

«Anlegernr»

«Anschriftszeile_1»

«Anschriftszeile_2»

«Anschriftszeile_3»

«Anschriftszeile_4»

«Anschriftszeile_5»

«Anschriftszeile_6»

«Anschriftszeile_7»

Hamburg, 31. Mai 2010

MS "Potsdam" GmbH & Co. KG

Protokoll der ordentlichen Gesellschafterversammlung 2009 am 29. März 2010

«Brieffliche_Anrede»,

«Brieffl_Anr_2»,

beigefügt erhalten Sie eine Kopie des Protokolls über die Gesellschafterversammlung vom 29. März 2010 der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlage

Protokoll

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG

am 29. März 2010 um 11:00 Uhr

im Park Hyatt Hamburg, Bugenhagenstraße 8, 20095 Hamburg

Teilnehmer:

Helge Janßen	Geschäftsführer der MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG
Hans-Ulrich Rütten	Beiratsvorsitzender
Karl Georg von Ferber	Beirat
Herbert Juniel	Beirat
Peter Eckhardt	Geschäftsführer der Martini Chartering GmbH
Michael Clasen	Geschäftsführer der M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Dierk Hanfland	Geschäftsführer der CERTIS GmbH Wirtschafts- prüfungsgesellschaft
Andreas Landgraf	Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Corina Jansch	HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG
Gesellschafter	

Herr Janßen eröffnet die Versammlung um 11:00 Uhr. Er begrüßt die Anwesenden und stellt das Podium vor. Der weitere Geschäftsführer Herr Hilmer kann aus terminlichen Gründen an der Sitzung nicht teilnehmen.

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

persönlich anwesende Gesellschafter	2.635	(6,94%)
treuhänderisch vertretenes Kapital mit Weisung	21.887	(57,59%)
<u>treuhänderisch vertretenes Kapital ohne Weisung</u>	<u>13.478</u>	<u>(35,47%)</u>
Gesamtstimmen	38.000	(100,00%)

Herr Janßen berichtet, dass die Einladung zur ordentlichen Gesellschafterversammlung ursprünglich aufgrund des geplanten Fortführungskonzeptes erfolgte. Zwischenzeitlich konnte das MS „Potsdam“ wieder in eine neue Beschäftigung gebracht werden und damit die fast einjährige beschäftigungslose Zeit beendet werden. Das Schiff wurde am 28.03.2010 in eine 12-monatige Beschäftigung bei Pacific International Lines (PTE) Ltd., Singapur, zu USD 5.100 p.d. brutto angeliefert. Für eine 12-monatige Anschlussbeschäftigung wurde dem Charterer eine Option eingeräumt, dann jedoch zu einer Charterrate von USD 14.000 brutto p.d. Auch das Schwesterschiff, die MS „Pommern“, wird ab Anfang April eine ebenfalls 12-monatige Beschäftigung bei Pacific International Lines (PTE) Ltd., Singapur, zu USD 5.100 p.d. brutto mit einer anschließenden 6-monatigen Option zu USD 12.000 brutto p.d. antreten. Besonders wichtig war hier, dass die Charterenden nach Optionserklärung zeitlich auseinander gezogen werden. Beide Schiffe werden mit Antritt der neuen Beschäftigung dem Pool angedient und werden somit künftig an der Einnahmepoolung teilnehmen.

Zusammen mit dem MS „Potsdam“ und dem Schwesterschiff MS „Pommern“ sind nunmehr sechs der sieben Poolschiffe dem Pool angedient worden. Die durchschnittliche Poolrate für das Jahr 2010 wird auf dieser Basis voraussichtlich USD 15.000 p.d. betragen und sich bei Neubeschäftigung des MS „Pontremoli“ entsprechend verändern.

Wie hoch die durchschnittliche Poolrate für das kommende Jahr sein wird, wird von den künftigen Beschäftigungen der Poolpartner abhängen. Derzeit sind etwa 35% des Jahres 2011 durch fest vereinbarte Beschäftigungen abgedeckt. Die Beschäftigungen für die verbleibenden 65% des kommenden Jahres sind gegenwärtig noch unbekannt und werden entscheidend für den Verlauf des Pools in 2011 sein.

Um die Zukunftsaussichten für das Größensegment der 2.700 TEU-Klasse besser einschätzen zu können, gibt Herr Eckhardt anhand einer Präsentation einen Überblick über die Entwicklung des Containerschiffmarktes.

Herr Eckhardt berichtet unter anderem über die Entwicklung des Transportvolumens und des Flottenwachstums in den vergangenen Jahren sowie die zukünftig erwartete Entwicklung beider Segmente in den unterschiedlichen Größenklassen der Schiffe. Weiter berichtet er über die Abhängigkeit von Containerhandel und Weltwirtschaft. Im Jahr 2010 wird der Containerhandel voraussichtlich um etwa 7,5% wachsen und damit das Niveau des Jahres 2008 erreichen. Zum Flottenwachstum führt Herr Eckhardt aus, dass dieses zwar geringer sei als in den vergangenen Jahren, dennoch herrsche vor dem Hintergrund der hohen Ablieferungszahlen der vergangenen Jahre und dem drastischen Nachfrageeinbruch immer noch eine deutliche Überkapazität an Tonnage.

Im Bereich der Schiffe mit einer Kapazität von unter 4.000 TEU wird bis zum Jahr 2012 mit einem weiteren Rückgang bzw. Stagnation der Flotte gerechnet. Seit etwa einem Jahr gibt es im Vergleich zu den bestellungsstarken Vorjahren kaum noch Neubaubestellungen. Ganz im Gegenteil: Viele Schiffsbesteller versuchen, ihre Kontrakte zu stornieren, wenigstens aber die Ablieferungszeitpunkte zu verschieben.

Im Bereich der 2.700 TEU-Klasse ist seit dem letzten Jahr ein Schrumpfen der Flotte zu verzeichnen. Auch im Jahr 2010 werden voraussichtlich mehr Schiffe verschrottet als neu abgeliefert, wodurch sich die Beschäftigungschancen für Schiffe dieser Größe erhöhen. Trotz einer gegenwärtig leichten Erholung sind noch etwa 9,2% der Gesamtflotte ohne Beschäftigung, dies entspricht etwa 475 Schiffen. Das derzeitige Transportvolumen reicht nicht aus, um die Beschäftigung sämtlicher Schiffe zu gewährleisten. Viele große Charterer liefern die eingecharterten Schiffe zurück und nutzen aus Kostengründen ihren eigenen Schiffsbestand.

Hinsichtlich der Charraten berichtet Herr Eckhardt, dass zu Spitzenzeiten Charrern für 24-Monatsabschlüsse bei etwa USD 40.000 lagen. Heute hingegen liegt das Rateniveau bei etwa USD 4.500 – USD 5.000 für kurze Beschäftigungen. Derzeit erzielbare Raten reichen in der Regel gerade einmal aus, um den technischen Schiffsbetrieb abzudecken.

Die Linienreedereien setzen gegenwärtig sehr stark das „slow steaming“ um. Dies bedeutet, dass die Schiffe ihre Geschwindigkeiten reduzieren, wodurch sie Treibstoff einsparen. Da die Rundreisen so jedoch nicht mehr in der vorgeschriebenen Zeit abgefahren werden können, müssen zusätzlich Schiffe in die Dienste aufgenommen werden, um die Kapazitäten einhalten zu können.

Aus dem Kreise der Gesellschafter wird die Frage gestellt, von was für Haltedauern für solche Schiffe in Fondsgesellschaften ausgegangen wird. Herr Rütten erläutert, dass Fondsschiffe im Schnitt etwa 10-15 Jahre gehalten werden, die Lebensdauer der Schiffe selbst aber wesentlich höher ist. Für das MS „Potsdam“ ist eine Einsatzdauer von weiteren 10 Jahren nicht auszuschließen.

Herr Janßen ergänzt, dass bei einem Schiffsverkauf -sofern das Schiff unter Tonnagesteuer fährt- auch der sogenannte Unterschiedbetrag zu beachten ist, der für das MS „Potsdam“ etwa 72,3% beträgt und unabhängig von der Höhe eines möglichen Veräußerungserlöses zu versteuern ist.

Sollte bei einzelnen Kommanditisten der Wunsch bestehen, die Beteiligung veräußern zu wollen, könne dies auch über den zwischenzeitlich etablierten Zweitmarkt geschehen. Der Handel von Beteiligungen über eine Plattform ist auf jeden Fall empfehlenswert, da hier die Chance am größten ist, einen marktgerechten Kaufpreis für die Beteiligung zu erzielen.

Ein Gesellschafter fragt, ob es derzeit nicht sinnvoll sei, das Schiff zu verkaufen. Dazu äußert Herr Rütten, dass ein derzeit erzielbarer Kaufpreis für das Schiff nicht ausreichen würde, um die steuerliche Belastung, welche durch die Auflösung des Unterschiedsbetrages entstünde, zu decken. Bei Preisen, die derzeit für Schiffe dieser Größenordnung erzielbar seien, würde am Ende keine Liquidität für Auszahlungen an die Gesellschafter zur Verfügung stehen, daher ist ein Verkauf des Schiffes zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht empfehlenswert.

Ein Gesellschafter möchte wissen, ob Schiffe anderer Größenklassen in den Einsatzbereich der 2.700 TEU-Klasse vordringen und ihnen somit die Beschäftigung streitig machen können. Herr Eckhardt berichtet, dass Schiffe der oberen Größenklassen derzeit zwar nachgefragt sind, jedoch nicht erkennbar ist, dass diese in den Einsatzbereich der 2.700 TEU-Schiffe vordringen und ihnen Ladung streitig machen. Die 2.700 TEU Containerschiffe werden vorrangig in Fernost-Diensten eingesetzt. Da China vermehrt Rohstoffe zukauf, u.a. von den Philippinen, ist hier der Aufbau eines neuen Dienstes erkennbar und damit auch eine neue Einsatzmöglichkeit für die 2.700 TEU-Klasse.

Zur Liquiditätssituation der Gesellschaft führt Herr Janßen aus, dass die gegenwärtige Verschuldung der Gesellschaft etwa USD 1,7 Mio. beträgt. Dies resultiert aus der Aufnahme eines Kontokorrentkredites zu einem Zinssatz von jedoch nur 1,975% (inkl. Marge). Zum Ende des Jahres 2010 wird die Gesellschaft voraussichtlich über eine Liquidität von USD 1,3 Mio. verfügen, die jedoch vorgehalten werden muss, da für das Schiff im kommenden Jahr die nach 15 Jahren erforderliche dritte Klasedocking ansteht und somit Werftkosten anfallen werden. Plangemäß ist die Rückführung des Kontokorrentkredites und somit die Entschuldung der Gesellschaft im Jahr 2012 vorgesehen, so dass dann ab dem Jahr 2013 bei problemlosem Verlauf des Schiffsbetriebs erstmals wieder Auszahlungen an die Gesellschafter möglich sein könnten. Zur Kapitalbindung führt Herr Janßen kurz aus, dass die Gesellschafter per Ende 2008 bereits 135% ihrer ursprünglichen Einlage wiedererhalten haben und somit „im Geld“ sind. Jedoch ist nach wie vor der zu versteuernde Unterschiedsbetrag in Höhe von 72,3% zu beachten, der derzeit allerdings durch den Schiffswert abgedeckt ist.

Nachdem es aus dem Kreise der Gesellschafter keine weiteren Fragen gibt, verliest Herr Clasen die Beschlussfassungspunkte und bittet um Abgabe der Stimmen.

Beschlussfassung

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2008

Der Vorschlag, den Jahresabschluss 2008 festzustellen, wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	(100,00 %)
Nein-Stimmen	(0,00 %)

2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008

Der Vorschlag, der Geschäftsführung Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	(97,90 %)
Nein-Stimmen	(2,10 %)

3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008

Der Vorschlag, der Treuhandgesellschaft Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	(98,80 %)
Nein-Stimmen	(1,20 %)

4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008

Der Vorschlag, dem Beirat Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	(98,40 %)
Nein-Stimmen	(1,60 %)

5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (vormals firmierend D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009

Der Vorschlag, die CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 zu bestellen, wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	(92,30 %)
Nein-Stimmen	(7,70 %)

6. entfällt

7. Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“- Versicherung und die damit einhergehende Änderung des Gesellschaftsvertrages

Der Abschluss der „Innocent Shareholders Interest“- Versicherung und die damit einhergehende Änderung des Gesellschaftsvertrages wird wie folgt beschlossen:

Ja - Stimmen	(95,40 %)
Nein-Stimmen	(4,60 %)

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bedankt sich Herr Janßen bei den Teilnehmern und schließt die Gesellschafterversammlung um 12:20 Uhr.

Hamburg, 07.05.2010

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