

Hanzevast Carisbrooke Shipping I SA
Rapport annuel au 31/12/2009.



AVERTISSEMENT

Ce document est une traduction libre du rapport annuel dont la version officielle, établie en Néerlandais, prévaut.

1. Généralités

Hanzevast Carisbrooke Shipping 1 SA a pour objet l'exercice pour compte commun de l'activité maritime de deux navires, le ms. Lisa-C et le ms. Eileen-C: leur construction (et éventuel démantèlement), leur acquisition et exploitation ainsi que la conclusion des financements et l'octroi des garanties y relatives.

Le 16 juin 2008, l'entreprise a repris à son compte les contrats de « Bareboat Charter » des navires Eileen-C et Lisa-C de respectivement Carisbrooke Shipping 631 Ltd. et Carisbrooke 632 Ltd.

Les navires sont à usage multiple, d'une capacité de 4.984 Tdw chacun ; ils ont été construits à Vigo (Espagne) par le chantier Freire.

Hanzevast Carisbrooke Shipping 1 SA envisage d'exercer ses activités sur une période de 12 ans environ au terme de laquelle, en principe, les navires seront vendus et la société, liquidée. La propriété juridique des navires a été détenue par Bansalease SA Establecimiento Financiero de

Credito jusqu'au 1 mars 2010, date à laquelle la propriété juridique a été acquise pour €1 par Hanzevast Carisbrooke Shipping 1 SA.



Hanzevast Carisbrooke Shipping 1 NV a été constitué le 29 janvier 2008 devant le notaire Frank Liesse, avec un capital social de 62.000 EUR réparti en 50 actions de catégorie A et 50 actions de catégorie B. L'actionnaire actuel, Carisbrooke Shipping (Belgium) BVBA est propriétaire de toutes les actions A et B (à l'exception d'une action B détenue par Carisbrooke Shipping (Holland) BV). Au moment de la constitution, il a été convenu que toutes les actions de catégorie A seraient transférées à Hanzevast Capital NV, laquelle société a le statut d'une d'entreprise d'investissement soumise au contrôle de l'AFM (Autoriteit Financiële Markten) et disposant d'une succursale en Belgique.

Ce transfert aurait lieu dès l'acquisition par Hanzevast Carisbrooke Shipping 1 SA de la pleine propriété des navires Eileen-C et Lisa-C. Par la suite, le 1 avril 2008, une émission de certificats-navires a été ouverte en souscription publique. Ces certificats sont cotés sur le marché du fixing simple du marché réglementé Euronext Brussels. La réunion d'information annuelle des détenteurs des certificats a lieu d'office, et sans avis de convocation, le premier vendredi d'avril à 10h00, pour autant qu'il s'agisse d'un jour ouvrable, au siège social de l'émetteur ou à tout autre endroit indiqué à cet effet. En conséquence, la réunion portant sur les résultats de l'année 2009 aura lieu le 2 avril 2010 à 10.00 h au siège social de l'émetteur, 11 rue des Colonies à 1000 Bruxelles.

2. Déclaration de « Corporate Governance »

Il s'agit à cet endroit du rapport annuel, de rapporter de quelle manière concrète Hanzevast Carisbrooke Shipping 1 SA se réfère au Code de Corporate Governance et l'applique à la société.

Le rapport annuel contient également une explication des divergences par rapport aux dispositions de ce Code.

2.1. CONSEIL D'ADMINISTRATION

2.1.1. Composition du Conseil d'Administration

La société est administrée par un Conseil d'Administration dont les membres sont nommés par l'assemblée générale. Ils peuvent être des personnes ayant ou non la personnalité juridique. Le Conseil est toujours constitué d'un nombre pair d'administrateurs dont la moitié sont choisis sur une liste de candidats présentés par les détenteurs d'actions de catégorie A (Carisbrooke Shipping (Belgium) BVBA), et l'autre moitié sur une liste de candidats présentés par les détenteurs d'actions de catégorie B (Carisbrooke Shipping (Belgium) BVBA en Carisbrooke Shipping (Holland) BV).

Du 01/01/2009 au 31/12/2009, le conseil d'administration a été composé comme suit :

- Monsieur Jacob Hendrik Wolters, administrateur, présenté par les détenteurs d'actions de catégorie A.
- Monsieur Geert Dokter, administrateur, présenté par les détenteurs d'actions de catégorie A.
- Monsieur Willem Wester, administrateur, présenté par les détenteurs d'actions de catégorie B.
- Monsieur Bernard Herman Rosenmöller, administrateur, présenté par les détenteurs d'actions de catégorie B. Son mandat a pris fin le 30 juin 2009.
- Madame Helen Tveitan de Jong, administrateur, présenté par les détenteurs d'actions de catégorie B. Son mandat a pris cours à partir du 1 juillet 2009.

