

«Anlegernr»

«Anschriftszeile\_1»  
«Anschriftszeile\_2»  
«Anschriftszeile\_3»  
«Anschriftszeile\_4»  
«Anschriftszeile\_5»  
«Anschriftszeile\_6»  
«Anschriftszeile\_7»

Hamburg, 14. Januar 2013

**Trio 4000 – MS "Pelapas" GmbH & Co. KG**  
**Ergebnis der außerordentlichen Gesellschafterversammlungen**  
**nur der MS "Pelapas" GmbH & Co. KG**  
**Information der Geschäftsführung über den Verkauf des MS "Pelapas"**

«Briefliche\_Anrede»,  
«Briefl\_Anr\_2»,

mit Schreiben vom 28. November 2012 übersandten wir Ihnen die Unterlagen der persönlich haftenden Gesellschafterin zur Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren.

**Es wurden folgende Beschlüsse gefasst:**

**MS "Pelapas" GmbH & Co. KG**

1. Der Beschlussfassung über den Verkauf des MS "Pelapas" wurde mit 61.260 Ja-Stimmen bei 560 Nein-Stimmen zugestimmt.
2. Der Beschlussfassung über die Amtsfortführung des amtierenden Beirats zunächst bis Ende 2014 unter Fortzahlung seiner Bezüge vorbehaltlich der Zustimmung zum o. a. Verkaufsbeschluss sowie der Übergabe des MS "Pelapas" an den Käufer wurde mit 53.340 Ja-Stimmen bei 2.250 Nein-Stimmen zugestimmt.

**Information der Geschäftsführung der MS "Pelapas" GmbH & Co. KG**

Als Anlage zu diesem Schreiben senden wir Ihnen wichtige Informationen der Geschäftsführung der MS "Pelapas" GmbH & Co. KG zum Fortgang der Verkaufsabwicklung des Seeschiffes mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlage



IM FLOTTENVERBUND DER HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG

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

An die Gesellschafterinnen und Gesellschafter  
des Fonds „Trio 4.000“

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 14.01.2013

## **Verkauf des MS „Pelapas“ Erneuter Hilfsdiesel-Schaden / Aktuelle Situation**

Sehr verehrte Gesellschafterin,  
sehr geehrter Gesellschafter,

mit Schreiben vom 26.11.2012, Ihnen zugegangen mit Schreiben der M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand vom 28.11.2012, hatten wir Sie gebeten, über den Verkauf des MS „Pelapas“ zu beschließen. Das Abstimmungsergebnis liegt vor; Sie haben sich mit der deutlichen Mehrheit von 99,1% für den Verkauf des Schiffes ausgesprochen.

Wir haben den Gesellschafterbeschluss schnellstmöglich umgesetzt und das Schiff zu einem Preis von USD 8,3 Mio. abzüglich 4% externe Kommissionen, d.h. zu einem Netto-Preis von USD 7,97 Mio., veräußern können.

Mitte Dezember, vor Antritt der letzten Reise des Schiffes, wurde von Bord des Schiffes erneut ein Schaden gemeldet, der eine Änderung unserer Pläne erforderte. Als Folge des Schadens war das Schiff seit dem 14.12.2012 off hire und erzielte entsprechend keine Einnahmen. In Folge dieses Schadens wurde der Chartervertrag mit Hanjin einvernehmlich zum 08.01.2013 aufgehoben, um drohende wirtschaftliche Nachteile für die Schiffahrtsgesellschaft zu verhindern.

Im Einzelnen:

Das Schiff befand sich am 13.12.2012 im Hafen von Kwangyang (Korea) und sollte nach dem Einsatzplan des Charterers, Hanjin Shipping, die Häfen von Shanghai, Singapore,

---

Gesellschaft	Steuernummer	Amtsgericht Hamburg	Geschäftsführer	Komplementärin	Amtsgericht Hamburg
a)	74/273/00190	HR A 97 685	Volker Redersborg	Verwaltungsgesellschaft MS „Pelapas“ mbH	HR B 83 445
b)	74/273/00212	HR A 98 390	Helge Janßen	Verwaltungsgesellschaft MS „Pereira“ mbH	HR B 86 615
c)	74/273/00220	HR A 98 333		Verwaltungsgesellschaft MS „Perugia“ mbH	HR B 86 616

Nhava Sheva und Karachi ansteuern, um von dort nach Alang, Indien, dem für die Verschrottung des Schiffes vorgesehenen Ort, zu fahren. Die Ankunft des Schiffes in Alang war für den 02./03.01.2013 geplant.

In Kwangyang wurde festgestellt, dass der Hilfsdiesel 4 nicht mehr einsatzbereit ist. Hierzu ist anzumerken, dass bereits Anfang November 2012 der Hilfsdiesel 1 des Schiffes ausgefallen war, so dass sich nunmehr von den vier an Bord befindlichen Hilfsdieseln nur noch zwei in einem betriebsbereiten Zustand befanden. Angesichts der bereits im November 2012 mit Hanjin Shipping begonnenen Gespräche über eine Beendigung des Chartervertrages und anschließende Verschrottung des Schiffes war davon abgesehen worden, den Hilfsdiesel 1 mit größerem Zeit- und Kostenaufwand zu reparieren. Gemäß Auflage der Klassifikationsgesellschaft müssen jedoch mindestens drei dieser Aggregate einsatzbereit sein, anderenfalls wird die Fahrerlaubnis entzogen. Die Hilfsdiesel sind an Bord eines Schiffes für die Stromversorgung verantwortlich und versorgen so u.a. die Kühlcontainer, die Bugstrahlruder und die Beleuchtung des Schiffes mit Energie.

Der technische Vertragsreeder des Schiffes, V.Ships, hat verschiedene Alternativen für die Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft geprüft. Die für eine Reparatur benötigten Ersatzteile waren kurzfristig nicht zu beschaffen, ein vollständiger Hilfsdiesel erst recht nicht. Selbst bei Vorliegen der Ersatzteile wäre der Hersteller der Hilfsdiesel von einer Mindestreparaturdauer von zehn Tagen ausgegangen. Als einzige Lösung zeichnete sich ab, externe Hilfsdiesel (in Containern befindliche so genannte „Power Packs“) zu mieten und an Bord zu installieren. Insbesondere unter Berücksichtigung der nur noch kurzen Fahrzeit bis zur Verschrottung Anfang Januar 2013 war dies die kostengünstigste und auch von der Klassifikationsgesellschaft genehmigte Vorgehensweise. Ob und ggf. in welchem Umfang der Hilfsdieselschaden durch die Versicherung reguliert wird, ist momentan noch unklar.

Die Aggregate mussten aufgrund fehlender Verfügbarkeit vor Ort in Singapore angemietet werden. Die Installation und Abnahme dieser, später als avisiert angelieferten, Aggregate durch die Klassifikationsgesellschaft erfolgte am 05.01.2013, die Erlaubnis der Hafenstaatenkontrolle (Port State Control) sowie der Klassifikationsgesellschaft zur Weiterfahrt lag nach Behebung aller Mängel am 13.01.2013 vor. Das Schiff befindet sich nun auf dem Weg nach Indien.

Die sich mehrfach und im Endeffekt um ca. einen Monat verzögernde Abfahrtsbereitschaft des Schiffes führte bei unserem Charterer, Hanjin Shipping, zu Schwierigkeiten sowohl hinsichtlich der noch an Bord befindlichen und von Hanjin Shipping termingerecht zu transportierenden Container als auch der sich immer wieder als hinfällig erweisenden Einsatzplanung des Schiffes in Richtung Alang. Bereits mit verpasster Abfahrt Mitte Dezember wurden daher alle auf dem Schiff befindlichen Container von Bord genommen. War zunächst vorgesehen, dass das Schiff nur eine Abfahrt auslässt und am 31.12.2012 die nächste Rundreise nach Indien antritt, musste später auch dieser Plan verworfen werden. Die nächste Abfahrt in dem Indien-Dienst wäre nach Fahrplan der 21.01.2013 gewesen. Am 04.01.2013 erhielt das Schiff dann jedoch überraschend vom Charterer eine Reiseinstruktion für eine Pazifik-Rundreise (einschließlich des Anlaufs von US-Häfen) mit Abfahrt am 19.01.2013.

Wir haben dem natürlich sofort widersprochen und die Einhaltung der Vereinbarung, wonach das Schiff vom Charterer nach Indien zu bringen ist, verlangt. Die Rechtslage barg durch den

