



Fragen und Antworten zu IDEENKAPITAL Navalia 13 MS „PORT ELISABETH“.

Die wichtigsten Fragen zu IDEENKAPITAL Navalia 13 – MS „PORT ELISABETH“

INHALTSVERZEICHNIS

1. Überblick über die Beteiligung

2. Allgemeine Fragen zu einer Schiffsbeteiligung

- 2.1 Was spricht für eine Schiffsbeteiligung?
Wie sehen Marktlage und Marktentwicklung aus?
- 2.2 Welche Kriterien sprechen für eine Investition in die Bulkschifffahrt?
- 2.3 Für welche Anlegergruppen ist eine Schiffsbeteiligung interessant?
- 2.4 Habe ich einen kompetenten Partner an meiner Seite?

3. Fragen zum Schiff

- 3.1 Um welchen Schiffstyp handelt es sich bei NAVALIA 13?
- 3.2 Was bedeutet Handymax-Klasse?
- 3.3 Was zeichnet das Schiff aus? Entspricht es den modernen Standards?
- 3.4 Welche Güter können mit Bulkcarriern transportiert werden?
- 3.5 Gegen welche Schäden ist das Schiff abgesichert?
- 3.6 Ist der Kaufpreis marktgerecht?
- 3.7 Wer ist der Charterer und wie hoch sind die Charraten?
- 3.8 Wer ist für das Management des Schiffes verantwortlich (Reederei)?

4. Fragen zur Beteiligung

- 4.1 Welche Risiken hat ein Anleger? Wie groß ist das Wechselkurs-/Zinsänderungsrisiko?
- 4.2 In welcher Höhe haftet der Anleger und besteht eine Nachschusspflicht?
- 4.3 Wie lange läuft der Fonds? Ist eine vorzeitige Rückgabe möglich?

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

2

- 4.4 In welchem Zeitraum sind Zeichnungen möglich?
- 4.5 Welches Formular ist bei Überweisung der Zeichnungssumme zu verwenden?
- 4.6 Wie wird der Fonds finanziert?
- 4.7 Wieso wurde auch in JPY finanziert und nicht nur in USD?
- 4.8 Welche Kosten fallen bei Schiffserwerb und Haltung an?
- 4.9 Ist eine zusätzliche Anteilsfinanzierung möglich?
- 4.10 Wann erhält der Anleger seine Auszahlungen und wie hoch sind diese?
- 4.11 Wie erfolgt die Verteilung der Erlöse, wenn die wirtschaftlichen Ergebnisse besser ausfallen als erwartet?
Was bedeutet Mehrergebnisbeteiligung?
- 4.12 Welche Aufgaben hat der Treuhänder?
- 4.13 Kann eine treuhänderische Beteiligung in eine direkte umgewandelt werden?

5. Steuerliche Fragen

- 5.1 Wie werden die Einkünfte besteuert?
- 5.2 Was beinhaltet der § 5a EStG („Tonnagesteuer“)?
- 5.3 Was ist im Schenkungs- und im Erbfall zu beachten?

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

3

1. Überblick über die Beteiligung

Fondsgesellschaft:

Anleger beteiligen sich mit ihrer Einlage an der „PORT ELISABETH“ GmbH & Co. KG, die das MS „PORT ELISABETH“ erworben hat.

Beteiligungsobjekt:

	MS „PORT ELISABETH“
Tragfähigkeit	circa 55.500 tdw
Bauwerft	Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Japan
Werftablieferung	voraussichtlich im November 2009
Verkäufer	Nordhval Pte. Ltd., Singapur, ein Unternehmen der Dampskibsselskabet Norden A/S, Kopenhagen, Dänemark
Kaufpreis	41,5 Mio. USD
Übernahme	voraussichtlich im November 2009
Bereederung	Stella Marine Services GmbH & Co. KG, Hamburg
Verkauf	vorgesehen Ende 2026
Restwert	prognostiziert 32,0% der handelsrechtlichen Anschaffungskosten

Art der Kapitaleinlage, Kommanditkapital, Mindestbeteiligung und Agio, Zeichnungsfrist:

Der Anleger beteiligt sich vorerst als Treugeber an der oben genannten Fondsgesellschaft. Eine Umwandlung der Beteiligung in eine direkte Beteiligung ist möglich. Nähere Informationen unter Punkt 4.13.

Die Mindestbeteiligung beträgt 10.000 USD zuzüglich 5 % Agio. Das gezeichnete Kommanditkapital ist zuzüglich des Agios nach Annahme und Zahlungsaufforderung einzuzahlen.

Insgesamt steht ein Kommanditkapital von 20.550.000 USD zuzüglich Agio zur Zeichnung zur Verfügung.

Das öffentliche Beteiligungsangebot endet mit Vollplatzierung des Eigenkapitals. Die Vollplatzierung ist für den 30. September 2009 vorgesehen. Die IDEENKAPITAL AG, Düsseldorf, hat eine Platzierungsgarantie abgegeben.

