

«Anlegernr»

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

Hamburg, 12. Dezember 2008

MS "Pacific" GmbH & Co. KG

Auflegung des Schiffes sowie Ergänzung des § 17 Abs. (5) des Gesellschaftsvertrages

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_An_r_2»,

beigefügt übersenden wir Ihnen ein Schreiben mit dem die Geschäftsführung über die Auflegung des Schiffes informiert sowie um einen Gesellschafterbeschluss gemäß § 13 Ziffer 2 lit. g) bittet.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Stimmzettel bis zum **9. Januar 2009** (bei uns eingehend) per Post oder per Telefax an uns zurücksenden. Für eine wirksame Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziff. 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, dass Ihr Stimmzettel innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht.

Ihre möglichst vollzählige Teilnahme an der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren würden wir sehr begrüßen. Auf Ihr Recht, dieser Art der Beschlussfassung zu widersprechen, weisen wir in Übereinstimmung mit dem Gesellschaftsvertrag ausdrücklich hin.

Wie wir Ihnen bereits früher mitgeteilt hatten, werden wir Ihr Stimmrecht nur ausüben, wenn wir dafür Ihre ausdrückliche Weisung erhalten haben. Sollten Sie uns keine Weisung erteilen, werden wir im Sinne der Beschlussfähigkeit zwar weiterhin an den Gesellschafterversammlungen teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlussfassungspunkten der Stimme enthalten. Wir bitten Sie daher herzlich um Erteilung Ihrer Weisung.

Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH



MS "Pacific" GmbH & Co. KG
Lange Str. 1 a
18055 Rostock
Tel.: +49 (381) · 66 60 446
Fax: +49 (381) · 66 60 477

MS "Pacific" · Lange Str. 1 a · 18055 Rostock

Commerzbank Rostock
BLZ 130 400 00 · Kto 104 41 48

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

10. Dezember 2008

**MS "Pacific" – Beiratssitzung am 01. Dezember 2008
Auflegen des Schiffes – Ergänzung des § 17 Abs. (5) des Gesellschaftsvertrages**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf unser Schreiben vom 12. November 2008, mit dem wir Sie über die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft in den letzten Monaten unterrichtet haben.

1. Als Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den letzten Wochen weiter verschlechtert. Nach Auslaufen des bisherigen Chartervertrages konnte trotz großer Bemühungen keine Anschlusscharter für das Schiff geschlossen werden. Eine Beschäftigung ist nach unserer Einschätzung vorerst auch nicht zu erwarten. Die gegenwärtige Situation des Schiffes wurde daher im Rahmen einer kurzfristig anberaumten außerordentlichen Beiratssitzung erörtert, die am 01. Dezember 2008 stattgefunden hat. An ihr haben neben dem vollzählig anwesenden Beirat auch die Geschäftsführung, Vertreter der Treuhänderin, des Emissionshauses, des Bereederers und des Befrachtungsmaklers teilgenommen.

In der Beiratssitzung ist nach eingehender Erörterung sämtlicher in diesem Zusammenhang entscheidungserheblicher Gesichtspunkte einstimmig beschlossen worden, das Schiff bis auf Weiteres in der Weise aufzulegen, dass es zur größtmöglichen Reduzierung der Betriebskosten in einen nicht betriebsbereiten Zustand versetzt wird. Nach den Beschlüssen in der Beiratssitzung ist die Aufliegedauer zunächst auf sechs Monate begrenzt worden. Rechtzeitig vor Ablauf dieses Zeitraums soll die Situation des Schiffes unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Entwicklung erneut erörtert werden.

Grundlage der Entscheidung, das Schiff aufzulegen, ist die gegenwärtige Situation der Weltwirtschaft und das sich daraus ableitende Marktumfeld für die Seeschifffahrt und damit auch das des MS „Pacific“. Das Wachstum der Weltwirtschaft, das in 2007 noch 4,75 % betragen hat und in 2008 immerhin noch 3,75 % betragen wird, soll letzten Prognosen zufolge in 2009 nur noch einen Wert von 1,9 % erreichen. Bei kritischer Betrachtung der gegenwärtigen Lage kann es auch sein, dass dies noch nicht die letzte Prognose ist und weitere Schreckensmeldungen folgen.

