

«Anlegernr»

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

Hamburg, 10. November 2011

**MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG  
Auflegen des Schiffes sowie Kaufangebot für Ihren Anteil**

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

als Anlage senden wir Ihnen zu Ihrer Information ein Schreiben der Geschäftsführung der MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG, mit dem diese über das Auflegen des Schiffes und über ein Kaufangebot der F. Laeisz GmbH informiert. Wir verweisen auf die umfangreichen Ausführungen der Geschäftsführung zu dem Auflegen des Schiffes und dem Kaufangebot. Des Weiteren ist dem Schreiben eine Stellungnahme des Beirates beigefügt.

Bitte beachten Sie, dass für das Kaufangebot eine Frist bis zum **10. Dezember 2011** einzuhalten ist. Für den Fall, dass Sie das Kaufangebot annehmen möchten, senden Sie uns daher bitte die beigefügte Rückantwort unterschrieben bis zu dem genannten Termin (bei uns eingehend) zurück.

Eine Rücksendung des Rückantwortformulars ist nicht erforderlich, wenn Sie das Kaufangebot nicht annehmen möchten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

**Kaufangebot F. Laeisz GmbH  
Fristende: 10. Dezember 2011**

«Anlegernr» Absender:

«Fonds»

**M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH  
Fuhlentwiete 12  
20355 Hamburg**

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

**Telefax: 040/32 82 58 99**

**MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG  
Kaufangebot der F. Laeisz GmbH  
Meine Nominalbeteiligung: «Währung» «Beteiligungsbetrag»**

Ich möchte nicht in der Gesellschaft verbleiben und nehme das Kaufangebot der F. Laeisz GmbH in Höhe von 19,5 % bezogen auf meinen Nominal-Beteiligungsbetrag an.

Ich bitte um Zusendung eines entsprechenden Vertrages.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift/en



MS „Palermo Senator“ · Lange Straße 1 a · 18055 Rostock

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

MS „Palermo Senator“ GmbH & Co. KG  
Lange Straße 1 a  
18055 Rostock

Tel. +49 (0)381 · 66 60 - 446  
Fax +49 (0)381 · 66 60 - 477

Commerzbank AG  
BLZ 130 400 00 · Kto. 104 41 06

Rostock, 9. November 2011

## **Auflegen des MS „Palermo Senator“, Möglichkeit zum Verkauf der Anteile**

Sehr geehrte Gesellschafterinnen,  
sehr geehrte Gesellschafter,

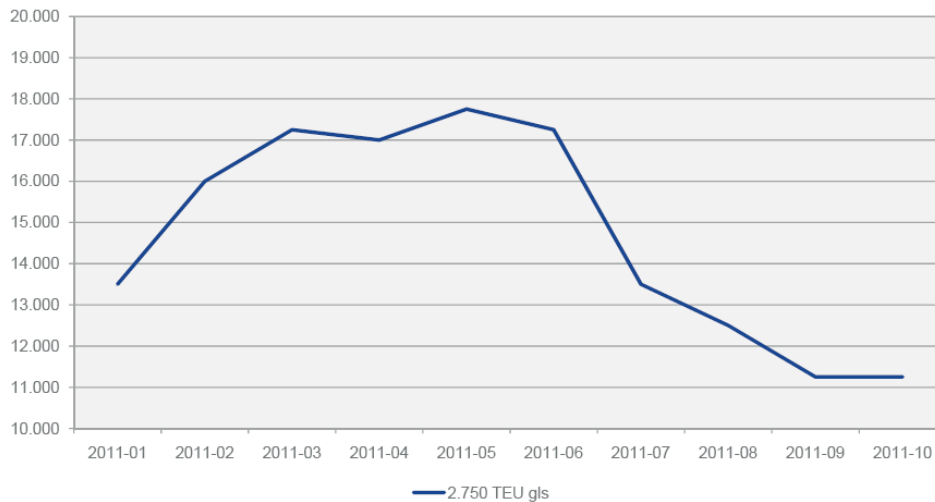
in der außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 23. März 2011 haben die Gesellschafter den Verkauf des Schiffes zu einem Preis von mindestens USD 14,0 Mio. beschlossen. Das Protokoll der Sitzung ist Ihnen mit Schreiben vom 18.04.2011 zugesandt worden. Über die bislang vergeblichen Verkaufsbemühungen haben wir Sie zuletzt anlässlich der ordentlichen Gesellschafterversammlung 2011 mit Schreiben vom 18.07.2011 unterrichtet.

Wie dem Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 23. März 2011 zu entnehmen ist, war Gegenstand der Diskussion unter anderem eine Verunsicherung der Containerschifffahrt durch die seinerzeit aktuellen Ereignisse in Japan. Vor diesem Hintergrund wurde die Geschäftsführung gebeten, einen Verkauf des Schiffes auch dann zu prüfen, wenn der zum Zeitpunkt der Einladung noch als realistisch anzusehende Verkaufspreis von mind. USD 14,0 Mio. nicht mehr zu erreichen sein sollte. Dies war auch der Anlass, im März 2011 den Poolvertrag mit Wirkung zum Jahresende zu kündigen, um zu gewährleisten, dass etwaige Poolverpflichtungen die Verkaufsmöglichkeiten nicht einschränken.

Trotz vielfältiger Gespräche mit Maklerfirmen in Europa und China gab es zu diesem Zeitpunkt keinen konkreten Kaufinteressenten für das Schiff. Aus diesem Grund wurde der Chartervertrag mit MSC im April 2011 mit Wirkung ab Anfang Mai 2011 um mindestens drei weitere Monate bis August 2011 zu einer Charrate in Höhe von USD 14.000 verlängert. Unsere Verkaufsbemühungen blieben ohne Erfolg, so dass momentan nur ein Verkauf zur Verschrottung in Betracht käme.

Die Nachfrage nach Chartertonnage, und damit auch die Beschäftigungsmöglichkeit für Schiffe wie das MS „Palermo Senator“, haben sich drastisch verschlechtert, nicht zuletzt durch die finanziellen und wirtschaftlichen Turbulenzen, insbesondere in der Euro-Zone. Während sich noch zu Beginn des Jahres die Charraten positiv entwickelten, was u.a. ausschlaggebend für unsere Verkaufsüberlegungen war, drehte sich diese Tendenz, wie aus der nachfolgenden Grafik ersichtlich wird, seit Mai 2011.

Charterrentenentwicklung 2.750 TEU nom gls  
based on 6-12 mths



Source: CLRS

Zur Zeit werden Schiffe in der für unser Schiff vergleichbaren Größe von 2.750 TEU – wenn überhaupt – nur kurzfristig zu Raten von etwa USD 11.000 pro Tag geschlossen. Parallel dazu ist festzustellen, dass die Anzahl der beschäftigungslosen Containerschiffe zunimmt. Gegenwärtig wird die Anzahl der unbeschäftigten Containerschiffe auf insgesamt 185 bei einer Containerkapazität von 398.000 TEU, entsprechend 2,7 % bezogen auf die in Fahrt befindliche Tonnage geschätzt. Im Größensegment der Schiffe 2.000 bis 2.999 TEU warten 23 Schiffe auf einen neuen Einsatz (Quelle: ALPHALINER, 45/2011). Es wird erwartet, dass die Anzahl der unbeschäftigten Tonnage bis zum Jahresende drastisch zunehmen wird.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Rahmen einer kurzfristig anberaumten außerordentlichen Beiratssitzung am 27. Oktober 2011 die gegenwärtige Situation des Schiffes erörtert. An dieser Sitzung haben neben dem Beirat auch die Geschäftsführung, Vertreter der Treuhänderin, des Emissionshauses, des Bereederers und des Befrachtungsmaklers teilgenommen. In der Beiratssitzung sind die möglichen Handlungsalternativen unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Situation eingehend erörtert worden. Nach Lage der Dinge ist zu entscheiden, das Schiff entweder zu verkaufen oder es, zumindest für die nächsten Monate, weiter zu betreiben in der Erwartung, dass sich die Weltwirtschaft und damit die Transportnachfrage mittelfristig erholt.

In der Beiratssitzung ist nach eingehender Erörterung entscheidungserheblicher Gesichtspunkte einstimmig beschlossen worden, das Schiff **bis auf weiteres** in der Weise **aufzulegen**, dass es zur größtmöglichen Reduzierung der Betriebskosten von einem betriebsbereiten in einen vorübergehend nicht betriebsbereiten Zustand versetzt wird.

Im Einzelnen:

**1. Auflegen/Weiterbetrieb des Schiffes:**

Grundlage für die Entscheidung in der Beiratssitzung, das Schiff aufzulegen, war die Situation der weltweiten Wirtschaft wie sie sich gegenwärtig darstellt und das sich daraus ableitende Marktumfeld der Seeschifffahrt.

Die voraussichtliche weltwirtschaftliche Entwicklung in 2012 hat naturgemäß ihre direkte Auswirkung auf die zur Verschiffung kommenden Transportvolumina. Es wird daher erwartet, dass sich das Ladungswachstum zunächst weiter abschwächen wird. Bereits in 2011 sind die Transportvolumina zwar noch gestiegen, aber nicht in dem Maße, wie es noch Anfang des Jahres erwartet wurde. Dieser negativen wirtschaftlichen Entwicklung völlig zuwider nimmt die Transportkapazität aufgrund der zur Ablieferung kommenden Neubauten noch immer dramatisch zu. Die für das nächste Jahr prognostizierte Ausweitung der Transportkapazität bei den Containerschiffen von ca. 9,5 % lassen weitere Überkapazitäten erwarten, deren Auswirkungen bereits jetzt erkennbar sind.

Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten, die zum Optimismus, jedenfalls kurzfristig, nicht unbedingt Anlass geben, kommen viele Marktteilnehmer zu der Überzeugung, der wir uns anschließen, dass der Bereich der Containerschiffe für einen Zeitraum von etwa sechs Monaten von einer Nachfrageschwäche bei gleichzeitigem Angebotsüberhang belastet sein wird. Natürlich kann niemand verlässlich voraussagen, wie sich die Weltwirtschaft und damit die weltweite Seeschifffahrt tatsächlich entwickeln werden. Für eine kurzfristige Verbesserung sind jedenfalls derzeit keinerlei Ansätze erkennbar.

Der Weiterbetrieb des Schiffes verpflichtet die Gremien, die weitere Entwicklung sorgfältig zu beobachten. Da eine Beschäftigung des Schiffes kurzfristig wenig wahrscheinlich erscheint, ist es vordringliche Aufgabe der Geschäftsführung in Zusammenarbeit mit dem Bereederer, die Betriebskosten des Schiffes so weit wie vertretbar zu senken. Die größten Einsparpotenziale sind dadurch zu erreichen, dass das Schiff an einem sicheren Liegeplatz für einen begrenzten Zeitraum aufgelegt wird. Das Schiff ist bereits in Umsetzung des Aufliegebeschlusses in einer taifungeschützten Bucht in den Philippinen vor Anker gegangen und wird dort bis zur Reaktivierung verbleiben. In Übereinstimmung mit den Vorschriften des Flaggenstaates des Schiffes, der Klassifikationsgesellschaft und den Versicherern wird der größte Teil der Besatzung das Schiff aus Kostengründen verlassen. Ferner werden die Versicherungsprämien entsprechend dem geänderten Risiko nach unten angepasst. Im Zusammenhang mit der jetzigen Situation des Schiffes ist noch anzumerken, dass sich bei einem Verbleib im Pool die wirtschaftliche Situation nur geringfügig geändert hätte, da zum Jahresende drei der insgesamt sieben Poolmitglieder ausscheiden, und von den verbleibenden vier Mitgliedern bereits heute ein Schiff beschäftigungslos ist, während die Charterverträge der weiteren drei Mitglieder im ersten Halbjahr 2012 auslaufen werden.

Für die Reaktivierung des Schiffes in einen betriebsbereiten Zustand werden 3 bis 4 Wochen benötigt. Hinzu kommt der Werftaufenthalt zur vierten Klasseerneuerung, für den weitere vier Wochen veranschlagt werden. Für eine weitergehende Beschäftigung des Schiffes ergeben sich nach unserer Einschätzung hieraus keine unüberwindlichen Schwierigkeiten, da Charterverhandlungen regelmäßig mit einer gewissen Vorlaufzeit geführt werden.

Auf Basis der in der Gesellschaft vorhandenen Liquidität gehen wir davon aus, dass das Aufliegen des Schiffes bis in das zweite Quartal 2012 aus Eigenmitteln finanziert werden kann, auch wenn eine alle Einzelheiten umfassende Kalkulation zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich ist. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die beteiligten Gremien der Auffassung sind, dass eine bankfinanzierte Fortsetzung des Auflegens des Schiffes vermieden werden sollte. Alternativ wäre ein weiteres Aufliegen des Schiffes durch das Einbringen neuer Eigenmittel von Seiten der Gesellschafter zu finanzieren. Sollte sich also im ersten Halbjahr 2012 keine Beschäftigungsmöglichkeit für das Schiff abzeichnen, müsste die Situation des Schiffes unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Entwicklung erneut erörtert werden. Solchenfalls könnte dann zur Schadensbegrenzung auch ein Verkauf des Schiffes zur Verschrottung nicht mehr ausgeschlossen werden.

Wir haben unter vorsichtigen Annahmen den Weiterbetrieb des Schiffes in den nächsten Jahren kalkuliert. Für eine solche Kalkulation müssen Annahmen getroffen werden bezüglich der Dauer des Weiterbetriebes, der erwarteten Einnahmen des Schiffes, der Kosten des Betriebes sowie eines späteren Verkaufs- bzw. Verschrottungserlöses. Die zugrunde gelegte Kalkulation basiert auf folgenden wesentlichen Eckwerten:

- Auflegen des Schiffes zum 28.10.2011 bis Mai 2012,
- Mai/Juni 2012 Werftaufenthalt zur vierten Klasseerneuerung,
- Weiterbetrieb bis zum Jahr 2020, dann Verkauf zum Schrottpreis mit 450,00 USD/t;
- ab Mitte 2012 USD 12.000 pro Tag, USD 15.000 pro Tag in 2013, danach durchgehend USD 19.750 pro Tag (langjähriges Mittel für eine 2-Jahres-Beschäftigung);
- Betriebskosten mit jährlicher Steigerung von 5 %;
- Berücksichtigung der Betriebskosten-Einsparungen bei Aufliegen;
- Werftkosten in Höhe von ca. USD 9,0 Mio. für vier Werftaufenthalte,

Nach dieser Kalkulation könnte mit weiteren Auszahlungen bis zum angenommenen Verkauf Ende 2020 in Höhe von 55 % gerechnet werden. Da es sich um (erwartete) künftige Auszahlungen handelt, sind diese Auszahlungen zwecks Vergleich mit einem jetzigen Verkauf abzuzinsen.

Die wohl gravierendsten Unsicherheiten resultieren aus dem zunehmenden Alter des Schiffes. Zwar ist die Instandhaltung des Schiffes technisch unproblematisch, jedoch weist der Bereederer des Schiffes darauf hin, dass mit erheblichem Aufwand hinsichtlich der erforderlichen Stahlarbeiten zu rechnen ist. Auch würden sich bei einem weiteren Betrieb zukünftige Ausfallzeiten durch umfangreichere Dockungen erhöhen. Insgesamt resultieren aus einem künftigen Schiffsbetrieb höhere Risiken hinsichtlich der erwarteten Überschüsse.

## **2. Verkauf des Schiffes / Verkauf der Anteile:**

Alternativ zum Weiterbetrieb haben wir den Verkauf des Schiffes kalkuliert. Auch der An- und Verkaufsmarkt für Containerschiffe ist derzeit weitestgehend zusammengebrochen, so dass momentan nur ein Verkauf zu Schrottpreisen in Betracht käme. Bei einem angenommenen Schrottpreis von ca. USD 450,00 pro Tonne Leergewicht würde sich für das MS "Palermo Senator" ein Kaufpreis von ca. USD 5,40 Mio. ergeben. Folge des Verkaufs des Schiffes wäre die Auflösung des Unterschiedsbetrages Seeschiff. Darüber hinaus löst der Verkauf auf der Ebene der Gesellschaft eine nicht unerhebliche Gewerbesteuerzahlung aus. Zusammen mit den weiteren Kosten für die Auflösung der Gesellschaft würde voraussichtlich eine Restliquidität von etwa 19,5 % für die Gesellschafter verbleiben, aus der die Gesellschafter in Abhängigkeit von ihrem persönlichen Steuersatz die Besteuerung des Gewinns von 88,67 % bezogen auf der Kommanditeinlage, wegen der Auflösung des Unterschiedsbetrages, nicht werden bewirken können. Sie müssten also zusätzliche Liquidität aufbringen, um die Steuern entrichten zu können. Insofern stellt sich ein Verkauf des Schiffes derzeit als unattraktiv dar, was auch nicht verwundern kann, da dieser in einer denkbar schlechten Marktkonstellation stattfände. Von früheren Verkäufen unter vergleichbar schlechten Bedingungen wissen wir, dass zahlreiche Gesellschafter den Verkauf zu einem solch erkennbar schlechten Zeitpunkt unbedingt vermeiden möchten.

Andere Gesellschafter möchten erfahrungsgemäß jene Risiken vermeiden, die sich aus dem weiteren Betrieb und damit dem Aufliegen des Schiffes ergeben, insbesondere die mögliche spätere Notwendigkeit, „frisches“ Kapital in die Gesellschaft einbringen zu müssen. Um diesen Gesellschaftern eine Alternative zum Verbleib in der Gesellschaft zu bieten, hat sich der Bereederer erfreulicherweise bereit erklärt, ein Kaufangebot für Anteile an der Gesellschaft zu unterbreiten, welches bis zum 10. Dezember 2011 befristet ist. Der angebotene Kaufpreis für Anteile beträgt 19,5 % (bezogen auf das Nominalkapital). Der Preis entspricht damit in etwa dem Liquidationserlös, den der Gesellschafter im Fall des Verkaufs des Schiffes zum Schrottpreis erhielte.

Auf Ebene der Gesellschafter ergibt sich für den Fall, dass er seine Anteile zu 19,5 % bezogen auf den Kommanditanteil veräußert, am Beispiel einer Beteiligung von EUR 100.000,00 folgendes Bild bei einem Verkauf zum 30.11.2011:

- Kommanditkapital EUR 100.000; Agio 5%,
- In den einzelnen Jahren wurde eine steuerliche Maximalbelastung angenommen,
- Eine eventuelle Kirchensteuerpflicht wurde nicht berücksichtigt,
- Das (anzusetzende) steuerliche Ergebnis im Jahr 2011 entspricht 11/12 des Ergebnisses 2010 (Veräußerung Ende November 2011).

Beitritt 1996	EUR
Pflichteinlage	-100.000
Agio	-5.000
Euro Umrechnungsrücklage	-2.371
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	61.170
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-9.061
Auszahlungen	149.952
<b>Kapitalüberschuss per 31.12.2010</b>	<b>94.690</b>
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne 2011	-97
Auszahlung bei Verkauf Seeschiff	19.500
Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag bei Verkauf Seeschiff	-43.042
Steuerminderung aufgrund Anrechnung GewSt bei Verkauf Seeschiff	6.508
<b>Kapitalüberschuss per 30.11.2011</b>	<b>77.559</b>

Im Vergleich zu unserer Berechnung vom 24. Februar 2011 vermindert sich der Kapitalüberschuss um EUR 16.562 bezogen auf ein Nominalkapital von EUR 100.000,00. Die Auflösung des „Unterschiedsbetrag Seeschiff“ führt unverändert dazu, dass bei Schiffs- oder Anteilsverkauf 88,67% des jeweiligen Kommanditanteils als Gewinn mit dem persönlichen Steuersatz zu versteuern sind.

In der Nachsteuerbetrachtung ergibt sich ein jährlicher Überschuss von nunmehr ca. 5,0 %p.a. für den Zeitraum von Mitte 1996 bis Ende November 2011. Die Prospektkalkulation aus dem Beteiligungsprospekt von 1996 lag mit ca. 6,4% p.a. deutlich darüber, dies allerdings auch für einen kürzeren Zeitraum von Mitte 1996 bis Mitte 2006.

### 3. Wertung:

Im Vergleich der beiden Alternativen ist festzustellen, dass sowohl im Verkaufsszenario als auch im Weiterbetriebsszenario bis 2020 der durchschnittliche jährliche Überschuss bei ca. 5,0 % p.a. liegt. Im letztgenannten Szenario entstammt der Wert allerdings einer Prognose. Die tatsächliche weitere wirtschaftliche Entwicklung wird voraussichtlich von den getroffenen Annahmen abweichen, so dass sich tatsächlich dann ein höherer oder niedrigerer Wert ergeben würde. Sollte sich der persönliche Steuersatz des Gesellschafters in den kommenden Jahren jedoch reduzieren, ist auf Grund der geringeren steuerlichen Belastung aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages Seeschiff mit einem höheren durchschnittlichen jährlichen Überschuss zu rechnen. Somit könnte ein Weiterbetrieb auch in dieser Hinsicht sinnvoll sein.

