



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND

«Anlegernr»

«Anrede»  
«Name1»  
«Name2»  
«Name3»  
«Name4»  
«Strasse»

Sylvia Schwartz  
Telefon (040) 32 82-52 37  
Telefax (040) 32 82-52 10  
E-Mail [sschwartz@mmwarburg.com](mailto:sschwartz@mmwarburg.com)

Hamburg, den 14. November 2003

«Pstlz» «Ort»

**MS „Phoenix“ GmbH & Co. KG  
Protokoll der Gesellschafterversammlung  
Abstimmung über die Genehmigung der Eigentumsübertragung im Zuge der Umregistrierung des  
MS "Phoenix"**

«Briefl\_Anrede1»,  
«Briefl\_Anrede2»,

anbei übersenden wir Ihnen das Protokoll der Gesellschafterversammlung, die am 16. September 2003 in Hamburg stattgefunden hat, mit der Bitte um Kenntnisnahme. In diesem Zusammenhang erhalten Sie darüber hinaus ein Schreiben des Bereederers vom 9. Oktober 2003 bezüglich der auf der Versammlung diskutierten Frage der Reparatur des Stevenrohr-Schmierölsystems.

Weiterhin finden Sie beigelegt ein Schreiben der Fondsgeschäftsführung vom 3. November 2003. Hierin erläutert diese die Gründe und ruft gleichzeitig zur Abstimmung über die Genehmigung der mit der Umregistrierung des MS "Phoenix" einhergehenden Übertragung des Eigentums an dem MS "Phoenix" von der Phoenix Shipping & Trading Corp. an die MS "Phoenix" GmbH & Co. KG im schriftlichen Verfahren auf.

Ihre möglichst vollzählige Teilnahme an der Beschlußfassung im schriftlichen Verfahren durch Ihre Stimmabgabe auf dem beiliegenden Stimmzettel würden wir sehr begrüßen. Auf Ihr Recht, dieser Art der Beschlußfassung zu widersprechen, weisen wir in Übereinstimmung mit dem Gesellschaftsvertrag ausdrücklich hin.

Für eine direkte Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziff. 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, daß Ihr Stimmzettel innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht. Erhalten wir keine Weisung von Ihnen, werden wir als Ihre Treuhänderin im Sinne des Verwaltungsvorschlages abstimmen. Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

M.M. Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

M.M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND GMBH

Geschäftsführer: Ingrid Kinds Müller, Hartmut Thoms · Handelsregister Hamburg Nr. B 57523

Versand Protokoll\_Abstimmung\_Umregistrierung.doc Hamburg · Postfach 10 64 23, 20043 Hamburg · Telefon (040) 32 82 52 30 · Telefax (040) 32 82 52 10

«Suchname», «Anlegernr», «FondsNr»

**Beschlußfassung der Gesellschafter der  
MS "Phoenix" GmbH & Co. KG  
im schriftlichen Verfahren**

M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH  
Postfach 10 64 23

20043 Hamburg

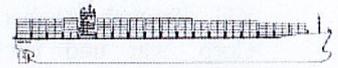
Fax: 040/32 82 52 10

Bitte senden Sie den Stimmzettel bis zum 12. Dezember 2003 zurück. Danke.

Beschlußfassungspunkt	Für den Vorschlag	Gegen den Vorschlag	Stimm- haltung
<b>Genehmigung der mit der Umregistrierung des MS "Phoenix" einhergehenden Übertragung des Eigentums an dem MS "Phoenix" von der Phoenix Shipping &amp; Trading Corp. an die MS "Phoenix" GmbH &amp; Co. KG.</b>  Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin empfehlen die Genehmigung der Eigentumsübertragung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



MS PHOENIX

MS "Phoenix" Neuer Wall 77 20354 Hamburg

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

Neuer Wall 77  
20354 Hamburg  
Tel.: 040 34 84 2 113  
Fax: 040 34 84 2 299

Hamburg, 03. November 2003  
Ja/SK

Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren zum einzigen Beschlussfassungspunkt

**Genehmigung der mit der Umregistrierung des MS „Phoenix“  
einhergehenden Übertragung des Eigentums an dem MS „Phoenix“ von  
der Phoenix Shipping & Trading Corp. an die MS „Phoenix“ GmbH &  
Co. KG.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der im Betreff näher bezeichneten Eigentumsübertragung bitten wir nachträglich  
um Ihre Zustimmung.

