

Nachtrag Nr. 2 vom 16.11.2011

Schiffsfonds MS „Seven Islands“



Nachtrag Nr. 2 gemäß § 11 VerkProspG der Ownership Emissionshaus GmbH vom 16. November 2011 zum bereits veröffentlichten Verkaufsprospekt in der Fassung vom 21. November 2008 nebst Nachtrag Nr. 1 vom 25. Juni 2010 betreffend das öffentliche Angebot von Kommanditanteilen an der Vermögensanlage MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG

Die Ownership Emissionshaus GmbH gibt gemäß § 11 Verkaufsprospektgesetz folgende eingetretene Veränderungen im Hinblick auf den bereits veröffentlichten Verkaufsprospekt nebst Nachtrag Nr. 1 bekannt:

- es liegt ein Jahresabschluss der Emittentin für das Jahr 2010 vor
- es liegt eine aktuelle Markteinschätzung vor
- es liegt eine geprüfte Leistungsbilanz 2009 der Anbieterin vor (die Leistungsbilanz 2010 wird zur Zeit erstellt und wird voraussichtlich Ende 2011 im Internet unter www.ownership.de oder auf Anfrage bei der Ownership Emissionshaus GmbH kostenlos erhältlich sein)
- es liegen aktuelle Bonitätsauskünfte für den Charterer und den Platzierungsgaranten vor
- für die Emittentin und wesentliche Vertragspartner waren Änderungen in Geschäftsanschrift und/oder Kapital zu berücksichtigen
- Änderungen von Verwaltungsanweisungen hinsichtlich der Erbschaft- und Schenkungsteuer

Die entsprechenden Abschnitte bzw. Aussagen des Verkaufsprospektes und/oder des Nachtrages Nr. 1 werden daher wie nachfolgend dargestellt aktualisiert; die Reihenfolge der Darstellung orientiert sich am Verkaufsprospekt vom 21. November 2008.

„Die Marktanalyse“

(ersetzt den gleichnamigen Abschnitt auf den Seiten 30–35 im Verkaufsprospekt sowie die Ausführungen hierzu auf den Seiten 5 bis 12 im Nachtrag Nr. 1)

Es liegt eine Markteinschätzung des unabhängigen Sachverständigen Dipl.-Wirtsch. Ing. für Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft Michael Niefünd, 26931 Elsfleth, vom 26.09.2011 vor, welche wesentliche Fakten zur Schiffsflotte und zum Markt für das Segment der Handysize-Bulker mit einer Tragfähigkeit von 10.000 tdw bis 39.999 tdw vertiefend darstellt und analysiert. Die Markteinschätzung wurde im Auftrag der Ownership Emissionshaus GmbH erstellt. Die nachfolgenden Ausführungen sind dieser Markteinschätzung entnommen.

Aktuelle weltwirtschaftliche Entwicklung

Die Wachstumsprognosen des Seeverkehrs basieren auf drei Faktoren: dem anhaltenden Wachstum der Weltbevölkerung, weiteren Produktionsverlagerungen in Entwicklungs- und Niedriglohnländer sowie der Wandlung von bisherigen Entwicklungs- und Schwellenländern zu Industrienationen – mit den entsprechenden Veränderungen in den jeweiligen Außenhandelsstrukturen. Hier ist vor allem die süd-ostasiatische Region zu nennen.

Durch die immer intensivere ökonomische Verflechtung und internationale Arbeitsteilung der Länder kommt es im Zuge der sich ändernden Produktionsprozesse zu einem permanent steigenden Güteraus-tausch. Dieser Trend wird durch die Reduzierung von Seetransportkosten verstärkt.

In den Jahren 2000 bis 2008 übertraf die durchschnittliche Wachstumsrate des Welthandels von 6,6 % p.a. erheblich das Wachstum der Weltwirtschaftsleistung von 4,0 % p.a. Vom Jahr 2003 bis in das dritte Quartal 2008 hinein zeigte sich die Weltwirtschaft in einer hervorragenden Verfassung. Im letzten Quartal 2008 verlor sie jedoch, bedingt durch die von der Krise des Finanzsektors ausgelöste Weltwirtschaftskrise, merklich an Fahrt. 2009 befand sich die Weltwirtschaft erstmals seit 1929 in einer weltweiten Rezession. Aufgrund von milliardenschweren staatlichen Konjunkturprogrammen weltweit wurden die Auswirkungen der Krise abgemildert.

Die Experten des Internationalen Währungsfonds (IWF)¹ prognostizieren in ihrem am 20. September 2011 veröffentlichten Ausblick, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den kommenden Jahren weiter fortsetzt, wenn auch in einem langsameren Tempo. Nach 5,2 % und 2,8 % Wachstum in den Jahren 2007 und 2008 war das Wachstum im Krisenjahr 2009 um 0,7 % rückläufig. 2010 erholte sich das weltweite Wirtschaftswachstum und wuchs um 5,1 % gegenüber dem Vorjahr. Für die Jahre 2011 erwartet der IWF in seiner aktuellen Prognose ein Wachstum von 4,0 % und auch für 2012 von 4,0 % gegenüber dem Vorjahr.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Prognosen in Übersicht:

