

«Anlegernr»

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

Henk Hinrichs  
Telefon (040) 32 82-58 21  
Telefax (040) 32 82-58 99  
E-Mail: hhinrichs@mmwarburg.com

Hamburg, 24. November 2006

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2006 der MS „Piro“ GmbH & Co. KG  
Protokoll**

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

am Montag, den 25. September 2006 fand die ordentliche Gesellschafterversammlung der MS „Piro“ GmbH & Co. KG im Hotel Dorint Sofitel, Hamburg, statt.

In diesem Zusammenhang übersenden wir Ihnen als Anlage das Protokoll der Gesellschafterversammlung.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlage

## **Protokoll**

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

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

am 25. September 2006, 11:00 Uhr

Ort: Dorint Sofitel, Alter Wall 40, 20457 Hamburg

---

### **Teilnehmer:**

Helge Janßen	Geschäftsführer der MS "Piro" GmbH & Co. KG Prokurist der Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG
Volker Redersborg	Geschäftsführer der MS "Piro" GmbH & Co. KG Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Peter Bretzger	Beiratsvorsitzender
Herbert Juniel	Beirat
Elmar Conrads-Hassel	Beirat
Ingrid Kindsmüller	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Manfred Zimmermann	Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Jan Bolzen	Protokollführer
Gesellschafter	

**TOP 1 Begrüßung, Feststellung der form- und fristgemäßen Einladung und der Beschlussfähigkeit der Gesellschafterversammlung**

Herr Janßen eröffnet die Gesellschafterversammlung um 11:10 Uhr, begrüßt die Teilnehmer und stellt das Podium vor.

Die form- und fristgemäße Ladung wird festgestellt. Frau Kinds Müller teilt die Präsenz wie folgt mit:

persönlich anwesend	11.550	( 15,63%)
treuhänderisch vertretenes Kapital mit Weisung	33.425	( 45,23%)
treuhänderisch vertretenes Kapital ohne Weisung	28.925	( 39,14%)
Gesamtstimmen	73.900	(100,00%)

**TOP 2 a) Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2005**

Herr Janßen berichtet über das Geschäftsjahr 2005 und verweist auf den schriftlichen Geschäftsbericht. Das Schiff ist weiterhin an die Reederei Egon Oldendorff verchartert. Die Einnahmen pro Tag liegen seit Oktober 2005 mit USD 11.700 um USD 750,- über dem Prospektwert, aber deutlich unter dem aktuellen Charterratenindex von ca. USD 33.000. Die Anlieferung der MS „Piro“ in den Beschäftigungs- und Einnahmepool erfolgt erst zum Ende der Festcharter, aus heutiger Sicht im Jahr 2010. Off-Hire-Tage sind in den letzten 3 Jahren insgesamt 19 Tage angefallen (Prospekt: 18 Tage). Im wesentlichen sei die Situation der Gesellschaft geprägt durch die in der Vergangenheit erhöhten Betriebskosten.

Herr Redersborg führt im Einzelnen aus, dass der für 2004 geplante Werftaufenthalt in das Jahr 2005 verschoben wurde. Hierfür sind 10 Off-hire-Tage angefallen.

Während der Wertzeit sind die Laderäume durch die Klassifikationsgesellschaft besichtigt worden. Ihr Zustand wurde mit „fair“ bewertet, so dass das Schiff auch weiterhin eine Vielzahl der in Frage kommenden Ladungsarten befördern konnte. Als der Charterer kurz vor Beendigung der Wertzeit mitteilte, dass im nächsten Ladehafen Vancouver empfindlichere Ladungen übernommen werden sollten, wurde nach intensiver Beratung beschlossen, die Laderäume nicht noch während der Wertzeit in einen ladungsbereiten Zustand zu bringen, da festgestellt wurde, dass die Werft nicht entsprechend ausgerüstet war und sich die Wertzeit bei Reinigungskosten von TUSD 280 um mindestens 21 Tage verlängert hätte. Um sich auf zu erwartende Diskussionen mit dem Charterer vorzubereiten, wurde der Zustand der Laderäume während der Überfahrt nach Vancouver von der Mannschaft, soweit möglich, verbessert.

Wegen der Empfindlichkeit der nächsten Ladungen nahm der Charterer dennoch die Laderäume nicht ab. Unabhängige Experten haben seine Auffassung bestätigt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass nach dem Chartervertrag der Charterer für die Beseitigung von Ladungsrückständen zuständig ist, während die Reederei für den vertragsgemäßen Zustand der Laderäume für die Beförderung bestimmter Ladungen zu sorgen hat. Da Rostbefall in sämtlichen Bereichen der Laderäume vorhanden war, war insoweit die Reederei zuständig.

Es ist der Reederei sodann gelungen, die Laderäume sehr kurzfristig und zu günstigen Kosten in einen vertragsgemäßen Zustand zu bringen.

Mit dem Charterer wurde nach langwierigen Verhandlungen der bekannte Vergleich geschlossen, durch den sich das Schiff mit TUSD 39 an den Reinigungskosten beteiligt und ferner die Dauer der Reinigungsarbeiten von ca. 6 Off-hire-Tagen übernommen hat.

Herr Krieger erkundigt sich nach dem von der Klassifikationsgesellschaft festgestellten Zustand der Laderäume. Herr Redersborg erklärt, dass diese mit „fair“ beurteilt wurden, wobei es die drei Stufen „good“, „fair“ und „poor“ gibt. Herr Juniel ergänzt, dass die Beurteilung „fair“ durchschnittlich empfindlichen Ladungen gerecht würde. Da jedoch eine eher empfindlichere Ladung transportiert werden sollte, wurde die Beschaffenheit des Laderaums vom Subcharterer nicht akzeptiert. Man entschied sich gegen eine Verlängerung des Werftaufenthaltes und versuchte zunächst den Zustand der Laderäume mit Bordmitteln auf dem Weg nach Vancouver zu verbessern.

Herr Keuchen möchte wissen, ob die Laderäume jetzt in einem einwandfreien Zustand sind. Herr Redersborg erklärt, dass die Laderäume grundsätzlich bereits nach der ersten Fahrt mit Ladung aufgrund von Rückständen nicht mehr in einem einwandfreien Zustand sind. Je häufiger die Ladung gewechselt wird, desto stärker ist die Abnutzung bzw. Verschmutzung.

Herr Seidel stellt fest, dass somit der Charterer indirekt die Höhe der Schiffsbetriebskosten durch das häufige Wechseln von Ladungen bestimmt. Herr Janßen stimmt dem insoweit zu, als dass auch für die Zukunft ähnliche Fälle nie völlig ausgeschlossen werden könnten. Die Vergangenheit habe aber gezeigt und dies auch im Zusammenhang mit den anderen drei Seehandlungs-Bulkern, dass es sich hier eher um eine Ausnahme gehandelt habe.

#### **TOP 2 b) Bericht der Geschäftsführung über den bisherigen Verlauf sowie Ausblick auf das Geschäftsjahr 2006**

Herr Redersborg erläutert, dass die Charter mit der Reederei Egon Oldendorff noch bis Ende April 2008 läuft. Das Ratenfenster der Min-Max-Regelung gemäß Chartervertrag liegt zwischen USD 8.700 und USD 11.700 pro Tag. Im direkten Anschluss hat der Charterer zwei Optionen zur Verlängerung des Vertrages für jeweils 1 Jahr zu USD 11.200 bzw. USD 12.000.

Herr Redersborg berichtet weiter über den auf einer Ballastreise von Rotterdam nach Venezuela entstandenen Schaden an einem Luckendeckel. Das Schiff wurde vom 22.06. bis 14.07. in Bremerhaven repariert. Die Versicherung hat den Schaden reguliert. Die Gesellschaft hat den Nutzungsverlust von 14 Tagen sowie die Kasko-Franchise von TUSD 104 zu tragen.

Zu den Schiffsbetriebskosten führt Herr Redersborg aus, dass diese in 2006 voraussichtlich um ca. TEUR 150 über dem prospektierten Wert liegen werden. Die Kasko-Franchise ist hierbei noch nicht berücksichtigt. Während bei den Personalkosten durch die ausländische Schiffsführung Einsparungen erzielt werden können, liegen die Kosten für Versicherungen um ca. TEUR 30 und für nautisch-technische Kosten um ca. TEUR 160 über dem prospektierten Wert. Hiervon entfällt ein Teil von ca. TEUR 74 auf eine vorgezogene Tankkonservierung.

Im März 2007 ist die 2. Klasseerneuerung fällig. Aufgrund internationaler Vorschriften zur Erhöhung der Schiffssicherheit sog. unified requirements (u.a. Dickenmessungen der Schiffskonstruktion, Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffsstabilität) wird von Mehrkosten gegenüber dem Prospekt von ca. TUSD 250 ausgegangen.

Zu den Finanzdaten führt Herr Redersborg aus, dass das Schiffshypothekendarlehen planmäßig getilgt wird. Ein Teil des Darlehens (30%) wurde in Yen gewechselt, um den niedrigen Yen-Zinssatz zu nutzen. Der durchschnittliche Zinssatz liegt mit 5,16% geringfügig über dem prospektierten Zins von 5,0%.

Insbesondere aufgrund der höheren Schiffsbetriebskosten sind Ausschüttungen in den Jahren 2006 und 2007 jedoch nicht möglich.

Herr Rogat äußert seinen Unmut über die wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligung. Das Schiff wurde in einem schlechten Zustand übernommen und die Schiffsbetriebskosten weichen stark von den prospektierten Werten ab. Hinzu kommen Faktoren wie der schwache USD und die langfristige Beschäftigung zu einer nicht marktgerechten Rate. Insgesamt handelt es sich um einen schlecht laufenden Fonds in einer guten Marktlage. Er möchte wissen, welche Möglichkeiten bestehen, den Schaden für die Anleger abzumildern.

