

«Anlegernr»

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

Hamburg, 27. März 2009

**MS "Pacific" GmbH & Co. KG
Außerordentliche Gesellschafterversammlung 2009 im schriftlichen Verfahren
Beschlussfassung über die Zukunft der Gesellschaft**

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

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

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Stimmzettel bis zum **24. April 2009** (bei uns eingehend) per Post oder per Telefax an uns zurücksenden. Für eine wirksame Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziffer 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, dass Ihr Stimmzettel innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht.

Wir möchten darauf hinweisen, dass gemäß § 11 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages für den Verkauf des Schiffes eine Zustimmung von 75 % der abgegebenen Stimmen erforderlich ist.

Aufgrund der wirtschaftlichen Tragweite dieser Beschlussfassung empfehlen wir Ihnen dringend, das Schreiben der Geschäftsführung vollständig und sorgfältig zu lesen und durch Ihre Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilzunehmen.

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.

Seite 2 des Schreibens vom 27. März 2009

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“ · Lange Straße 1 a · 18055 Rostock

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

MS „Pacific“ 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 48

23. März 2009

MS „Pacific“, Beschlussfassung über die Zukunft der Gesellschaft

Sehr verehrte Gesellschafterinnen,
sehr geehrte Gesellschafter,

wir kommen zurück auf unsere Schreiben vom 10. Dezember 2008 und 30. Januar 2009, mit denen wir Sie im Einzelnen über die wirtschaftliche Situation Ihres Schiffes und im Übrigen darüber unterrichtet haben, dass in der für Mai des Jahres terminierten Beiratssitzung das weitere Vorgehen unter Berücksichtigung der dann erwarteten zukünftigen Entwicklung der Schiffahrtsmärkte beschlossen werden soll.

Leider haben sich seit unserem letzten Schreiben die Schiffahrtsmärkte nochmals drastisch verschlechtert, sodass wir es, auch aufgrund von Anregungen aus dem Gesellschafterkreis, für notwendig erachten, uns bereits jetzt und nicht erst nach der Beiratssitzung wieder mit Ihnen in Verbindung zu setzen, um Ihre Meinung für die zukünftige Behandlung Ihres Schiffes einzuholen.

Bei der Beurteilung werden die Gesellschafter sicherlich nicht nur die vollständige Entschuldung des Schiffes, die Steuervorteile der Vergangenheit und die in den letzten Jahren geleisteten Ausschüttungen, sondern auch die in der Zukunft erzielbaren Erlöse berücksichtigen. Nachstehend werden wir uns daher mit den Konsequenzen aus den neuesten Entwicklungen im Einzelnen auseinander setzen.

1. Wir halten es zunächst für geboten, die wirtschaftliche Situation weltweit und die der Schiffahrt so darzustellen, wie wir sie nach den uns zugänglichen Informationen sehen müssen, wobei wir natürlich einräumen, dass auch uns eine abschließende Beurteilung der Zukunft nicht möglich ist.
 - a) Nach den uns vorliegenden Experteneinschätzungen handelt es sich um die schwerste Krise seit 1929. Fast alle Wirtschaftsexperten gehen davon aus, dass das kaufkraftgewichtete Welt-Bruttoinlandsprodukt in 2009 erstmals seit dem 2. Weltkrieg schrumpfen wird. Über Dauer und Ausmaß der Wirtschaftskrise herrscht hingegen keine Einigkeit.

Jüngsten Zeitungsmeldungen zufolge hat sich der US-Notenbankchef, Herr Ben Bernanke, gegen den allgemeinen Trend optimistisch geäußert und ein Ende der schweren Rezession noch in 2009 für denkbar erachtet. Im Jahr 2010 würde aus seiner Sicht der Beginn einer Erholung erkennbar werden. Dagegen hat z.B. der BDI vor einigen Tagen verlauten lassen, dass die Krise bis 2011 anhalten wird.

Wichtigste Voraussetzung für eine Verbesserung der Wirtschaftslage ist aber, - darin sind sich alle Experten einig - dass eine Stabilisierung des Finanzsystems erreicht wird und der Inter-Banken-Handel wieder in Gang kommt.