2. Allgemeine Fragen zu einer Schiffsbeteiligung

2.1 Was spricht für eine Schiffsbeteiligung? Wie sehen Marktlage und Marktentwicklung aus?

Folgende Faktoren sprechen derzeit für eine Schiffsbeteiligung:

I. Entwicklung von Bruttosozialprodukt und Welthandel

Aufgrund der derzeitigen Finanzmarktkrise korrigierte der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem Update des World Economic Outlook vom Juli 2009 die Konjunkturprognosen für die kommenden Jahre. Für das Jahr 2008 senkte der IWF seine Angabe für das weltweite Wirtschaftswachstum auf 3,1 %. Die Angabe zum Welthandelwachstum für Güter wurde auf 2,9% reduziert. Im Jahr 2009 werden nach neusten Schätzungen ein negatives Wirtschaftswachstum von 1,4% und ein negatives Handelswachstum von 12,2 % erwartet. Des Weiteren korrigierte der IWF seine Prognosen für das Jahr 2010. Hier wird ein weltweites Wirtschaftswachstum von 2,5 % und ein Welthandelwachstum von 1,0% erwartet.

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

4

Für die Volkswirtschaften Asiens wurde, nach Steigerungsraten von über 9% p. a. in den Vorjahren, ein prognostiziertes Wirtschaftswachstum von 5,5% für das Jahr 2009 und von 7% für das Jahr 2010 ermittelt.

II. Zunehmende Globalisierung und wachsende Nachfrage nach Seetransportleistungen

- Hoher Anteil des Seetransports am internationalen Warenaustausch:
Insgesamt 98% des internationalen Warenverkehrs werden über See abgewickelt.
- Der Gütertransport über See wuchs von 2002 bis 2008 um durchschnittlich 6,5% p. a.
- Zunehmende Arbeitsteilung und Verflechtung der Volkswirtschaften:
Unternehmen kaufen, fertigen und verkaufen heute international. Arbeitsteilung und Kooperation haben zu einer Verringerung der Fertigungstiefe und zu einer starken Zunahme der (Zwischen-) Transporte geführt.
- Flexibilität beim Schiffseinsatz:
Schiffe sind langlebige Wirtschaftsgüter und können, zum Beispiel im Unterschied zu Immobilien als Anlageobjekt, weltweit eingesetzt werden. Damit ist auch eine gewisse Unabhängigkeit von der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung gegeben.
- Kostendegression im Seetransport:
Der Anteil der Seetransportkosten an den Gestehungskosten eines Produkts ist in der Vergangenheit stark gesunken, bei vielen Produkten ist dieser Anteil heute vernachlässigbar gering.

III. Rahmenbedingungen für Schiffsbeteiligungen in Deutschland

- Investitionen in die Seeschifffahrt werden in Deutschland mit der Tonnagesteuer gefördert. Nähere Informationen unter Punkt 5.2.
- Deutsche Anleger haben seit 1990 mehr als 32 Mrd. EUR über geschlossene Fonds in die Seeschifffahrt investiert.
- Die deutsche Handelsflotte gehört zu den größten weltweit. Besonders groß ist der Anteil der von deutschen Investoren kontrollierten Flotte im Bereich der Containerschifffahrt.

2.2 Welche Kriterien sprechen für eine Investition in die Bulkschifffahrt?

- Bulker sind die „Lastesel“ auf den Weltmeeren. Sie transportieren die Rohstoffe von ihren Abbaugebieten zu den weit entfernt liegenden Volkswirtschaften, wo sie benötigt werden.
Anleger profitieren am Potenzial des Bulkermarktes. Schon heute vereint er mehr als 37% des gesamten Seetransportvolumens auf sich.
- Bestimmende Ertragsfaktoren sind die Nachfrage nach Transportkapazitäten und die Alterstruktur der Handysize-/Handymax-Bulkerflotte, zu der das MS „PORT ELISABETH“ gehört. Diese Größenklasse weist eine gewisse Überalterung auf. So sind rund 40% der Tragfähigkeit Schiffe zuzuordnen, die älter als 20 Jahre sind. Die Neubaubestellungen dagegen betragen nur 50% der Tragfähigkeit der gegenwärtigen Flotte. Ein Großteil der Bestellungen wird aber wegen fehlender oder ausfallender Finanzierungen und durch Probleme auf Werftseite nicht zur Auslieferung gelangen. Die Nachfrage nach den bestehenden Schiffen wird dadurch positiv beeinflusst.

2.3 Für welche Anlegergruppen ist eine Schiffsbeteiligung interessant?

Ausgezeichnet durch hohe Transparenz sind geschlossene Fonds wie Schiffsbeteiligungen besonders für Anleger geeignet, die bereits in diversen Anlageklassen investiert haben und hohe jährliche Mittelrückflüsse nach Steuern wünschen. Durch eine Schiffsbeteiligung ist eine Investition in den Wachstumsmarkt Schifffahrt auch für den Privatanleger möglich.

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

5

Neben dem wirtschaftlichen Verlauf und den steuerlichen Auswirkungen einer Beteiligung ist zu prüfen, ob diese zum Anlagehorizont und zur Vermögensstruktur eines potenziellen Anlegers passt. Bei einem Prognosezeitraum von etwa 18 Jahren müssen Anleger bereit sein, ein langfristiges Engagement einzugehen. Das Angebot zur Zeichnung von Anteilen wendet sich daher sowohl an vermögende Privatpersonen als auch an Investoren. Die Höhe der Beteiligung kann durch eine teilweise Finanzierung der Einlage noch optimiert werden. Es wird empfohlen eine mögliche Fremdfinanzierung der Beteiligung mit einem persönlichen Steuerberater abzuklären.

2.4 Habe ich einen kompetenten Partner an meiner Seite?

Entscheidend für den Erfolg einer Anlage ist ein kompetenter, erfahrener Partner mit dem richtigen Know-how.

Die IDEENKAPITAL AG ist ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe AG. Die ERGO Versicherungsgruppe entstand 1997 als Zusammenschluss der vier deutschen Markenversicherer Victoria, Hamburg-Mannheimer, DKV und D.A.S. Mit 94,7% ist die Münchner Rück AG der größte Anteilseigner der ERGO Versicherungsgruppe AG. Der ERGO vertrauen europaweit über 31 Millionen Kunden. Die im Konzernverbund verwalteten Kapitalanlagen belaufen sich auf circa 175 Mrd. EUR.

Die IDEENKAPITAL Marine Finance AG wurde 2003 gegründet und hat seither zwölf Schiffsfonds in verschiedenen Schiffssegmenten aufgelegt. Durch die langjährige Erfahrung der Schifffahrtsspezialisten ist es der IDEENKAPITAL Marine Finance AG gelungen, Instrumente einzuführen, die Sicherheit und Ertrag perfekt vereinen. Hierzu zählt die Bildung von Einnahmepools zwischen unterschiedlichen KG-Schiffen der IDEENKAPITAL AG, die alle Chancen des Marktes offen lassen, zeitgleich aber das Risiko nach unten absichern, sodass eine gute Rendite für den Anleger erwartet werden kann.

3. Fragen zum Schiff

3.1 Um welchen Schiffstyp handelt es sich bei NAVALIA 13?

Das Beteiligungsangebot umfasst das MS „PORT ELISABETH“.

Bei diesem Schiff handelt es sich um einen modernen Massengutfrachter der Super-Handymax-Klasse (circa 55.500 tdw).

3.2 Was bedeutet Handymax-Klasse?

Ein Drittel der Welthandelsflotte besteht aus Bulkern, die es in verschiedenen Größen gibt: Handysize (10.000–40.000 tdw), Handymax (40.000–60.000 tdw), Panamax (60.000–100.000 tdw), Capesize (80.000–200.000 tdw) und VLOC (Very Large Ore Carrier: > 200.000 tdw).

3.3 Was zeichnet das Schiff aus? Entspricht es den modernen Standards?

Das MS „PORT ELISABETH“ ist ein Super-Handymax-Bulkcarrier. Diese Schiffe sind mit Ladegeschrir (Kränen) ausgerüstet und können somit unabhängig von landseitigen Einrichtungen Stückgüter laden und löschen.

Die Schiffsgröße ist ebenfalls ein entscheidender Faktor für den Erfolg. Der Vorteil: das MS „PORT ELISABETH“ kann ohne Probleme den Suez- und den Panamakanal passieren. Auch kann dieses Schiff eine Vielzahl von Häfen mit Tiefgangsbeschränkung anlaufen.

3.4 Welche Güter können mit Bulkcarriern transportiert werden?

Das MS „PORT ELISABETH“ ist ein Massengutfrachter, der zur Beförderung von trockenen Massengütern eingesetzt wird.

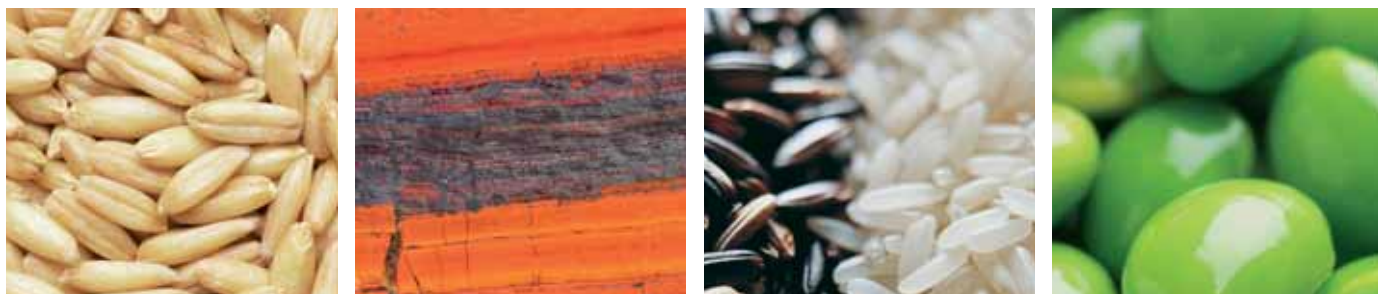
Unter den trockenen Massengütern unterscheidet die Transportwirtschaft im Wesentlichen zwei Kategorien: Minor Bulk und Major Bulk.