BIP-WACHSTUM ausgewählter Regionen/Länder in % gegenüber dem Vorjahr und des Welthandels sowie PROGNOSE für 2011 und 2012²									
	USA	Euro-Länder	Japan	Mittel-/Osteuropa	Lateinamerika	China	Indien	Welt gesamt	Welt-handel
2004	3,6 %	2,1 %	2,7 %	6,9 %	6,1 %	10,1 %	7,9 %	4,9 %	10,8 %
2005	2,9 %	1,6 %	1,9 %	6,1 %	4,7 %	10,4 %	9,1 %	4,5 %	7,7 %
2006	2,8 %	2,8 %	2,4 %	6,7 %	5,5 %	11,6 %	9,8 %	5,1 %	8,7 %
2007	2,1 %	2,7 %	2,3 %	5,5 %	5,7 %	13,0 %	9,4 %	5,2 %	7,5 %
2008	0,0 %	0,5 %	-1,2 %	3,0 %	4,3 %	9,6 %	6,5 %	2,8 %	2,7 %
2009	-3,5 %	-4,3 %	-6,3 %	-3,6 %	-1,7 %	9,2 %	6,8 %	-0,7 %	-10,7 %
2010	3,0 %	1,8 %	4,0 %	4,5 %	6,1 %	10,3 %	10,1 %	5,1 %	12,8 %
2011*	1,5 %	1,6 %	-0,5 %	4,3 %	4,5 %	9,5 %	7,8 %	4,0 %	7,5 %
2012*	1,8 %	1,1 %	2,3 %	2,7 %	4,0 %	9,0 %	7,5 %	4,0 %	5,8 %

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook, New York, Oktober 2008 (für 2004-2006); Oktober 2010 (für 2007-2008) und vom 20.09.2011 (für 2009-2012)

Von der Krisensituation mit einem schrumpfenden Weltwirtschaftswachstum blieb auch der Welthandel nicht verschont. Im Gegenteil: Nach einem Wachstum des Welthandels in den Jahren 2006 und 2007 von 8,7 % und 7,5 %, lag es 2008 nur bei 2,7 % und reduzierte sich 2009 um -10,7 % gegenüber dem Vorjahr. Im Jahre 2010 wurde ein kräftiger Anstieg von 12,8 % verzeichnet. Nach dem aktuell veröffentlichten, wirtschaftlichen Ausblick des IWF wird damit gerechnet, dass sich die gute weltwirtschaftliche Verfassung weiter fortsetzen wird. Laut Prognose soll das Welthandelswachstum für 2011 (gegenüber 2010) 7,5 % und für 2012 (gegenüber 2011) 5,8 % betragen.

Ungeachtet der beschriebenen kurzfristigen Entwicklungen kann nach dem Überwinden der Weltwirtschaftskrise mittel- und langfristig von einer weiteren Steigerung des weltweiten Transportbedarfs auf Seeschiffen ausgegangen werden.

Massengutmärkte Massengutschifffahrt

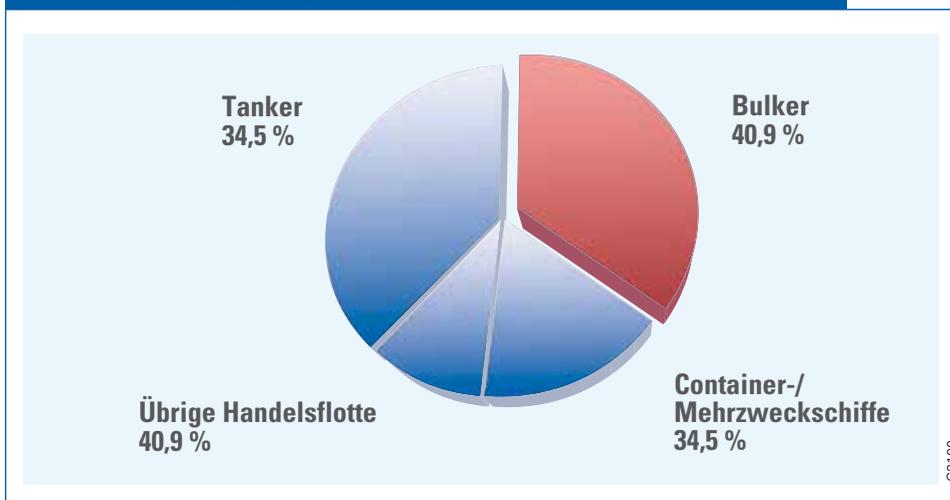
Trockenes Massengut ist jede homogene, nicht flüssige Ladung, die in größeren Mengen und als ganze Schiffsladung im Seetransport anfällt (z. B. Erz, Kohle, Bauxit, Düngemittel, Industriesalze oder Zement). Neuerdings werden auch massenhaft verladene Stückgüter (Stahl- oder Forstprodukte), sog. „Neobulk“ den Massengütern zugerechnet. Die drei wichtigsten Massengüter sind Erz, Kohle und Getreide. Ihr Anteil an den trockenen Massengütern lag 2010 mit 2.235 Mio. Tonnen bei ca. 64,4 %. Dabei werden Kohle und Eisenerze überwiegend in Capesize- und Panamax-Bulkern befördert und Getreide in Schiffen bis Panamax-Größe. Die übrigen Massengüter wie Agrarprodukte z. B. Zucker und Reis, Düngemittel, Phosphate, Mineralien, Zement, Gips, Schrott, Roheisen, Aluminium, Pottasche, Schwefel, Bauxit, Salze und sonstige Erze, Forstprodukte und Stahlprodukte werden hauptsächlich mit kleineren Schiffen bis hoch zum Handymax-Größensegment befördert. Ihr Anteil an den trockenen Massengütern lag 2010 mit ca. 1.238 Millionen Tonnen bei ca. 35,6 %.

¹ Internationaler Währungsfonds (IWF): World Economic Outlook, New York, 20. September 2011.

² Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist die Summe aller Güter und Dienstleistungen, die in einem Lande erzeugt wurden, und zwar unabhängig davon, ob diese Produkte durch Inländer oder Ausländer erstellt wurden. Ob ein Gut oder eine Leistung zum Bruttoinlandsprodukt zählt, hängt ausschließlich davon ab, dass dieses Gut auf dem Gebiet z.B. der Bundesrepublik Deutschland erstellt wurde. Das Bruttoinlandsprodukt ist mithin eine Kenngröße für die in einer Volkswirtschaft erbrachte Leistung BIP.

Die Distanzen zwischen den Erzeuger- und Verbraucherregionen werden auch weiterhin über See kostengünstig in Massengutschiffen, die große Mengen einheitlicher Güter transportieren, überbrückt. Massengutschiffe versorgen die Wirtschaftszentren der Nordhalbkugel mit großen Mengen an Rohstoffen aus den Förderländern in Südamerika, Südafrika und Australien kostengünstig über See. Gemessen an der Tragfähigkeit der Tonnage besteht mit 580,2 Mio. tdw über 40 % der Welthandelsflotte per Anfang September 2011 aus Bulkern.

WELTHANDELSFLOTTE nach Tragfähigkeit per September 2011



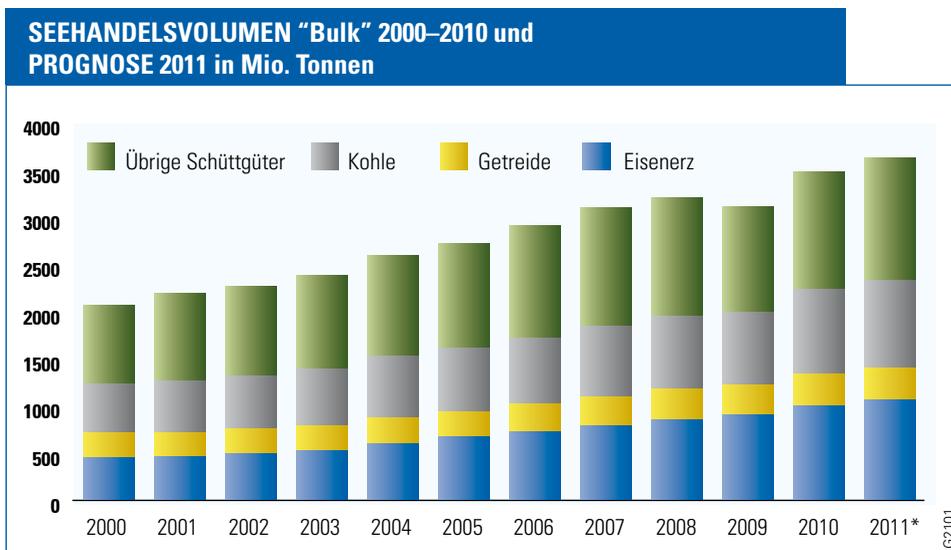
Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: Shipping, Intelligence Weekly, 16.09.2011, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Niefünd, Eisfleth.

Bei den Massengutschiffen wird zwischen vier gängigen Größensegmenten unterschieden:

- Handysize-Bulker mit einer Tragfähigkeit zwischen 10.000 und 40.000 tdw,
- Handymax-Bulker mit einer Tragfähigkeit zwischen 40.000 und 60.000 tdw, wobei die derzeit größten Schiffe in diesem Segment mit über 50.000 tdw Tragfähigkeit als „Supramax-Bulker“ bezeichnet werden,
- Panamax-Bulker mit einer Tragfähigkeit zwischen 60.000 und 99.999 tdw,
- Capesize-Bulker mit einer Tragfähigkeit ab 100.000 tdw (überwiegend in der Größe zwischen 100.000 und 200.000 tdw).

Bulk-Volumina

Gütertransport ist als Dienstleistung des Handels – wie alle Märkte – von Angebot und Nachfrage abhängig. Der Anstieg der Weltproduktion bedingt immer eine steigende Nachfrage nach Rohstoffen, insbesondere Eisenerz und Koks Kohle für die Stahlproduktion. Zusammen mit Getreide und Kesselkohle sind dies die wichtigsten Ladungsgüter für Bulker. Ihre ausschlaggebenden Bestimmungsfaktoren sind folgende: Entwicklung der Eisen verarbeitenden Industrie, die Stellung der Steinkohle in der Energiewirtschaft sowie die landwirtschaftliche Produktion nach Umfang und geographischer Verteilung. Die für 2010 vom bekannten maritimen Research-Institut Clarkson Research Services Ltd., London, geschätzten benötigten Mengen dieser drei Gütergruppen lagen bei 2.235 Millionen Tonnen, was aufgrund der weltwirtschaftlichen Erholung ein Wachstum von 12,1 % gegenüber 2009 bedeutete. Für 2011 wird ein Wachstum von 3,8 % prognostiziert.



