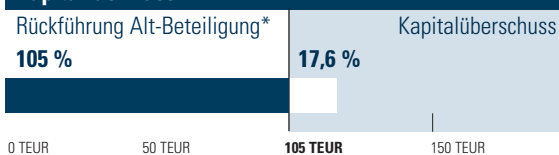
## Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999

Unterschiedsbetrag Seeschiff	69,4	69,4 <sup>4)</sup>
------------------------------	------	--------------------

## Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010

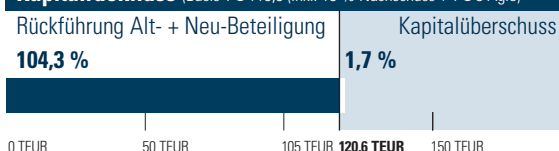
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Einzahlung (inkl. Agio)	-105.000	-120.647
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	65.705	65.705
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-2.612	-2.621
Ausschüttungen	59.500	59.500
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>17.593</b>	<b>1.937</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>122.593</b>	<b>122.584</b>

## Kapitalrückfluss



\* Basis T€ 100 + T€ 5 Agio

## Kapitalrückfluss (Basis T€ 115,6 (inkl. 16 % Nachschuss + T€ 5 Agio)<sup>6)</sup>



## Die Charter

Die Beschäftigungssituation der 1.000 TEU-Klasse hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Von Oktober 2009 bis Juli 2010 war das MS „Mare Balticum“ für Dong Young Shipping, Korea, für zwei Charterern von USD 3.850 und USD 3.900 p.T. im Einsatz. Danach trat das Schiff bis 1. Dezember 2010 eine Beschäftigung bei SITC, Hongkong, zu einer Rate von USD 6.100 p. T. an. Diese Charter wurde zunächst für sechs Monate zu USD 6.900 p.T. und ab 1. Juli 2011 bis mind. März 2012 zu USD 8.300 p.T. verlängert. SITC hat eine Option für weitere sechs Monate zu USD 10.000 p.T. Das MS „Mare Balticum“ war im Jahr 2010 insgesamt 350 Tage im Einsatz.

## Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -774 erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie erhöhte Schiffsbetriebskosten zurückzuführen. Das MS „Mare Balticum“ fährt mit seinen beiden Schwesterschiffen und dem MS „Mare Ibericum“ (bis zum Verkauf am 28. März 2011) in einem Einnahmenpool. Die Brutto-Poolrate 2010 betrug für ein 1.000 TEU-Schiff USD 4.799 pro Tag.

## Ausblick

Seit 28. März 2011 fährt das MS „Mare Balticum“ nur noch mit seinen Schwesterschiffen im Einnahmenpool. Das MS „Mare Ibericum“ ist durch den Schiffsverkauf am 28. März 2011 aus dem Einnahmenpool ausgeschieden. Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Brutto-Poolrate und angenommenen Schiffsbetriebskosten von ca. EUR 1,6 Mio. rechnet die Gesellschaft mit einem Betriebsergebnis von ca. TEUR -345 im Jahr 2011. Die Geschäftsführung geht bei einer aus heutiger Sicht erwarteten Erholung der Chartermärkte für die 1.000 TEU-Schiffe von moderat steigenden Chatteraten aus. Die nächste Routine-Wertzeit fällt im Jahr 2013 (nach 20-jährigem Einsatz) an.

## MS „MARE DORICUM“

\* Exkl. Agio; inkl. Stille Beteiligung (gekündigt per 31.12.2008); bis 2008 ist im EK die Euro-Umrechnungsrücklage mit enthalten; Kündigung Alt-Kommanditist per 31.12.2010 i.H.v. TEUR 25.

\*\* Auf das neu gezeichnete EK entfällt kein Agio; Einzahlung erfolgte im Januar 2010.

\*\*\* Einzahlung i.H.v. TEUR 887 erfolgte im Januar 2010.

\*\*\*\* Das anfängliche Schiffshypothekendarlehen wurde 2007 prospektgemäß getilgt.

<sup>1)</sup> Ende der Prospektlaufzeit zum 31.8.2008.

<sup>2)</sup> Davon ausgleichsfähig 116,5 %; verrechenbar 26,2 %.

<sup>3)</sup> Davon steuerpflichtig 2,7 %; steuerfrei 2,5 %.

Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalieren Tonnagegewinn (0,13 % p.a.; ab 2010 0,1169 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrages des USD-Darlehens (bis zur Tilgung 2007) dar.

<sup>4)</sup> Negative steuerliche Ergebnisse sind im Zeitraum bis 1998 für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 2); Positive steuerliche Ergebnisse sind bis 2009 kumuliert 5,2 % für das Altkapital (TEUR 100) angefallen (siehe Fußnote 3); ab 2010 jährlich 0,1169 % Tonnagesteuer, Basis TEUR 126,4 (Alt- und Neu-Kapital); Tonnagesteuer Unterschiedsbetrag Seeschiff: hier Prozentangabe, die nur auf die Altbeteiligung (TEUR 100) anfallen.

<sup>5)</sup> 27,0 % Nachschuss bezogen auf das um die Euro-Umrechnungsrücklage gekürzte Eigenkapital.

<sup>6)</sup> gem. Beschluss über die Änderung zum Gesellschaftervertrag vom 26.10.2009 gilt die neue Gewinn- und Verlustverteilung für das Alt- und das Neukapital ab 1.1.2010.

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	bis 2008	ab 2009/2010
Eigenkapital (EK)*	10.287	10.050
Neu gezeichnetes EK**	0	1.656
Euro-Umrechnungsrücklage	-	213
Darlehen „Fortführungskonzept“***	-	887
Fremdkapital	10.481	10.481
<b>Gesamtinvestition</b>	<b>20.769</b>	<b>23.287</b>
Agio	481	481

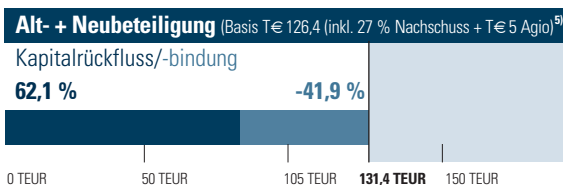
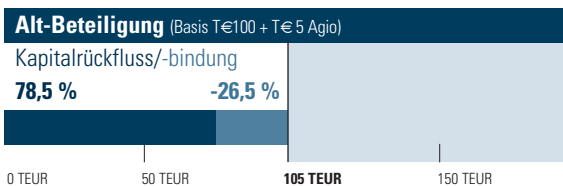
Betrieb zum 31.12.2010, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	5.420
Nettochartererlöse in T-EUR	-	37.350
Betriebsergebnis in T-EUR	-	9.543
Ausschüttungen in T-EUR	-	1.058

Darlehensstand zum 31.12.2010:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen in T-USD****	-	0
Darlehen „Fortführungskonzept“ in T-EUR***	-	887

Steuerliche Ergebnisse 1995-2010 in % kumuliert: <sup>6)</sup>		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Negative steuerl. Ergebnisse	-142,7 <sup>2)</sup>	-142,7 <sup>4)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	5,3 <sup>3)</sup>	5,3 <sup>4)</sup>

Option zur Tonnagesteuer zum 1.1.1999		
Unterschiedsbetrag Seeschiff	55,2	55,2 <sup>4)</sup>

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2010		
	Alt-Beteiligung	Alt- + Neu-Beteiligung
Einzahlung	-105.000	-131.404
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	68.881	68.881
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-1.406	-1.420
Ausschüttungen	11.000	11.000
<b>Kapitalbindung</b>	<b>-26.525</b>	<b>-52.943</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>78.475</b>	<b>78.461</b>



### Die Charter

Das MS „Mare Doricum“ war bis 14. März 2010 bei APL (American President Lines), Singapur, zu einer täglichen Rate von USD 3.725 im Einsatz. Anschließend konnten zwei Halbjahreschartern mit Johan Shipping, Malaysia, zu Tagesraten von USD 4.000 (bis 20. Sept. 2010) und USD 4.400 bis 4. April 2011 geschlossen werden. Bei MTT Shipping, Malaysia, war das Schiff bis 21. April 2011 zu USD 7.250 pro Tag und dann zu USD 7.950 pro Tag bis maximal Anfang Juli 2011 im Einsatz. Im Jahr 2010 stand für das MS „Mare Doricum“ die Wertzeit nach 15 Jahren betrieblicher Nutzung an. Das Schiff war im Jahr 2010 dadurch 329 Tage im Dienst.

### Wirtschaftliche Situation

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr 2010 ein Betriebsergebnis von TEUR -1.705 erzielt. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Chartereinnahmen und auf eine verminderte durchschnittliche Brutto-Poolrate sowie die im Jahr 2010 durchgeführte Klasse-Dockung zurückzuführen. Das Schiffshypothekendarlehen ist bereits seit September 2007 vollständig getilgt. Das MS „Mare Doricum“ fährt mit seinen beiden Schwesterschiffen und dem MS „Mare Ibericum“ (bis zum Verkauf am 28. März 2011) in einem Einnahmenpool. Die Brutto-Poolrate des Jahres 2010 betrug für ein 1.000 TEU-Schiff USD 4.799 pro Tag.

### Ausblick

Seit 28. März 2011 fährt das MS „Mare Doricum“ nur noch mit seinen Schwesterschiffen im Einnahmenpool. Das MS „Mare Ibericum“ ist durch den Schiffsverkauf am 28. März 2011 aus dem Einnahmenpool ausgeschieden. Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Brutto-Poolrate und angenommenen Schiffsbetriebskosten von ca. EUR 1,5 Mio. rechnet die Gesellschaft mit einem Betriebsergebnis von ca. TEUR -245 im Jahr 2011. Die Geschäftsführung geht bei einer aus heutiger Sicht erwarteten Erholung der Chartermärkte für die 1.000 TEU-Schiffe von moderat steigenden Charterraten aus. Die nächste Routine-Wertzeit fällt im Jahr 2015 (nach 20-jährigem Einsatz) an.

# MS „MARE HIBERNUM“



Chartername: . . . . .  
 Tragfähigkeit: . . . . .12.500 tdw  
 Länge über alles: . . . . .149,63 m  
 Breite auf Spanten: . . . . .22,30 m  
 Tiefgang: . . . . .8,25 m  
 Stellplatzkapazität: . . . . .1.016 TEU  
 Geschwindigkeit: . . . . .17,5 kn  
 Werft: . . . . .Stocznia Szczecinska S.A.  
 . . . . .in Stettin/Polen  
 Infabrtsetzung: . . . . .Mai 1995  
 Schiffsverkauf: . . . . .Oktober 2007

<sup>1)</sup> Das MS „Mare Hibernum“ wurde am 17.10.2007 verkauft; es wird hier auf die Angabe der Prospekt-daten verzichtet, da eine Vergleichbarkeit mit den Ist-Werten aufgrund der prospektierten Projektlaufzeit bis Ende 2007 nicht gegeben ist.  
<sup>2)</sup> Davon Gesamtausschüttung aus Verkauf 126 %.  
<sup>3)</sup> Davon ausgleichsfähig 120,8 %; verrechenbar 20,2 %.  
<sup>4)</sup> Davon steuerpflichtig 2,4 %; steuerfrei 2,3 %.  
 Die Gesellschaft hat 1999 zur Tonnagesteuer optiert. Das steuerliche Ergebnis (Ist) stellt seit 1999 entsprechend den pauschalisierten Tonnagegewinn (0,1 % p.a. steuerpflichtig) zzgl. der Auflösung des Unterschiedsbetrags des USD-Darlehens dar.  
<sup>5)</sup> Der Unterschiedsbetrag „Seeschiff“ wurde bei Verkauf des Schiffes steuerpflichtig aufgelöst. Der Gewinn aus dem Schiffsverkauf ist steuerfrei.

Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	10.763
Fremdkapital	-	10.737
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>21.500</b>
Agio	-	505

\* inkl. Stiller Beteiligung (exkl. Agio)

Betrieb zum 31.12.2007, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	4.413
Nettochartererlöse in T-EUR	-	32.333
Betriebsergebnis in T-EUR	-	11.478
Ausschüttungen** in T-EUR	-	14.207 <sup>2)</sup>

\*\* inkl. Liquidität aus Veräußerungserlös

Darlehensstand zum 31.12.2007 in T-USD:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	-	0

Steuerliche Ergebnisse 1994-2007 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-141,0 <sup>3)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	4,7 <sup>4)</sup>
Steuerliches Ergebnis aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages Seeschiff		62,4 <sup>5)</sup>

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2008	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	68.292
Steuerzahlungen auf steuerpflichtige Gewinne	-1.150
Steuerzahlungen aus der Auflösung des Unterschiedsbetrags Seeschiffes in 2007	-28.847
Ausschüttungen	132.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>65.295</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>170.295</b>

Kapitalrückfluss	
Rückführung Beteiligung*	Kapitalüberschuss
<b>105 %</b>	<b>65,3 %</b>

0 TEUR | 50 TEUR | 105 TEUR | 150 TEUR  
 \* inkl. 5 % Agio

## Schiffsverkauf

Durch Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 29. August 2007 wurde das MS „Mare Hibernum“ an K/S Green Valley, eine Tochtergesellschaft der A/S Lund Dal Invest, Dänemark, zu USD 19,9 Mio. verkauft und am 17. Oktober 2007 gegen Zahlung des vollen Kaufpreises übergeben.

Durch den Verkauf des MS „Mare Hibernum“ konnten Ausschüttungen in Höhe von insgesamt 132 % auf das Kommanditkapital an die Gesellschafter ausgezahlt werden.

Über die gesamte Projektlaufzeit ist damit eine durchschnittliche Rendite in Höhe von 9,27 % erzielt worden.

## MS „MARE TUSCUM“



Chartername: .....  
 Tragfähigkeit: .....12.525 tdw  
 Länge über alles: .....149,63 m  
 Breite auf Spanten: .....22,30 m  
 Tiefgang: .....8,27 m  
 Stellplatzkapazität: .....1.042 TEU  
 Geschwindigkeit: .....17,5 kn  
 Werft: ...Stocznia Szczecinska S.A.  
 .....in Stettin/Polen  
 Infabrikssetzung: .....Oktober 1996  
 Schiffsverkauf: .....Februar 2006

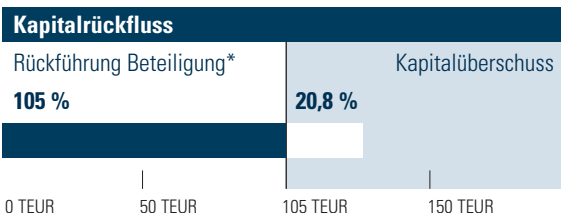
Finanzierung und Investition in T-EUR:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Eigenkapital*	-	11.075
Fremdkapital	-	10.993
<b>Gesamtinvestition</b>	-	<b>22.067</b>
Agio		

Betrieb zum 31.12.2006, kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Einsatztage	-	3.316
Nettochartererlöse in T-EUR	-	23.518
Betriebsergebnis in T-EUR	-	5.561
Ausschüttungen in T-EUR	-	12.075 <sup>2)</sup>

Darlehensstand zum 31.12.2006 in T-USD:		
	Tilgungsplan	Ist
Schiffshypothekendarlehen	-	0

Steuerliche Ergebnisse 1995-2006 in % kumuliert:		
	Prospekt <sup>1)</sup>	Ist
Negative steuerl. Ergebnisse	-	-174,2 <sup>3)</sup>
Positive steuerl. Ergebnisse	-	49,0 <sup>4)</sup>
steuerl. Jahresergebnis im Jahr des Verkaufs 2006	136,8 <sup>5)</sup>	

Kapitalbindung/-rückfluss in EUR zum 31.12.2006 <sup>1)</sup>	
	Ist
Einzahlung	-105.000
Steuerrückflüsse aus ausgleichsfähigen Verlustzuweisungen	70.536
Steuerzahlungen auf den Veräußerungsgewinn	-60.707
Verkaufsüberschuss	116.000
<b>Kapitalüberschuss</b>	<b>20.829</b>
<b>Kapitalrückfluss</b>	<b>125.829</b>



\* inkl. 5 % Agio

### Schiffsverkauf

Das MS „Mare Tuscum“ wurde durch Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 12. Januar 2006 an die Starlio Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern, zu USD 24,0 Mio. verkauft und am 16. Februar 2006 gegen Zahlung des vollen Kaufpreises übergeben.