Der Weiterbetrieb birgt insbesondere das Risiko, dass das Schiff länger als heute abzusehen beschäftigungslos bleibt, so dass dann möglicherweise Eigenmittel durch die Gesellschafter aufzubringen wären, um ein längeres Aufliegen zu finanzieren. Gesellschafter, die dieses Risiko ausschließen möchten, sollten sich überlegen, ob Sie das Kaufangebot des Bereederers annehmen und ihre Beteiligung in einem schlechten Markt aber mit positiver Rendite beenden möchten. An dieser Stelle möchten wir noch einmal darauf hinweisen, dass der „Unterschiedsbetrag Seeschiff“ in Höhe von 88,67% sowohl bei Schiffs- als auch Anteilsverkauf des jeweiligen Kommanditanteils als Gewinn mit dem persönlichen Steuersatz zu versteuern ist.

Da die Geschäftsführung auch bei Anwendung aller Sorgfalt und Marktkenntnis keine Garantie für eine zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligung geben kann, freut sie sich über das o.a. Kaufangebot des Bereederers an die Gesellschafter. Somit kann jeder Gesellschafter individuell entscheiden, ob er den Weiterbetrieb des Schiffes –mit allen damit verbundenen Chancen und Risiken- begleiten will, oder ob er seine Beteiligung an der Schiffsgesellschaft mit einem fest stehenden Ergebnis –welches in etwa dem Ergebnis aus dem sofortigen Verkauf des Schiffes entspricht- beendet. Die Alternative wäre ein mit qualifizierter Mehrheit durch die Gesellschafter zu beschließender Verkauf des Schiffes gewesen, bei dem die Gesellschafter, die mit ihrer Meinung in der Abstimmung unterlegen wären, „mitgezogen“ worden wären.

Die Frage, ob ein Gesellschafter seine Beteiligung halten oder verkaufen möchte, kann und muss jeder Gesellschafter vor dem Hintergrund seiner individuellen steuerlichen und wirtschaftlichen Situation für sich beantworten. Wir empfehlen Ihnen, diese Entscheidung mit Ihrem Steuerberater zu erörtern.

Wir schließen angesichts der Komplexität der behandelten Probleme nicht aus, dass Sie zu unseren vorstehenden Ausführungen noch Fragen oder weiteren Informationsbedarf haben. Geschäftsführung, Treuhänderin und Beirat stehen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsführung der  
**MS „Palermo Senator“ GmbH & Co. KG**



# Karl-Georg von Ferber

Karl-Georg von Ferber | Mönckebergstraße 27 | 20095 Hamburg

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

Hamburg, 09.11.2011

## **Außerordentliche Beiratssitzung am 27.10.2011**

Liebe Mitgesellschafterinnen,  
Liebe Mitgesellschafter,

leider gibt es zu unserem Schiff MS „Palermo Senator“ keine guten Nachrichten. Der Geschäftsführung bzw. dem beauftragten Makler ist es offenbar trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen, das Schiff zu verkaufen. Nicht mal zu einem Preis von deutlich unter 14 Mio. USD (das war der Mindestpreis, den wir auf der Gesellschafterversammlung festgelegt hatten) wollte sich ein Käufer finden. Das hängt sicherlich damit zusammen, dass sich die Nachfrage nach Chartertonnage und Beschäftigungsmöglichkeiten für Schiffe dieses Typs seit unserer Gesellschafterversammlung am 23.3.2011 dramatisch verschlechtert haben. Zum damaligen Zeitpunkt sah es ja noch so aus, als würde sich der Chartermarkt gerade entspannen. Sie werden sich sicher erinnern, dass einige Gesellschafter vor diesem Hintergrund der Meinung waren, es wäre besser, das Schiff nicht zu verkaufen, sondern die positive Marktentwicklung mitzunehmen.

