

«Anlegernr»

«Anschriftszeile_1»
«Anschriftszeile_2»
«Anschriftszeile_3»
«Anschriftszeile_4»
«Anschriftszeile_5»
«Anschriftszeile_6»
«Anschriftszeile_7»

Hamburg, 18. April 2011

MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG
Schreiben der Geschäftsführung der Gesellschaft vom 14. April 2011
Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 23. März 2011

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

beigefügt übersenden wir Ihnen das Schreiben der Geschäftsführung der Gesellschaft vom 14. April 2011, mit dem diese über den Verlauf der Verkaufsbemühungen unterrichtet, nebst dem Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 23. März 2011 der MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG für Ihre Unterlagen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen



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

Hamburg, 14. April 2011

Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 23.03.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit unserem Schreiben vom 24. Februar 2011 hatten wir Sie zur außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 23. März 2011 eingeladen. Einziger Beschlussfassungspunkt war der Verkauf des Schiffes zu einem Preis von mindestens USD 14,0 Mio. Das Protokoll der Sitzung ist diesem Schreiben beigelegt.

Heute möchten wir Sie über den Verlauf unserer Verkaufsbemühungen unterrichten, mit denen wir sofort nach der Gesellschafterversammlung begonnen haben. Bereits im Vorfeld hatten wir mögliche Kaufinteressenten identifiziert, in deren Flotte die „Palermo Senator“ gut zu integrieren wäre oder die in der Vergangenheit als Interessenten an einem solchen Schiffstyp in Erscheinung getreten waren. Dabei haben wir mit insgesamt drei auf Containerschiffsverkäufe spezialisierten Maklerfirmen zusammengearbeitet, von denen zwei in Europa, nämlich in London und Paris, und eine in China sitzt. Über diese Kanäle waren wir insgesamt mit acht potenziellen Kaufinteressenten im Gespräch, die neben einer norwegischen Adresse allesamt in Griechenland und in China beheimatet sind. Natürlich haben wir auch mit dem Charterer des Schiffes, Mediterranean Shipping Co. S.A. (MSC), Genf, gesprochen.

Im Ergebnis konnten wir mit keinem der Interessenten eine Einigung erzielen, insbesondere hat wohl die durch die Situation in Japan ausgelöste Verunsicherung in der Containerschiffahrt hierzu beigetragen. Da das Schiff Ende April aus seiner Charter zurückgeliefert worden wäre, haben wir im Interesse der Gesellschaft die bestehende Charter um mindestens drei weitere Monate (+ 30 Tage) bis August 2011 verlängert, und zwar zu einer Charrate von USD 14.000 pro Tag. Mit dieser Charter nimmt das Schiff auch weiterhin an der Einnahmepoolung teil, wir gehen gegenwärtig von einer durchschnittlichen Brutto-Poolrate in Höhe von ca. USD 15.800 pro Tag für das Jahr 2011 aus.

Der weitere Verlauf unserer Gespräche ist derzeit nur schwer abschätzbar. Hierbei haben wir den Hinweis der Gesellschafter, nämlich den Verkauf gegebenenfalls auch zu einem niedrigeren Preis zu prüfen, wohl verstanden. Sollte sich dieses Szenario ergeben, so würden wir mit einer entsprechenden Beschlussvorlage auf Sie zukommen. Wir werden Sie spätestens zum Ende der bestehenden Charter über die aktuelle Entwicklung unterrichten. Den jährlichen Bericht der Geschäftsführung erhalten Sie voraussichtlich im Juli des laufenden Jahres.

Mit freundlichen Grüßen

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

Protokoll

der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG

am 23. März 2011 um 15:00 Uhr

Ort: Hotel Grand Elysée, Rothenbaumchaussee 10, 20148 Hamburg

Teilnehmer:

Helge Janßen	Geschäftsführer der MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEM SEEHANDLUNG
Volker Redersborg	Geschäftsführer der MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Karl-Georg von Ferber	Beirat (Vorsitzender)
Prof. Rüdiger Bücken	Beirat
Herbert Juniel	Beirat
Michael Clasen	Geschäftsführer der M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Gerhard Hoppe	D & H Norddeutsche Beratung GmbH
Peter Eckhardt	Geschäftsführer der Martini Chartering GmbH
Gesellschafter	

TOP 1.

Herr Janßen eröffnet die Veranstaltung um 15:00 Uhr. Er begrüßt die Anwesenden und stellt das Podium vor.

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

persönlich anwesende Gesellschafter	2.300,00 (6,28%)
treuhänderisch vertretenes Kapital mit Weisung	28.132,50 (76,87%)
<u>treuhänderisch vertretenes Kapital ohne Weisung</u>	<u>6.167,50 (16,85%)</u>
Gesamtstimmen	36.600,00 (100,00%)

TOP 2.

Herr Janßen erläutert, dass sich die Gremien der Gesellschaft mit dem Thema „Schiffsverkauf“ der „Palermo Senator“ beschäftigt haben. Das Ergebnis dieser Analyse wolle man den Gesellschaftern nun vorstellen und einen entsprechenden Beschluss fassen. Wie im Gesellschaftsvertrag vorgesehen, habe man hierzu zu einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung geladen, hieraus sei aber nicht abzuleiten, dass sich die Gesellschaft in einer „außerordentlichen“ Situation befindet. Ganz im Gegenteil; nur wenige Containerschiffe haben die zurückliegende Schifffahrtskrise wirtschaftlich derart gut und erfolgreich durchfahren, wie die „Palermo Senator“.

Herr Redersborg berichtet über den derzeitigen Einsatz des Schiffes. Vor dem Hintergrund der Geschehnisse in Japan ist insbesondere auf das Fahrtgebiet des Schiffes hinzuweisen. Der Fahrplan sieht u.a. Anläufe von japanischen Häfen vor. Der Vertragsreeder hat ein Notfallteam einberufen, das sich täglich mit der Situation in Japan beschäftigt und individuell jeden Anlauf eines Schiffes in japanische Häfen, insbesondere die Häfen von Tokyo und Yokohama, bewertet. Hierbei werden der Gesundheit der Besatzung, aber auch der Sicherheit des Schiffes und der Ladung große Bedeutung beigemessen.

Anhand einer Präsentation erläutert Herr Redersborg, dass bei einem jetzigen Verkauf des Schiffes zu einem Kaufpreis von mind. USD 14,0 Mio. unter Annahme bestimmter Prämissen (z.B. USD/EUR-Kurs 1,40) eine Auszahlung in Höhe von 36% an die Gesellschafter möglich wäre. Dies würde in etwa ausreichen, um die Steuerlast aus dem Unterschiedsbetrag, der bei Verkauf des Schiffes aufzulösen ist, zu decken. Trotz der Steuerlast aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages lägen die Ergebnisse bei einem jetzigen Verkauf in etwa auf Prospektniveau. Im Zusammenhang mit dem Unterschiedsbetrag erinnert Herr Redersborg noch einmal daran, dass der Unterschiedsbetrag bei Optierung zur Tonnagesteuer festgestellt wurde und später bei Verkauf des Schiffes (oder anteilig bei Veräußerung einer Kommanditbeteiligung) in der festgestellten Höhe zu versteuern ist, und zwar unabhängig von dem dann tatsächlich erzielten Verkaufspreis. Herr Redersborg weist darauf hin, dass sich allein durch die Veränderung des USD/EUR-Kurses auf z.B. 1,45 bei sonst gleichbleibenden Prämissen die Auszahlung von 36% auf 34% verringern würde.

Auf Nachfrage eines Gesellschafters informiert Herr Redersborg, dass der erwähnte Unterschiedsbetrag jedoch nur von den Altgesellschaftern zu tragen ist, nicht jedoch von den Gesellschaftern, die Kommanditbeteiligungen über den Zweitmarkt erworben haben. In diesem Falle war der Unterschiedsbetrag bei Anteilsverkauf aufzulösen und von dem verkaufenden Kommanditisten zu tragen.

Im Weiteren erläutert Herr Redersborg anhand einer Folie die komplette Investitionsrechnung auf Anlegerebene. Hierbei decken sich Soll und Ist zunächst bis hin zu den damaligen Verlustzuweisungen. Abweichungen ergeben sich bei den liquiden Ergebnissen sowie in den steuerlichen Ergebnissen, was im Wesentlichen aus der Optierung zur Tonnagesteuer im Jahr 2003 resultiert. Der voraussichtliche jährliche Kapitalüberschuss nach Steuern ist im Ergebnis dann wieder nahezu identisch, wobei eine anteilige Anrechenbarkeit der Gewerbesteuer auf Gesellschaftsebene beim Anleger berücksichtigt wurde.