Ainsi, un conseil d'administration équilibré est constitué dans lequel les actionnaires des catégories A et B sont représentés de manière adéquate.

Les mandats de messieurs Jacob Hendrik Wolters, Geert Dokter et Willem Wester viennent à échéance immédiatement après l'assemblée annuelle de 2013 ; le mandat de madame Helen Tveitan de Jong échoit immédiatement après l'assemblée annuelle de 2015.

2.1.2. Gestion journalière

Les personnes mentionnées ci-dessous ont été chargées par le conseil d'administration de la gestion journalière de la société.

- Carisbrooke Shipping (Belgium) SPRL, représentée par Mr. G.J. van Nieuwkoop pour l'exercice de ce mandat, est en particulier chargé de l'administration journalière de l'Emetteur, en rapport avec la gestion technique et commerciale des Navires ou des droits d'exploitation de ceux-ci, de même que de tous les aspects financiers et administratifs de la gestion

- quotidienne de l'Emetteur à l'exception des contacts avec les investisseurs et autres intermédiaires financiers. Ce mandat est exercé à titre onéreux.
- Hanzevast capital NV, représentée par Monsieur Paul Vanzeveren pour l'exercice de ce mandat, est chargé des contacts avec les investisseurs et autres intermédiaires financiers. Ce mandat est exercé à titre onéreux.
- Les émoluments rémunérant la gestion journalière s'élevaient à 55.000 EUR par an (montant indexé de 1,5% chaque année), en conformité avec les dispositions du prospectus.

2.1.3. Fonctionnement et processus d'évaluation du Conseil d'Administration.

Le Conseil d'administration s'est réuni 3 fois au cours de l'exercice 2009.

Les matières traitées furent :

- Etablissement des comptes annuels pour l'année clôturée le 31 décembre 2008.
- Etablissement du rapport annuel pour l'année clôturée le 31 décembre 2008
- Constatation des résultats du premier semestre de 2009
- Afin de faire face aux déficits de trésorerie : approbation de la négociation d'une convention d'emprunt avec Carisbrooke Groep et approbation de la négociation avec Rabobank en vue du report de paiement des échéances d'amortissement de l'emprunt hypothécaire.

Tous les administrateurs furent toujours présents. Chaque réunion a été convenablement préparée, avec mise à disposition de la documentation adéquate et discussion sur chacun des points à l'ordre du jour. La situation économique a été suivie au plus près. Les lignes de communication entre la direction journalière et le conseil d'administration sont particulièrement courtes.

2.1.4. Gestion des transactions et autres liens contractuels entre la société et ses administrateurs.

Au moment de l'émission, Carisbrooke Shipping (Belgium) SPRL et Hanzevast Capital NV ont souscrits respectivement à 1340 et 160 certificats. Le portefeuille de Carisbrooke Shipping (Belgium) SPRL est depuis lors resté inchangé. Au 31 décembre 2009, le portefeuille de Hanzevast Capital NV contenait 307 certificats à la suite de transactions effectuées dans le cadre du contrat de liquidité entre Hanzevast Capital et Weghsteen & Driège. Ce contrat fait l'objet d'une description à l'article 10.7 du prospectus d'émission. Ni les membres du Conseil d'administration ni les personnes en charges de la gestion journalière n'ont acquis ou vendu des certificats. Le conseil d'administration n'a pas été informé de transactions sur certificats exécutées par des personnes qui détiendraient des informations privilégiées.

La société a des accord de collaboration aussi bien avec des entités du groupe Carisbrooke, en l'occurrence des contrats qui garantissent la gestion opérationnelle des navires, qu'avec des entités du groupe Hanzevast, en l'occurrence des contrats qui assurent l'administration des titres des détenteurs de certificats.

Chacun de ces contrats ainsi que les rémunérations facturées font l'objet d'une description détaillée dans le prospectus.

Les contrats et les structures de rémunération sont restés inchangés depuis l'émission des certificats.

2.1.5. Comité exécutif

L'organisation concrète de la société et la politique de sous-traitance y afférente dument décrite dans le prospectus d'émission rend superflue la constitution d'un comité exécutif.