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

6

Major Bulk: Eisenerze, Kohle, Getreide

Minor Bulk: Agrar-, Forst- und Stahlprodukte, Salze, Mineralien, Zement, Düngemittel, Gips, Phosphate, Roheisen, Aluminium, Pottasche, Schrott, Schwefel und Bauxit



3.5 Gegen welche Schäden ist das Schiff abgesichert?

Das Schiff wird mit den üblichen Versicherungen der Seeschifffahrt ausgestattet. Nicht versicherbar sind jedoch die unvorhersehbaren politischen und wirtschaftlichen Risiken.

Folgende Absicherungen werden getroffen:

- Kaskoversicherung
- P&I-Versicherung (Protection & Indemnity für zum Beispiel Ladungsschäden oder Krankheitsfälle der Crew)
- Innocent-Owners-Interest-Versicherung für den Schutz des Anlegers vor dem Verlust des Fondskapitals, falls Kaskoschäden wegen zum Beispiel Managementfehlern nicht anerkannt werden
- Loss Off Hire (Erlösausfall, wenn das Schiff zum Beispiel durch Kollisions- oder Maschinenschaden nicht einsatzbereit ist und keine Frachtzahlung erhält)
- Non-Delivery-Versicherung für den Fall, dass das Schiff nicht abgeliefert werden kann.

Die Versicherungen decken das allgemeine Kriegsrisiko mit ab.

3.6 Ist der Kaufpreis marktgerecht?

Die wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligung hängt maßgeblich vom Verhältnis zwischen Kaufpreis und Charrate des Schiffes ab. Wenn die Charraten hoch sind, sind auch die Kaufpreise auf einem hohen Niveau. Sinken die Charraten, so sinken auch die Schiffspreise. Beim Erwerb eines Schiffes sollte also nicht nur die aktuelle Marktlage bedacht werden, sondern auch die prognostizierte Zukunft des Marktes bei einer so langfristigen Anlage über 18 Jahre Laufzeit.

Der Kaufpreis des MS „PORT ELISABETH“ beträgt 41,5 Mio. USD. Das Schiffs- und Marktgutachten wurde von Dipl.-Ing. Ulrich Blankenburg erstellt, der ein öffentlich bestellter und vereidigter Schiffsschätzer der Handelskammer Hamburg ist. Das Gutachten beurteilt gleichzeitig die Technik und die Angemessenheit des Kaufpreises unter Berücksichtigung einer geschlossenen Timecharter. Zusammengefasst wird im Gutachten Folgendes ausgesagt:

„Zusammenfassend kann ich den Kaufpreis als günstig beurteilen. In Bezug auf den Ertragswert auf Basis der geschlossenen Timecharter kann der Kaufpreis ebenfalls als günstig beurteilt werden.“

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

7

3.7 Wer ist der Charterer und wie hoch sind die Charterraten?

Das MS „PORT ELISABETH“ wird mit Übernahme eine circa dreijährige Festcharter bei Nordhval Pte. Ltd, Singapur, einer Tochtergesellschaft von DS Norden A/S, Kopenhagen, zu netto 18.750 USD/Tag antreten. Anschließend hat der Charterer das Recht, den Chartervertrag zweimal um jeweils ein Jahr zu gleichen Konditionen zu verlängern.

Die Chartererlöse des MS „PORT ELISABETH“ werden daher über fünf Jahre mit 18.750 USD/Tag kalkuliert.

Die kalkulierte Anschlusscharterrate sollte sich an historischen Durchschnittsraten orientieren. Diese bilden eine gute Grundlage für solche Annahmen. So werden für das MS „PORT ELISABETH“ anschließend 16.750 USD/Tag kalkuliert. Der Durchschnitt der letzten sieben Jahre liegt dagegen bei 27.985 USD/Tag, derjenige der letzten zehn Jahre bei 22.393 USD/Tag.

Die Reederei Norden, eine der ältesten Reedereien Dänemarks, garantiert die Erfüllung des Chartervertrags. Sie managt eine Flotte von 146 Schiffen, die zu den modernsten auf der Welt gehören (Stand Juni 2009). Die Ratingagentur Dynamar bewertet Norden mit 3–4 auf einer Skala von 1 (geringes Kreditrisiko) bis 10 (hohes Kreditrisiko).

3.8 Wer ist für das Management des Schiffes verantwortlich (Reederei)?

Die Bereederung des MS „PORT ELISABETH“ wird durch die Stella Marine Services GmbH & Co. KG (Stella), Hamburg, durchgeführt. Alle Geschäftsvorgänge der Reederei werden stets in engster Absprache mit den Emittenten getroffen, was eine optimale Kontrolle des Investments gewährleistet. Im Rahmen eines neuen Bereederungskonzepts hat die Stella auch das nautisch-technische Management für das Schiff übernommen.

4. Fragen zur Beteiligung

4.1 Welche Risiken hat ein Anleger? Wie groß ist das Wechselkurs-/Zinsänderungsrisiko?

Bei einer Beteiligung gibt es unterschiedliche Risiken, die unterteilt werden können in prognosegefährdende, anlagegefährdende und anlegergefährdende sowie sonstige Risiken.

Prognosegefährdend: Prognoseangaben basieren auf Erfahrungs- und Marktwerten und sind Vorausrechnungen für die Zukunft. Naturgemäß nimmt die Prognosesicherheit grundsätzlich ab, je weiter in die Zukunft geblickt wird. Das Wechselkurs- und das Zinsänderungsrisiko fallen beispielsweise in diese Kategorie. Wechselkurse und Zinsen haben neben den Charterraten bedeutende Auswirkungen auf das Gesamtergebnis des Fonds. Wenn ein Schiff für eine Fondsgesellschaft gekauft wird, wird es zum Teil durch Fremdkapital von Banken und zum anderen Teil durch das Eigenkapital der Anleger finanziert. Je nach Kurs- oder Zinsentwicklung können sich die Wechselkurse und Zinsen schlechter oder besser für den Anleger darstellen als geplant.

Da dieser Fonds als Dollar-Fonds aufgelegt ist, relativiert sich das Wechselkursrisiko sehr stark.

Anlagegefährdend: Diese Risiken betreffen das Anlageobjekt, also das Schiff.

Anlegergefährdend: Diese Risiken betreffen den Anleger persönlich. Die Hauptaspekte hier sind unter anderem die Haftung des Anlegers oder die Inanspruchnahme einer individuellen Anteilsfinanzierung.

Alle Risiken finden Sie den Risikokategorien zugeordnet im Prospekt auf den Seiten 10 bis 16.

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

8

4.2 In welcher Höhe haftet der Anleger und besteht eine Nachschusspflicht?

Die Haftung der Gesellschafter ist im Außenverhältnis zu den Gläubigern auf die Höhe der ins Handelsregister eingetragenen Haftsumme begrenzt, die 20% der übernommenen Kommanditeinlage entspricht bei einem unterstellten Kurs von 1 USD = 1 EUR. Die Kommanditeinlage muss vollständig eingezahlt sein. Eine Nachschusspflicht besteht grundsätzlich nicht.

4.3 Wie lange läuft der Fonds? Ist eine vorzeitige Rückgabe möglich?

Das wirtschaftliche Konzept der Beteiligung sieht vor, das Schiff bis zum Ende des Jahres 2026 zu betreiben und anschließend zu verkaufen. Daher ist eine gesellschaftsvertragliche Bindung des Anlegers bis zum 31. Dezember 2026 vorgesehen; eine Kündigung der Gesellschaft vor diesem Zeitpunkt ist insoweit ausgeschlossen. Eine vorzeitige Veräußerung der Beteiligung ist jederzeit mit Zustimmung der Treuhandkommanditistin möglich. Kommanditanteile sind jedoch nur beschränkt handelbar, da es hierfür noch keinen geregelten Markt gibt.

4.4 In welchem Zeitraum sind Zeichnungen möglich?

Das öffentliche Beteiligungsangebot beginnt gemäß § 9 Abs. 1 Verkaufsprospektgesetz einen Werktag nach Veröffentlichung des Verkaufsprospekts und endet mit der Vollplatzierung des Eigenkapitals.

4.5 Welches Formular ist bei Überweisung der Zeichnungssumme zu verwenden?

Zusammen mit dem Annahmeschreiben erhalten die Anleger den Zahlungsauftrag im Aussenwirtschaftsverkehr (Formular Z1) von der Anlegerbetreuung. Grundsätzlich sollte immer ein Z1 Formular für die Überweisung der Beteiligungssumme verwendet werden, den die Anleger bei Ihrer Bank einreichen können. Mit diesem Formular sind Überweisungen zu Lasten eines Währungskontos oder eines Euro-Kontos möglich. Zur Gewährleistung der Zahlung der vollständigen Beteiligungssumme wird empfohlen, die Zahlung in der jeweiligen Fonds-Währung anzugeben. Die Gebührenregelung sollte immer zu Lasten des Kontoinhabers erfolgen.

4.6 Wie wird der Fonds finanziert?

Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt 48.630.000 USD. Hiervon werden 20.600.000 USD durch Eigenkapital, 1.030.000 USD durch das Agio und 27.000.000 USD durch Fremdkapital finanziert.

Ein Darlehensteil in Höhe von 12.350.000 USD ist mit einem Festzinsatz von 5,99% p.a. über zehn Jahre ausgestattet. Über jeweils fünf Jahre sind festgeschrieben:

- 2.000.000 USD mit 5,42% p.a. und
- 5.000.000 USD mit 5,18% p.a.

Ein Darlehensteil in Höhe von 6.450.000 USD wird in japanische Yen aufgenommen (siehe Frage 4.6). Darüber hinaus wurde ein Kontokorrentkredit in Höhe von 1.200.000 USD vereinbart. Bis Ende 2014 sind etwa 45% der Darlehen getilgt.

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

9

4.7 Wieso wurde auch in JPY finanziert und nicht nur in USD?

Grundsätzlich werden die Kredite in USD aufgenommen, da das Schiff Einnahmen in USD erzielt (währungskongruente Finanzierung).

Der japanische Yen ist aufgrund seines niedrigen Zinsniveaus von Bedeutung. So werden 6.450.000 USD der USD-Darlehen (= 24%) in JPY konvertiert. Der Zinssatz wird in den ersten fünf Jahren mit 2,5% p.a. kalkuliert.

Bei NAVALIA 13 werden die Darlehen von einem deutschen Bankenkonsortium zur Verfügung gestellt und bei Übernahme valutiert.