Handelsregister Amtsgericht Rostock HR A 1154 · Komplementärin: Verwaltungsgesellschaft MS "Pacific" mbH
Geschäftsführer: Volker Redersborg, Helge Janßen · Handelsregister Amtsgericht Rostock HR B 5625 · Steuernr.: 079/170/02228



Die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung in 2009 und möglicherweise auch noch in 2010 hat naturgemäß ihre direkte Auswirkung auf die zur Verschiffung kommenden Transportvolumina. Es wird zwangsläufig so sein, dass sich das im zweistelligen Bereich befindliche Ladungswachstum der letzten Jahre zukünftig, vermutlich zumindest für die nächsten ein bis zwei Jahre, erheblich reduzieren wird.

Gegenläufig zur sinkenden Transportnachfrage nimmt die Transportkapazität aufgrund der zur Ablieferung kommenden Neubauten stark zu. Die für das nächste Jahr prognostizierte Ausweitung der Transportkapazität bei den Containerschiffen von ca. 12 % führt zu Überkapazitäten, deren Auswirkungen bereits jetzt erkennbar sind. In den vergangenen Wochen sind die Charraten weiter gefallen. Eine zunehmende Anzahl von Schiffen ist – wie das MS „Pacific“ – unbeschäftigt. Nach uns vorliegenden Informationen warten derzeit mehr als 100 Containerschiffe unterschiedlicher Größe auf Beschäftigung.

Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten kommen Marktteilnehmer zu der Überzeugung, der wir uns anschließen, dass der Bereich der Containerschiffe für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten von einer Nachfrageschwäche belastet sein wird. Natürlich kann niemand verlässlich voraussagen, wie sich die Weltwirtschaft und damit die weltweite Seeschifffahrt tatsächlich entwickeln wird. Für eine kurzfristige nachhaltige Erholung der Wirtschaft sind jedenfalls derzeit keinerlei Ansätze erkennbar.

2. In der Beiratssitzung sind die sich unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Situation möglichen Handlungsalternativen eingehend erörtert worden. Diskutiert wurde, das Schiff entweder zu verkaufen oder es, zumindest für die nächsten Monate, weiterzubetreiben in der Erwartung, dass sich die Weltwirtschaft und damit die Transportnachfrage mittelfristig erholen.
 - a) Der Verkauf des Schiffes zu diesem Zeitpunkt ist in der Beiratssitzung verworfen worden. Auch der An- und Verkaufsmarkt für Containerschiffe ist derzeit weitestgehend zusammengebrochen, sodass eventuell nur ein Notverkauf zur Verschrottung in Betracht kommen würde. Bei einem Schrottpreis von gegenwärtig lediglich ca. USD 200 pro Tonne Leergewicht würde sich für das MS „Pacific“ ein Kaufpreis von vermutlich nur USD 2.400 + x ergeben. Folge des Verkaufs des Schiffes wäre zudem die Auflösung des Unterschiedsbetrages Seeschiff. Aufgrund aktuell geänderter Rechtslage würde der Verkauf auf der Ebene der Gesellschaft wahrscheinlich eine nicht unerhebliche Gewerbesteuerzahlung auslösen.
 - b) Zusammen mit den weiteren Kosten für die Auflösung der Gesellschaft würde dann voraussichtlich nur eine geringe Restliquidität verbleiben, aus der die Gesellschafter die mit der Auflösung des Unterschiedsbetrages verbundene Gewinnbesteuerung von voraussichtlich 92 % der Kommanditeinlage nicht würden bestreiten können. Auf Gesellschafterebene würde ein Verkauf des Schiffes bei diesen Marktgegebenheiten somit aller Voraussicht nach zu einer liquiditätsmäßigen Belastung führen.
 - c) Gegenüber dem Verkauf des Schiffes im gegenwärtigen Marktumfeld ist der Weiterbetrieb des Schiffes die bessere Alternative, natürlich mit der Verpflichtung der Gremien, die weitere Entwicklung sorgfältig zu beobachten. Da eine kurzfristige Beschäftigung des Schiffes wenig wahrscheinlich ist, 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.



- d) Das Schiff wird in Umsetzung des Auflegebeschlusses in den nächsten Tagen von Hongkong in eine taifungeschützte Bucht in den Philippinen verholen und dort bis zur Reaktivierung verbleiben. In Übereinstimmung mit den Vorschriften des Flaggenstaates des Schiffes, der Klassifikationsgesellschaft und den Versicherern werden der größte Teil der Besatzung das Schiff aus Kostengründen verlassen und die Versicherungsprämien entsprechend dem geänderten Risiko nach unten angepasst werden. Nach unserer Einschätzung werden für die Reaktivierung des Schiffes in einen betriebsbereiten Zustand 3 bis 4 Wochen benötigt. Für eine Beschäftigung des Schiffes ergeben sich hieraus keine unüberwindlichen Schwierigkeiten, da Charterverhandlungen regelmäßig mit einer ähnlich langen 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 2009 aus Eigenmitteln finanziert werden kann, auch wenn an einer, alle Einzelheiten umfassenden, Kalkulation zu diesem Zeitpunkt noch gearbeitet wird. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die beteiligten Gremien der Auffassung sind, dass eine bankfinanzierte Fortsetzung des Auflegens des Schiffes, wenn irgend möglich, zu vermeiden ist. Sollte sich also im ersten Halbjahr 2009 keine Beschäftigungsmöglichkeit für das Schiff abzeichnen, müsste neu nachgedacht werden. Solchenfalls könnte dann zur Schadensbegrenzung auch ein Verkauf des Schiffes nicht mehr ausgeschlossen werden.

Sehr geehrte Gesellschafterinnen und Gesellschafter, seien Sie versichert, dass den Gremien die Entscheidung, das Schiff aufzulegen mit der Folge, dass es in den nächsten Monaten keine Einnahmen haben wird, nicht leicht gefallen ist. Angesichts der Lage der Weltwirtschaft und damit einhergehend der Abschwung in der Seeschifffahrt gab es unseres Erachtens keine Alternative.

3. Der Beschluss, das Schiff aufzulegen, bedeutet für den Bereederer, dass er in besonderem Maße gefordert ist, sich um das Schiff zu kümmern. An die bereits erwähnten Aufgaben des Bereederers, für eine gesetzeskonforme Besetzung des Schiffes und für eine Versicherungsdeckung zu sorgen, die sämtliche versicherbare Risiken des Auflegens abdeckt, darf in diesem Zusammenhang erinnert werden. Es kommen weitere Aufgaben hinzu, die der Bereederer in dieser besonderen Situation wahrzunehmen hat. Stellvertretend sei hier erwähnt, dass sich der Bereederer in den nächsten Monaten insbesondere um die Bewahrung des guten Zustandes des Schiffes wird kümmern müssen. Dies wird unter Wahrung größtmöglicher Kostendisziplin verstärkt Besuche der Inspektion zur Sicherstellung der Wartungserfordernisse notwendig machen.

In diesem Zusammenhang hat uns der Bereederer darauf angesprochen, dass entgegen üblicher Gepflogenheiten Gesellschaftsvertrag und Bereederungsvertrag nicht vorsehen, dass der Bereederer auch dann eine, zwar stark ermäßigte, Gebühr erhält, wenn das Schiff keine Einnahmen erzielt. Insoweit sind die Verträge auch nach unserer Auffassung lückenhaft, was damit zusammenhängen mag, dass der Bereederungsvertrag erst nach Ablauf der 7-jährigen Bareboat-Charter in Kraft treten sollte. Während dieser Zeit waren diesbezügliche Risiken ausschließlich Angelegenheit des Charterers.

Nach Erörterung empfehlen die Gremien den Gesellschaftern, dem Wunsch des Bereederers hinsichtlich einer Ergänzung des § 17 Abs. 5 des Gesellschaftsvertrages in der Weise zuzustimmen, dass der Bereederer eine marktübliche Vergütung von EUR 250,00 pro Tag für die Zeit erhält, in der das Schiff keine Einnahmen erzielt.



Wir erlauben uns, Ihnen beiliegend den entsprechenden Vorschlag zur Beschlussfassung vorzulegen. Sollten Sie unserem Vorschlag folgen, hat der Bereederer zugesagt, die Gebühr erst dann in Rechnung zu stellen, wenn es die Liquiditätslage der Gesellschaft wieder erlaubt.

Angesichts der Komplexität der behandelten Probleme erwarten wir, dass Sie zu unseren vorstehenden Ausführungen noch Fragen oder weiteren Informationsbedarf haben. Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin stehen Ihnen selbstverständlich jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsführung der
MS „Pacific“ GmbH & Co. KG

Anlage

«Suchname», «Anlegernr», «Fonds», «Währung» «Beteiligungsbetrag»

Stimmzettel zurücksenden per Post oder Telefax

Stimmzettel

Fristende:
9. Januar 2009
(Hier eingehend)

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

Telefax: 040/32 82 58 99

**Beschlussfassung über die Ergänzung des § 17 Abs. (5) des Gesellschaftsvertrages
der MS "Pacific" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

1. Ergänzung des § 17 Abs. (5) des Gesellschaftsvertrages

Als letzter Satz wird neu eingefügt: Hat das Schiff keine Einnahmen, erhält der Bereederer eine tägliche Vergütung von EUR 250,00

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift