

«Anlegernr»

«Anschriftszeile_1»
«Anschriftszeile_2»
«Anschriftszeile_3»
«Anschriftszeile_4»
«Anschriftszeile_5»
«Anschriftszeile_6»
«Anschriftszeile_7»

Hamburg, 22. März 2013

Trio 4000

**Ergebnis der außerordentliche Gesellschafterversammlung 2013
nur der MS "Pereira" GmbH & Co. KG**

**Außerordentliche Gesellschafterversammlung 2013
nur der MS "Perugia" GmbH & Co. KG im schriftlichen Verfahren**

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

MS "Pereira" GmbH & Co. KG

Mit Schreiben vom 6. Februar 2013 übersandten wir Ihnen die Unterlagen der persönlich haftenden Gesellschafterin zur Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren. Anbei übersenden wir Ihnen das Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 7. März 2013.

MS "Perugia" GmbH & Co. KG

Wie in dem beigefügten Schreiben der Geschäftsführung des Trio 4000 erläutert, wurden wir von der persönlich haftenden Gesellschafterin der MS "Perugia" GmbH & Co. KG beauftragt, eine außerordentliche Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren durchzuführen, mit der ein Verkauf des MS "Perugia", also eines der drei Trio-Schiffe, zum bestmöglichen Preis ermöglicht und mit der über die Amtsfortführung des amtierenden Beirats bis Ende 2014 abgestimmt werden soll.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **19. April 2013** (bei uns eingehend) per Post oder per Telefax an uns zurücksenden. Für eine wirksame Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziff. 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, dass Ihr Abstimmungsbogen innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht.

Ihre möglichst vollzählige Teilnahme an der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren würden wir sehr begrüßen. Auf Ihr Recht, der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren zu widersprechen, weisen wir ausdrücklich hin.

Seite 2 des Schreibens vom 22. März 2013

Wie wir Ihnen bereits früher mitgeteilt hatten, werden wir Ihr Stimmrecht nur ausüben, wenn wir dafür Ihre ausdrückliche Weisung erhalten haben. Sollten Sie uns keine Weisung erteilen, werden wir zur Herstellung der Beschlussfähigkeit zwar an der Gesellschafterversammlung teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlussfassungspunkten der Stimme enthalten. Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

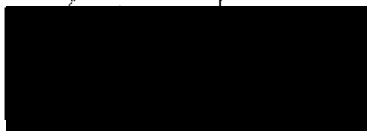
Wir möchten darauf hinweisen, dass gemäß § 11 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages sowohl für den Verkauf des Schiffes als auch für die Beschlussfassung über die Amtsfortführung des Beirats über den Verkaufsbeschluss hinaus (der eine Änderung des § 15 Ziffer 2, dritter Absatz des Gesellschaftsvertrages darstellt) eine Zustimmung von mindestens 75 % der abgegebenen Stimmen erforderlich ist. Angesichts der Bedeutung der Beschlussfassung bitten wir Sie dringlich, Ihr Stimmrecht im Rahmen der Gesellschafterversammlung auszuüben.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen



Abstimmungsbogen

Fristende:
19. April 2013
(Hier eingehend)

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Kehrwieder 8
20457 Hamburg

Außerordentliche Gesellschafterversammlung 2013
der MS "Perugia" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren

- 1. Beschlussfassung über den Verkauf des MS "Perugia" zum bestmöglichen Preis**
- Zustimmung Ablehnung Enthaltung
- 2. Beschlussfassung über die Amtsfortführung des amtierenden Beirats bis Ende 2014 unter Fortzahlung seiner Bezüge vorbehaltlich der Zustimmung zum o. a. Verkaufsbeschluss sowie der Übergabe des MS "Perugia" an den Käufer**
- Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

Protokoll

der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS "Pereira" GmbH & Co. KG

am 7. März 2013 um 11.00 Uhr

in der Handwerkskammer Hamburg, Holstenwall 12, 20355 Hamburg

Teilnehmer

Helge Janßen	Geschäftsführer der MS "Pereira" GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEM SEEHANDLUNG
Volker Redersborg	Geschäftsführer der MS "Pereira" GmbH & Co. KG Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Michael Clasen	Geschäftsführer der M.M.Warburg & CO. Schiffahrts- treuhand GmbH
Peter Bretzger	Beiratsvorsitzender
Ulrich Kuettner	Beirat (Stellvertreter)
Herbert Juniel	Beirat
Claus Tantzen	V.Ships (Germany) GmbH
Enrico Rupp	V.Ships (Germany) GmbH
Roger Hönig	TPW Todt & Partner GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Peter Eckhardt	MARTINI Chartering GmbH
Thomas Jaretzke	Reederei F. Laeisz G.m.b.H. (Protokollführer)

sowie weitere Gesellschafter und Bevollmächtigte

TOP 1 Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Herr Janßen begrüßt im Namen des Emissionshauses HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG die anwesenden Gesellschafter bzw. deren Bevollmächtigten und stellt das Podium vor.

Herr Clasen stellt sodann die form- und fristgemäße Einberufung der Gesellschafterversammlung und deren Beschlussfähigkeit fest. Die Vertretung der Gesellschafter durch persönliche Anwesenheit, bevollmächtigte Vertreter oder schriftliche Abstimmung wird für die MS "Pereira" GmbH & Co. KG mit 60,758 % des Kommanditkapitals festgestellt.

Gegen die Tagesordnung werden keine Einwendungen erhoben.

TOP 2 Aussprache über die Beschlussfassungspunkte

Herr Janßen erläutert einleitend zunächst den Hintergrund, der zu der Terminverschiebung der Gesellschafterversammlung vom 01. März 2013 auf den 07. März 2013 geführt hat:

Im Verlauf der ersten Abstimmung meldeten sich einige Gesellschafter, deren Auffassung hinsichtlich der Verteilung des Liquidationserlöses von der im Einladungsschreiben vom 04. Februar 2013 zum Ausdruck gebrachten Auffassung der Verteilung abwich. Daraufhin fand am 15. Februar 2013 ein Treffen statt, an dem neben Geschäftsführung und Treuhandgesellschaft auch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft teilnahm, mit der die Fondskonzeption seinerzeit erfolgte. Nachdem auch in dieser Runde Zweifel an der bisher dargestellten Verteilung auftraten, wurde beschlossen, zur eindeutigen Klärung der Auslegung der diesbezüglichen Regelungen des Gesellschaftsvertrages ein Rechtsgutachten einzuholen. Da sich zum einen an der wirtschaftlichen Notwendigkeit des zügigen Schiffsverkaufs nichts geändert hatte, zum anderen aber eine formal möglicherweise anfechtbare Beschlussfassung ausgeschlossen werden sollte, wurde erneut zur Beschlussfassung aufgerufen. An den zur Beschlussfassung vorgeschlagenen Tagesordnungspunkten der Versammlung hatte sich nichts geändert. Auf Nachfrage eines Gesellschafters äußert sich Herr Janßen zuversichtlich, dass das Rechtsgutachten bis April 2013 vorliegen sollte.

Sodann bittet Herr Janßen den Geschäftsführer des Befrachtungsmaklers MARTINI Chartering, Herrn Eckhardt, über aktuelle Marktentwicklungen zu berichten.

Herr Eckhardt erläutert die Marktentwicklung in den vergangenen Jahren und gibt einen Ausblick bis in das Jahr 2015. Insbesondere geht er auf Containerumschlagszahlen, Flottenentwicklungen einschließlich Containerschiffablieferungen und Charratententwicklungen ein.

In diesem Zusammenhang berichtet Herr Eckhardt auch über die geringe Nachfrage im Größen-segment der Schiffe des TRIO 4000. Bedingt durch das unverändert starke Flottenwachstum in den Größenklassen ab 7.500 TEU ist ein sogenannter Kaskadeneffekt zu beobachten. Größere und modernere Tonnage „verdrängt“ kleinere Schiffe aus ihren angestammten Liniendiensten. Aufgrund der aktuell unzureichenden Kapazitätsauslastung laufen die größeren Schiffe derzeit zusätzliche Häfen an, um Container umzuschlagen. Der Bedarf an Feeder-Schiffen, zu denen mittlerweile auch Schiffe in der Größe des MS „Pereira“ gehören, wird dadurch verringert.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Anzahl der beschäftigungslosen Containerschiffe im Verlauf des Jahres 2012 weiter zugenommen hat. Dieser Trend setzt sich auch im bisherigen Verlauf des Jahres 2013 fort. Ende Februar 2013 wurde die Anzahl der unbeschäftigten Containerschiffe auf insgesamt 296 bei einer Containerkapazität von ca. 862.000 TEU, entsprechend ca. 5,3 % bezogen auf die in Fahrt befindliche Tonnage geschätzt. In unserem Größen-segment der Schiffe von 3.000 bis 4.999 TEU warteten 81 Schiffe auf einen neuen Einsatz, von denen etliche moderner als unser Schiff sind und damit bei Charteranfragen vorrangig zum Zuge kommen könnten.

Die voraussichtliche weltwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2013 hat naturgemäß Auswirkungen auf die zur Verschiffung kommenden Transportvolumina. Auf Basis einer im Vergleich zu 2012 etwas positiveren Erwartung wird für 2013 mit einer Zunahme der Nachfrage nach Containertransporten von ca. 4% - 5% (2012: +4%) gerechnet. Dieser nur schwach ansteigenden Nachfrage völlig zuwider nimmt die Transportkapazität im laufenden Jahr aufgrund der zur Ablieferung kommenden Schiffsneubauten um ca. 11 % zu. Selbst wenn unterstellt wird, dass in 2013 etwa 2% des Gesamtbestandes der Containerschiffsflotte zum Recycling verkauft wird, führt dies nicht zum Ausgleich von Angebot und Nachfrage.

Auf Nachfrage eines Anlegers wird berichtet, dass bedingt durch die Überkapazitäten an Containerschiffen bereits im vergangenen Jahr viele Schiffe stahlverwertet wurden. Es wird davon ausgegangen, dass die ohnehin schon hohe Zahl des Vorjahres im laufenden Jahr übertroffen wird. Der langjährige Altersdurchschnitt der zur Stahlverwertung zugeführten Tonnage lag in der Vergangenheit bei rund 30 Jahren. Infolge des andauernden Angebotsüberhanges ist dieser Durchschnitt im vergangenen Jahr auf etwa 23 Jahre gesunken.

Herr Redersborg fügt hinzu, dass unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten viele Marktteilnehmer zu der Überzeugung kommen, dass der Bereich der Containerschiffe auch im Jahr 2013 von einer Nachfrageschwäche bei gleichzeitigem Angebotsüberhang belastet sein wird. Natürlich kann niemand verlässlich voraussagen, wie sich die Weltwirtschaft und damit die weltweite Seeschifffahrt tatsächlich entwickeln werden. Für eine kurzfristige Verbesserung sind jedenfalls für die Geschäftsführung derzeit keinerlei Ansätze erkennbar.

Herr Janßen bedankt sich bei Herrn Eckhardt für die Markteinschätzung.

Herr Redersborg erläutert, dass im Mittelpunkt dieser Gesellschafterversammlung die Entscheidung über den Verkauf des MS „Pereira“ steht. Die Gelegenheit soll aber auch genutzt werden, um über den gesamten Fonds TRIO 4000 zu berichten. Ein Mehrjahresvergleich der Prospekt – IST Zahlen für den Fonds TRIO 4000 zeigt, dass die negative Abweichung in den Ergebnissen im Wesentlichen aus den Jahren 2011 und 2012 durch größere Schadensereignisse (im Wesentlichen MS „Pelapas“) einhergehend mit hohen zusätzlichen Schiffsbetriebskosten resultiert. Bis zum Jahr 2010 lagen die in USD erwirtschafteten Chartererlöse um TUSD 378 über den prospektierten Werten. Die in diesem Zeitraum um TEUR 1.092 über Prospekt liegenden Schiffsbetriebskosten wurden durch Einsparungen bei den Zinskosten in Höhe von TEUR 1.532 kompensiert. Die Reduzierung der Zinskosten konnte u.a. durch Sondertilgungen in Höhe einer Jahrestilgung erreicht werden. Diese Sondertilgungen, im Wesentlichen aus den Jahren 2005 und 2006, führten im Ergebnis dazu, dass die Auszahlungen an die Gesellschafter seit 2008 hinter den prospektierten Werten zurückblieben.

In den Jahren 2011 und insbesondere 2012 führten Schäden und Werftaufenthalte, insbesondere der große Schaden beim MS „Pelapas“, zu insgesamt 134 geringeren als prospektierten Einsatztagen. Daraus resultierten Mindereinnahmen von TUSD 2.320. Gleichzeitig stiegen die Schiffsbetriebskosten um TEUR 4.380 über das prospektierte Niveau. Diese Abweichungen konnten durch Einsparungen an anderen Stellen nicht mehr ausgeglichen werden. Die vorgenannten Zahlen für 2012 basieren auf vorläufigen Werten. Nach Prüfung des Jahresabschlusses werden diese Zahlen, wie in der Vergangenheit üblich, im Rahmen des Geschäftsberichtes analysiert.

Die Gesamtpformance des Fonds wird zudem durch den früher als prospektiert liegenden Verkaufszeitpunkt voraussichtlich aller drei Schiffe nachteilig beeinflusst. Gemäß Prospekt wurden für die Jahre 2013 und 2014 Charterraten von USD 15.550 pro Tag und für die Jahre 2015 und 2016 Charterraten von USD 17.550 pro Tag erwartet. Diese Charterraten sind im aktuellen Marktumfeld nicht erzielbar. Gegenläufig könnte sich der Verkaufserlös auswirken. Gemäß Prospekt war ein Verkaufserlös von USD 4,2 Mio. je Schiff unterstellt. Ein höherer Erlös, wie er bei dem MS „Pelapas“ mit USD 8,3 Mio. erzielt wurde, wird letztlich aber nicht ausreichen, um die prospektierte Performance zu erreichen.

In diesem Zusammenhang informiert Herr Redersborg, dass der Beschluss zum Verkauf des MS „Pelapas“ umgesetzt wurde. Das Schiff wurde am 13. Februar 2013 an die Käufergesellschaft übergeben. Der Verkaufspreis von USD 8,3 Mio. abzüglich 4% externe Kommissionen ist auf

dem Konto der Gesellschaft eingegangen. Aus dem Liquidationserlös wurde die Restvaluta des Schiffshypothekendarlehens in Höhe von USD 2,93 Mio. vollständig zurück gezahlt. Darüber hinaus wurden fällige Verbindlichkeiten aus dem Schiffsbetrieb bezahlt und ein Teilbetrag des Darlehens der Schwestergesellschaft MS „Perugia“ KG in Höhe von USD 1,50 Mio. zurück geführt. Aus der Endabrechnung der Havarie Grosse mit den Versicherern erwartet die Gesellschaft eine Zahlung, aus der das Restdarlehen der MS „Perugia“ KG von USD 1,35 Mio. zzgl. Zinsen zurück gezahlt wird. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass nach Endabrechnung dieser Gesellschaft keine nennenswerte Liquidität zur Verteilung an die Gesellschafter zur Verfügung stehen wird. Eine Aufstellung zur Mittelverwendung des Liquidationserlöses wird dem nächsten Gesellschafterrundschreiben beigelegt.

Im Weiteren berichtet Herr Redersborg, dass das MS „Pereira“ bis zum 15. März 2013 zu einer Charrate von USD 15.550 pro Tag an Hanjin Shipping verchartert ist. Die in den Jahren 2009 und 2010 gestundeten Charraten von USD 1.500 pro Tag wurden bis zum Jahresende 2012 vollständig bezahlt. Das Schiff wurde vom Charterer bis Mitte Februar in einem Liniendienst beschäftigt und ist dann vor Shanghai in Warteposition gegangen. An einer Verlängerung des Vertrages war der Charterer nicht interessiert. Eine auskömmliche Anschlussbeschäftigung konnte bisher nicht geschlossen werden. Eine Beschäftigung, welche sehr wahrscheinlich für nicht mehr als 12 Monate zu schließen wäre, könnte auf dem jetzigen Marktniveau kurzfristig allenfalls zu einer bei weitem nicht kostendeckenden Tagesrate um USD 6.000 vereinbart werden.

In diesem Jahr wird das Schiff 20 Jahre alt und der Werftaufenthalt zur vierten Klasseerneuerung steht spätestens im Herbst an. Für diesen Werftaufenthalt rechnet der technische Manager, V. Ships (Germany), mit Kosten von ca. USD 1,5 Mio. Darüber hinaus valutiert das Schiffshypothekendarlehen noch mit einem Betrag von USD 2,93 Mio. Für das laufende Jahr ist an die finanzierende Bank eine Jahrestilgung in Höhe von USD 1,48 Mio. zu leisten. Die finanziellen Belastungen aus Schiffsbetrieb, Klassedocking und Kapitaldienst können im aktuellen Marktumfeld nicht verdient werden.

Die weiteren Gründe, die für den Verkauf des Schiffes sprechen, wurden im Einladungsschreiben zur Gesellschafterversammlung vom 18. Februar 2013 ausführlich dargelegt. Im Vergleich zu der im genannten Schreiben dargestellten Verkaufskalkulation könnten sich auf Basis heutiger Erkenntnisse Verbesserungen durch einen höheren Verkaufspreis sowie einen günstigeren Wechselkurs ergeben.

Auf die Frage nach den Unterschiedsbeträgen bei den Schiffen erläutert Herr Hönig, dass diese im Rahmen des Wechsels zur Tonnagebesteuerung auf den 31.12.2006 zu ermitteln waren. Die Unterschiedsbeträge wurden allerdings noch nicht durch das Finanzamt verbindlich festgestellt. Sie sind bei allen Schiffen negativ und betragen -13,9 % (MS „Pelapas“), -22,6 % (MS „Pereira“) und -22,6 % (MS „Perugia“), jeweils bezogen auf das Klassikkapital.

Gemäß § 19 Ziff. 5 der Gesellschaftsverträge wird der jeweilige Unterschiedsbetrag ausschließlich den Gesellschaftern des so genannten Klassikkapitals zugerechnet. Von den Klassikkapital-Kommanditisten wäre bei Verkauf der Schiffe – unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn – somit kein positiver Unterschiedsbetrag zu versteuern, sondern die „negativen Beträge“ könnten mit positiven Einkommen aus derselben oder subsidiär einer anderen Einkommensart verrechnet werden. Es sei allerdings darauf hinzuweisen, dass es nicht auszuschließen ist, dass die negativen Unterschiedsbeträge vom Finanzamt problematisiert werden.

Aus dem Anlegerkreis wird gefragt, warum vor dem Hintergrund des Mitte April 2013 endenden Chartervertrages des dritten Schiffes sowie den schlechten Marktaussichten im Rahmen dieser außerordentlichen Gesellschafterversammlung kein Beschluss zum Verkauf des MS „Perugia“ gefasst wird. Herr Redersborg erklärt, dass die Geschäftsführung aufgrund des späteren Rücklieferungszeitfensters die Hoffnung hatte, in einem sich günstiger entwickelnden Marktumfeld eine auskömmliche Beschäftigung für das Schiff zu finden. Hierbei ist außerdem anzumerken, dass dieses Schiff vom Charterer, anders als die beiden anderen Schiffe, aber vertragskonform, in Europa, wahrscheinlich in Rotterdam, zurückgeliefert wird. Bevor ein Verkaufsbeschluss gefasst wird, sollten alle Möglichkeiten genau analysiert werden. Dies wird nun in Kürze geschehen.

Zum Ende der Diskussion spricht sich Herr Bretzger in übereinstimmender Meinung mit den Beiratskollegen für den wirtschaftlich sinnvollen Verkauf des MS „Pereira“ aus. Darüber hinaus erklärt der Beirat die Bereitschaft, seine Tätigkeit im Interesse der Gesellschafter bis Ende 2014 fortzuführen.

Da es keine weiteren Fragen aus dem Kreise der Gesellschafter gibt, bedankt sich Herr Janßen bei den Teilnehmern für die zahlreichen Diskussionsbeiträge und bittet sodann Herrn Clasen, zur Abstimmung der folgenden Beschlussfassungspunkte aufzurufen.

TOP 3 Beschlussfassung über den Verkauf des MS „Pereira“ zum bestmöglichen Preis

Herr Clasen weist der guten Ordnung halber darauf hin, dass gemäß § 11 Ziffer 3 i.V.m. § 13 Ziffer 2 h) des Gesellschaftsvertrages der Verkaufsbeschluss u.a. einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen bedarf.

Beschluss

Der Beschlussfassung über den Verkauf des MS „Pereira“ zum bestmöglichen Preis wird mit

100,00 %

der abgegebenen Stimmen zugestimmt.

TOP 4 Beschlussfassung über die Amtsfortführung des amtierenden Beirats bis Ende 2014 unter Fortzahlung seiner Bezüge vorbehaltlich der Zustimmung zum o.a. Verkaufsbeschluss sowie der Übergabe des MS „Pereira“ an den Käufer

Nach dem Gesellschaftsvertrag endet mit Liquidationsbeschluss (= Verkaufsbeschluss) die Amtsperiode des Beirates. Die Geschäftsführung hält es für sinnvoll und im Interesse der Gesellschafter, wenn der Beirat seine konstruktive Tätigkeit bis Ende 2014 unter Fortzahlung seiner Bezüge fortsetzen könnte.

Herr Clasen informiert, dass diese Änderung des Gesellschaftsvertrages gemäß § 11 Ziffer 3 i.V.m. § 13 Ziffer 2 g) des Gesellschaftsvertrages eines Beschlusses, der ebenfalls u.a. einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen bedarf.

Beschluss

Der Beschlussfassung über die Amtsfortführung des amtierenden Beirats bis Ende 2014 unter Fortzahlung seiner Bezüge vorbehaltlich der Zustimmung zum o.a. Verkaufsbeschluss sowie der Übergabe des MS "Pereira" an den Käufer wird mit

91,40 %

der abgegebenen Stimmen zugestimmt.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bedankt sich Herr Janßen bei den Teilnehmern und schließt die außerordentliche Gesellschafterversammlung um 13:25 Uhr.

Hamburg, 7. März 2013

gez. Helge Janßen
Versammlungsleiter

gez. Thomas Jaretzke
Protokollführer



MS „Trio 4000“ · Neue Burg 2 · 20457 Hamburg

An die Gesellschafterinnen und Gesellschafter
der MS „Perugia“ GmbH & Co. KG

Trio 4000
Neue Burg 2
20457 Hamburg

Tel. +49 (0)40 · 34 84 2 - 100
Fax +49 (0)40 · 34 84 2 - 298

a) MS „Pelapas“ GmbH & Co. KG
Commerzbank AG
BLZ 200 400 00 · Kto. 641 57 15

b) MS „Pereira“ GmbH & Co. KG
Commerzbank AG
BLZ 200 400 00 · Kto. 641 55 66

c) MS „Perugia“ GmbH & Co. KG
Commerzbank AG
BLZ 200 400 00 · Kto. 641 56 99

Hamburg, den 19.03.2013

Beschlussfassung über den Verkauf des MS „Perugia“ Aktuelle Informationen zu den Schwesterschiffen MS „Pelapas“ und MS „Pereira“

Sehr verehrte Gesellschafterin,
sehr geehrter Gesellschafter,

am 07.03.2012 fand in Hamburg die außerordentliche Gesellschafterversammlung der MS „Pereira“ GmbH & Co. KG statt, einem der beiden weiteren Schwesterschiffe mit identischen Gesellschaftern zu dieser Gesellschaft. Das Protokoll dieser Versammlung ist dem Schreiben der Treuhandgesellschaft, mit dem auch dieses Schreiben versandt wird, beigelegt. Wir empfehlen dieses Protokoll unbedingt Ihrer Aufmerksamkeit.

Im Anschluss an die Gesellschafterversammlung trat der Beirat der MS „Perugia“ GmbH & Co. KG zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen, um über die Zukunft des MS „Perugia“ zu beraten. An dieser Sitzung nahmen neben dem Beirat die Geschäftsführung, Vertreter der Treuhandgesellschaft, des kaufmännischen Vertragsreeders sowie des technischen Vertragsreeders teil. Ergebnis dieser Sitzung war, den Gesellschaftern den Verkauf des MS „Perugia“ zu empfehlen.