Ferner erläutert Herr Redersborg, dass voraussichtlich auch das Kommanditkapital II zur Auszahlung käme, dessen Behandlung hinsichtlich der Verteilung von Entnahmen im § 21 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrages geregelt ist. Erst nachdem das Kommanditkapital I (= das „Anlegerkapital“) Entnahmen in Höhe von 4,5% p.a. erhalten hat, wird das Kommanditkapital II nachrangig entsprechend bedient. Sodann erhält das Kommanditkapital I Entnahmen in Höhe der Nomineleinlage anschließend erst das Kommanditkapital II. Erst wenn in dieser Reihenfolge die jährlichen Zinsen und die Rückzahlung des eingesetzten Kapitals erfolgt ist, werden weitere Gewinne pari passu ausgezahlt.

Zum möglichen Weiterbetrieb des Schiffes führt Herr Redersborg aus, dass im kommenden Jahr für das dann rd. 20 Jahre alte Schiff die 4. Klasseerneuerung ansteht, für die aufgrund der Erfahrungen mit dem Schwesterschiff „Paradip“ Kosten in Höhe von rd. USD 2,5 Mio. zu kalkulieren sind. Bereits 2014 wäre dann wieder eine Zwischendockung fällig, die dann mit geschätzten USD 2,0 Mio. ebenfalls die Liquiditätssituation der Gesellschaft stark belasten würde. Das Dockungsintervall liegt bei diesem Schiff bei 2,5 Jahren, so dass regelmäßig mit einer finanziellen Belastung der Gesellschaft zu rechnen ist. Die Kalkulation für einen Weiterbetrieb bis einschließlich 2020 (inkl. Verkauf) zeigt eine Gesamtauszahlung in Höhe von etwa 63% des Anlegerkapitals. Die Kalkulation ist insbesondere aufgrund des Schiffsalters mit erheblichen Betriebsrisiken verbunden.

Um auch die Zukunftsaussichten für diese Schiffsgröße besser einschätzen zu können, gibt Herr Eckhardt anhand einer Präsentation einen Überblick über die Entwicklung des Containermarktes.

Herr Eckhardt berichtet unter anderem über die Entwicklung des Transportvolumens und des Flottenwachstums in den vergangenen Jahren sowie über die erwartete Entwicklung in beiden Bereichen in den unterschiedlichen Größenklassen der Schiffe. Das derzeitige Transportvolumen reicht nicht vollständig aus, um die Beschäftigung sämtlicher Schiffe zu gewährleisten. Von den im Jahr 2009 über 600 aufliegenden Schiffen sind derzeit im Bereich der Containerschiffe nur noch rd. 107 Schiffe (ca. 1,9% der Gesamtflotte) ohne Beschäftigung. Im Containerschiffsbereich wird gegenwärtig von einem Tonnagewachstum in Höhe von rd. 8% für 2011 ausgegangen. Durch die hohen Energiepreise und die unsichere Situation in Japan herrscht eine Verunsicherung im Charter Markt. Daher ist davon auszugehen das zumindest kurzfristig die Charterer zurückhaltend auf Neueincharterungen reagieren werden.

Hinsichtlich der Charterraten berichtet Herr Eckhardt, dass zu Spitzenzeiten Charterern für 24-Monatsabschlüsse bei etwa USD 40.000 lagen. Aktuell liegt das Ratenniveau bei etwa USD 17.000 - USD 18.000 für Beschäftigungen mit einer Dauer von 24 Monaten.

Im Weiteren erläutert Herr Janßen die Vorteilhaftigkeit der damaligen Optierung zur Tonnagesteuer. Seit 2003 fielen praktisch keine nennenswerten steuerlichen Ergebnisse mehr an, obwohl teilweise sehr hohe Auszahlungen an die Gesellschafter geleistet wurden. Durch diesen Effekt wird der bestehende Unterschiedsbetrag von ca. 88% deutlich überkompensiert. In der Summe wären die zu versteuernden Ergebnisse ohne Optierung zur Tonnagesteuer um fast 30 Prozentpunkte höher.

Im Folgenden lenkt Herr Janßen den Blick noch einmal zurück auf die tatsächlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren im Vergleich zu den Prospektwerten. Es ist leicht erkennbar, dass sich weder die Charterraten noch der USD-Kurs wie prospektiert verhalten haben sondern großen Schwankungen ausgesetzt waren. Vor diesem Hintergrund sei auch der Vergleich des jetzigen Verkaufs mit einer Weiterbetriebsprognose allein ungeeignet, um zu einer Verkaufsempfehlung zu kommen. Denn mit aller Wahrscheinlichkeit werden die wirtschaftlichen Eckdaten erneut von allen Prognosewerten abweichen und sich dann in der Summe besser oder schlechter darstellen.

Der wesentliche Aspekt für die Verkaufsempfehlung ist im Alter des Schiffes zu sehen. Obwohl ein ordentlicher Betrieb durch den Bereederer durchaus möglich ist, muss doch damit gerechnet werden, dass die Betriebsrisiken des Schiffes in den kommenden Jahren signifikant ansteigen werden. Dies führt dazu, dass sich die Einnahmen- und Kostenrelation und damit die Wirtschaftlichkeit des Betriebes entsprechend verschlechtert. Auf der anderen Seite schließt ein jetziger Verkauf genau diese Risiken aus und sichert das Ziel der prospektierten Renditen, was sowohl für den jährlichen Nachsteuerüberschuss als auch für den internen Zinsfuß gilt.

Das Erreichen der Prospektwerte ist umso erfreulicher, als dass das 1996 übernommene Schiff sowohl die Asienkrise (1998-2000) als auch die Finanz- und Weltwirtschaftskrise (2008-2010) zu durchfahren hatte.

Auf Nachfrage aus dem Kreise der Gesellschafter nach der Realisierbarkeit eines Kaufpreises von mind. USD 14,0 Mio, erläutert Herr Janßen, dass dies gegenwärtig wohl ein am Markt durchaus erzielbarer Kaufpreis sei, jedoch noch einmal darauf hingewiesen werden muss, dass es derzeit keinen konkreten Kaufinteressenten für das Schiff gibt. Die Geschäftsführung wird dennoch gebeten, den Verkauf des Schiffes auch zu einem gegebenenfalls niedrigeren Kaufpreis zu prüfen.

Herr Janßen unterstreicht, dass aus Sicht der Geschäftsführung die Empfehlung für einen Verkauf eindeutig sei, der ordentliche Weiterbetrieb des Schiffes aber durchaus möglich ist, falls es nicht zu einem Verkauf kommt. Auch vor diesem Hintergrund befindet sich die Gesellschaft in einer sehr komfortablen Situation.

Auf Nachfrage aus dem Kreise der Gesellschafter führt der Beiratsvorsitzende Herr von Ferber aus, dass das Thema „Verkauf“ im Grundsatz laufend zwischen Beirat und Geschäftsführung erörtert wurde. Auch das vorliegende Verkaufsszenario wurde eingehend diskutiert und geprüft, im Ergebnis kamen Geschäftsführung und Beirat gemeinsam zu der vorliegenden Verkaufsempfehlung. Hierbei unterstreicht Herr von Ferber, dass die Empfehlung zum Verkauf des Schiffes insbesondere im jetzigen Schiffsalter begründet liegt, welches bei Weiterbetrieb zu erhöhten Risiken führt, während ein jetziger Verkauf die dargestellten Renditewerte sichert.

Nachdem es aus dem Kreise der Gesellschafter keine weiteren Fragen gibt, verliert Herr Clasen noch einmal den Beschlussfassungspunkt, informiert, dass Enthaltungen und nicht abgegebene Stimmen nicht berücksichtigt werden und bittet um Abgabe der Stimmen.

TOP 3.

Herr Clasen verkündet das Ergebnis der Beschlussfassung des in der Präsenzversammlung vertretenen Kommanditkapitals bezüglich des Verkaufs des Schiffes zu einem Preis von mindestens USD 14,0 Mio. wie folgt:

Ja - Stimmen	27.893	(93,50 %)
Nein-Stimmen	1.930	(6,50 %)
<hr/>		
Gesamt	29.823	(100,00 %)
Enthaltungen	6.777	

Mit dem vorliegenden Abstimmungsergebnis haben die Gesellschafter dem Verkauf der MS „Palermo Senator“ zugestimmt.

Da es keine weiteren Fragen gibt, dankt Herr Janßen allen Anwesenden für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung an der Diskussion und schließt die Gesellschafterversammlung um 16:42 Uhr.

Hamburg, den 30.03.2011

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