

«Anlegernr»

«Anschriftszeile_1»

«Anschriftszeile_2»

«Anschriftszeile_3»

«Anschriftszeile_4»

«Anschriftszeile_5»

«Anschriftszeile_6»

«Anschriftszeile_7»

Hamburg, 13. Februar 2012

**Trio 4000 – MS "Pelapas" GmbH & Co. KG / MS "Pereira" GmbH & Co. KG /
MS "Perugia" GmbH & Co. KG
Explosion im Maschinenraum des MS "Pelapas" am 8. Januar 2012**

«Briefliche_Anrede»,

«Briefl_Anr_2»,

beigefügt übersenden wir Ihnen das Schreiben der Geschäftsführung der obigen Gesellschaft vom 8. Februar 2012 zu Ihrer Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlage



Trio 4000
Neue Burg 2
20457 Hamburg

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

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

An die Gesellschafterinnen und Gesellschafter
des Fonds „Trio 4.000“

a) MS „Pelapas“ GmbH & Co. KG
M.M. Warburg Bank
BLZ 201 201 00 · Kto. 1000 143 677

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 08.02.2012

Explosion im Maschinenraum des MS „Pelapas“ am 08.01.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr beginnt leider mit schlechten Nachrichten.

Auf dem MS "Pelapas" (Chartername: MS „Hanjin Osaka“) kam es am 08.01.2012 nordöstlich von Japan zu einer Explosion im Maschinenraum während sich das Schiff auf der Reise von Pusan (Korea) nach New York via Panamakanal befand. Zwei Seeleute wurden verletzt, davon ein philippinisches Besatzungsmitglied schwer. Die japanische Küstenwache wurde umgehend alarmiert, um beide Seeleute zu bergen. Leider erlag ein Besatzungsmitglied auf dem Weg ins Krankenhaus den schweren Verletzungen.

Das Schiff trieb zunächst manövrierunfähig mit etwa 60 Meilen Abstand parallel zur Küste. Nach ersten Untersuchungen wurde festgestellt, dass eine Reparatur des Schadens auf See nicht möglich war. Ein Schlepper, u.a. mit Monteuren des Maschinenherstellers an Bord, erreichte am 15.01.2012 das MS "Pelapas", das sich zu diesem Zeitpunkt durch Strömung und Wind bereits ca. 100 Seemeilen von der japanischen Küste entfernt hatte. In Abstimmung mit den zuständigen japanischen Behörden begann die Bergung des Schiffes in Richtung des Hafens von Hakodate (an der Südspitze von Hokkaido/Japan). Am 26.01.2012 wurde die Außenreedee des Hafens von Hakodate erreicht.

An Bord des Schiffes war zwischenzeitlich der vorläufige Reparaturplan erstellt und eine Bestellung der benötigten Ersatzteile ausgelöst worden. Bei der mittlerweile weitgehend erfolgten Schadensbeseitigung waren neben den Arbeiten an der Hauptmaschine weitere Reparaturen im Maschinenraum erforderlich, da z.B. durch die Wucht der Detonation Stahl-Brandschutztüren aus der Verankerung gerissen wurden. Einige Arbeiten konnten aus Zeitgründen nur temporär ausgeführt werden. Nachdem am 01.02.2012 die Probefahrt weitgehend zufriedenstellend verlief, wurden die wesentlichen Reparaturarbeiten am 03.02.2012 beendet. Die Klassifikationsgesellschaft erteilte jedoch einige Auflagen für die Weiterfahrt, insbesondere, dass die Maschine nur mit ein-

geschränkter Leistung betrieben werden darf. Durch die eingeschränkte Leistung kann das Schiff nur mit leicht reduzierter Geschwindigkeit (16,5 kn) gefahren werden. Die zur Erreichung der normalen Dienstgeschwindigkeit erforderlichen Reparaturen werden spätestens in zwei Monaten ausgeführt sein.

Am 04.02.2012, und somit ca. 28 Tage nach der Explosion, verließ das Schiff den Hafen von Hakodate. Auf Wunsch des Charterers Hanjin soll die Reise nach New York in Long Beach unterbrochen werden, um dort besonders eilbedürftige Ladung abzugeben.