1) Verkauf des MS „Perugia“

Das MS „Perugia“ ist bis zum 15. April 2013 an Hanjin Shipping Co. Ltd. zu einer Charrate von USD 15.550 pro Tag verchartert. Die in den Jahren 2009 und 2010 gestundeten Charraten von USD 1.500 pro Tag wurden bis zum Jahresende 2012 vollständig bezahlt. Das Schiff wird von Hanjin voraussichtlich in Rotterdam zurückgeliefert.

Der technische Zustand des Schiffes ist dem Schiffsalter entsprechend als gut einzuschätzen. Der nächste Werftaufenthalt (vierte Klasseerneuerung) steht im Herbst 2014 an. Das Schiff wird dann 20 Jahre alt.

Gesellschaft	Steuernummer	Amtsgericht Hamburg	Geschäftsführer	Komplementärin	Amtsgericht Hamburg
a)	48/682/00435	Volker Redersborg	Verwaltungsgesellschaft MS „Pelapas“ mbH		HR B 83 445
b)	48/682/00451	Helge Janßen	Verwaltungsgesellschaft MS „Pereira“ mbH		HR B 86 615
c)	48/682/00478		Verwaltungsgesellschaft MS „Perugia“ mbH		HR B 86 616

Die Empfehlung zum **Verkauf** des Schiffes basiert auf den Marktaussichten, welche in unserem Einladungsschreiben zur Gesellschafterversammlung der MS „Pereira“ GmbH & Co. KG vom 18.02.2013 sowie im beiliegenden Protokoll dieser Sitzung vom 07.03.2013 ausführlich erörtert wurden. Auf weitere Ausführungen zum Markt soll deshalb an dieser Stelle verzichtet werden.

Fortführung des Schiffsbetriebes

Im jetzigen Marktumfeld ist es nicht selbstverständlich, eine Anschlusscharter für unser Schiff zu finden. Circa 81 Schiffe unserer Größenklasse sind per Ende Februar 2013 beschäftigungslos. Darunter befinden sich zahlreiche jüngere Schiffe, die für die Charterer (maßgeblich bereits aufgrund ihres geringeren Treibstoffverbrauches) attraktiver sind. Sollte ein Charterer sich für unser Schiff interessieren, wäre eine Anschluss - Charter, sehr wahrscheinlich für nicht mehr als 12 Monate zu schließen und könnte auf dem jetzigen Marktniveau nach unserer Markteinschätzung allenfalls zu einer die Kosten nur teilweise deckenden Rate von USD 6.000 pro Tag vereinbart werden. Auf Basis einer solchen Beschäftigung würden wir in diesem Zeitraum ein Defizit von ca. USD 1,25 Mio. (Differenz zwischen Charterrate und Tageskosten), also ca. EUR 0,96 Mio. oder 10 % bezogen auf das Gesamtkommanditkapital, erwirtschaften. Aus den Chartereinnahmen könnten wir demnach auch keine Tilgungen auf das Hypothekendarlehen leisten und müssten in einem Jahr darauf hoffen, dass wir dann ein Marktumfeld vorfinden, welches es uns ermöglicht, durch den dann zu schließenden Chartervertrag sowohl den Verlust des Jahres zu erwirtschaften als auch darüber hinaus die Kosten für die im Herbst kommenden Jahres anstehende vierte Klasseerneuerung. Dies erscheint, vorsichtig formuliert, unrealistisch.

Neben Vercharterungsmöglichkeiten haben wir auch die Möglichkeit des beschäftigungslosen Auflegens des Schiffes mit dem Vertragsreeder geprüft. Grundsätzlich kämen drei unterschiedliche Stufen des Auflegens in Betracht, welche gemeinhin als „hot“, „warm“ und „cold“ bezeichnet werden. Im Status „hot“ wäre das Schiff bei Tageskosten von etwa USD 5.000 voll einsatzfähig, im Status „warm“ zu Tageskosten von etwa USD 4.000 wäre das Schiff mit einer verringerten Besatzung von etwa 5-6 Seeleuten besetzt, die exakte Kostenhöhe wäre insbesondere abhängig von der Energieversorgung, zum Beispiel von Land, im Verbund mit anderen Schiffen oder allein beispielsweise mit so genannten „Power-Packs“. Diese Art des Auflegens wäre außerdem mit Anfangsinvestitionen für Fender oder Aggregate i.H.v. ca. EUR 100.000 verbunden. Das kalte Auflegen des Schiffes mit einer Notbesatzung für die Wachen und Feuerkontrollgänge führt zu Tageskosten von ca. USD 3.000, allerdings ist von Reedereien, die hier bereits Erfahrung gemacht haben, zu hören, dass die zusätzlichen Deaktivierungs- und Aktivierungskosten immens hoch seien. Im Ergebnis führt jede Stufe des Auflegens zu einem höheren Liquiditätsverlust als die Beschäftigung zu einer aktuellen Marktrate von USD 6.000 pro Tag.

Im Fall der Beschäftigungslosigkeit (nach erfolgter Rücklieferung aus der jetzigen Hanjin-Charter) würden für das MS „Perugia“ Tageskosten in Höhe von USD 9.000 zuzüglich Treibstoffkosten und gegebenenfalls Liegeplatzgebühren anfallen, bis eine Neubeschäftigung gefunden wird. Diese Kosten wären unseres Erachtens in der verbleibenden Lebensdauer des Schiffes kaum aufzuholen. Zu Ihrer Orientierung: Bereits bei einer Beschäftigungslosigkeit von drei Monaten entstünden so Kosten in Höhe von ca. USD 1,1 Mio..

Alternativ hierzu wäre das Schiff zu verkaufen, wobei ein Veräußerungserlös sich wohl an den aktuellen Schrottpreisen orientieren würde.

Verkauf des Schiffes

Im Fall eines sofortigen Verkaufes nach Chartervertragsende zur Stahlverwertung ist auf den von den Schwesterschiffen abweichenden Rücklieferungsort des Schiffes (vermutlich Rotterdam) hinzuweisen. Sollte die Fahrt nach Indien in Betracht gezogen werden, erfolgt diese auf eigene Kosten. Neben den bereits in der Charterzeit getragenen Schiffsbetriebskosten fallen zusätzlich die Treibstoffkosten und die Gebühr für die Passage des Suez-Kanals an. Die Reisedauer würde ca. 22 Tage betragen. Alternativ dazu könnte aufgrund der geringeren Kosten eine Stahlverwertung des Schiffes in der Türkei in Betracht kommen. Allerdings liegen hier die Schrottpreise etwa 30 – 40 % unter dem indischen Niveau.

Auf Basis des aktuellen Schrottpreises für unser Schiff in Indien (USD 440/t Stahl) in Höhe von USD 7,8 Mio. (netto) und eines USD/EUR-Kurses von 1,30 ergibt sich folgendes Verkaufsszenario für das MS „Perugia“:

Verkaufserlös	TUSD 7.800
./ Tilgung Hypothekendarlehen	TUSD 2.930
./ Kosten bis Verkauf (Reise- und Betriebskosten)	<u>TUSD 1.114</u>
Überschuss	<u>TUSD 3.756</u>
Überschuss (bei 1,30 USD/EUR)	<u>TEUR 2.889</u>
./ Kosten Auflösung Gesellschaft und Steuern	TEUR 330
./ kurzfristige Verbindlichkeiten aus Schiffsbetrieb	<u>TEUR 450</u>
= Ergebnis nur aus Verkauf	<u>TEUR 2.109</u>

Dieser Überschuss berücksichtigt noch nicht die bei Verkauf des Schiffes in der Gesellschaft vorhandene (Stichtags-) Liquidität. Hier ist insbesondere das der Schwestergesellschaft „Pelapas“ ausgereichte Darlehen in Höhe von USD 2,85 Mio. (EUR 2,2 Mio.) zu nennen. Nach Verkauf des MS „Pelapas“ wurde bereits ein Betrag von USD 1,5 Mio. getilgt. Der verbleibende Betrag wird nach Abrechnung der Havarie Grosse des MS „Pelapas“ ausgeglichen. Allerdings ist unverändert unklar, wann dies der Fall sein wird.

Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass unter Berücksichtigung auch der Darlehensforderung und der Stichtagsliquidität nach Verkauf des Schiffes eine Liquidität in Höhe von ca. EUR 4,3 Mio. bei der Gesellschaft verbliebe. Bezogen auf das Gesamtkommanditkapital dieser Gesellschaft von TEUR 9.472 ergäbe sich ein durchschnittlicher Mittelrückfluss von ca. 45 %, der nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages auf die jeweiligen Kapitalarten zu verteilen wäre. Zur eindeutigen Klärung der Auslegung des Gesellschaftsvertrages zur Verteilung des Liquidationserlöses auf die Kapitalarten wurde ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, welches voraussichtlich im zweiten Quartal 2013 vorliegen wird.

Wir gehen nach eingehender Analyse des Chartermarktes für Containerschiffe nicht mehr davon aus, das MS „Perugia“ in absehbarer Zukunft wirtschaftlich betreiben zu können. Insbesondere

erscheinen uns im Falle eines Weiterbetrieb des Schiffes neben den nur bei äußerst optimistischen Charterannahmen aufzuholenden Verluste aus dem Weiterbetrieb in 2013 auch die altersbedingt zu erwartenden Betriebsrisiken für dieses Schiff als zu hoch.

Aus den beschriebenen Gründen empfehlen Geschäftsführung und Beirat den Verkauf des Schiffes. Für die für einen Verkauf des Schiffes erforderliche Gesellschafterversammlung sehen wir die Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren vor. Bezüglich der Eigentumsgesellschaft MS „Perugia“ GmbH & Co. KG, welche Eigentümerin des Schiffes ist, stellt der anstehende Beschluss eine weitreichende Beschlussfassung der Gesellschafter dar. Wir empfehlen Ihnen daher unbedingt die Ausübung Ihres Stimmrechtes. Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass gemäß § 11 Ziffer 3 i.V.m. § 13 Ziffer 2 h) des Gesellschaftsvertrages der Verkaufsbeschluss u.a. einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen bedarf.

Nach dem Gesellschaftsvertrag endet mit Liquidationsbeschluss (= Verkaufsbeschluss) die Amtsperiode des Beirates. Die Geschäftsführung hält es aus den auch für die Schwestergesellschaften geäußerten Gründen für sinnvoll und im Interesse der Gesellschafter, wenn der Beirat seine konstruktive Tätigkeit bis Ende 2014 unter Fortzahlung seiner Bezüge fortsetzen könnte. Diese Änderung des Gesellschaftsvertrages bedarf gemäß § 11 Ziffer 3 i.V.m. § 13 Ziffer 2 g) des Gesellschaftsvertrages eines Beschlusses, der ebenfalls u.a. einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen bedarf.

2) MS „Pelapas“

Wir hatten Sie mit Schreiben vom 14.01.2013 bereits darüber informiert, dass wir das MS „Pelapas“ zu einem Preis von USD 8,3 Mio. abzüglich 4% externe Kommissionen, d.h. zu einem Netto-Preis von USD 7,97 Mio., veräußern konnten. Zwar konnten wir somit einen Kaufpreis erzielen, der um mehr als USD 1,0 Mio. höher liegt, als wir in unserem Schreiben vom 26.11.2012 vorsichtig angenommen hatten, allerdings wurde dieser Mehrerlös durch die in dem Schreiben dargestellten technischen Probleme und die sich hieraus ableitenden Konsequenzen mehr als aufgezehrt.

Wesentliche Abweichungen (Mehrausgaben / Mindereinnahmen) ergaben sich durch

- nicht kalkulierte Ausfalltage /Mindereinnahmen vom 13.12.2012 bis zum 02.01.2013 in Höhe von USD 15.550 pro Tag zuzüglich der mit Hanjin vereinbarten Kompensationszahlung von USD 6.300 pro Tag vom 02.01. bis 15.03.2013, Summe: **TUSD 750**;
- Treibstoffkosten während der Ausfallzeit vom 13.12.2012 bis zum 02.01.2013, Summe: **TUSD 140**;
- Reisekosten für die auf eigene Kosten erfolgende Fahrt nach Indien (ursprünglich durch den Charterer zu tragen), Summe: **TUSD 380**;
- Hafenkosten (Kwangyang, Pipavav, Singapore), Summe: **TUSD 450**;
- Schlepperkosten (vor Pipavav, Begleitung bis Alang), Summe: **TUSD 230**;
- Kosten für Miete/Transport/Treibstoff der Power Packs, Summe: **TUSD 330**;
- Betriebskosten vom 02.01. – 13.02.2013, Summe: **TUSD 380**;

Im Vergleich zur Kalkulation vom November wurden zwar USD 0,8 Mio. durch den höheren Netto-Verkaufserlös mehr eingenommen, allerdings durch die dargestellten Positionen USD 2,7 Mio. mehr ausgegeben. Per Saldo fehlen somit USD 1,9 Mio. gegenüber der

Ausgangsbetrachtung. Eine detailliertere Kostenaufstellung werden wir vorlegen, sobald alle Rechnungen vorliegen. Dies ist im Moment, auch einen Monat nach Übergabe des Schiffes an den Käufer, noch nicht der Fall. Da wesentliche Kostenpositionen auf die Schäden an den Hilfsdieseln zurückzuführen sind, werden diese bei der Versicherung zum Ausgleich eingereicht. Inwieweit eine Kostenerstattung erfolgt, ist noch offen.

Aus dem Verkaufserlös des Schiffes konnte das Bankdarlehen in Höhe von USD 2,930 Mio. sowie ein Teilbetrag des Darlehens der Schwestergesellschaft MS „Perugia“ in Höhe von USD 1,5 Mio. zurückgeführt werden. Damit schuldet die Pelapas KG der Perugia KG aber immer noch die Restvaluta von USD 1,35 Mio. zuzüglich Zinsen. Dieser verbleibende Betrag wird nach Abrechnung der Havarie Grosse ausgeglichen. Die Gespräche mit der Versicherung über die Abrechnung laufen. Zwischenzeitlich war uns ein Angebot unterbreitet worden, welches deutlich unter unseren Forderungen gelegen hat und deshalb nicht akzeptiert werden konnte. Eine Terminierung des Geldeinganges von der Versicherung (der zu unseren Gunsten verzinst wird) ist insofern nicht möglich.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass - zumindest aus heutiger Sicht - keine nennenswerte Liquidität bei der MS „Pelapas“ verbleibt, die für Auszahlungen an die Gesellschafter verwendet werden kann.

3) MS „Pereira“

Im Nachgang zur Gesellschafterversammlung vom 07.03.2013 können wir berichten, dass das Schiff mit Kaufvertrag vom 14.03.2013 zu einem Netto-Preis von USD 8,45 Mio. veräußert wurde. Das Schiff hat am 15.03.2013 den Liegeplatz vor Shanghai in Richtung Indien verlassen und wird voraussichtlich Anfang April dort ankommen. Über den weiteren Verlauf werden wir Sie informiert halten.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsführung des
MS „Perugia“ GmbH & Co. KG