Bedeutung des Handysize-/Handymax Größensegmentes

Aus den vorstehenden Abschnitten kann abgeleitet werden:

Für die meisten der weiter oben genannten Massengüter sind Schiffsgrößen mit einer Tragfähigkeit unter 60.000 tdw das überwiegende Transportmittel über See. Eisenerze und Kohlen werden größtenteils in Capesize- und Panamax-Größen transportiert.

Erklärungen/Gründe:

- **Tiefgangsbegrenzungen** oder andere nautische **Restriktionen**, wie Schleusenabmessungen oder Kaianlagen: Viele kleinere Häfen, besonders in wenig entwickelten Regionen verfügen nicht über den erforderlichen Tiefgang, die Länge oder Breite, um größere Schiffe abfertigen zu können.
- **Lade- und Löschzeiten** für die Güter: Sollten die Lade- oder Löschgeschwindigkeiten in den Häfen zu gering sein – z.B. aufgrund von veralteten, langsamen Umschlagseinrichtungen – so kehrt sich der Skaleneffekt der Schiffsgröße ins Gegenteil um.
- **Mengenmäßige Einschränkungen**: Empfänger benötigt nicht mehr, verfügt über unzureichende Lagerkapazitäten oder kann die Ladungsmenge landseitig nicht zügig verteilen.

Flottenanalyse

Die Datengrundlage der nachfolgenden Flottenanalyse bildet die Publikation „Dry Bulk Trade Outlook“, Ausgabe 09/2011, von Clarkson Research Services Ltd., London. Das Bulk-Register enthält Angaben zu insgesamt 8.603 Massengutschiffen über 10.000 Tonnen Tragfähigkeit per September 2011. Die Untergliederung nach Tragfähigkeit stellt sich wie folgt dar:

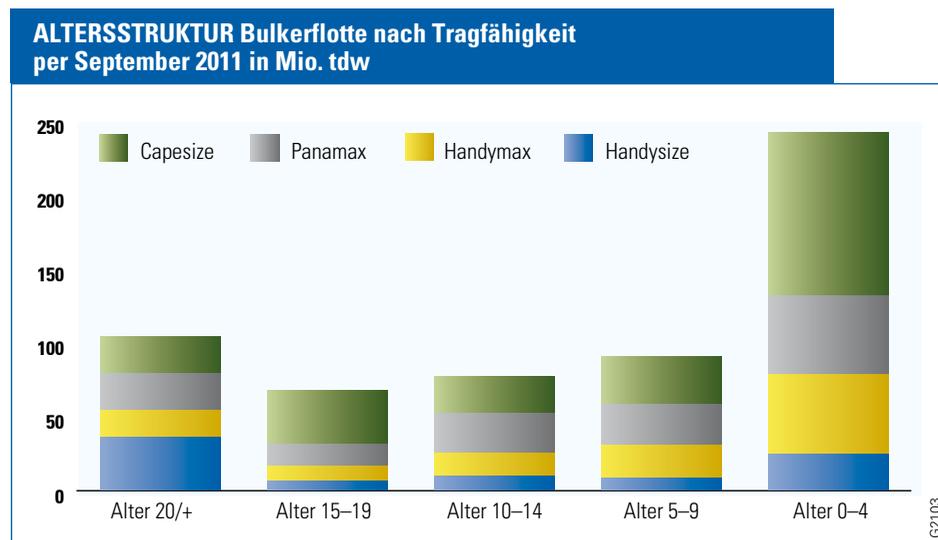
**MASSENGUTFRACHTER:
Schiffstypengruppen, Anzahl der Schiffe u. prozentuale Verteilung**

Größenklasse	Tragfähigkeit in tdw	Anzahl der Schiffe	Schiffe in % ¹	Tragfähigkeit ¹ in Mio. tdw	Tragfähigkeit ¹ in %
Handysize	10.000–39.999	3.049	35,4	83,6	14,4
Handymax	40.000–59.999	2.353	27,4	119,9	20,7
Panamax	60.000–99.999	1.934	22,5	147,0	25,3
Capesize	100.000/+	1.267	14,7	229,5	39,6
Summe		8.603	100,0	580,0	100,0

Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: Dry Bulk Trade Outlook, 09/2011, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Niefünd, Elsfleth
1 gerundet

Altersstruktur Bulkerflotte

Die Altersstruktur der Bulker-Flotte nach Tragfähigkeit stellt sich wie folgt dar:



Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: Dry Bulk Trade Outlook, 09/2011, eigene Berechnungen und Darstellung, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Niefünd, Elsflëth

Wie aus dem Diagramm zu ersehen, sind 104,0 Mio. tdw der Bulktonnage nach Tragfähigkeit älter als 20 Jahre und werden in absehbarer Zeit aus dem Markt ausscheiden. Das entspricht 17,9 % der fahrenden Flotte und ist mittelfristig durch neue Tonnage zu ersetzen.

Auftragsbestand Bulkerflotte

Das Bulker-Orderbuch enthält Aufträge mit einer Gesamtkapazität von insgesamt 236,0 Mio. tdw. Dieser Auftragsbestand entspricht 40,7 % nach Tragfähigkeit der aktuell fahrenden Bulkerflotte. Betrachtet man die Neubaubestellungen für die nächsten drei Jahre, so bleibt festzustellen, dass es zwischen den verschiedenen Größensegmenten einen deutlich unterschiedlichen Auftragsbestand an Tonnage gibt. Mit 26,3 % liegt er bei den Handysize Bulkern am niedrigsten, verglichen mit den Panamax-Bulkern, die mit ca. 47,1 % den größten Auftragsbestand haben.

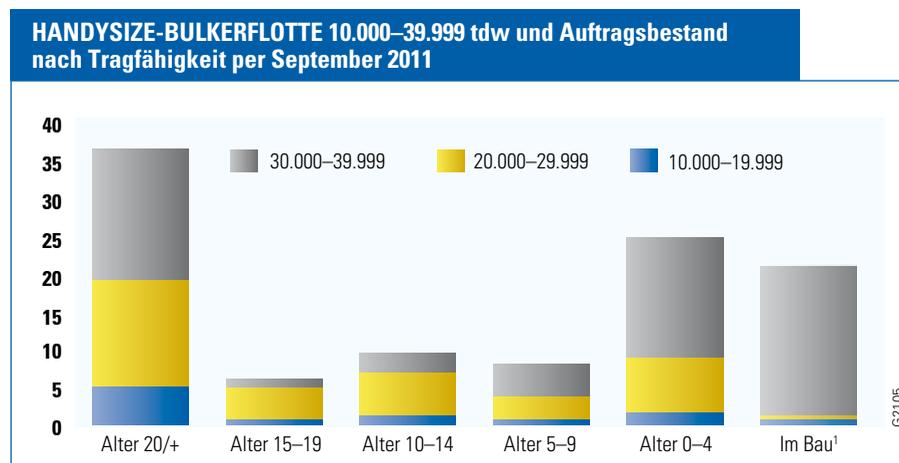
AUFTRAGSBESTAND MASSENGÜTFRACHTER nach Größengruppen

Größenklasse	Anzahl der Schiffe	Anzahl der Schiffe on Order	% Orderbuch nach Anzahl zur Flotte	Tragfähigkeit in Mio. tdw ¹	Orderbuch nach Tragfähigkeit in Mio. tdw ¹	% Orderbuch nach tdw zur Flotte
Handysize	3.049	680	22,3	83,6	22,0	26,3
Handymax	2.353	763	32,4	119,9	41,6	34,7
Panamax	1.934	866	44,8	147,0	69,2	47,1
Capesize	1.267	524	41,4	229,5	103,2	45,0
Summe	8.603	2.833	32,9	580,0	236,0	40,7

Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: Dry Bulk Trade Outlook, 09/2011, eigene Berechnungen
1 gerundet

Altersstruktur Handysize-Bulker-Flotte (10.000-39.999 tdw)

In der nachfolgenden Flottenanalyse werden die Handysize-Bulker mit einer Tragfähigkeit von 10.000 tdw bis 39.999 tdw untersucht. Per September 2011 bestand die Flotte aus 3.049 Handysize-Bulkern mit ca. 83,6 Mio. tdw. Davon sind 1.331 Einheiten mit 36,0 Mio. tdw über 20 Jahre alt. Die Altersstruktur des Handysize-Größensegmentes nach Tragfähigkeit stellt sich wie folgt dar:



Wie aus dem Diagramm zu ersehen, ist das Handysize-Segment extrem überaltert. So sind 43,1 % der Flotte nach Tragfähigkeit älter als 20 Jahre und werden in absehbarer Zeit aus dem Markt ausscheiden.

Auftragsbestand Handysize-Bulker-Flotte (10.000-39.999 tdw)

Das Orderbuch enthält insgesamt 860 Einheiten mit insgesamt 20,0 Mio. tdw zwischen 10.000 und 39.999 tdw. Dieser Auftragsbestand entspricht 22,0 % nach Anzahl und 26,3 % nach Tragfähigkeit des Bestandes dieses Größensegmentes. Betrachtet man die 860 Neubaubestellungen für die nächsten drei Jahre, so bleibt festzustellen, dass in diesem Größensegment – trotz der eklatanten Überalterung – nur vergleichsweise wenig Neubauaktivitäten stattfinden. Das bedeutet: die alte, abgeschriebene Tonnage wird so lange fahren wie es technisch möglich ist. Neutonnage mit hohen Kapitalkosten wird dagegen kaum gebaut. Mittelfristig wird es hier – quasi unausweichlich – zu einem Tonnagemangel kommen, der zu steigenden Frachtraten führen wird. Daher scheint eine Verschiebung von einigen Ladungsströmen zu Handymax-Ladungsgrößen wahrscheinlich.

Zusammenfassung

Fasst man die Ist-Flotte, das Orderbuch und das Verschrottungspotential – hierfür werden 30 % der Tonnage über 20 Jahre angenommen – zusammen, so ergibt sich, dass das Handysize-Größensegment von 10.000 bis 39.999 tdw um ca. 11,2 Mio. tdw (oder ca. 13,4 % der tdw-Kapazität) bis Ende 2014 wachsen wird.