Herr Janßen erklärt, dass die längerfristige Vercharterung (inkl. Option) gegen einen kurzfristigen Verkauf spricht. Insgesamt kann er den Unmut der Gesellschafter gut verstehen. Eine wesentliche Verbesserung der Situation wird sich bis zum Ende der Festcharter voraussichtlich nicht einstellen.

Er weist aber auch darauf hin, dass das Investment in ein Schiff niemals kurzfristig betrachtet werden sollte. Ein charterfreies Schiff würde aktuell ca. für USD 28 Mio. verkauft werden können. Bis zum Ende der Festcharter (inkl. Option) liegt der Verkaufspreis – einen gleichbleibenden Markt vorausgesetzt – bei ca. USD 21 Mio. Gekauft wurde das Schiff für USD 17,45 Mio., was einem Wert zum Ende der Festcharter von ca. USD 10 Mio. entspricht, so dass man davon ausgehen kann, dass derzeit ca. mind. USD 10 Mio. stille Reserven im Schiff enthalten sind. Aus heutiger Sicht wird sich die nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft mit der Neuvercharterung im Jahr 2010 entscheiden.

Abschließend trägt Frau Kindsmüller noch schriftliche Anmerkungen bezüglich der ausbleibenden Ausschüttungen, eines eventuellen Schadensersatzanspruches bezüglich der Ausfalltage aus dem Juli 2005 sowie einer Reduzierung der Schiffsbetriebskosten der nicht anwesenden Gesellschafterin Frau Jahn vor.

### TOP 3 Bericht des Beirates

Herr Bretzger erklärt, dass auch der Beirat mit der Entwicklung der Gesellschaft nicht zufrieden sei und verweist in diesem Zusammenhang auf seinen Beiratsbericht.

Herr Conrads-Hassel und er seien, wie die Mitgesellschafter, unmittelbar von den ausbleibenden Ausschüttungen betroffen.

Der Beirat hätte alle Möglichkeiten geprüft, weitere Liquidität für die Gesellschaft zu generieren.

Ein Schadensersatzanspruch aufgrund der durch die Reinigung der Laderäume entstandenen ca. 6 Ausfalltage sei nicht gegeben, da die sofortige Reinigung in der Wert größere Kosten verursacht hätte und insofern kein Schaden im juristischen Sinne entstanden sei.

Durch die lange Festcharter erhalte die Gesellschaft zwar geringe, aber sichere Einnahmen, die sogar über dem Prospektwert liegen. Starke Abweichungen gäbe es bei den Schiffsbetriebskosten. Um den steigenden Zinsen entgegen zu wirken, sei ein Teil des Darlehens in Yen konvertiert worden.

Ein Schiffsverkauf sei wg. der aufgrund der längerfristigen Beschäftigung zu erwartenden hohen Abschläge wirtschaftlich nicht sinnvoll. Insgesamt dürfe die Beteiligung nicht kurzfristig betrachtet werden. Sollten die Charraten bis zum Ende der Festcharter auf dem aktuell hohen Niveau bleiben, könnten die ausgefallenen Ausschüttungen nachgeholt werden.

### TOP 4 Beschlussfassungen (In den Enthaltungen sind auch die nicht abgegebenen Stimmen erfasst)

#### a) Feststellung des Jahresabschlusses 2005

Der Vorschlag, den Jahresabschluss 2005 festzustellen, wird wie folgt beschlossen:

34.425	Ja - Stimmen	82,4% der abgegebenen Stimmen
7.350	Nein - Stimmen	17,6% der abgegebenen Stimmen
32.125	Enthaltungen	

#### b) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2005

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

29.775	Ja - Stimmen	72,2% der abgegebenen Stimmen
11.450	Nein - Stimmen	27,8% der abgegebenen Stimmen
32.675	Enthaltungen	

**c) Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005**

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

30.775	Ja - Stimmen	77,4% der abgegebenen Stimmen
9.000	Nein - Stimmen	22,6% der abgegebenen Stimmen
34.125	Enthaltungen	

**d) Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005**

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

35.425	Ja - Stimmen	84,2% der abgegebenen Stimmen
6.650	Nein - Stimmen	15,8% der abgegebenen Stimmen
31.825	Enthaltungen	

**e) Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2006**

Der Vorschlag, die Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer zu wählen, wird wie folgt beschlossen:

41.775	Ja - Stimmen	96,6% der abgegebenen Stimmen
1.450	Nein - Stimmen	3,4% der abgegebenen Stimmen
30.675	Enthaltungen	

**TOP 5 Sonstiges**

Da es keine weiteren Fragen aus dem Gesellschafterkreis gibt, dankt Herr Janßen allen Anwesenden und schließt die Versammlung um 12:15 Uhr.

Hamburg, den 12.10.2006

MS „Piro“ GmbH & Co. KG

Jan Bolzen (Protokollführer)