Durch den Verkauf des MS „Mare Tuscum“ konnten Ausschüttungen an die Gesellschafter in Höhe von insgesamt 116 % auf das Kommanditkapital geleistet werden. Das sind 4,6 % mehr als bei der Abstimmung über den Verkauf prognostiziert. Die letzte Ausschüttung von 3 % erfolgte Anfang Dezember 2007.

Das Schiffsprojekt „Mare Tuscum“ konnte somit nach schwierigen Jahren für alle Beteiligten erfolgreich beendet werden.

<sup>1)</sup> Das MS „Mare Tuscum“ wurde am 16.2.2006 verkauft; es wird hier auf die Angabe der Prospekt-daten verzichtet, da eine Vergleichbarkeit mit den Ist-Werten aufgrund der prospektierten Projektlaufrzeit bis 2009 nicht gegeben ist.

<sup>2)</sup> Gesamtausschüttung aus Verkauf 116 %, davon 113 % in 2006 und 3 % (Plan) in 2007.

<sup>3)</sup> Davon ausgleichsfähig 119,3 %; verrechenbar 54,5 %.

<sup>4)</sup> Steuerfrei.

<sup>5)</sup> Davon steuerfrei 5,5 %; steuerpflichtig 131,3 %.



# PRÜFUNGSVERMERK

„Auftragsgemäß haben wir die im Jahresbericht zum Geschäftsjahr 2010 der Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG, Bremen, dargestellten Ergebnisse der Einschiffs-Gesellschaften (Seiten 32 bis 52 des Jahresberichtes) sowie das Musterdepot (Seite 24 und 25 des Jahresberichtes) geprüft. Unsere Prüfung bezog sich auf die Übereinstimmung der im Jahresbericht hierzu genannten Daten mit den von uns geprüften Jahresabschlüssen bis 31. Dezember 2010, den von der Gesellschaft erstellten steuerlichen Ergänzungsrechnungen, den publizierten Beteiligungsangeboten und den Tilgungsplänen.

Wir haben uns davon überzeugt, dass die dargestellten Daten rechnerisch und sachlich richtig entwickelt wurden.“

Hamburg, den 30. Mai 2011

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



(Richard Müllner)  
Wirtschaftsprüfer



(ppa. André Blomeyer)  
Wirtschaftsprüfer



# BERICHT DES BEIRATES

Der Beirat der Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG hat im Geschäftsjahr 2010 alle ihm gemäß Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Die Geschäftsführung informierte den Beirat regelmäßig mündlich und schriftlich über strategische Ziele, den allgemeinen Geschäftsverlauf, die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage sowie über wichtige Einzelvorgänge.

Die sich ergebenden geschäftspolitischen Fragen sind in mehreren Sitzungen ausführlich erörtert worden. Durch den regelmäßigen Kontakt mit der Geschäftsführung war ein reger Informations- und Meinungsaustausch stets sichergestellt. Die Buchführung und die Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2010 sind von der durch die jeweilige Gesellschafter-Versammlung als Abschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen worden.

Ebenso wurde das Musterdepot der Einschiff-Gesellschaften im Jahresbericht zum Geschäftsjahr 2010 der Hansa Mare Reederei von der PricewaterhouseCoopers geprüft und ist mit einem uneingeschränkten Prüfungsvermerk versehen worden.

Bremen, den 31. Mai 2011

Der Beirat



Olaf von Maydel



Thomas Meier-Hedde

© 2011 by Hansa Mare Reederei

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck, auch auszugsweise, oder jede andere Art der Wiedergabe, einschließlich Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung auf Datenträgern, in deutscher oder jeder anderen Sprache nur mit schriftlicher Genehmigung der Hansa Mare Reederei GmbH & Co. KG, Bremen.

Gestaltung:

[www.causa-formalis.de](http://www.causa-formalis.de)

Druck:

Benatzky, Hannover





## HANSA MARE REEDEREI

Hansa Mare Reederei    Tel.: 0421/1 73 76-0  
GmbH & Co. KG        Fax: 0421/1 73 76-56/76  
Am Wall 58/60         info@hansa-mare.de  
28195 Bremen         www.hansamare.de  
Deutschland