PROGNOSE Bulker Netto-Flottenwachstum bis Ende 2012

Tragfähigkeit (Mio. tdw)	Handysize
Ist-Flotte per 09/2011	83,6
Brutto-Zuwachs bis Ende 2014	22,0
Verschrottungen	-10,8
Netto-Zuwachs bis Ende 2014	11,2
Ist-Flotte Ende 2014 ¹	94,8
Netto-Wachstum bis Ende 2014	13,4 %

Quelle: eigene Darstellung und Berechnungen, basierend auf Daten von Clarkson Research Services Ltd.: Dry Bulk Trade Outlook, 09/2011
1 Prognose

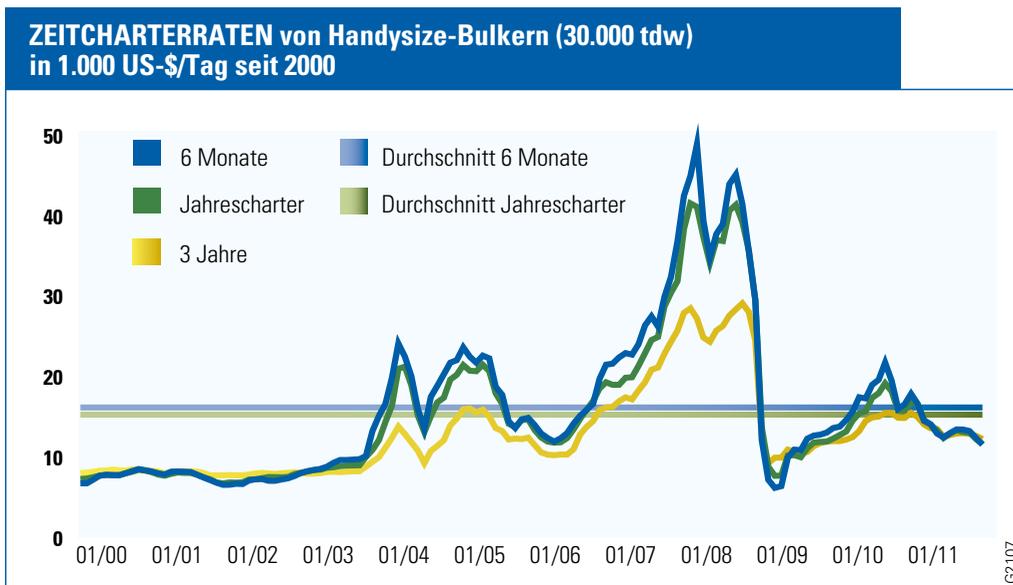
Entwicklung der Zeitcharterraten für Handysize-Bulker

Während ein Teil der Bulker über Befrachtungsverträge oder Mengenkontrakte längerfristig beschäftigt ist, steht ein anderer Teil der Flotte auf dem freien Markt für Einzelreisen zur Verfügung, wo sich das kurzfristige Verhältnis von Tonnageangebot zur Nachfrage nach Transportleistungen an der Höhe der bezahlten Charterraten ablesen lässt.

Ausschlaggebend für das Niveau der Charterraten sind die kurzfristigen Abschlüsse für Reise(zeit)chartern. Nach ihnen richten sich auch – mit einer leichten Verzögerung und nicht ganz so extremen Ausschlägen – die Raten für Zeitchartern.

Mehrjährig laufende Charterverträge liegen dagegen in Hochphasen meist unterhalb der kurzfristig erzielbaren Raten. Die Abschläge orientieren sich hier eher am langfristigen Mittelwert. Dafür bringt die abgeschlossene Charterrate dem Reeder eine entsprechend lange (Planungs-) Sicherheit auf der Einnahmeseite. Der Durchschnitt für ½- und 1-Jahreschartern seit Anfang 2000 liegt zwischen US-\$ 14.537 und US-\$ 15.430/Tag.

Das Niveau für Einjahreschartern per August 2011 liegt bei brutto 10.875/Tag, und für halbjährige Charterperioden werden US-\$ 10.813/Tag gezahlt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zeitcharterratenentwicklung bei Handysize-Bulkern.



Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: SIN – Shipping Intelligence Network, 20.09.2011, Dipl.-Wirtsch. Ing. Michael Niefünd, Elsfleth

Handysize T/C Raten seit 2002 in US-\$

T/C-Dauer	Tragfähigkeit in tdw	Durchschnittswert	Aktueller Wert	Höchster Wert	Niedrigster Wert	Median
1 Jahr	30.000	14.537	10.875	40.800	6.000	12.407
6 Monate	30.000	15.430	10.813	48.125	5.438	12.844

GZ108

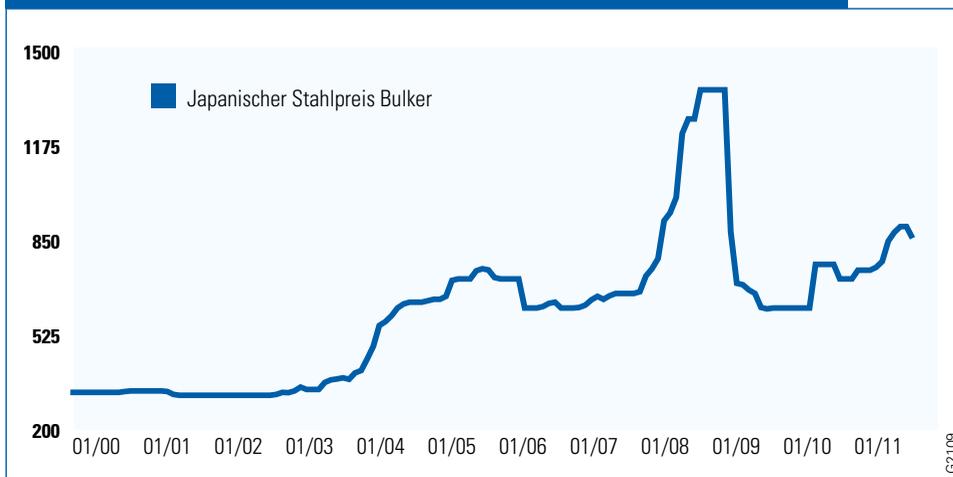
Das MS „Seven Islands“ fährt seit der Ablieferung im Mai 2010 für 7 Jahre (+/- 60 Tage) zu einer Brutto-Zeitchartrate von US-\$ 19.750,-/Einsatztag bei Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Korea. Anschließend wird bis zum Laufzeitende mit einer Rate von US-\$ 14.800 pro Tag weiter kalkuliert.