- b) Da die weltweite Seeschifffahrt nichts anderes ist als ein Spiegel der Weltwirtschaft, befindet sich die Seeschifffahrt ebenfalls in einer bedrohlichen Krise. Wenn wir noch im Dezember 2008 von 100 beschäftigungslosen Containerschiffen gesprochen haben, sind jetzt bereits ca. 500 Containerschiffe beschäftigungslos aufgelegt. Diese Anzahl entspricht etwa 12 % der Containerschiffstonnage. Die Tendenz ist momentan weiter steigend. Per Ende des Jahres wird von einigen Marktteilnehmern mit beschäftigungslosen Schiffen entsprechend ca. 20 % der Gesamttonnage an Containerschiffen gerechnet. Auch die Entwicklung von Dauer und Ausmaß dieser für die Containerschifffahrt kritischen Lage unterliegt den bereits o.a. Unsicherheiten. Diese bereits desaströse Situation wird bei mittelfristig nicht zu erwartender verbesserter Transportnachfrage noch dadurch verschärft, dass in diesem Jahr und bis in das Jahr 2012 hinein Neubautonnage auf den Markt drängen wird, durch die sich die Gesamttonnage an Containerschiffen um ca. 12 % pro Jahr erhöhen wird. Die Beschäftigungsmöglichkeiten für ältere Tonnage werden hierdurch nicht besser.
 - c) Selbst wenn sich die Einschätzung der Optimisten durchsetzen sollte und die Wirtschaftskrise eher zu Ende geht als befürchtet, wirkt sich die wirtschaftliche Erholung auf die Seeschifffahrt zeitverzögert aus. Gegenwärtig ist der Chartermarkt praktisch zum Erliegen gekommen. Auch wenn wir ständig bemüht sind, Ihr Schiff selbst zu einer niedrigen Rate zu beschäftigen, ist keinerlei Nachfrage vorhanden. Eine Verbesserung der Seeschifffahrt wird nach allgemeiner Auffassung nur in einem Zeitfenster zwischen 2011 und 2013 gesehen. Auch für diese Prognose gelten die o.a. Unsicherheiten.
2. Eingedenk unserer vorstehenden Ausführungen sollten die Gesellschafter daher bereits jetzt entscheiden, wie weiter mit ihrem Schiff verfahren werden soll. Wir sind davon überzeugt, dass nach Lage der Dinge die beiden Alternativen

Weiterbetrieb oder Verkauf des Schiffes

intensiv betrachtet werden müssen. Nachfolgend erlauben wir uns, Ihnen die mit den beiden Alternativen zusammenhängenden Einflussfaktoren im Einzelnen zu erläutern, um Ihnen die Entscheidungsfindung zu erleichtern.

- a) Vorab weisen wir darauf hin, dass in 2012 die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ansteht, die bei dem dann 20 Jahre alten Schiff erfahrungsgemäß mit Kosten von ca. EUR 1,0 Mio. verbunden wäre. Bei einer Nutzungsdauer eines Containerschiffes zwischen 25 und 28 Jahren würden dem Schiff noch fünf bis acht Jahre bleiben, diese Kosten wieder einzufahren. Bereits für 2010 steht – normaler Geschäftsbetrieb vorausgesetzt – eine Zwischendockung an, die voraussichtlich zu Kosten von ca. EUR 0,4 bis 0,6 Mio. führen wird.

Unter Aufliegegesichtspunkten könnte dieser Werftaufenthalt möglicherweise verschoben werden.

