

«Anlegernr»

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

Hamburg, 30. November 2009

**MS "Pommern" GmbH & Co. KG**  
**Protokoll der ordentlichen Gesellschafterversammlung 2009**

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

beigefügt übersenden wir Ihnen das Protokoll der ordentlichen Gesellschafterversammlung 2009 der MS "Pommern" GmbH & Co. KG für Ihre Unterlagen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlage

# Protokoll

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

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

am 16. September 2009, 10:30 Uhr

Ort: Hotel Sofitel Hamburg, Alter Wall 40, 20457 Hamburg

---

## Teilnehmer:

Hans-Ulrich Rütten	Beirat (Vorsitzender)
Herbert Juniel	Beirat
Helge Janßen	Geschäftsführer der MS "Pommern" GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEM SEEHANDLUNG
Frank Hilmer	Geschäftsführer der MS "Pommern" GmbH & Co. KG Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Peter Eckhardt	Geschäftsführer der Martini Chartering GmbH
Andreas Landgraf	Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Michael Clasen	Geschäftsführer der M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Gerhard Hoppe	D & H Norddeutsche Beratung GmbH
Corina Jansch	HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG Protokollführerin
Gesellschafter	

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

Herr Janßen eröffnet die Versammlung um 10:39 Uhr. Er begrüßt die Anwesenden und stellt das Podium vor. Beiratsmitglied Herr von Ferber kann aus terminlichen Gründen an der Sitzung nicht teilnehmen.

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

persönlich anwesende Gesellschafter	13.625	( 31,97 %)
treuhänderisch vertretenes Kapital mit Weisung	16.032	( 37,61 %)
treuhänderisch vertretenes Kapital ohne Weisung	12.968	( 30,42 %)
Gesamtstimmen	42.625	( 100,00%)

Herr Clasen weist darauf hin, dass die Treuhänderin bei den Beschlussfassungen nur die Stimmen derjenigen Gesellschafter ausüben wird, für die sie eine Weisung erhalten hat und sich ansonsten der Stimme enthalten wird.

Für den Ablauf der Versammlung werden folgende Tagesordnungspunkte bekannt gegeben:

- 1) Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr 2008 sowie dem bisherigen Geschäftsjahr 2009
- 2) Ausführungen zum aktuellen Containermarkt durch Martini Chartering
- 3) Aussprache, insbesondere zum Beschlussfassungspunkt 6
- 4) Durchführung der Beschlussfassung
- 5) Sonstiges

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

**Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr 2008 sowie dem bisherigen Geschäftsjahr 2009**

Herr Hilmer berichtet, dass die „Pommern“ das gesamte Jahr 2008 beim Charterer Pacific International Lines (PIL) zu zuletzt USD 21.000 beschäftigt war. Das Schiffshypothekendarlehen konnte vollständig zurückgeführt und die Gesellschaft somit entschuldet werden. Aufgrund der zweiten großen Klasedocking im Zeitraum Juli/August fielen im Jahr 2008 etwa 27,5 Off-Hire Tage an. Im Herbst des vergangenen Jahres kam es dann zum Zusammenbruch des Chartermarktes, was den dramatischen Rückgang von Charterabschlüssen und damit das Absinken von Charraten bewirkte. Dies hatte zur Folge, dass Ende des Jahres die ersten Schiffe aufgrund fehlender Beschäftigungen aufgelegt werden mussten. Mit dem Charterer der „Pommern“ wurden rechtzeitig Gespräche über eine mögliche Verlängerung des Chartervertrages geführt, jedoch gab es von Seiten PIL kein Interesse an einem Weiterbetrieb des Schiffes, so dass die Rücklieferung des Schiffes Anfang April 2009 erfolgte. Auch Anfragen bei weiteren potentiellen Charterern blieben ohne Erfolg.

Bereits im Januar dieses Jahres hatten sich Beirat und Geschäftsführung im Rahmen einer außerordentlichen Beiratssitzung getroffen, um über mögliche Konsequenzen zu beraten. Als Ergebnis wurde das „warme Auflegen“ des Schiffes beschlossen, sofern keine Beschäftigung gefunden werden kann. Seit Rücklieferung des Schiffes Anfang April 2009 liegt das Schiff nun unverändert in der Subic Bay/Philippinen mit reduzierter Besatzung auf. Die laufenden Betriebskosten wurden durch den Bereederer soweit wie möglich reduziert. Einsparungen wurden neben den Personalkosten vor allem im Bereich der Versicherungen und der Schmierstoffe erzielt. Gegenwärtig betragen die Tageskosten, inklusive Liegegebühren und Treibstoff, etwa USD 3.700, was in etwa der Hälfte der Kosten bei Normalbetrieb entspricht.

Auch in der Beiratssitzung im Mai dieses Jahres wurde intensiv über das weitere Vorgehen gesprochen. Da eine Neubeschäftigung des Schiffes unter den Umständen leider unmöglich war, musste über eine „finanzielle“ Alternative für die Gesellschaft nachgedacht werden, da die vorhandene Liquidität trotz der noch im Jahr 2008 gewährten Kontokorrentlinie in Höhe von EUR 1,5 Mio. nur noch bis Herbst dieses Jahres ausreichen würde und von keiner spürbaren Belebung des Marktes ausgegangen werden konnte. Gespräche mit Banken hatten ergeben, dass diese nicht bereit sind, weitere Kredite ohne die Gewährung von zusätzlichen Sicherheiten zu stellen.

### **Ausführungen zum aktuellen Containermarkt**

Herr Eckhardt wird gebeten, einen Überblick über die Entwicklung des Containermarktes zu geben.

Anhand eines Folienvortrages berichtet Herr Eckhardt unter anderem über die Entwicklung des Transportvolumens und des Flottenwachstums in den vergangenen Jahren sowie die zukünftig erwartete Entwicklung beider Segmente in den unterschiedlichen Größenklassen der Schiffe. Das derzeitige Transportvolumen reicht nicht aus, um die Beschäftigung sämtlicher Schiffe zu gewährleisten. Im Größenbereich der 2.700 TEU Schiffe, dem auch die „Pommern“ angehört, sind z.B. gegenwärtig etwa 44 Schiffe ohne Beschäftigung. Noch vor einem Jahr gab es in dieser Größenklasse kein beschäftigungsloses Schiff. Viele große Charterer liefern die eingecharterten Schiffe zurück und nutzen aus Kostengründen ihren eigenen Schiffsbestand. Trotz intensiver Bemühungen und einer Vielzahl von Gesprächen mit potenziellen Charterern konnte für die „Pommern“ bisher keine Anschlussbeschäftigung gefunden werden.

Zum Flottenwachstum führt Herr Eckhardt aus, dass dieses zwar gegenwärtig negativ sei, dennoch herrsche vor dem Hintergrund der enormen Ablieferungszahlen der vergangenen Jahre und dem drastischen Nachfrageeinbruch deutliche Überkapazität. Im Bereich der Schiffe mit einer Kapazität von unter 4.000 TEU wird bis zum Jahr 2012 mit einem weiteren Rückgang der Flotte gerechnet. Seit etwa einem Jahr gibt es im Vergleich zu den bestellungstarken Vorjahren kaum noch Neubaubestellungen. Ganz im Gegenteil: Viele Schiffsbesteller versuchen ihre Kontrakte zu stornieren, wenigstens aber die Ablieferungszeitpunkte zu verschieben.

Hinsichtlich der Charterraten berichtet Herr Eckhardt, dass zu Spitzenzeiten Chartern für 24-Monatsabschlüsse bei etwa USD 40.000 lagen. Heute hingegen könnten gerade einmal etwa USD 5.200 erzielt werden und dann auch nur für eine kurze Rundreise mit einem Zeitfenster von ein bis sechs Monaten, in dem der Charterer jederzeit die Möglichkeit hat, das Schiff zurückzuliefern. Aus dem

Kreise der Gesellschafter wird in diesem Zusammenhang die Frage gestellt, warum für die „Pommern“ keine solche Beschäftigung geschlossen wird, wodurch dann die Teilnahme an der Poolung erreicht werden könnte. Hierzu führt Herr Janßen aus, dass der Abschluss einer solchen, kurzfristig anzutretenden Beschäftigung aus Kostengründen nicht sinnvoll sei und damit aufgrund der Bestimmungen des Poolvertrages keine Poolung der Einnahmen bewirke.