Entwicklung der Neubaupreise

Niedrigbaupreise gab es 1999 als Auswirkung der Asienkrise und der Abwertung der asiatischen Währungen. Dieses Niveau fiel in 2001 und 2002 wiederum, da die Werften über den Preis aggressiv akquirierten. Seitdem ist die Weltwirtschaft einige Jahre überdurchschnittlich gewachsen und gleichzeitig sind die Rohstoffpreise, die Energie- und die Transportkosten erheblich angestiegen. Dies alles und die fortgesetzt positiven Erwartungen hatten zu einer Ausbuchung der Bauplätze für Großtonnage zumeist in Asien bis in das Jahr 2011 geführt.

Aufgrund der seit September 2008 ausgebrochenen globalen Finanz- und infolge dessen Weltwirtschaftskrise wurden Neubauprojekte aus verschiedenen Gründen zwischenzeitlich auf Eis gelegt. Die Stahlpreise waren in der Zwischenzeit auch wieder kräftig gefallen, seit September 2008 um über 55 %. Seitdem sind sie wieder um rund 47 % angestiegen.

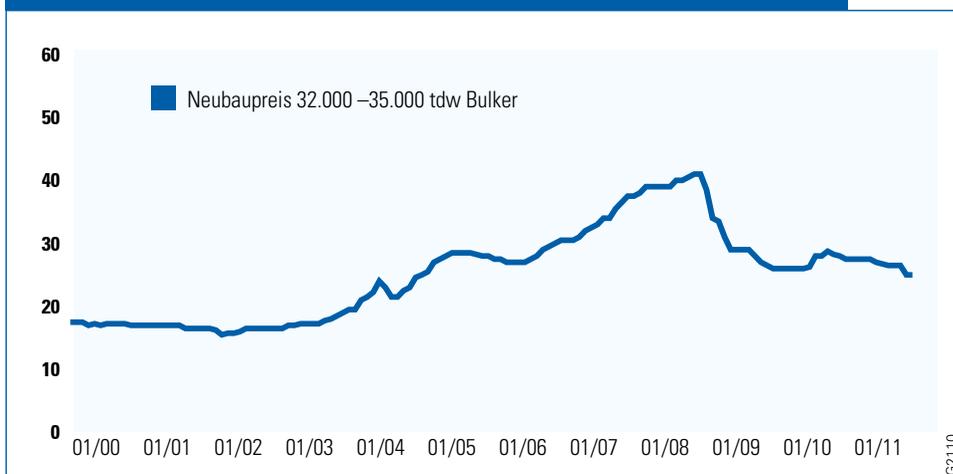
ENTWICKLUNG der japanischen Stahlplattenpreise in US-\$/Tonne



Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: SIN – Shipping Intelligence Network, 20.09.2011, Dipl.-Wirtsch. Ing. Michael Niefünd, Elsfleth

Die nachfolgende Abbildung zeigt die langfristige Preisentwicklung von Handysize-Bulkern im Vergleich zum Kaufpreis des hier untersuchten Handysize-Bulkers.

NEUBAUPREISE von Handysize-Bulkern seit 2000 in Mio. US-\$



Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: SIN – Shipping Intelligence Network, 20.09.2011, Dipl.-Wirtsch. Ing. Michael Niefünd, Elsfleth

Als Neubaupreise für Handysize-Bulker mit 32.000 bis 35.000 tdw mit Ablieferung in drei Jahren nennt Clarkson im August 2008 US-\$ 40,0 Mio., für gebrauchte „Fünfjährige“ mit prompter Ablieferung sind es aufgrund des boomenden Frachtmarktes US-\$ 53,0 Mio. Seitdem sind die Neubaupreise für Handysize-Bulker um ca. 40 %, die für gebrauchte „Fünfjährige“ sogar um 56 % gefallen.

Der Kaufpreis für das Fondsschiff liegt bei US-\$ 36,5 Mio. Das lag zum Zeitpunkt des Kaufes unterhalb des Marktniveaus der Kontraktpreise. Bei den abgebildeten Kontraktpreisen werden anfallende Nebenkosten, die bis zur Ablieferung des Schiffes entstehen, nicht berücksichtigt. Eine wirtschaftliche Einordnung ist nur mit Würdigung der siebenjährigen Festcharter bei einem renommierten Charterer sinnvoll. Die überdurchschnittliche Zeitcharterrate in Höhe von US-\$ 19.750,- pro Tag erlaubt es, Sondertilgungen im oberen einstelligen Millionenbereich zu leisten.