Als Ursache für die Explosion zeichnet sich ab, dass aus einem kleinen Loch im Zylinder Nummer 2 Ölnebel ausgetreten ist, der sich wahrscheinlich an heißen Brennstoffleitungen entzündete und somit zu der Explosion führte. Dies wäre auch die Erklärung dafür, dass die Hauptmaschine keinen größeren Schaden genommen hat, sondern nur partiell betroffen war, während der Maschinenraum stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die weitere Untersuchung des Vorgangs durch die Experten, insbesondere die Suche nach Verantwortlichkeiten für den Schaden, wird fortgesetzt.

Nach dem derzeitigen Stand der Erkenntnisse wird der Schaden (ohne Einnahmeausfall) Kosten von ca. USD 2,9 Mio. verursachen. Wir werden alles tun, dass diese Kosten, abzüglich der üblichen Franchisen, letzten Endes von den Versicherungen übernommen werden. Allerdings steht noch nicht fest, welche Kosten von der Gesellschaft vorfinanziert werden müssen und welcher Anteil direkt von den Versicherern getragen wird. Im Moment agieren die Versicherer zögerlich, da die Schadensursache und somit die Verantwortlichkeiten noch nicht zweifelsfrei geklärt sind.

In Anbetracht der Höhe der bisherigen und zu erwartenden Bergungskosten wurde am 07.02.2012 'Havarie Grosse' erklärt. 'Havarie Grosse' ist ein schiffahrtstypisches Schuldverhältnis, auf Grund dessen alle dem Schiff und/oder der Ladung zugefügten Vermögensnachteile aus den geretteten Werten gemeinschaftlich zu tragen sind. Die Ermittlung der zur 'Havarie Grosse' beitragenden Werte, der eingetretenen Schäden sowie der als Ausgleich zu zahlenden Beiträge erfolgt auf der Grundlage eines von bestellten Experten (Dispacheuren) aufgestellten gutachterlichen Verteilungsvorschlags. Folge ist, dass sich Hanjin und Subcharter sowie die jeweiligen Ladungseigentümer an den Bergungskosten beteiligen müssen. Zum Zeitpunkt der Havarie befanden sich 2.072 Container verschiedener Größe, entsprechend 3.741 TEU, an Bord. Bevor die Ladung des Schiffes gelöscht wird, muss der jeweilige Ladungseigentümer eine ausreichende Garantie in Höhe der anteiligen Kosten stellen. Erfahrungsgemäß wird die Abrechnung einer 'Havarie Grosse' einen längeren Zeitraum, möglicherweise sogar Jahre dauern.

Nach gegenwärtiger Einschätzung muss die Eigentumsgesellschaft den erforderlichen Liquiditätsbedarf zumindest zwischenfinanzieren. Aus eigener Kraft, auch unter Einbeziehung des Kontokorrentkredites, kann die "Pelapas" KG den Finanzierungsbedarf nicht decken. Sollte eine Zwischenfinanzierung nicht dargestellt werden können, wäre die Zahlungsunfähigkeit und damit eine Insolvenz der Gesellschaft die Folge. Durch eine Darlehensgewährung der beiden anderen Gesellschaften des „TRIO 4000“ kann dies aber verhindert werden. Im wohlverstandenen Interesse der Gesellschafter und wegen der Gesellschafteridentität bei allen drei Gesellschaften hat der Beirat daher einstimmig einer Darlehensaufnahme/-gewährung zwischen den drei Schiffsgesellschaften des Fonds zugestimmt, zumal die erforderlichen Beträge auch nach Berücksichtigung der Restvaluta des Hypothekendarlehens im Schiffswert abgesichert sind. Die Hypothekendarlehen valutierten bei allen drei Gesellschaften zum 31.12.2011 in Höhe von USD 4,41 Mio. Die beiden Schwestergesellschaften der MS „Pelapas“ KG konnten per Ende Januar 2012 bereits eine bzw. zwei Quartalsstilgungen in Höhe von jeweils TUSD 370 leisten.

Aufgrund dieses Schadensfalles und der damit verbundenen Liquiditätsbelastungen werden Auszahlungen an die Gesellschafter leider erst dann wieder möglich sein, wenn wesentliche Teile der Kosten von den Versicherungen übernommen und die Jahrespflichttilgungen gegenüber der Bank geleistet wurden.

Selbstverständlich werden wir Sie über den weiteren Fortgang der Dinge informiert halten.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsführung des
„Trio 4.000“