- b) Den Anlegern sind in den ersten Betriebsjahren des Schiffes steuerliche Verluste von insgesamt ca. 85 % ihrer KG-Einlage zugewiesen worden. Diese haben bei einem vereinfachend angenommenen Steuersatz von 50 % inklusive Solidaritätszuschlag und Kirchensteuer zu Steuererstattungen von ca. 42,5 % geführt. Des Weiteren haben die Anleger seit Gründung der Gesellschaft bis Ende 2008 Ausschüttungen von insgesamt 142,5 % ihrer KG-Einlage erhalten. Hieraus folgt, dass den Anlegern in der Summe bislang ca. 185 % ihrer KG-Einlage zugeflossen sind. Zinseffekte wurden bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt.
- c) Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass bei beiden Alternativen die Versteuerung des Unterschiedsbetrages Seeschiff in die Überlegungen der Gesellschafter einzubeziehen ist. Während bei einem sofortigen Verkauf des Schiffes der Unterschiedsbetrag auch sofort fällig wird, erfolgt die Versteuerung beim Weiterbetrieb des Schiffes erst zu dem Zeitpunkt, an dem dann das Schiff endgültig verkauft wird. Bei einer Beteiligung von EUR 100.000,00 und einem Steuersatz von 42 % zzgl. 5,5 % Solidaritätszuschlag hätte ein Anleger bei einem Unterschiedsbetrag von 65,8 % (wie von uns bislang in der Steuererklärung angesetzt) ca. EUR 29.800,00 und bei einem Unterschiedsbetrag von 95,5 % (wie von der Finanzverwaltung im Rahmen der Betriebsprüfung angesetzt) ca. EUR 43.300,00 an Steuern zu bezahlen. Der Einfachheit halber haben wir eine evtl. zusätzliche Belastung der Anleger mit Kirchensteuer außer Ansatz gelassen. Die unterschiedlichen Unterschiedsbeträge ergeben sich daraus, dass uns noch keine Steuerbescheide vorliegen, so dass also der endgültige Unterschiedsbetrag noch nicht feststeht.
- d) Letztlich müssen wir darauf hinweisen, dass nach geänderter Rechtsprechung (BMF-Schreiben vom 31.10.2008) die Gesellschaft bei einem Verkauf des Schiffes jetzt oder später aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages Seeschiff Gewerbesteuer in Höhe von EUR 0,520 Mio. zu zahlen hat. Diese Gewerbesteuer kann anteilig auf die Einkommenssteuer des Gesellschafters bei der Versteuerung des Unterschiedsbetrages angerechnet werden. Die unter c) aufgeführte liquiditätsmäßige Belastung des Anlegers reduziert sich dadurch um ca. EUR 2.500,00.

3. Weiterbetrieb des Schiffes

Sollten die Anleger der Auffassung sein, dass die weltweite Wirtschaftskrise und damit auch die Schifffahrtskrise noch in diesem Jahr, spätestens aber im Verlauf des nächsten Jahres zu Ende gehen wird, ist denkbar, dass sich die Gesellschafter zugunsten des Weiterbetriebes des Schiffes entscheiden. Dieser Überlegung liegt auch der Gedanke zugrunde, das sich in einem guten bis sehr guten Zustand befindliche Schiff „über die Zeit“ zu retten, um mit dem Schiff für vielleicht noch 10 Jahre an einer frühen Markterholung teilzuhaben. In einem normalen Markt, den wir zur Zeit leider nicht haben, ist für ein 20 Jahre altes Containerschiff ein Veräußerungserlös zwischen USD 8,00 Mio. und USD 12,00 Mio. denkbar.

Die Finanzierung des weiteren Aufliegens des Schiffes ist durch liquide Mittel bis ca. Juli 2009 gesichert. Danach wäre eine bankmäßige Darlehensfinanzierung notwendig, die aber voraussichtlich nur den Liquiditätsbedarf für wenige Monate abdecken würde. Anschließend wären noch zu kalkulierende Einschüsse der Anleger erforderlich, um zumindest die Zeit bis Ende 2010 liquiditätsmäßig abzusichern. Nach vorläufiger Einschätzung wäre ein Betrag von ca. 10 % des KG-Kapitals von EUR 16,275 Mio. erforderlich, der im Falle eines Mehrheitsbeschlusses von jedem Anleger zu leisten wäre. Bei Fortdauer der Krise über den angenommenen Zeitpunkt hinaus müsste über weitere Einschüsse bzw. erneut über einen Verkauf des Schiffes beschlossen werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Liquidität der Gesellschaft jederzeit gesichert sein muss, damit eine Insolvenz von vornherein ausgeschlossen werden kann.

4. Verkauf des Schiffes

Sollten sich die Gesellschafter die pessimistische Einschätzung der Entwicklung der Wirtschaft und der Seeschifffahrt zu Eigen machen, wobei nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese Einschätzung auch die realistische ist, dann werden die Anleger zu entscheiden haben, ob sie ihr Schiff nicht doch besser verkaufen sollten. In Frage käme ein Verkauf an Reedereien oder Investoren, die gegen Zahlung eines niedrigen Kaufpreises bereit sind, das Risiko der Nichtbeschäftigung für einen längeren Zeitraum zu tragen, um dann bei einer Markterholung mit dem Schiff doch noch Geld zu verdienen. Sollte ein solcher Käufer nicht gefunden werden, bliebe nur der Verkauf des Schiffes zur Verschrottung. In jüngster Vergangenheit sind keine Verkäufe von Schiffen dieser Größenordnung bekannt geworden. Angesichts des Alters des Schiffes müssen daher die Aussichten für einen Verkauf an interessierte Dritte, also nicht zur Verschrottung, zurückhaltend eingeschätzt werden.