Leider ist nun alles ganz anders gekommen. Der Chartervertrag mit MSC konnte zunächst bei einer Charrate von 14.000 USD bis August verlängert werden. Bei auslaufender Charter Anfang September 2011 konnte keine neue Beschäftigung gefunden werden. Die Geschäftsführung hat den Beirat deshalb am 27. Oktober zu einer kurzfristig anberaumten außerordentlichen Beiratssitzung einberufen, um darüber zu beschließen, zur Reduzierung der Betriebskosten das Schiff bis auf weiteres aufzulegen. Über den Verlauf und das Ergebnis der Sitzung werden Sie durch ein separates Schreiben der Geschäftsführung im Einzelnen informiert. Auch im Namen meiner Beiratskollegen möchte ich die Gelegenheit nutzen, Ihnen die Gründe erläutern, die uns zu dem Beschluss bewogen haben, das Schiff aufzulegen.

Bei seiner Beschlussfassung musste der Beirat vor allem darauf bedacht sein, möglichen Schaden von den Gesellschaftern abzuwenden. Der Beirat hatte vor dem Hintergrund der Beschäftigungslosigkeit des Schiffes eine schwere Wahl: Als Alternative zu dem Beschluss, das Schiff aufzulegen, kam nur noch die Verschrottung des Schiffes (bzw. der Verkauf des Schiffes zu Schrottpreisen) in Betracht. Da ein solcher Beschluss die Kompetenzen des Beirates übersteigt, hätte der Beirat insoweit nur beschließen können, eine Gesellschafterversammlung einzuberufen, um über die Verschrottung/den Verkauf zu beschließen.

## Karl-Georg von Ferber

Der Beschluss, das Schiff aufzulegen, birgt vor allem das Risiko, dass die vorhandene Liquidität der Gesellschaft nicht ausreicht, um die Phase der Beschäftigungslosigkeit zu überbrücken. Die Notwendigkeit von Nachschüssen der Gesellschafter und schlimmstenfalls die Insolvenz der Gesellschaft könnten die Folge sein. In dieser Situation war es sehr hilfreich, dass der Bereederer angeboten hat, zu einem angemessenen Preis die Beteiligungen von Gesellschaftern zu übernehmen, die das Risiko eines Weiterbetriebes scheuen. Auf diese Weise wird durch den Beschluss zur Auflegung des Schiffes kein Gesellschafter gezwungen, das Risiko von Nachschüssen bzw. der Insolvenz der Gesellschaft mitzutragen. Nur vor dem Hintergrund dieser echten Alternative für jeden einzelnen Gesellschafter ist es dem Beirat leicht gefallen, sich letztlich dafür zu entscheiden, das Schiff vorerst aufzulegen, um eine bessere Marktentwicklung abzuwarten. Das Angebot des Bereederers stimmt auch zuversichtlich, weil darin die Erwartung zum Ausdruck kommt, dass sich die Lage auf dem Chartermarkt zumindest langfristig wieder entspannt und Schiffe vom Typ des MS „Palermo Senator“ zukünftig wieder auskömmliche Chartern erzielen können.

Natürlich müssen wir uns vor dem Hintergrund der späteren Entwicklung selbstkritisch fragen, ob es richtig war, auf der letzten Gesellschafterversammlung die Kündigung des Poolvertrages im Hinblick auf den beabsichtigten Verkauf des Schiffes zu beschließen. Letztlich ist der Gesellschaft durch diesen Beschluss aber kein Schaden entstanden, da zum Jahresende drei der insgesamt sieben Poolmitglieder ausscheiden, und von den verbleibenden vier Mitgliedern bereits heute ein Schiff beschäftigungslos ist während die Charterverträge der weiteren drei im ersten Halbjahr 2012 auslaufen werden. Der Pool hätte also unserer MS Palermo Senator nicht mehr oder nur noch kurze Zeit unterstützt. Andererseits war die Kündigung notwendig, um den Verkauf des Schiffes, der damals noch sehr realistisch erschien, vorzubereiten.

Für Ihre weiteren Fragen stehen meine Beiratskollegen und ich Ihnen natürlich gern zur Verfügung.

Ich hoffe, dass ich mich bald wieder mit erfreulicheren Nachrichten an sie wenden kann und verbleibe auch im Namen meiner Beiratskollegen

Mit den besten Grüßen

Karl Georg von Ferber  
(Vorsitzender des Beirates der  
MS „Palermo Senator“ GmbH & Co. KG)