4.8 Welche Kosten fallen bei Schiffserwerb und Haltung an?

Neben den handelsrechtlichen Anschaffungskosten (Kaufpreis von 41,5 Mio. USD, Erstausrüstung/Übernahmekosten von 350 TUSD und Zwischenfinanzierungszinsen/Bankgebühren von 919 TUSD) fallen Gründungs-, Anlauf- sowie Platzierungskosten an. Diese betragen insgesamt 5.103 TUSD.

Schiffsbetriebskosten fallen für den laufenden Betrieb des Schiffes an. Eingeschlossen sind hierin Kosten für Versicherungen, Personal, Instandhaltung und Reparaturen sowie Verbrauchstoffe wie zum Beispiel Schmieröle und Proviant. Nicht zu den Schiffsbetriebskosten zählen reiseabhängige Aufwendungen für Treibstoffe (Bunker) zum Betrieb der Hauptmaschine und Hilfsmaschinen, da diese Kosten zu Lasten des Charterers gehen. Die kalkulierten Werte sind Erfahrungswerte des Reeders und werden ab dem Jahr 2011 mit einer jährlichen Steigerung von 3% in die Kalkulation des Schiffes eingerechnet. Die Schiffsbetriebskosten wurden anfänglich mit 3.800 USD/Tag angesetzt. Der Reeder Stella setzt bei der MS „PORT ELISABETH“ ein neues Crewing-Konzept ein. Die Prognose der Schiffsbetriebskosten gemäß Prospekt bleibt hiervon unberührt. Auch die alle fünf Jahre anfallenden Dockungskosten wurden in der Kalkulation transparent ausgewiesen.

4.9 Ist eine zusätzliche Anteilsfinanzierung möglich?

Eine individuelle Anteilsfinanzierung ist generell möglich. Die Zinsen hierfür können steuerlich allerdings nicht verwertet werden. Durch die Inanspruchnahme einer Anteilsfinanzierung erhöht sich das individuelle Maximalrisiko.

4.10 Wann erhält der Anleger Auszahlungen und wie hoch sind diese?

Auszahlungen sind jährlich zum Jahresende vorgesehen, können jedoch nach Gesellschafterbeschluss auch unterjährig erfolgen. Das Fondskonzept sieht eine erste Teilauszahlung in Höhe von 2% im Jahr 2009 vor. Ab dem Jahr 2010 sind dann Auszahlungen zwischen 7,5% bis 16% p.a. bis zum Jahr 2026 vorgesehen. Insgesamt betragen die prognostizierten Auszahlungen rund 217% (inklusive Veräußerungserlös) nach Steuern. Die Auszahlungshöhen beziehen sich auf das eingesetzte Kommanditkapital ohne Agio.

4.11 Wie erfolgt die Verteilung der Erlöse, wenn die wirtschaftlichen Ergebnisse besser ausfallen als erwartet? Was bedeutet Mehrergebnisbeteiligung?

Die Mehrergebnisbeteiligung ist eine Gewinnbeteiligung des Initiators und eine gute Risikoausgleichsmöglichkeit zwischen Anleger und Initiator. Der Initiator trägt bei Auflegung des Fonds das gesamte Investitionsrisiko. Durch die Mehrergebnisbeteiligung wird der Initiator für sehr gute Leistungen belohnt, und es findet ein gewisser Risikoausgleich für das Investitionsrisiko statt. Allerdings sollte die Mehrergebnisbeteiligung immer so ausgelegt sein, dass der Anleger von einem Mehrergebnis am stärksten profitiert.

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

10

Bei NAVALIA 13 beträgt die Mehrergebnisbeteiligung des Initiators lediglich ein Viertel der Mehrerlöse. Drei Viertel fließen den Anlegern zu. Auszahlungen aufgrund der Mehrerlösbeteiligung können nur erfolgen, wenn sie zuvor um eventuelle Mindererlöse bereinigt worden sind. Somit ist auch eine Betrachtung einzelner erfolgreich verlaufener Geschäftsjahre ausgeschlossen. Unter die Mehrerlösbeteiligung fällt auch der Verkauf selbst.

4.12 Welche Aufgaben hat der Treuhänder?

Treuhänderin dieses Beteiligungsangebots ist die IDEENKAPITAL Schiffsfonds Treuhand GmbH, Berliner Allee 27–29, 40212 Düsseldorf.

Es ist vorgesehen, dass sich die Anleger über die Treuhandgesellschaft an der Gesellschaft beteiligen. Die Treuhänderin übernimmt die Verwaltung der Kommanditeinlagen und ist beauftragt, die Beitrittsdokumente der Kommanditisten entgegenzunehmen und die Annahme des Beitrittsdokuments zu erklären.

Die Treuhänderin wird auch die formale Mittelverwendungskontrolle durchführen, mit der die prospektgemäße Verwendung des Eigenkapitals in der Investitionsphase sichergestellt wird. Darüber hinaus fungiert sie als Zahlstelle, das heißt, sie wird die Auszahlungen an den Anleger vornehmen.