**Begründung:**

Am 26. Juni 2003 wurde das MS „Phoenix“ in das **deutsche Seeschiffsregister** eingetragen. Auf der Basis eines Bareboatchartervertrages und einer entsprechenden parallelen Registrierung in Liberia fährt es allerdings weiterhin unter der liberianischen Flagge. Hintergrund für die Registrierung in Deutschland war ein Gesetzesentwurf der Bundesregierung, der die Anwendung der Tonnagesteuer einschränken sollte. Nach diesem Entwurf hätte die Voraussetzung des Erstjahres als Beginn der dreijährigen Antragsfrist für die Optierung zur Tonnagesteuer im kommenden Jahr für das MS „Phoenix“ noch im Jahr 2003 geschaffen werden müssen. Hierfür wiederum ist im entsprechenden Wirtschaftsjahr die überwiegende Registrierung des Schiffes im deutschen Register erforderlich.

Die **parallele Registrierung** in Liberia und das Recht zum Führen der liberianischen Flagge beruhen auf einer Ausnahmegenehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrografie. Die Genehmigung ist auf zwei Jahre befristet und kann nach Ablauf beliebig oft erneuert werden, wobei die Entscheidung über die Erneuerung im Ermessen des Bundesamtes liegt.

Formal hat im Zuge der **Umregistrierung** des Schiffes ein Wechsel des Schiffseigentums stattgefunden. Um die frühere Vollentragung im Schiffsregister von Liberia zu ermöglichen, war das Eigentum auf die Phoenix Shipping & Trading Corp. mit Sitz in Liberia übertragen worden. Die Phoenix Shipping & Trading Corp.

MS "Phoenix"  
GmbH & Co. KG

Commerzbank Hamburg  
BLZ 200 400 00  
Kto 641 43 95

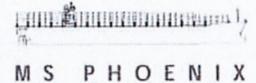
Handelsregister  
Amtsgericht Hamburg  
HR A 92800

Komplementärin;  
Verwaltungsgesellschaft  
MS "Phoenix" mbH

Handelsregister  
Amtsgericht Hamburg  
HR B 70 314

Geschäftsführer:  
Karl-Georg von Ferber  
Helge Jaßen

hielt das Eigentum an dem Schiff treuhänderisch für die MS „Phoenix“ GmbH & Co. KG, die auch Inhaberin aller Gesellschaftsanteile der Phoenix Shipping & Trading Corp. war und noch ist. Da die Registerzuständigkeit der Nationalität des Eigentümers folgt, wurde zur Vorbereitung der Eintragung des Schiffes im deutschen Register das Schiffseigentum der Phoenix Shipping & Trading Corp. auf die MS „Phoenix“ GmbH & Co. KG übertragen. Für den – auch nur formalen – Wechsel des Eigentums ist gemäß § 13 Ziff 2 h des Gesellschaftsvertrages die Zustimmung der Gesellschafterversammlung erforderlich.



Wegen der Eilbedürftigkeit der Angelegenheit hat die Geschäftsführung zunächst in Abstimmung mit dem Beirat und der Treuhandgesellschaft die erforderlichen Voraussetzungen für die Registereintragung in Deutschland auf der Grundlage von § 9 Ziff. 4 des Gesellschaftsvertrages hergestellt.

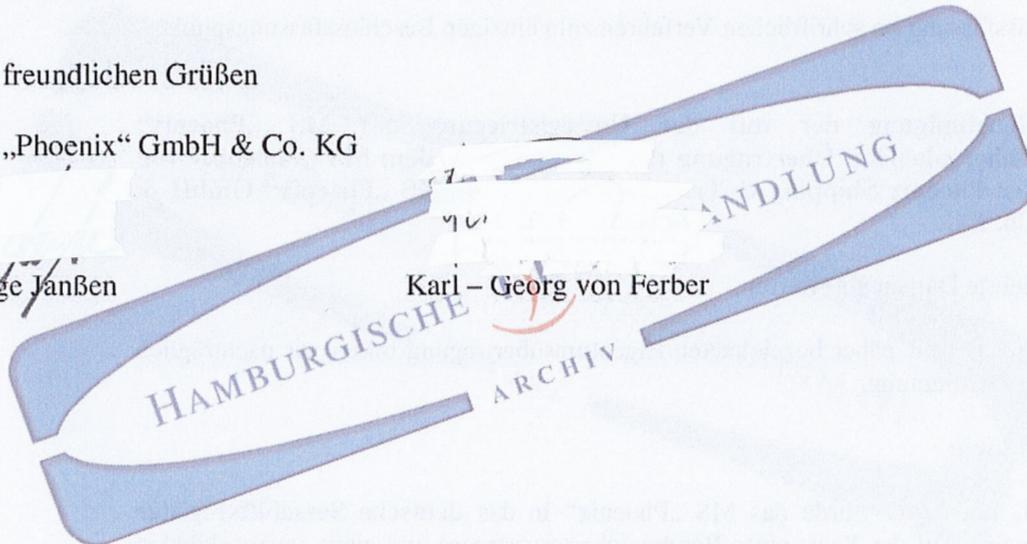
Ursprünglich sollte dieser formal notwendige Beschluss auf der Gesellschafterversammlung am 16.09.2003 in Hamburg gefasst werden (vgl. Bericht der Geschäftsführung 2002, S. 10), er wurde dann aber auf der Tagesordnung nicht berücksichtigt. Wir bitten daher auf dem schriftlichen Wege um Ihre Zustimmung, die neben der Geschäftsführung auch vom Beirat und der Treuhandgesellschaft empfohlen wird.