Die Reaktivierung des seit nunmehr knapp 5 Monaten aufliegenden Schiffes würde mindestens zwei bis drei Wochen in Anspruch nehmen, da das Personal auf das Schiff gebracht und der betriebsbereite Zustand des Schiffes hergestellt werden müsste. Aufgrund des bereits länger andauernden Aufliegens wird es notwendig sein, das Schiff vor Beschäftigungsbeginn in die Werft zu bringen, um möglichen Bewuchs zu entfernen und die Maschinen überholen zu lassen, damit dem Charterer ein einwandfreies Schiff angeliefert werden kann. Hinzu kommt, dass die Kosten für die Reise des Schiffes in die Werft oftmals höher sind, als die Einnahmen, die das Schiff mit einer kurzen Beschäftigung erzielen würde.

Beispiel: Eine Reaktivierung und Vercharterung des Schiffes für 3 Monate mit einer dreitägigen Positionierungsreise würde folgende Kosten (Schätzungen) verursachen:

1. Um das Schiff technisch einsatzbereit zu machen	USD 50.000
2. 3-tägige Positionierungsreise (Bunker etc.)	USD 90.000
3. Personalmehrkosten*	<u>USD 140.000</u>
	USD 280.000

\* Diese Kosten ergeben sich daraus, dass Standardverträge mit ausländischen Seeleuten eine Mindestlaufzeit von 6 Monaten haben, mithin die Gesellschaft 3 Monate Personalkosten ohne Einnahmen hätte.

Berücksichtigt werden muss auch, dass derzeit kurzfristige Chartern -insbesondere mit zwei- bis dreiwöchigen Anlieferungszeiten- kaum geschlossen werden. Zudem decken momentan zu erzielende Charterraten nicht die Tages-schiffsbetriebskosten und Anschlussbeschäftigungen sind höchst ungewiss.

Im Zusammenhang mit dem *2.700 TEU-Pool* wird um eine Übersicht der sich im Pool befindlichen Schiffe gebeten. Hierbei handelt es sich um folgende acht Schiffe (Poolpartner):

MS „Pommern“	derzeit ohne Beschäftigung
MS „Potsdam“	derzeit ohne Beschäftigung
MS „Porto“	noch im Bau befindlich
MS „Positano“	noch im Bau befindlich
MS „Pontremoli“	USD 5.750 (Charterverlängerung bis 03/2010)
MS „Paradip“	USD 26.350 (bis 06/2011)
MS „Palermo Senator“	USD 26.350 (bis 04/2011)
MS „Pontresina“	USD 26.150 (bis 05/2012)

Aktiv an der Einnahmepoolung nehmen bisher jedoch nur die letzten drei Schiffe teil.

Auf Nachfrage aus dem Kreis der Gesellschafter, wie im Rahmen des Pools z.B. über die Aufnahme neuer Schiffe abgestimmt wird, erläutert Herr Rütten, dass die Beschlüsse der Poolpartner im Rahmen einer Poolversammlung gefasst werden. Die Poolversammlung besteht aus der Geschäftsführung und den Beiratsvor-

sitzenden der einzelnen Poolpartner, Vertretern der Hamburgischen Seehandlung und der M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH (ohne Stimmrecht) sowie einem Vertreter des Poolmanagers. Jeder Poolpartner hat für jedes von ihm im Pool betriebene Schiff eine Stimme.

### **Aussprache, insbesondere zum Tagesordnungspunkt 6**

Zur Situation der Gesellschaft führt Herr Janßen aus, dass für die Gesellschaft die Gefahr der Zahlungsunfähigkeit besteht, da durch das Aufliegen Kosten anfallen, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind. Aus diesem Grund haben Geschäftsführung, Beirat und Treuhandgesellschaft intensiv über die bestehenden Möglichkeiten des Verkaufs bzw. des Weiterbetriebs des Schiffes sowie die Fortführung der Gesellschaft diskutiert mit folgendem Ergebnis:

Der Verkauf des noch relativ jungen und gepflegten Schiffes ist nicht zu empfehlen, da zum einen nicht sicher ist, ob überhaupt ein Käufer gefunden werden kann und zum anderen bei einem Verkauf des Schiffes der Unterschiedsbetrag von etwa 61,9% versteuert werden muss. Bei einem angenommenen Kaufpreis von max. USD 8,0 Mio. würde sich für den Gesellschafter unter Berücksichtigung der steuerlichen Verlustzuweisungen und Auszahlungen letztlich kein positiver Kapitalrückfluss ergeben.

Auch von der Aufbringung neuen Eigenkapitals durch die Gesellschafter wurde Abstand genommen, da dies die Änderung des Gesellschaftsvertrages u.a. bei der Gewinnverteilung zur Folge hätte. Hier besteht nach wie vor Rechtsunsicherheit bezüglich der Zustimmungserfordernisse durch die Gesellschafter. Hinzu kommt, dass bei einem solchen Konzept entsprechende Anreize geschaffen werden müssen, damit Gesellschafter frisches Kapital einbringen. Dies könne in der Regel nur durch eine ansprechende Verzinsung dieses neuen Kapitals erreicht werden, was allerdings dazu führt, dass das ursprüngliche Kapital bis zur Rückführung des neuen Eigenkapitals nicht an den Überschüssen der Gesellschaft partizipiert und damit einen erheblichen Wertverlust erfährt. Zudem wäre bis zuletzt unklar, ob die Gesellschafter den entsprechenden Anteil des neuen Eigenkapitals nach erfolgtem Beschluss auch wirklich zur Verfügung stellen würden bzw. könnten.

Somit haben sich Geschäftsführung, Bereederer, Beirat und Treuhänder auf die Erarbeitung eines fremdfinanzierten Konzeptes konzentriert. Allgemein bekannt ist, dass Banken derzeit nicht bereit sind, neue Kreditmittel zur Verfügung zu stellen. Dies wurde in diversen Gesprächen - auch im Zusammenhang mit Konzepten anderer Gesellschaften - von verschiedenen Banken bestätigt. Im Fall der „Pommern“ hat sich die finanzierende Bank jedoch bereit erklärt, der Gesellschaft gegen die Stellung einer bankgenehmen zusätzlichen Sicherheit ein Darlehen in Höhe von USD 3,5 Mio. mit einer Laufzeit bis Ende 2012 zur Verfügung zu stellen. Der Bereederer hat sich in diesem Zusammenhang bereit erklärt, gegenüber der Bank für dieses Darlehen als Bürge zu fungieren, wenn die Gesellschaft im Gegenzug auf die im Gesellschaftsvertrag geregelte Bilanzgarantie, die mit EUR 2,999 Mio. in den Büchern steht, verzichtet.

Herr Janßen erläutert an dieser Stelle noch einmal die Entstehung der Bilanzgarantie im Jahre 1997. Bevor die Beteiligung am Fonds öffentlich angeboten wurde, waren die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. und die Kvaerner Warnow Werft GmbH alleinige Kommanditisten der Gesellschaft. Da die Aufnahme weiterer Kommanditisten zum Ende des Jahres vorgesehen war, garantierten beide Gesellschaften in Form der im November 1997 abgegebenen Bilanzgarantie, dass die Gesellschaft zum Zeitpunkt der Neuaufnahme von Gesellschaftern ein bilanzielles Eigenkapital in

Höhe von damals DM 4.500.000 ausweist. Eine zum 29.12.1997 erstellte Sonderbilanz wies dann ein negatives Eigenkapital aus, was aus einer Darlehensbewertung zu einem stärkeren USD-Kurs resultierte. Aus dem dort festgestellten negativen Eigenkapital und dem garantierten Eigenkapital ergab sich eine Zahlungsverpflichtung beider Gesellschafter in Höhe von TDM 5.866. Dieser Betrag wurde dann als langfristige Forderung in die Bilanz zum 31.12.1997 eingestellt und mit 6% auf den 31.12.2008 abgezinst.

Wie hoch der Verzicht der Gesellschaft letzten Endes sein würde, kann heute nicht genau bestimmt werden. Dies hängt davon ab, wie hoch der bei Liquidation bzw. Verschrottung zu erzielenden Liquidationserlös bzw. Schrottpreis ist. Somit wird der Verzicht aus heutiger Sicht zwischen EUR 2,999 Mio. und EUR 0,00 liegen. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Gesellschafter kein eigenes Geld aufbringen müssen, um die gegenwärtige Krisensituation zu überbrücken.

In der anschließenden Diskussion unterstreicht Herr Janßen, dass alternativ die Annahme einer kurzfristigen Beschäftigung faktisch nicht in Betracht kommt. Grund ist, dass zum einen die zeitliche Relation zwischen Reaktivierung des Schiffes und anschließender Beschäftigung für beispielsweise drei oder vier Wochen nicht passt. Hier haben Charterer gegenwärtig die Möglichkeit, Schiffe prompt und ohne Vorlaufzeit einzuchartern.

Zum anderen entstehen weitere Kosten, da die Gesellschaft für einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten das gesamte Schiffspersonal wieder an sich binden muss. Sollte es dann keine weitere kurzfristige Anschlussbeschäftigung geben, würde diese Strategie sehr zeitig zur Zahlungsunfähigkeit führen.

Bezüglich der Bilanzgarantie stellt Herr Janßen klar, dass der Verzicht hierauf aus Sicht der Gesellschaft zu einem Verzicht von einem Betrag führt, der sowohl bei EUR 0,00 als auch bei höchstens EUR 2,999 Mio. sowie zwischen diesen Marken liegen kann. Selbst unter Zugrundelegung eines stärkeren US-Dollars, also damit höherem Veräußerungserlös in EUR, beträgt der Wert der Garantie basierend auf einem durchschnittlichen Schrottpreis der letzten 10 Jahre immer noch Null. Zwar kann ein zukünftiger Wert der Garantie fast beliebig diskutiert werden, jedoch sei die Sinnhaftigkeit des Lösungsvorschlags unstrittig und dies auch von institutionellen Marktteilnehmern anerkannt.

Nachdem nach Beantwortung mehrerer Wortmeldungen von Gesellschaftern keine weiteren Fragen mehr vorliegen, ruft Herr Janßen zur Durchführung der Beschlussfassung auf.

## **TOP 5      Beschlussfassungen**

### **1)      Feststellung des Jahresabschlusses 2008**

Die Feststellung des Jahresabschlusses 2008 wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 96,70 %)
Nein-Stimmen	( 3,30 %)

**2) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008**

Die Entlastung der Geschäftsführung wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 93,70 %)
Nein-Stimmen	( 6,30 %)

**3) Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Treuhandtätigkeit im Geschäftsjahr 2008**

Die Entlastung der Treuhandgesellschaft wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 95,30 %)
Nein-Stimmen	( 4,70 %)

**4) Entlastung des Beirates für seine Beiratstätigkeit im Geschäftsjahr 2008**

Die Entlastung des Beirates wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 97,80 %)
Nein-Stimmen	( 2,20 %)

**5) Wahl der D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009**

Der Vorschlag, die D & H Norddeutsche Prüfung GmbH zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 zu bestellen, wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 95,00 %)
Nein-Stimmen	( 5,00 %)

**6) Aufnahme eines von der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. zu verbürgenden Bankdarlehens in Höhe von USD 3,50 Mio. mit einer Laufzeit bis Dezember 2012 und damit einhergehend die Aufhebung des Vertrages über die Bilanzgarantie vom 15.11.1997 und die Änderung des Gesellschaftsvertrages in der Weise, dass die Vorschriften im Zusammenhang mit der Bilanzgarantie der F. Laeisz GmbH, insbesondere § 6 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages, gestrichen werden**

Die Aufnahme eines verbürgten Darlehens gegen Aufhebung der Bilanzgarantie wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 91,80 %)
Nein-Stimmen	( 8,20 %)



7) **Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“-Versicherung und die damit einhergehende Ergänzung des Gesellschaftsvertrages**

Der Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“-Versicherung wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	( 98,60 %)
Nein-Stimmen	( 1,40 %)

**TOP 6      Sonstiges**

Da es keine weiteren Fragen gibt, dankt Herr Janßen allen Anwesenden und schließt die Gesellschafterversammlung um 14:21 Uhr.

Hamburg, den 16.09.2009

  
MS "Pommern" GmbH & Co. KG