schadensbedingten Ausfall des Schiffes nach Auffassung der eingeschalteten Fachleute jedoch ein erhebliches Schadensrisiko für die Schifffahrtsgesellschaft. Die durch uns vorsorglich eingeschaltete Rechtsschutzversicherung war einerseits der Meinung, dass wir eine gültige Vereinbarung mit Hanjin hinsichtlich der Fahrt des Schiffes nach Indien geschlossen hatten. Andererseits wies sie auf das Risiko hin, dass die mittlerweile von Hanjin Shipping vertretene Auffassung, wonach infolge der zweifach verpassten Abfahrt diese Vereinbarung vollständig hinfällig sei, so dass der alte Chartervertrag wieder gelte und die frühestmögliche Rücklieferung des Schiffes aus der Charter am 15.03.2013 erfolgen könne, sich im Zuge eines langwierigen und kostspieligen Rechtsstreites als richtig erweisen könne. Da die Reparaturen am Schiff nur mit dem Ziel durchgeführt worden waren, die Reise nach Indien zu absolvieren, bestand zudem das Risiko, bei einer Fahrt über den Pazifik in den USA auf Grund einer Hafenstaatenkontrolle erneute Ausfallzeiten und Kosten zu verursachen. Zudem hätte Hanjin Shipping uns das Schiff, und hierauf wurden wir auch explizit vom Charterer hingewiesen, auch gemäß Chartervertrag in Europa zurück liefern können. In diesem Fall wäre nur noch der Verkauf zur Verschrottung in Europa (Türkei) eine Option gewesen, allerdings zu deutlich schlechteren Bedingungen als in Asien.

In Abwägung der Chancen und Risiken einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit Hanjin rieten unsere Anwälte zu einer kommerziellen Lösung.

Am 08.01.2013 haben wir daher mit Hanjin vereinbart, den Chartervertrag mit sofortiger Wirkung zu beenden. An den Treibstoffkosten von ca. USD 450.000 für die Fahrt nach Alang wird sich Hanjin zu 50% beteiligen.

Von den vorhandenen Alternativen erschien diese Vereinbarung als die vorteilhafteste. Abgesehen von den vorgenannten Gründen muss auch berücksichtigt werden, welchen Nutzen der Weiterbetrieb bis März 2013 gebracht hätte: Die Tagesrate liegt bei USD 15.550. Abzüglich der Tageskosten von USD 9.000 verbleibt ein Überschuss von USD 6.550 pro Tag. Von Mitte Januar bis Mitte März 2013 würden noch ca. 60 Einsatztage zur Verfügung stehen. Werden diese ohne weitere off hire Tage absolviert, könnte ein Überschuss von ca. TUSD 400 erwirtschaftet werden. Von diesem Überschuss ist der Reisekostenzuschuss von Hanjin für die Fahrt nach Alang in Höhe von ca. TUSD 225 abzuziehen, da wir bei Rücklieferung des Schiffes Mitte März an gleicher Stelle die Fahrt nach Alang auf eigene Kosten hätten antreten müssen. Weiterhin abzuziehen sind die Kosten für die nach Klasseanforderung bis spätestens Anfang Februar auszuführenden Überholungsarbeiten an der Hauptmaschine. Hierfür wären weitere mindestens TUSD 100 aufzuwenden. Darüber hinaus sind die Mietkosten für die Power Packs + Tankcontainer von ca. TUSD 180 für zwei Monate abzuziehen. Allein bei Abzug dieser drei Positionen ergibt sich ein Verlust aus dem Weiterbetrieb.

Mit dem Ende der Abstimmfrist über den Verkauf des Schiffes haben wir das MS „Pelapas“ an eine in Hong Kong ansässige Gesellschaft zu einem Preis von USD 8,3 Mio. abzüglich 4% externe Kommissionen, d.h. zu einem Netto-Preis von USD 7,97 Mio., verkauft. Die erste Anzahlung von 30 % ist bereits auf unserem Konto eingegangen. Das Schiff soll, wenn nun alles gut geht, Ende Januar 2013 vor Alang an den Käufer übergeben werden, der das Schiff höchstwahrscheinlich verschrotten lassen wird.

Zwar konnten wir somit einen Kaufpreis erzielen, der um mehr als USD 1,0 Mio. höher liegt, als wir in unserem November-Schreiben vorsichtig angenommen hatten, allerdings wird die-

ser Mehrerlös wahrscheinlich durch die oben dargestellten technischen Probleme nahezu aufgezehrt. Im Ergebnis verbleibt aus dem Verkauf des Schiffes keine nennenswerte ausschüttungsfähige Liquidität bei der Gesellschaft, wenigstens können aber das Bankdarlehen in Höhe von USD 2,930 Mio. und das Darlehen der Schwestergesellschaft MS „Perugia“ in Höhe von USD 2,950 Mio. zurückgeführt werden.

Über den weiteren Fortgang der Dinge werden wir Sie informiert halten. Nach aktueller Planung werden wir Sie, auch im Zusammenhang mit einem möglichen Verkauf des MS „Pereira“ nach Ablauf von dessen Charter, zu einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung im Präsenzverfahren in der Kalenderwoche 8 oder 9 nach Hamburg einladen.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsführung des  
„Trio 4.000“