Mit freundlichen Grüßen

MS „Phoenix“ GmbH & Co. KG

Helge Janßen

Karl – Georg von Ferber





## REEDEREI F. LAEISZ

Reederei F. Laeisz G.m.b.H. · Lange Str. 1 a · D-18055 Rostock  
Telefon: +49 (0)381 6660-0 · Telefax: +49 (0)381 6660-212 · Telex: (41) 39 86 07 rll d  
contact@laeisz.de · www.laeisz.de · VAT NO: DE 811 585 889

Reederei F. Laeisz G.m.b.H. · PO-BOX 10 30 30 · D-18005 Rostock

MS „Phoenix“ GmbH & Co. KG  
Geschäftsführung  
Herrn K.-G. von Ferber  
Herrn H. Janßen  
Neuer Wall 77

20354 Hamburg

09. Oktober 2003

MS „Hanjin Phoenix“  
Seewasser im Stevenrohr-Schmierölsystem

Sehr geehrte Herren,

in der Gesellschafterversammlung am 16. September 2003 hat die Geschäftsführung über die Schwierigkeiten mit dem Stevenrohrsystem berichtet und die in diesem Zusammenhang vom Bereederer getroffenen Maßnahmen dargestellt. Diese Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, eine vorzeitige und damit kostenintensive Reparatur des noch unter die Garantie der Bauwert fallenden Stevenrohrsystems zu vermeiden und die Reparatur erst im Rahmen der Anfang 2006 vorgesehenen Dockung durchzuführen.

Uns ist von Herrn Juniel, Beiratsmitglied der Gesellschaft, berichtet worden, dass ein Gesellschafter, Herr Norbert Eries, Zweifel angemeldet hat, ob die Vorgehensweise des Bereederers sachgerecht ist. Als Folge dieser Bedenken ist in der Gesellschafterversammlung mit Nachdruck die Auffassung vertreten worden, dass eine sofortige Reparatur sinnvoll und auch notwendig sei, auch wenn erhebliche zusätzliche Kosten entstehen würden.

Es ist selbstverständlich, dass der Bereederer hierauf sofort reagiert hat. Am 26. September 2003 hat eine Besprechung beim Germanischen Lloyd stattgefunden, an der neben Ihrem Bereederer auch Vertreter von Blohm + Voss, dem Hersteller des Stevenrohrsystems und dem Schmieröllieferanten Vickers teilgenommen haben.

Als Ergebnis dieser Besprechung ist festzustellen, dass die von uns eingeleiteten Maßnahmen nach eingehender Erörterung sämtlich als sachgerecht angesehen wurden. Der Germanische Lloyd hat uns das als



Anlage beigefügte Schreiben vom 02. Oktober 2003 übersandt, dessen Inhalt für sich spricht.

Auf der Grundlage der Festlegungen des Germanischen Lloyd halten wir es für vertretbar, ohne Übernahme jeglicher Verantwortlichkeit die bisherige Verfahrensweise beizubehalten und das Stevenrohrsystem erst während der nächsten Wertzeit in 2006 zu reparieren.

Der Ordnung halber bitten wir hierzu um Ihre Einwilligung. Sollten wir bis zum 20. Oktober 2003 nichts Gegenteiliges gehört haben, gehen wir von Ihrem Einverständnis aus und werden so wie bisher verfahren. Anderenfalls werden wir für eine kurzfristige Reparatur des Stevenrohrsystems Sorge tragen.