2.1.6. Comités spécialisés au sein du Conseil d'Administration.

Aucun comité spécialisé tel qu'un comité d'audit un comité de direction... n'a été constitué au sein du conseil d'administration dès lors que cela n'a pas été jugé nécessaire au bon fonctionnement et à la bonne gestion de la société.

2.2. COMITE DE REMUNERATION

Dès lors que tous les administrateurs exercent leur mandat à titre gratuit, que les gestionnaires journaliers perçoivent une rémunération en conformité avec les dispositions du prospectus et qu'aucune modification en la matière n'est envisagée, il n'a pas été procédé à la constitution d'un comité de rémunération.

2.3. DECLARATION EN MATIERE DE CORPORATE GOVERNANCE

La société est d'avis qu'elle satisfait aux principes et aux dispositions du code belge de Corporate Governance et ceci conformément au principe « appliquer et expliquer ».

3. Revue de l'année 2009.

2009 a été une année difficile. La crise économique mondiale a entraîné un quasi gel du transport de matières premières et une chute des tarifs de transport de fret à des niveaux jamais vus ; le choc a été quelque peu tempéré par la caractéristique que les navires naviguent dans un pool.

La société a conclu un accord avec le groupe Carisbrooke afin de faire face à ses déficits de liquidité. Au 31 décembre 2009, un montant de 581.500 EUR a été mis à la disposition de la société, avance assortie d'un taux de 6%. En 2009, la société a ainsi pu respecter toutes ses obligations à l'égard de la banque ayant octroyé le crédit hypothécaire. Le prêt octroyé par Carisbrooke Shipping devra être apuré en priorité avant que des versements puissent être effectués au bénéfice des détenteurs de certificats. Une dette supplémentaire de 263.409 EUR à l'égard de sociétés liées est également enregistrée à la date du bilan.

Le Eileen-C et le Lisa-C naviguent dans un pool de 11 navires aux caractéristiques fort semblables. Tous les navires du pool ont connu une année difficile. Leur zone de navigation couvre les côtes européennes; leur prestation est donc étroitement liée de l'évolution économique en Europe. Le pool s'est relativement mieux comporté par comparaison avec d'autres segments du secteur maritime.

Le volume transporté n'a pas varié de manière significative par rapport à 2008. En terme commercial, le pool a rencontré des difficultés en ce sens qu'il n'a pas pu imposer aux affréteurs les dispositions contractuelles de ses contrats d'affrètement, et ce surtout au premier semestre 2009. Un affréteur qui n'a rien à transporter ne fait pas appel aux navires. Des discussions nombreuses ont eu lieu, mais en accord avec les propriétaires de navires, le gestionnaire du pool a décidé de ne pas tenter

d'action en justice à l'encontre des affréteurs. Ceci s'est révélé payant dans le courant du second semestre : avec le retour de la demande, il fut fait appel en priorité aux navires du pool.

4. Utilisation d'instruments financiers

La société fait face à des charges d'intérêt importantes. Considérant les incertitudes sur les marchés financiers, elle a opté pour la couverture de son risque d'intérêt. Pour ce faire, elle a conclu deux swaps d'intérêts, chacun pour un montant de 2.625.000 EUR à des taux fixes de respectivement 6,24% et 6,35%. Cela signifie que les taux débiteurs sur deux montants identiques de 2.625.000 EUR sont fixés l'un pour 10 ans à 6,24% , et l'autre pour 5 ans à 6,35 %. La valeur de marché de ces swaps est négative et s'établit à respectivement - 304.699 EUR et - 250.099 EUR.

Au 1 avril 2009, la société a conclu un troisième swap d'intérêt sur un montant de 2.534.000 EUR fixant le taux à 4,41% pendant 5 ans. Au 31 décembre 2009, ce swap avait une valeur de marché négative de - 95.216 EUR.

Vu le niveau des taux actuellement fort bas, force est de constater que la conclusion de ces swaps a eu un effet négatif sur le résultat de la société en 2009 à hauteur d'environ 225.000 EUR. Le management de la société estime que ces swap conserveront une valeur de marché négative en 2010 mais prévoit un renversement à partir de 2011. L'annulation (le retournement) de ces swaps n'est pas envisagée en raison de la perte qu'elle générerait.

Globalement sur la période, la société a payé des intérêts correspondant à un taux moyen de 5,67%.