4.13 Kann eine treuhänderische Beteiligung in eine direkte umgewandelt werden?

Wird vom Anleger eine direkte Eintragung ins Handelsregister gewünscht, wird folgendes Vorgehen empfohlen:

Die dem Emissionsprospekt beiliegende Handelsregistervollmacht ist vollständig auszufüllen und von einem Notar beglaubigen zu lassen. Die notariell beglaubigte Handelsregistervollmacht wird entweder vom Notar oder vom Anleger selbst an die Treuhänderin versandt. Anschließend erfolgt eine entsprechende Eintragung ins Handelsregister, und der Wechsel vom Treugeber zum Kommanditisten ist vollzogen.

Sollte dem Emissionsprospekt im Einzelfall keine Handelsregistervollmacht beiliegen, so kann diese jederzeit bei der Treuhänderin angefordert werden. Anfallende Auslagen und Kosten für den Notar werden vom Anleger getragen.

5. Steuerliche Fragen

5.1 Wie werden die Einkünfte besteuert?

Jeder Anleger erzielt bei dieser Beteiligung Einkünfte aus Gewerbebetrieb. Voraussetzung hierfür ist die Absicht auf Erzielung eines Totalgewinns.

Bei der „PORT ELISABETH“ GMBH & Co. KG erfolgt die Gewinnermittlung nach § 5a EStG („Tonnagesteuer“).

5.2 Was beinhaltet der § 5a EStG („Tonnagesteuer“)?

Die Tonnagesteuer ist eine pauschale Gewinnermittlung für Seeschiffe, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Sie ersetzt die reguläre Gewinnermittlung durch Betriebsvermögensvergleich.

Mit der pauschalen Gewinnermittlung sind nicht nur die laufenden Gewinne eines Schiffsbetriebs, sondern auch ein etwaiger Gewinn aus einer Anteilsveräußerung oder Veräußerung eines Schiffes beziehungsweise bei einer Betriebsaufgabe im Ganzen abgegolten. Aufwendungen in der Investitionsphase sind daher ebenfalls mit dem pauschal ermittelten Gewinn abgegolten und führen zu keinem steuerlichen Verlustvolumen. Ertragsteuerliche Besonderheiten im Hinblick auf die steuerliche Behandlung der Aufwendungen in der Investitionsphase oder bei der Abschreibung eines Schiffes ergeben sich nicht. Die pauschale Gewinnermittlung richtet sich nach der in Nettotonnen ausgedrückten Größe des Schiffes. Die Anzahl der Nettotonnen wird mit einem Staffeltarif

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

11

belegt, der mit den Betriebstagen des Schiffes multipliziert wird. Grundsätzlich werden für ein Jahr 365 Tage zugrunde gelegt.

Der Staffeltarif stellt sich wie folgt dar:

- bis zu 1.000 Nettotonnen:
0,92 EUR pro 100 Nettotonnen/Tag
- über 1.000 bis 10.000 Nettotonnen:
0,69 EUR pro 100 Nettotonnen/Tag
- über 10.000 bis 25.000 Nettotonnen:
0,46 EUR pro 100 Nettotonnen/Tag
- über 25.000 Nettotonnen:
0,23 EUR pro 100 Nettotonnen/Tag

Dies ergibt bei dem MS „PORT ELISABETH“ mit 18.000 Nettotonnen einen pauschalen Gewinn in Höhe von 39.456,50 EUR beziehungsweise 61.157,57 USD (Wechselkurs 1,55 USD/1 EUR). Bezogen auf das Kommanditkapital in Höhe von 20 Mio. USD resultiert daraus ein steuerliches Ergebnis von 0,2969 % p.a. (ab dem ersten vollen Betriebsjahr 2010).

5.3 Was ist im Schenkungs- und im Erbfall zu beachten?

Am 1. Januar 2009 trat die Erbschaftsteuerreform in Kraft. Die unentgeltliche Übertragung von Anteilen an der Gesellschaft unterliegt der Erbschaft- beziehungsweise Schenkungsteuer. Bemessungsgrundlage für die Beteiligung an der Gesellschaft bildet der anteilige gemeine Wert (Verkehrswert) des Betriebsvermögens der Gesellschaft. Dieser soll vorrangig aus Verkäufen unter Dritten, die weniger als ein Jahr zurückliegen, abgeleitet werden. Anderenfalls soll der Wert unter Berücksichtigung der Ertragsaussichten oder einer üblicherweise angewandten Bewertungsmethode ermittelt werden. Die Bewertung kann nach einem vereinfachten Ertragwertverfahren auf Grundlage des Durchschnitts der Betriebsergebnisse der letzten drei Jahre erfolgen, wenn dieses nicht zu offensichtlich unzutreffenden Ergebnissen führt. Mindestwert ist der gemeine Wert der zum Betriebsvermögen gehörenden einzelnen Wirtschaftsgüter.