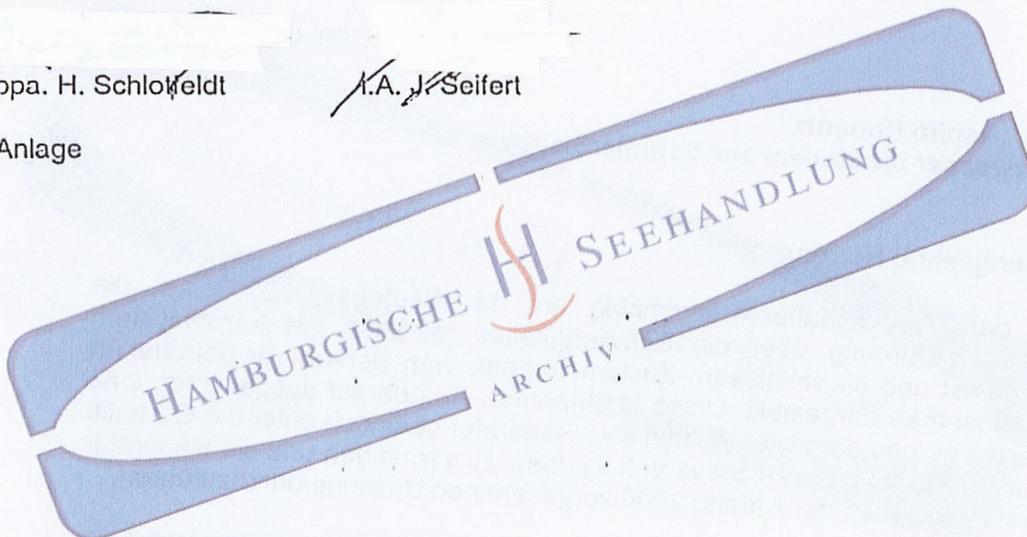
Mit freundlichen Grüßen

Reederei F. Laeisz G.m.b.H.

ppa. H. Schlotfeldt

A. J. Seifert

Anlage





p. F.



# Germanischer Lloyd

**Fax**

Hauptverwaltung Hamburg  
Vorsetzen 35  
20459 Hamburg

Tel. 040 36149-0  
Fax 040 36149-200  
headoffice@gl-group.com  
www.gl-group.com

Reederei F. Laeisz GmbH Rostock

An

Herrn Schlotfeldt/ Herrn Seifert

+49 381 6660-262

Fax Nr.

Abt. BFD - Eries

03-125749 - Er

Von

Ref. Nr.

2003-10-02

2

Datum

Seitenanzahl

**M HANJIN PHOENIX (130 050)**  
**Seewasser im Stevenrohr-Schmierölsystem**

Sehr geehrter Herr Schlotfeldt,  
sehr geehrter Herr Seifert,

Am 2003-09-26 fand in unserem Haus ein Gespräch über die Problematik „Seewasser im Stevenrohröl-System“ statt, an dem neben Ihnen und unserem Haus Vertreter von B+V Industrietechnik und dem Schmieröllieferant Vickers teilnahmen.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass in Abstimmung mit dem Lager- und Abdichtungshersteller B+V Industrietechnik im März 2003 das Schmieröl im Stevenrohr-System gegen Vickers HYDROX 21 ausgetauscht wurde. Die aufgrund der höheren Nennviskosität sich einstellenden Lagertemperaturen sind nach Aussage von B+V nachgerechnet und als unbedenklich eingestuft worden. Nach Aussage von Vickers soll dieses Schmieröl in der Lage sein, bis zu 20 % Seewasserbeimischung zu absorbieren ohne dass die Schmier- und Korrosionsschutzeigenschaften sich nennenswert verschlechtern. B+V bestätigte, dass dieses Schmieröl geeignet ist auch im Hinblick auf den Werkstoff der Abdichtungen.

Es wurden folgende Maßnahmen vereinbart:

1. Das Schmieröl im Stevenrohr wird von der Bordbesatzung nach jeweils 10 Tagen Betriebszeit mit Bordmitteln untersucht.

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Alfred Gäßner • Vorstand: Hermann J. Klein • Hans G. Payer • Rainer Schöndube  
Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft, Sitz Hamburg, HR B 31383

Gerichtsstand und Erfüllungsort ist Hamburg. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Germanischen Lloyd in ihrer jeweils neuesten Fassung.  
Es gilt deutsches Recht.

**Seite 2**

zum Fax an  
Reederei F. Laeisz GmbH ...  
Herrn Schlötfeld/Herrn...  
Datum 2003-10-02  
Ref. Nr. 03-125749 - Er

2. Im 6-Wochen Intervall werden Schmierölproben im Labor untersucht.
3. Der Temperatur-Grenzwert (upper limit) für das hintere Stevenrohrlager wird auf 70 °C reduziert. Bei Erreichen dieses Grenzwertes ist die Maschinenleistung entsprechend zu reduzieren.
4. Der maximale Wasseranteil im Stevenrohr-Schmieröl-System darf 15 % nicht übersteigen. Dies ist durch „Auffrischen“ mit neuem Schmieröl (HYDROX 21) oder ggf. durch einen vollständigen Schmierölwechsel zu gewährleisten.
5. Die Analysenwerte und alle weiteren Informationen, z.B. Erreichen des Temperatur-Grenzwertes im hinteren Stevenrohrlager u.a., werden dem Germanischen Lloyd, Abteilung BFD jeweils umgehend mitgeteilt.

Unter der Voraussetzung, dass sich die Betriebsparameter und die Seewasser-Kontaminierung nicht verschlechtern, ist eine außerplanmäßige Trockenstellung des Schiffes nicht erforderlich. Die Reederei beabsichtigt die zur Klassenerneuerung (01.2007) fällige Trockenstellung auf den frühest möglichen Termin vorzuziehen (ab 01.2006), falls zwischenzeitlich keine Verschlechterung der Situation eintritt.

Wir werden für das Schiff ein „MEMORANDUM to OWNERS“ mit folgendem Wortlaut eintragen:

Memorandum to Owner:

1. Every 10 days a representative lub. oil sample shall be analysed by crew with regard to water content.
2. Every 6 weeks a representative lub. oil sample shall be subjected to a full (common) analyse by an authorized laboratory e.g. by a laboratory appointed by the lub. oil supplier.
3. The upper limit value for stern tube bearing temperature to be reduced to 70 °C. In case this limit value will be reached the output of the main propulsion system is to be reduced accordingly.
4. The maximum water content of the stern tube lub. oil shall not exceed 15 % water.
5. The results of the lub. oil analysés (ship side and laboratory) as well as other relevant information e.g. AFT stern tube bearing temperature shall be reported to Germanischer Lloyd Head Office, department BFD immediately.

Mit freundlichen Grüßen

**Germanischer Lloyd**

(Erlas)

(Oesmann)

## Protokoll

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

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

am 16. September 2003, 13.30 Uhr

Ort: Hotel Steigenberger, Heiligengeistbrücke 4, 20459 Hamburg

---

### Teilnehmer:

Helge Janßen

Geschäftsführer der MS "Phoenix"  
GmbH & Co. KG

Volker Redersborg

Prokurist der MS "Phoenix" GmbH & Co. KG

Alexander Baumgartner

Beirat (Vorsitzender)

Peter Bretzger

Beirat

Herbert Juniel

Beirat

Ingrid Kindsmüller

Geschäftsführerin der M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Dirk Hanfland

Wirtschaftsprüfer, Ernst & Young AG

Jan Bolzen

Protokollführer

Gesellschafter

**TOP 1 / 2 Begrüßung, Feststellung der form- und fristgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit der Gesellschafterversammlung sowie Genehmigung der Tagesordnung / Vorstellung des Beirates**

Herr Janßen eröffnet die Gesellschafterversammlung um 13.37 Uhr. Er begrüßt die Teilnehmer und stellt das Podium vor.

Die form- und fristgemäße Ladung wird festgestellt. Die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit der Gesellschafterversammlung wird von Frau Kindsmüller wie folgt festgestellt:

persönlich anwesend (inkl. Gründungsgesellschafter)	15.250	( 5,08 %)
vertreten durch Bevollmächtigte	126.800	( 42,22 %)
<u>treuhänderisch vertreten gem. § 4 Ziff.4 Ges.-Vertrag</u>	<u>158.280</u>	<u>( 52,70 %)</u>
Gesamtstimmen	300.330	(100,00 %)

Nachdem es gegen die Tagesordnung keine Einwendungen gibt, wird diese in der vorliegenden Form genehmigt.

**TOP 3 Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2002 sowie Ausblick auf das Geschäftsjahr 2003**

Herr Janßen erläutert die in 2002 planmäßig **abgeschlossene Investitionsphase**. Das Schiff wurde am 26. Januar 2002 von der Gesellschaft übernommen. Am gleichen Tag wurde die letzte Kaufpreisrate an die Werft gezahlt. Das Schiffshypothekendarlehen wurde mit Übernahme des Schiffes vollständig in USD valutiert. Die Einwerbung des Eigenkapitals wurde in 2002 abgeschlossen. Hierbei wurde die vertraglich vorgesehene Möglichkeit der Mehreinwerbung in Höhe von TEUR 984 in Anspruch genommen.

Bei den Bauzeitinsen konnten Einsparungen in Höhe von ca. TEUR 240 in Folge gesunkener Zinssätze erzielt werden. Zusammen mit der Mehreinwerbung ergab sich eine hohe Liquiditätsreserve, die bereits für Sondertilgungen des Schiffshypothekendarlehens verwendet wurde.

Es folgen Erläuterungen zur **laufenden Betriebsphase**. Das Schiff wurde dem Charterer Hanjin Shipping am 26. Januar 2002 angedient und in 2002 im China Europe Express Service (CEX) eingesetzt. Der Chartervertrag ist für 9 Jahre fest geschlossen. Die vereinbarten Charraten von USD 21.845 pro Tag gingen vollständig und pünktlich ein. Es fielen keine Off-Hire-Tage an. Bei den Schiffsbetriebskosten konnten in 2002 Einsparungen gegenüber dem Prospekt von TEUR 284 erzielt werden. Bei den Zinsen lag die Ersparnis in 2002 bei TEUR 497. Die Verwaltungskosten lagen aufgrund der vertraglich vorgesehenen Cash-Flow-Beteiligung der Hamburgischen Seehandlung über dem geplanten Wert.

Im ersten Halbjahr 2003 fuhr das Schiff bis zum 8. März 2003 unverändert in Zeitcharter bei Hanjin Shipping im China Europe Express Service. Seit dem 8. März wird das Schiff von Hanjin Shipping im Pacific Northwest Express Service (PNX) eingesetzt und läuft in diesem Dienst u.a. die Häfen Hongkong, Seattle, Vancouver und Tokio an. Für diese Rundreise benötigt das Schiff ca. 35 Tage. Die laufenden Charraten in Höhe von USD 21.845 bzw. USD 21.970 (ab dem 26.01.2003) pro Tag wurden pünktlich bezahlt.

Die MS „Phoenix“ war bis zum 26. Juni 2003 über eine Treuhandgesellschaft, die MS Phoenix Shipping & Trading Corporation, Monrovia, Liberia, im Schiffsregister der Republik Liberia registriert und führte die Flagge der Republik Liberia. Am 26. Juni 2003 wurde das rechtliche Eigentum an dem Schiff an die Berichtsgesellschaft übertragen, das Schiff aus dem liberianischen Schiffsregister gelöscht und gleichzeitig im Seeschiffsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer 19739 eingetragen. Ebenfalls gleichzeitig wurde das Schiff im sog. Bareboat-Register von Liberia registriert und führt wie bisher die Flagge der Republik Liberia. Die Genehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Führen der ausländischen Flagge gemäß § 7 Flaggenrechtsgesetz wurde mit Wirkung vom 26. Juni 2003 für 2 Jahre erteilt.

Diese Umregistrierung ins deutsche Register ist u.a. notwendige Voraussetzung für den geplanten Wechsel zur Tonnagesteuer in 2004. Für die Umregistrierung ist wegen des formal erfolgten Eigentumswechsels ein Gesellschafterbeschluss notwendig, welcher mit Versendung des Protokolls gefasst werden soll.

Im weiteren führt Herr Janssen aus, dass das **steuerliche Ergebnis** 2002 wie vertraglich vorgesehen nur den Gesellschaftern der Tranche 2002 zugerechnet wurde um eine Gleichschaltung der Ergebnisse mit den Gesellschaftern der Tranche 2001 zu erzielen. Das Ergebnis weicht um ca. 6% vom prospektierten Wert ab. Grund hierfür ist insbesondere das bessere Ergebnis wegen der Zins- und Schiffsbetriebskosteneinsparungen. Die steuerlichen Ergebnisse für 2003 werden voraussichtlich ca. -3% für die Tranche 2001 und ca. -10% für die Tranche 2002 betragen.

Herr Redersborg berichtet über den **Betrieb des Schiffes**. Das Schiff zeigt sich unverändert in einem sauberen und gepflegten Zustand, wie man es von einem Schiff diesen Alters erwarten kann. Der Konservierungszustand ist dem Alter des Schiffes entsprechend neuwertig. Der Maschinenbereich gab keinen Anlass zu Beanstandungen. Die erforderlichen Wartungs- und Konservierungsarbeiten wurden laufend durchgeführt. Die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im Januar 2007, die nächste Dockung ist für Dezember 2006 geplant.

Die im Jahr 2002 festgestellte Undichtigkeit am Stevenrohr (Austrittsrohr für die Propellerwelle) besteht weiterhin, ist jedoch in den Auswirkungen auf den laufenden Schiffsbetrieb nicht gravierend. Der Schaden fällt noch unter die Garantie der Bauwerft bzw. des Zulieferers. Soweit sich der festgestellte Schaden nicht ausweitet, wird er im Rahmen der nächsten Dockung behoben.

Bei den Versicherungen standen im Verlauf des Jahres 2003 100 % der Kasko-Versicherung zur Verlängerung an, davon 77,5 % per 1. Januar 2003. Hierüber wurde bereits im Lagebericht 2002 berichtet. Mit Wirkung vom 1. Juli 2003 wurden 22,5 % der Police verlängert. Hiervon wurden 12,5 % auf dem englischen Markt und 10 % auf dem schwedischen Markt eingedeckt. Es mussten weitere Prämien erhöhungen hingenommen werden, so dass im Vergleich zum Vorjahr von einer Verdoppelung der Versicherungskosten auszugehen ist. Es musste im Rahmen der Verhandlungen eine Erhöhung der Franchise auf nunmehr durchschnittlich EUR 100.000 akzeptiert werden, auch hier eine Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr. Bei der Nutzungsverlustversicherung erhöhten sich, wie bereits im Lagebericht erwähnt, die Prämien. Die Franchise beträgt seit dem 1. Januar 2003 14 Tage. Ab dem 15. Tag wird im Versicherungsfall eine Tagesrate von USD 22.500 an die Gesellschaft gezahlt. Aufgrund

der aktuellen Situation am Versicherungsmarkt muss mit weiteren Prämien erhöhungen gerechnet werden.

Im ersten Halbjahr 2003 wurden die prospektierten Schiffsbetriebskosten erneut unterschritten. Im Berichtszeitraum entstanden keine Ausfallzeiten.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist im Verlauf des Geschäftsjahres 2003 besser als geplant verlaufen. Die im ersten und zweiten Halbjahr fälligen Tilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen konnten bereits im ersten Halbjahr vollständig geleistet werden. Darüber hinaus konnten bislang Sondertilgungen in Höhe von USD 2.005.600 geleistet werden. Aktuell beträgt der Tilgungsvorsprung gegenüber Prospekt USD 3.509.600. Der Kredit für die Eigenkapitalzwischenfinanzierung wurde per 30.6.2003 vollständig zurückgeführt.

USD 10,0 Mio. wurden in der Zinsbindung bis September 2006 gesichert. Die Zinsbindungen für USD 12,56 Mio. laufen Ende des Monats aus. Es ist vorgesehen, einen Teil des frei werdenden Kreditbetrages in Höhe von USD 5,0 Mio. für eine Zeitraum von 4 Jahren in der Zinsbindung festzuschreiben. Derzeit würde ein Zinssatz von ca. 4,5 % vereinbart werden können. Dieser Zinssatz liegt unter dem prospektierten Zinssatz, so dass zukünftig weitere Einsparungen im Zinsbereich dargestellt werden können.

Um Kursrisiken zu minimieren wurden Devisentermingeschäfte bis Ende 2006 abgeschlossen. Etwa 75 % des voraussichtlichen Eurobedarfs für Schiffsbetriebskosten, Kosten der Gesellschaft und die prospektierten Ausschüttungen wurden bislang gesichert.

#### **TOP 4 Bericht des Beirates**

Der Beiratsvorsitzende Herr Baumgartner berichtet, dass Herr Bretzger, Herrn Juniel und er im Jahr 2002 zum Beirat gewählt wurden.

Durch schriftliche Berichte der Geschäftsführung und durch telefonische Erläuterungen wurde der Beirat über den Verlauf der Geschäfte unterrichtet. Der Geschäftsverlauf im Jahr 2002 war - wie bereits von der Geschäftsführung berichtet - sehr erfreulich.

Herr Baumgartner bedankt sich abschließend für die konstruktive Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung.

#### **TOP 5 Aussprache über TOP 3 und TOP 4**

Herr von Fischer erkundigt sich im Hinblick auf die politischen Unruhen in Liberia nach möglichen Problemen mit dem liberianischen Schiffsregister.

Herr Redersborg erklärt, dass die politischen Probleme in Liberia keinen Einfluss auf die Schiffahrtsgesellschaft haben. Das liberianische Schiffsregister wird auch nicht in Liberia, sondern in New York geführt. Es ist eines der größten der Welt. Es werden hohe Ansprüche an die technische Qualität des Schiffes gestellt.

Herr von Fischer möchte wissen, was im Zusammenhang mit der Undichtigkeit des Stevenrohres von der Werft-Garantie abgedeckt ist.

Herr Redersborg erklärt, dass die notwendigen Reparaturkosten unter die Garantie fallen, nicht jedoch die entsprechenden Off-Hire-Tage (Ausfalltage) durch den Werftaufenthalt.

Herr Erles erkundigt sich nach möglichen Gefahren für die Umwelt oder das Schiff aufgrund der Undichtigkeit am Stevenrohr.

Herr Redersborg erklärt, dass der Schaden z.Z. keine Gefahr für Umwelt oder Schiff darstellt. Die Reparatur kann - sofern sich der Schaden nicht ausweitert - aus Sicht der Inspektoren des Bereederers, der Reederei F. Laeisz, ins Jahr 2006 verschoben werden.

Herr Erles erklärt, dass aus seiner Erfahrung Undichtigkeiten am Stevenrohr dazu führen, dass Wasser in das Propellerlager eindringt und sich mit dem Öl vermischt. Je größer der Wasseranteil, desto größer ist die Gefahr, dass schwere Schäden am Lager entstehen, die eine wesentlich teurere und längere Reparatur nach sich ziehen. Außerdem besteht die Gefahr das Öl aus dem Lager austritt. Diese Umweltverschmutzungen können insbesondere in den Häfen der USA zu großen Problemen führen.

Herr Sustmann ergänzt, dass die Geschäftsführung hier eine Gefahrenabwägung treffen muss. Die Verschiebung der Reparatur auf den Termin der planmäßigen Dockung in 2006 erspart der Gesellschaft einige Off-Hire-Tage. Kommt es allerdings vorher zu einem Schaden am Propellerlager, führt dies voraussichtlich zu höheren Reparaturkosten und einer längeren Off-Hire-Zeit.

Herr Juniel erklärt, dass die Undichtigkeit und ein Vorziehen der Reparatur noch einmal von Spezialisten der Reederei Laeisz sowie auch des Germanischen Lloyds überprüft wird. (nachträgliche Anmerkung: Zwischenzeitlich liegt die Aussage des Germanischen Lloyd vor, nach der bestätigt wird, dass die Handhabung des Schadens sachgerecht ist und eine vorzeitige Dockung nicht erforderlich ist; siehe beiliegendes Schreiben der Reederei F. Laeisz vom 9. Oktober 2003)

Aus dem Gesellschafterkreis kommt abschließend die Bitte, allen Gesellschaftern die Namen und Adressen der Beiratsmitglieder mitzuteilen, damit diese als Ansprechpartner für die Gesellschafter zur Verfügung stehen.

## TOP 6      **Beschlussfassungen**

### **a) Feststellung des Jahresabschlusses 2002**

Der Vorschlag, den Jahresabschluss 2002 festzustellen, wird wie folgt beschlossen:

1.400	Enthaltungen	( 0,47 %)
298.930	Ja - Stimmen	( 99,53 %)

**b) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2002**

Der Vorschlag, der Geschäftsführung Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

1.450	Enthaltungen	( 0,48 %)
298.880	Ja - Stimmen	( 99,52 %)

**c) Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Treuhandtätigkeit im Geschäftsjahr 2002**

Der Vorschlag, der Treuhandgesellschaft Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

1.500	Enthaltungen	( 0,50 %)
298.830	Ja - Stimmen	( 99,50 %)

**d) Entlastung des Beirates für seine Beiratstätigkeit im Geschäftsjahr 2002**

Der Vorschlag, dem Beirat Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

2.150	Enthaltungen	( 0,72 %)
298.180	Ja - Stimmen	( 99,28 %)

**e) Festsetzung der Beiratsvergütung gem. § 15 Ziff. 8 des Gesellschaftsvertrages**

Der Vorschlag, die Beiratsvergütung auf EUR 4.000 p.a. für den Beiratsvorsitzenden und jeweils EUR 3.000 p.a. für die beiden anderen Beiräte bis auf weiteres festzusetzen, wird wie folgt beschlossen:

5.300	Nein-Stimmen	( 1,76 %)
11.750	Enthaltungen	( 3,91 %)
283.280	Ja - Stimmen	( 94,32 %)

**f) Zustimmung zur Ausschüttung für das Geschäftsjahr 2003 im Oktober 2003**

Der Vorschlag, eine Ausschüttung von 10% der Kommanditeinlage für das Jahr 2003 im Oktober 2003 vorzunehmen und die darüber hinaus zur Verfügung stehende Liquidität für Sondertilgungen des Schiffshypothekendarlehens zu verwenden, wird wie folgt beschlossen:

600	Nein-Stimmen	( 0,20 %)
150	Enthaltungen	( 0,05 %)
299.580	Ja - Stimmen	( 99,75 %)

Da es keine weiteren Fragen gibt, dankt Herr Janßen allen Anwesenden und schließt die Gesellschafterversammlung um 14.21 Uhr.

Hamburg, den 07.10.2003

  
\_\_\_\_\_  
MS „Phoenix“ GmbH & Co. KG

  
\_\_\_\_\_  
Jan Bölzen (Protokollführer)