5. Compte d'exploitation.

	Réalisé 2009	Prévisions prospectus 2009	Différence	Réalisé 2008 (6,5 mois)
Revenus nets d'affrètement	1.576.011	3.334.349	-52,7%	1.867.231
Charges d'exploitation	1.377.112	1.476.064	- 6,7%	785.110
Résultats d'exploitation Bruts	198.899	1.858.285	-89,3%	1.082.121
Amortissements et provisions	986.752	985.167	-	582.750
Charges nettes d'intérêts	525.412	588.145		344.754
Rémunération des certificats- navires	0	284.973	-	153.618
Résultat brut	-1.313.265	0	-	0
Impôt sur le résultat	0	0	0	0
Résultat net	-1.313.265	0	0	0

6. Evènements importants survenus après la clôture de l'exercice 2009

Au cours des premiers mois de l'exercice 2010, le marché dans lequel les navires opèrent a connu une évolution positive. Cette tendance initiée en octobre 2009 s'est poursuivie jusqu'à maintenant. Cette amélioration n'est toutefois pas encore suffisante pour permettre la couverture de tous les coûts. Entretemps, un accord est intervenu avec la Rabobank au terme duquel la société a obtenu le droit de surseoir au paiement de deux échéances d'amortissement sur l'emprunt hypothécaire. La société a fait usage de ce droit le 1 mars 2010.

L'opération de leasing financier espagnol à l'origine du financement des deux navires a pris fin comme prévu le 28 février 2010. A cette date, la propriété juridique a été transférée à la société qui en a donc désormais la pleine propriété.

Aucun évènement important ne s'est produit après la clôture de l'exercice comptable 2009, susceptible d'avoir un impact sur la situation financière et les comptes annuels au 31 décembre 2009.

Par ailleurs, au premier mars 2010, il a été procédé au transfert à Hanzevast Shipping BV de la totalité des actions de catégorie A détenue jusqu'alors par Carisbrooke Shipping (Belgium) SPRL. Ce transfert avait été annoncé dans le prospectus d'émission à cette différence près que Hanzevast Capital NV était mentionnée comme la société destinataire au sein du groupe Hanzevast. Cette modification motivée par l'organisation interne au sein du groupe Hanzevast n'emporte aucune conséquence significative.

7. Circonstances susceptibles d'affecter la société de manière significative.

Les navires opèrent dans l'espace maritime européen avec des clients qui développent leurs activités en Europe. L'évolution économique dans cette région sera déterminante pour l'évolution du résultat d'exploitation de ces navires. Les évènements économiques survenus depuis le dernier trimestre nous incitent à la prudence en matière de prévisions pour les résultats 2010.

8. Prévisions

Au cours des derniers mois de 2009, on observe clairement une stabilisation des résultats.

Nous ne sommes pas persuadés que le marché du fret va progresser de manière très rapide, mais nous prévoyons néanmoins une certaine croissance. Tout dépendra de l'évolution de l'économie européenne.

	Prévisions 2010	Prévisions selon prospectus 2010
Revenus nets d'affrètement	2.520.000	3.351.021
Charges d'exploitation	-1.522.300	-1.498.205
Résultats d'exploitation Bruts	997.700	1.852.816
Amortissements et provisions	- 985.167	- 985.167
Résultat d'exploitation net	12.533	867.649
Charges nettes d'intérêts	- 544.465	- 544.465
Rémunération des certificats- navires	0	- 323.184
Résultat brut	-531.932	0
Impôt sur le résultat	0	0
Résultat net	-531.932	0

Le financement de la perte prévue de 2010 sera essentiellement assuré par le report de deux échéances d'amortissement du crédit hypothécaire.

Il importe de préciser que les détenteurs de certificats-navires ne pourront prétendre au remboursement de leur créance telle qu'elle apparaît dans les comptes annuels, que dans la mesure où, dans le futur, le niveau de l'actif net le permet.

9. Recherche et Développement

Aucune dépense n'est réalisée ou prévue relative à la recherche et au développement de nouveaux produits commerciaux.

10. Acquisition d'actions propres

Ni la société, ni une société filiale, ni une personne agissant en nom propre mais pour compte de la société ou de filiales n'ont acquis des actions de la société.

11. Règles d'évaluation

Les règles d'évaluation sont résumées dans les notes explicatives des comptes annuels. Il est demandé à l'assemblée générale des actionnaires de les approuver ainsi que le bilan et le compte de résultat.

12. Conflits d'intérêts

Référence est faite en la matière au point 2.1.4 du présent rapport.

13. Succursales

La société ne possède pas de succursales.