Gegenwärtig dürfte das Schiff einen Schrottwert von ca. USD 2,4 Mio. haben. Hier-von sind abzuziehen die Kosten der Reaktivierung des Schiffes, die Kosten für die Reise zur Verschrottung und die mit der Auflösung der Gesellschaft verbundenen Kosten. Darüber hinaus wird die oben erwähnte Gewerbesteuerzahlung von EUR 0,520 Mio. fällig werden. Mit allen Vorbehalten halten wir nach Abzug aller Kosten allenfalls eine Ausschüttung an die Gesellschafter aus dem Verkaufserlös in Höhe von 5 % des Kommanditkapitals für denkbar.

Im Falle eines Verkaufes zum Schrottwert ergäbe sich für einen Anleger mit einer Beteiligung von EUR 100.000,00 und einem Steuersatz von 42 % zzgl. 5,5 % Solidaritätszuschlag bei einem Unterschiedsbetrag von 64,7 % somit ein Gesamtmittelrückfluss von ca. EUR 163.000,00, und bei einem Unterschiedsbetrag von 95,4 % ein Gesamtmittelrückfluss von ca. EUR 149.000,00.

5. Wir sind uns bewusst, dass die vorstehenden Argumente und Gesichtspunkte für oder gegen den Verkauf des Schiffes keinen abschließenden Charakter haben können. Vielmehr sind sie notwendigerweise von Unwägbarkeiten und Unsicherheiten gekennzeichnet, die eine Beurteilung durch die Gesellschafter nicht einfacher machen.

In einem sehr schwierigen Umfeld geht es um Ihr Schiff und um Ihr Geld. Es ist daher ausschließlich Ihre Entscheidung, die wir Ihnen nicht abnehmen können, wie weiter verfahren werden soll. Um diese Entscheidung bitten wir Sie höflich auf dem beigefügten Abstimmungsblatt.

Der Ordnung halber gestatten wir uns den Hinweis, dass der Verkauf des Schiffes gem. § 11 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen sowie der Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin bedarf. Wir gehen derzeit davon aus, dass die Komplementärin ihre Zustimmung zum Verkauf des Schiffes nicht verweigern wird.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der F. Laeisz GmbH, der Alleingesellschafterin des Bereeders, ein nachrangiges Kommanditkapital II in Höhe von EUR 2,0 Mio. zusteht, das bei einem Verkauf zum Schrottpreis nicht bedient werden kann. Es ist uns nicht bekannt, ob Laeisz beabsichtigt, ihre Rechte gemäß § 11 Ziff. 3 Satz 4 des Gesellschaftsvertrages auszuüben, falls der Kaufpreis nicht ausreichen sollte, um das Kommanditkapital II zurückzuführen.

In Übereinstimmung mit unseren vorstehenden Ausführungen erbitten wir die Entscheidung der Gesellschafter, ob das Schiff zeitnah verkauft werden soll. Ein dahingehender Beschluss gilt mit der Maßgabe, dass als Kaufpreis zumindest der jeweilige Schrottpreis abzüglich der Reaktivierungs- und Überführungskosten zu erzielen ist. Sollte ein Verkaufsbeschluss gefasst werden, werden wir natürlich alles tun, den bestmöglichen Verkaufspreis zu erzielen.

Selbstverständlich haben wir die gegenwärtige Situation eingehend mit dem Beirat und der Treuhänderin erörtert und es gemeinsam für richtig gehalten, der Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren die Entscheidung über die weitere Zukunft des Schiffes bereits jetzt zur Abstimmung vorzulegen.

Sollten Sie zu unseren vorstehenden Ausführungen weiteren Informationsbedarf oder Fragen haben, stehen Ihnen Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

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

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

Stimmzettel zurücksenden per Post oder Telefax

Stimmzettel

Fristende:
24. April 2009
(Hier eingehend)

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

Telefax: 040/32 82 58 99

**Beschlussfassung über den Verkauf des Schiffes der
Kommanditgesellschaft MS "Pacific" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

**1. Beschlussfassung über den Verkauf des MS "Pacific" zu dem
bestmöglich erzielbaren Preis.**

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift