



MS „Paradip“ · Lange Straße 1 a · 18055 Rostock

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

MS „Paradip“ 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 30

Hamburg, 17. April 2012

Verkauf des Schiffes

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

die Gesellschafter haben in der außerordentlichen Versammlung am 9. März 2012 mit deutlicher Mehrheit für den Verkauf des Schiffes zu einem Preis von mindestens USD 5,4 Mio. votiert. Das Protokoll dieser Versammlung ist in der Anlage beigefügt.

Wir können nunmehr berichten, dass das MS „Paradip“ mit Kaufvertrag vom 9. April 2012 an eine chinesische Reederei zu einem Kaufpreis von USD 6,5 Mio. veräußert wurde. Nach erfolgter Rücklieferung aus dem bestehenden Chartervertrag mit MSC Ende April 2012 in Singapore soll die Übergabe des Schiffes an die neuen Eigentümer Anfang Mai in Shanghai erfolgen.

Aufgrund des den Mindestpreis erfreulicherweise übersteigenden Kaufpreises und bei einem aktuellen Wechselkurs von 1,32 USD je EUR können wir nun eine Gesamtauszahlung von 24 bis 25 % bezogen auf das Kommanditkapital, und damit 4 bis 5 % mehr als im Rahmen der Beschlussfassung kalkuliert, erwarten.

Mit Übergabe des Schiffes an die Käufer werden wir eine Abschlagszahlung auf den Liquidationserlös in Höhe von voraussichtlich 20 % bezogen auf das Kommanditkapital I leisten.

Über den weiteren Verlauf der Gesellschaft werden wir Sie informiert halten.

Mit freundlichen Grüßen

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

Anlage

Protokoll
der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der
MS "Paradip" GmbH & Co. KG
am 9. März 2012 um 11:00 Uhr

im „Haus der Patriotischen Gesellschaft“, Trostbrücke 6, 20457 Hamburg

Teilnehmer:

Helge Janßen	Geschäftsführer der MS "Paradip" GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEM SEEHANDLUNG
Volker Redersborg	Geschäftsführer der MS "Paradip" GmbH & Co. KG Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Peter Bretzger	Beirat (Vorsitzender)
Hans-Ulrich Rütten	Beirat (Stellvertreter)
Herbert Juniel	Beirat
Michael Clasen	Geschäftsführer der M.M.Warburg & CO Schifffahrtstreuhand GmbH
Gerhard Hoppe	D&H Norddeutsche Beratung GmbH, Steuerberatungsgesellschaft
Gesellschafter	

TOP 1 – Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Herr Janßen eröffnet die Veranstaltung um 11.05 Uhr. Er begrüßt die Anwesenden und stellt das Podium sowie Herrn Eckhardt, Geschäftsführer der Martini Chartering GmbH, vor.

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

persönlich anwesende Gesellschafter	(5,01 %)
treuhänderisch vertretenes Kapital mit Weisung	(67,00 %)
<u>treuhänderisch vertretenes Kapital ohne Weisung</u>	<u>(27,99 %)</u>
Gesamtstimmen	(100,00 %)

Die Höhe des durch persönliche Anwesenheit des Gesellschafters oder eines von ihm bevollmächtigten persönlich anwesenden Vertreters oder Vorliegen einer schriftlichen Gesellschafterweisung an die Treuhänderin wird für die MS "Paradip" GmbH & Co. KG mit

72,01 %

des Kommanditkapitals festgestellt.

TOP 2 – Aussprache über den einzigen Beschlussfassungspunkt

Herr Redersborg verweist zunächst auf das Gesellschafterrunds Schreiben vom 22. Februar 2012, mit dem die Gesellschafter ausführlich über die Marktentwicklungen in der Containerschiffahrt und deren Rahmenbedingungen sowie insbesondere über die Situation der Beteiligungsgesellschaft informiert wurden. Sodann berichtet Herr Redersborg summarisch über die Beweggründe der Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin, eine außerordentliche Gesellschafterversammlung mit Beschlussfassung zum Verkauf des Schiffes einzuberufen.

Im Folgenden berichtet Herr Eckhardt anhand von Schaubildern über die Entwicklungen des Chartermarktes. Die Wachstumsraten im weltweiten Containerumschlag werden von dem enormen Zuwachs der Transportkapazitäten durch Indienststellungen von Schiffneubauten, hauptsächlich im Größensegment +7.500 TEU, überkompensiert. Die Charterraten sind nach einer leichten Erholung im Frühjahr 2011 im zweiten Halbjahr auf ein Niveau von rund USD 6.000 bis 7.000 pro Tag für Charterzeiträume von sechs bis zwölf Monaten zurück gefallen. Gleichzeitig ist die Anzahl (289) an beschäftigungslosen Containerschiffen, auch in der Größenklasse des MS "Paradip" (ca. 70), wieder stetig angestiegen. Es muss zurzeit davon ausgegangen werden, dass in absehbarer Zeit keine nachhaltige Verbesserung des aktuellen Marktumfeldes eintritt.

Vor diesem Hintergrund wurde mit dem Beirat und der Treuhänderin die gegenwärtige Situation des Schiffes, insbesondere die beiden Handlungsalternativen, nämlich Weiterbetrieb und Verkauf des Schiffes diskutiert. Nach eingehender Erörterung entscheidungsrelevanter Gesichtspunkte wurde einstimmig beschlossen, den Gesellschaftern den schnellstmöglichen Verkauf des Schiffes zu einem Verkaufspreis von mindestens USD 5,4 Mio. zur Beschlussfassung vorzulegen.

Herr Redersborg erläutert die Verkaufskalkulation sowie deren zu Grunde liegenden Prämissen. Bei einem angenommenen Schrottpreis von ca. USD 450 pro Tonne Leergewicht, würde sich für das MS "Paradip" ein Kaufpreis von ca. USD 5,4 Mio. ergeben. Der Verkauf des Schiffes per Ende April 2012 führt nach Abzug aller mit dem Verkauf im Zusammenhang stehenden Kosten zu einem Liquidationserlös von 20 % bezogen auf das Kommanditkapital. Folge des Verkaufs des Schiffes ist die Auflösung des Unterschiedsbetrages „Seeschiff“ in Höhe von 81,45 % bezogen auf die nominale Kommanditeinlage. Dieser Unterschiedsbetrag ist bei Verkauf des Schiffes bzw. bei Verkauf eines Kommanditanteils – unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungserlös – zu versteuern. Das gilt nicht für Beteiligungen, die nach Optierung zur Tonnagesteuer auf dem Zweitmarkt

gekauft wurden, da in diesem Fall der Verkäufer den Unterschiedsbetrag bereits versteuert hat. In diesem Zusammenhang erinnert die Geschäftsführung an die damaligen Beweggründe, ab dem Geschäftsjahr 2004 zur Tonnagesteuer zu optieren und stellt sodann die steuerlichen Ergebnisse der Beteiligung mit und ohne Optierung zur Tonnagesteuer vergleichend gegenüber. Es zeigt sich, dass die Steuerlast unter Tonnagesteuer im Vergleich zur Regelbesteuerung rd. 54,5 Prozentpunkte geringer ausfällt. Das Verkaufsszenario per Ende April 2012 weist eine Nachsteuerrendite von ca. 3,4 % p.a. aus. Auf Nachfrage eines Gesellschafters bestätigt Herr Janßen, dass bei einem individuellen Steuersatz unterhalb des Höchststeuersatzes die Nachsteuerrendite höher ausfällt. Es wird betont, dass Abweichungen bei den Prämissen direkten Einfluss auf die Höhe des Liquidationserlöses und somit der Auszahlung an die Gesellschafter haben können.

Alternativ zum Verkauf erläutert Herr Redersborg sodann die Prämissen und kalkulierten Ergebnisse für den Weiterbetrieb des Seeschiffes. Demnach wären in den nächsten Jahren keine und in den Jahren 2018 bis 2020 (inklusive aus dem Verkauf des Schiffes) Auszahlungen in Höhe von 27 % auf das Kommanditkapital möglich. Anhand der zukünftigen erwarteten Auszahlungen wird bereits ohne Diskontierung ersichtlich, dass ein Weiterbetrieb keine wirkliche Alternative unter den angenommenen Prämissen darstellt. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bereits 2012 eine erhebliche Liquiditätslücke auftreten wird, die nur mit Hilfe von Einschüssen der Gesellschafter gedeckt werden könnte. Banken stehen für eine weitere Finanzierung nicht zur Verfügung.

Eine erhebliche Unsicherheit im Weiterbetriebsszenario des Schiffes besteht aufgrund der Ungewissheit über die Möglichkeit und den Beginn einer Anschlussbeschäftigung, die erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft hat. Unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten kommen viele Marktteilnehmer zu der Überzeugung, dass der Bereich der Containerschiffe zumindest im Jahr 2012 von einer Nachfrageschwäche bei gleichzeitigem Angebotsüberhang belastet sein wird. Niemand kann verlässlich voraussagen, wie sich die Weltwirtschaft und damit die weltweite Seeschifffahrt tatsächlich entwickeln werden. Für eine kurzfristige Verbesserung sind zurzeit keinerlei Anzeichen erkennbar.

Eine weitere gravierende Unsicherheit resultiert aus dem zunehmenden Alter des Schiffes. Es muss grundsätzlich mit zunehmender technischer Anfälligkeit bei gleichzeitig erhöhtem Aufwand für Instandhaltungen und längeren Ausfallzeiten für umfangreiche Werftaufenthalte gerechnet werden.

Nach eingehender Erörterung und Abwägung der Handlungsalternativen sind Geschäftsführung und Beirat zu dem Ergebnis gekommen, den kurzfristigen Verkauf des Schiffes zu empfehlen.

Ein Gesellschafter vertritt die Auffassung, dass die derzeit schlechte Beschäftigungssituation für Containerschiffe insbesondere durch deutsche Reedereien bzw. Emissionshäuser verursacht wurde. Dies läge daran, dass das Risiko aus diesen Geschäften komplett auf die Anleger verlagert würde, während die Initiatoren daran risikofrei verdienen. Herr Janßen führt hierzu aus, dass diese generelle Branchenkritik einerseits pauschal, andererseits auch nicht ganz zu verneinen sei. Allerdings weist er darauf hin, dass dies für die Hamburgische Seehandlung im Verbund mit der Laeisz-Gruppe nun gerade nicht zuträfe.

Bei fast allen Beteiligungen sei die Gruppe mit namhaften Beträgen vertreten, so dass die Gruppe die Risiken entsprechend mit trägt. Auch vor diesem Hintergrund ist immer sorgfältig abgewogen worden, ob ein Neubau oder die Übernahme eines Second Hand-Schiffes unter Risikogesichtspunkten in den jeweils vorhandenen Markt passt oder nicht.

Diese Herangehensweise hat auch dazu geführt, dass in den Jahren 2007 und 2008 überhaupt kein Handelsschiff angeboten wurde, obwohl der Vertrieb in diesen Jahren, die durch sehr hohe Schiffspreise gekennzeichnet waren, hervorragend funktionierte. So hat die Hamburgische Seehandlung das letzte Containerschiff im Jahr 2006, also vor 6 Jahren übernommen. Auch sei zu betrachten, dass bei der Schiffsbestellung oder bei einer Schiffsübernahme Sicherheiten für den kompletten Schiffspreis bzw. das Kapital für den kompletten Schiffspreis vorhanden sein muss. Zu diesem Zeitpunkt werden die Eigenkapitalverpflichtungen ausschließlich durch den Initiator erbracht, so dass dieser zu diesem Zeitpunkt als Einziger der später Beteiligten in Höhe des vollen Eigenkapitals im Risiko steht.

Ergänzend berichtet Herr Rütten aus seiner Tätigkeit als Beirat zahlreicher Gesellschaften sowohl bei der Hamburgischen Seehandlung als auch bei anderen Emissionshäusern, dass eine Beteiligung eines starken Initiators, wie der Laeisz-Gruppe, mit maßgeblichen Beträgen für die Gesellschaft vorteilhaft sein kann. Bei dem MS "Paradip" sitzt die Laeisz-Gruppe durch die Beteiligung über das Kommanditkapital II mit allen anderen Gesellschaftern seit Auflegung des Fonds quasi „in einem Boot“, so dass die Interessen gleichgerichtet sind.

Herr Redersborg fügt ergänzend hinzu, dass sich das Kapital der MS "Paradip" GmbH & Co. KG aus dem Kapital I (Kapital der Vielzahl der Gesellschafter in Höhe von EUR 16.525.000) sowie dem Kapital II (Kapital der F. Laeisz GmbH in Höhe von EUR 2.025.000) zusammensetzt. Die Reihenfolge der Entnahmen (Ausschüttungen) ist in § 21 des Gesellschaftsvertrages geregelt. Danach erhalten beide Kapitalarten zunächst 4,5 % bezogen auf ihre Einlage, danach das Kapital I 100 % (§ 21 Ziff. 3 Abs. 3) und danach das Kapital II 100 %. Da die Voraussetzungen gemäß § 21 Ziff. 3 Abs. 3 weder im Verkaufs- und erst recht nicht im Weiterbetriebsszenario erfüllt sein werden, wird es keine Rückzahlung auf das Kapital II geben.

Auf Nachfrage führt Herr Janßen zum Thema "Neubauten" aus, dass die Hamburgische Seehandlung gerade im Begriff ist, ein neues Flusskreuzfahrtschiff zu bestellen und diese Bestellung möglicherweise noch auf zwei Neubauten erweitert. Allerdings habe die Flusskreuzfahrt auch nichts zu tun mit dem Markt der Handelsschiffahrt.

Auf Nachfrage aus dem Gesellschafterkreis wird erläutert, dass bei entsprechender Beschlussfassung der Verkauf bzw. die Übergabe des Schiffes an einen Käufer zum Ablauf der aktuellen Beschäftigung, voraussichtlich Mitte April 2012, angestrebt wird. Sollten mehrere Kaufinteressenten ein verbindliches Kaufpreisangebot abgeben, erhält grundsätzlich der Meistbietende, unabhängig von dessen weiteren Verwendungsabsicht (Verschrottung oder Weiterbetrieb) den Zuschlag. Zurzeit liegt kein verbindliches Kaufpreisangebot vor.

Ein Anleger erkundigt sich nach dem Liquidationserlös des Schwesterschiffes MS „Palermo Senator“ vor dem Hintergrund, dass der Bereederer F. Laeisz, vor Beschlussfassung zum Verkauf des Schiffes den Gesellschaftern ein Kaufangebot zur Übernahme ihrer Kommanditbeteiligungen unterbreitet hat. Herr Redersborg erläutert, dass rund 60 % der Gesellschafter das Kaufangebot der F. Laeisz GmbH (Kaufpreis 19,5 % des nominalen Kommanditanteils) angenommen haben. Der tatsächliche Liquidationserlös wird voraussichtlich etwas höher ausfallen, was im Wesentlichen auf den im Vergleich zur Kalkulation vom November 2011 günstigeren USD/EUR-Kurs (1,30 vs. 1,40) sowie den höheren Schrottpreis je Tonne Leergewicht des Schiffes (493 USD/t vs. 450 USD/t) zurückzuführen ist. Diese Entwicklungen waren bei Erstellung des Angebotes nicht erkennbar und hätten sich auch nachteilig für den Käufer der Anteile auswirken können. Bislang wurde ein Abschlag auf den Liquidationserlös in Höhe von 17 % bezogen auf das Kommanditkapital ausgezahlt. Darüber hinaus ist auch zu bedenken, dass die Liquidation der Gesellschaft einen Zeitraum von ca. drei Jahren in Anspruch nehmen wird und, um eine Vergleichbarkeit zu dem Kaufangebot herstellen zu können, die Auszahlung der Schlussrate auf den Verkaufszeitpunkt abgezinst werden muss.

Es wird gefragt, ob es richtig gewesen wäre, das Schiff bereits vor einigen Jahren zu einem höheren Verkaufserlös zu verkaufen. Auch mit diesem Thema haben sich Geschäftsführung und Beirat laufend auseinandergesetzt.

Ein früherer Verkauf sei vor allem aus zwei Gründen nicht verfolgt worden:

1. Aus Sicht vieler Anleger stand ein alternatives Investment unter Risikoaspekten zu dem entschuldeten Schiff nicht zur Verfügung, insbesondere, nachdem zur weiteren Risikominderung der Chartereinnahmepool gegründet wurde.
2. Es bestand - und darauf wurde insbesondere von der SEEHANDLUNG laufend hingewiesen - am sogenannten Zweitmarkt individuell die Möglichkeit, seinen Anteil zu veräußern und damit seinen „persönlichen Schiffsverkauf“ anteilig zu simulieren, so dass lukrative Exit-Szenarien - teilweise zu Verkaufskursen von bis zu 120 % - bestanden.

An dieser Stelle lässt Herr Bretzger die Jahre seit Gründung der Gesellschaft Revue passieren und erinnert an wegweisende Entscheidungen, die Geschäftsführung und Beirat gemeinsam getroffen haben. In diesem Zusammenhang hebt er die Zusammenarbeit mit der Laeisz-Gruppe lobend hervor. Herr Bretzger berichtet über die Beiratsarbeit und fasst die Überlegungen, die zur Vorlage des heutigen Abstimmungspunktes geführt haben, zusammen. Der Beirat spricht sich einstimmig für den Verkauf des Schiffes aus.

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

TOP 3 – Beschlussfassung über den Verkauf des Schiffes zu einem Preis von mindestens USD 5,4 Mio.

Herr Clasen informiert nach erfolgter Auswertung der Stimmen, dass das vertretene Kommanditkapital bezüglich des Verkaufs des Schiffes zu einem Preis von mindestens USD 5,40 Mio. wie folgt abgestimmt hat:

Ja - abgegebene Stimmen 24.745 (94,50 %)
Nein - abgegebene Stimmen 1.430 (5,50 %)

Nachrichtlich: Enthaltungen 10.925 Stimmen
(gelten lt. Gesellschaftsvertrag als nicht abgegebene Stimmen)

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 12.50 Uhr.

Hamburg, 9. März 2012

Die Geschäftsführung der
MS "Paradip" GmbH & Co. KG