14. Risques et incertitudes liés à la société.

Les risques les plus importants propres à l'activité et différents des risques généraux liés à une activité commerciale sont :

Les risques en relation avec la structure de leasing : les Navires sont financés via une structure de leasing de droit espagnol ; la société a acquis les droits exclusifs d'utilisation des Navires ainsi que les droits et obligations d'en acquérir la propriété en 2010, par la conclusion d'un Contrat de Novation. La société a examiné les risques potentiels qui dérivent de la structure de leasing et a obtenu les avis juridiques requis dont elle a déduit que ces risques peuvent être considérés comme minimales. Ainsi, après la date de clôture, le 1^{er} mars 2010, la structure de leasing a pris fin et les navires sont devenus la pleine propriété de la société.

Les risques d'exploitation : le Rendement des Certificats Navires dépendra de la capacité de l'émetteur à générer des excédents de trésorerie de l'exploitation des Navires. Les risques les plus importants sont des revenus d'affrètement et des coûts d'exploitation respectivement moins ou plus élevés que prévus. Le produit de la revente des Navires peut aussi se révéler moins élevé que prévu. A cet égard, il faut souligner que les revenus de la société sont générés par le pooling des revenus d'une flotte de 11 navires.

Un Pool est un engagement contractuel entre un certain nombre de navires par lequel les revenus des navires participants, y compris ceux des navires dont l'Émetteur n'est ni le propriétaire ni l'utilisateur, sont mis en commun et répartis entre les participants sur base d'une clé de répartition définie par le nombre de jours de navigation et un coefficient de pondération. Le poids de chaque navire est

déterminé par la consommation de carburant, la contenance en m³ des cales et la capacité de chargement effective des navires. Cette formule est régulièrement utilisée dans les structures anglo-saxonnes et permet une plus grande stabilité des flux de trésorerie prévisionnels et contribue ainsi à une diminution du risque. Le pooling est donc une forme de diversification de portefeuille. Remarquons que la société n'est pas propriétaire des autres navires associés dans le pool. Les risques de dommages : tous les dommages importants qui peuvent surgir au cours de l'exploitation des Navires sont couverts par des assurances. Ces assurances sont toutefois assorties de franchises.

Le risque de taux d'intérêt : les taux fixes ou variables sur l'emprunt hypothécaire peuvent être plus élevés que ceux budgétés. Ce risque est toutefois partiellement couvert par la conclusion de swap d'intérêts.

Le risque de change : la société considère que ce risque est limité par le fait que l'achat et le financement des Navires sont libellés en Euros. De même, l'exploitation pour l'essentiel et finalement la revente auront lieu en Euros. Si les Navires perçoivent temporairement leurs revenus en USD ou s'ils sont vendus en USD, surgit alors une perte de change si le cours de l'USD évolue négativement par rapport à l'Euro.

Les risques liés plus spécifiquement à l'émission des certificats navires sont :

Les risques de prix et de liquidité : la valeur de revente des Certificats Navires fluctue avec le cours de bourse; bien que les Certificats Navires sont notés sur le marché du simple fixing d'Euronext Brussels, aucune garantie ne peut être donnée sur leur liquidité.

Le risque de volatilité : le prix de marché des Certificats Navires peut subir des fluctuations importantes, à la hausse comme à la baisse, dans un laps de temps réduit, en raison de circonstances économiques et de marché et, dans une mesure plus ou moins grande, en raison de l'évolution des taux d'intérêt, des taux de change, de la volatilité et de l'inflation dans d'autres pays européens et industrialisés.

15. Comité d'Audit

La société n'estime pas utile de constituer un comité d'audit en raison de la nature fort circonscrite de son activité

16. Art. 96,6° et 633

Le conseil d'administration constate que l'actif net de la société s'élève à - 1.251.265 EUR; il est inférieur à 61 500,00 EUR de sorte que l'article 634 du code des sociétés s'applique.

Conformément aux articles 96 §6 et 633 du code des sociétés, nous avons l'honneur de vous informer dans le présent rapport sur la poursuite de l'activité de la société.

Conformément aux prévisions, nous nous attendons à une amélioration progressive des résultats de sorte que les pertes cumulées devraient être compensées au terme d'un certain nombre d'années.

Le conseil d'administration, considérant ce qui précède et nonobstant les pertes cumulées, a établi les comptes annuels dans le cadre de la continuité de

l'entreprise et propose à l'Assemblée générale des actionnaires de poursuivre l'activité de la société et d'approuver les règles d'évaluation existantes.

Bruxelles, 09 mars 2010

J.H. Wolters
Administrateur

G.Dokter
Administrateur

Helen Tveitan de Jong
Administrateur

W. Wester
Administrateur