Während die Anteile der direkt beteiligten Kommanditisten als produktives Betriebsvermögen behandelt werden, stellen treuhänderisch gehaltene Kommanditbeteiligungen nach Auffassung der Finanzverwaltung (koordinierter Erlass des Finanzministeriums Baden-Württemberg vom 27. Juni 2005, DB 2005, S. 1493) im Ergebnis kein produktives Betriebsvermögen dar. Gegenstand der Übertragung ist in solchen Fällen nach Auffassung der Finanzverwaltung nicht die Kommanditbeteiligung, sondern der Herausga-beanspruch gegen den Treuhänder, der mit dem Verkehrswert zu bewerten ist. Der Ansatz zum Verkehrswert der treuhänderisch gehaltenen Beteiligung hat zur Folge, dass die für produktives Betriebsvermögen geltenden erbschaft- und schenkungsteuerlichen Vergünstigungen nach Auffassung der Finanzverwaltung auf treuhänderisch gehaltene Kommanditbeteiligungen keine Anwendung finden. Um eine unmittelbar gehaltene Beteiligung zu begründen, wird jedem Anleger empfohlen, sich zeitnah in das Handelsregister eintragen zu lassen.

Bei unmittelbar beteiligten Kommanditisten gehört die Beteiligung an der Gesellschaft zum produktiven Betriebsvermögen, dass erbschaft- und schenkungsteuerlich begünstigt wird. Begünstigt werden 85 % des gemeinen Wertes der Beteiligung im Wege eines Verschonungsabschlags indem sie von der Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer freigestellt werden. Die verbleibenden 15 % (pauschalisiertes Verwaltungsvermögen) unterliegen nach Abzug eines gleitenden Abzugsbetrags der Besteuerung. Der gleitende

Fragen und Antworten zu „IDEENKAPITAL Navalia 13“.

12

Abzugsbetrag beträgt 150.000 EUR und vermindert sich um 50% des Betrags, um den das pauschalierte Verwaltungsvermögen den Wert von 150.000 EUR übersteigt. Der Abzugsbetrag wird für von derselben Person anfallende Erwerbe nur einmal innerhalb von zehn Jahren gewährt. Der Verschonungsabschlag wird unter der Voraussetzung gewährt, dass innerhalb von sieben Jahren nach der Übertragung des Anteils (Behaltensfrist) keine schädlichen Verfügungen erfolgen. Zu den schädlichen Verfügungen gehören der Verkauf der Beteiligung an der Gesellschaft und der Schiffsverkauf durch die Gesellschaft. Eine schädliche Verfügung führt zum nachträglichen anteiligen Wegfall des Verschonungsabschlags der dem Verhältnis der noch nicht abgelaufenen Behaltensfrist einschließlich des Jahres der schädlichen Verfügung zur gesamten Behaltensfrist entspricht. Eine Nachversteuerung erfolgt nicht, wenn der aus der schädlichen Veräußerung erzielte Verkaufserlös innerhalb von sechs Monaten in begünstigtes Vermögen reinvestiert wird. Als eine schädliche Verfügung werden auch Entnahmen angesehen, wenn diese bis zum Ende des letzten in die Behaltensfrist fallenden Wirtschaftsjahres den anteiligen Gewinn und die Einlagen um mehr als 150.000 EUR übersteigen (Überentnahme). Die Überentnahme stellt rückwirkend nicht begünstigtes Vermögen dar, das nachzuversteuern ist. Die zusätzlichen Voraussetzungen hinsichtlich der Lohnsumme sind für die Gesellschaft nicht einschlägig, da diese gemäß ihrem Konzept weniger als 10 Arbeitnehmer beschäftigen wird. Die Vergünstigung wird nur gewährt, wenn das Vermögen nicht aufgrund einer Verfügung des Erblassers oder Schenkers auf Dritte oder aufgrund Teilung des Nachlasses weiter übertragen werden muss.

Auf unwiderruflichen Antrag des Erben bzw. Beschenkten bleiben 100% des gemeinen Wertes der Beteiligung an der Gesellschaft steuerfrei. In diesem Fall verlängert sich die Behaltensfrist von sieben auf zehn Jahre.

Aufgrund der komplexen Bestimmungen ist eine Beratung durch den persönlichen Steuerberater unumgänglich.

Disclaimer

Diese Fragen und Antworten stellen einen Überblick über die Vermögensanlage und damit kein öffentliches Angebot und auch keine Anlageberatung dar. So kann eine Beteiligung an dieser Vermögensanlage aufgrund dieser Fragen und Antworten nicht erfolgen. Eine Investition in dieses Beteiligungsangebot beinhaltet Risiken. Es besteht die Möglichkeit, dass künftige Entwicklungen die prognostizierten Ergebnisse negativ beeinflussen und zu erheblichen Vermögensverlusten führen können. Es wird daher jedem Interessenten empfohlen, das Kapitel „Risikohinweise“ im Verkaufsprospekt zu beachten und sich steuerlich und juristisch fachkundig beraten zu lassen. Diese Fragen und Antworten können den Anleger nicht über alle Aspekte und Fakten des Beteiligungsangebots IDEENKAPITAL Navalia 13, (Herausgeber: IDEENKAPITAL Marine Finance AG, Prospektaufstellung: 23. Mai 2008) informieren. Der Verkaufsprospekt und die Nachträge vom 4. Februar 2009 und vom 8. Mai 2009 liegen unter anderem in den Geschäftsräumen der IDEENKAPITAL AG, Berliner Allee 27–29, 40212 Düsseldorf, zu den üblichen Öffnungszeiten zur kostenlosen Abholung bereit.