Elsfleth, 26.09.2011
Dipl.-Wirtsch.Ing.
Michael Niefünd

„Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Korea, Seoul“

(ersetzt den entsprechenden Absatz auf Seite 37 im Verkaufsprospekt sowie auf Seite 12 im Nachtrag Nr. 1)

Über die Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. liegt ein Rating der Wirtschaftsauskunftei Infospectrum vom 08.07.2011 vor.

Auf einer Bonitätsindex-Skala von 1 (vernachlässigbares Ausfallrisiko) bis 10 (unmittelbar bevorstehender Ausfall), wird das Unternehmen mit einem Wert für das overall rating von „3“ (geringes Ausfallrisiko) bewertet.

„Bisher durchgeführte Beteiligungsangebote“

(ersetzt den gleichnamigen Abschnitt auf den Seiten 39/40 im Verkaufsprospekt sowie die Ausführungen hierzu auf den Seiten 13/14 im Nachtrag Nr. 1)

Das Beteiligungsangebot Schiffsfonds MS „Seven Islands“ ist der 37. Beteiligungsfonds, der von der Ownership Emissionshaus GmbH initiiert wurde. Insgesamt wurden bereits 60 Schiffe unterschiedlicher Größenklassen und Marktsegmente und ein Investitionsvolumen von ca. US-\$ 1.332 Mio. prospektiert.

Eine jährlich erscheinende Leistungsbilanz dokumentiert die Platzierungskraft des Unternehmens sowie den Verlauf der bisher aufgelegten Fonds. Das in der Leistungsbilanz enthaltene Datenmaterial wird durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft. Die Leistungsbilanz ist im Internet unter www.ownership.de oder auf Anfrage bei der Ownership Emissionshaus GmbH kostenlos erhältlich. Sie enthält u. a. detaillierte Informationen über die wirtschaftliche Entwicklung jeder einzelnen Beteiligungsgesellschaft, Soll-/Ist-Vergleiche bzgl. des eingeworbenen Fondskapitals, des Investitionsvolumens, der Auszahlungen an die Investoren, des Betriebsergebnisses, des Darlehensstandes sowie des steuerlichen Ergebnisses. Die wesentlichen Eckdaten der bislang aufgelegten Fonds sind in Form eines Musterdepots zusammengefasst. Das kumulierte Musterdepot der Leistungsbilanz 2009 (Seite 28 der Leistungsbilanz 2009) weist 32 Fonds aus. Daneben ist der Leistungsbilanz 2009 eine ausführliche Einzeldarstellung aller Fonds zu entnehmen. Für die bis Ende 2009 voll platzierten Fonds lag die Summe des von der Ownership Emissionshaus GmbH insgesamt eingeworbenen Fondskapitals (die Inanspruchnahme aus Platzierungsgarantien war nicht erforderlich) ebenso wie das gesamte Initiatorenkapital nur geringfügig außerhalb der prospektierten Werte.

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat Einfluss auf die Einnahmen der emittierten Schiffe. Dies schlägt sich bei den Reedereiüberschüssen, Zinsbelastungen, Tilgungen, Auszahlungen und Liquiditäten der Fonds negativ nieder, so dass es zu zum Teil erheblichen, negativen Abweichungen gegenüber den prospektierten Werten gekommen ist.

Kumulierte LEISTUNGSBILANZDATEN 2009				
Mittelherkunft	Prospekt	Ist	Abweichungen ^{1,7}	
Emissionskapital in T€ ^{2,3}	386.425	369.533	–	16.892
Initiatorenkapital in T€	24.204	24.205		1
Fremdkapital in T€ ⁴	558.875	506.874	–	52.001
Investitionsvolumen in T€ ^{3,4,5}	988.576	918.838	–	69.738
Kumuliert bis 2009				
Betriebsphase	Prospekt	Ist	Abweichungen	
Reedereiüberschuss vor Kapitaldienst in T€	338.586	241.577	–	97.009
Zinsaufwand in T€	90.829	80.095	–	10.734
Tilgung in T€ ⁶	175.130	162.848	–	12.282
Auszahlungen in T€	107.380	82.625	–	24.755
Liquidität in T€ ⁶	15.820	– 22.385	–	38.205

1 Der Schiffsfonds OwnerShip Tonnage II ist ein reiner US-Dollar-Fonds. Für die Vergleichbarkeit wurden die Daten mit dem Stichtagskurs (31.12.2009) von € 1 = US-\$ 1,4406 umgerechnet.

2 Von der Möglichkeit einer Kapitalerhöhung gemäß Gesellschaftsvertrag wurde bei fünf Fonds Gebrauch gemacht.

3 Die Abweichungen der prospektierten und der Ist-Zahlen beim Emissionskapital liegen u.a. an der noch nicht vollständig abgeschlossenen Einwerbung bei drei Fonds zum 31.12.2009.

4 Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus noch nicht valuierten Schiffshypothekendarlehen, aus nicht in Anspruch genommenen Betriebsmittelkrediten sowie Kursbewertungen.

5 Inklusive Agio.

6 Die Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus Tilgungsaussetzungen, Sondertilgungen, Wechselkursschwankungen und zeitlichen Verschiebungen.

7 Die Abweichungen beinhalten auch Wechselkursschwankungen.

„Hinweise zur Finanzierung“

(Aktualisierung der Aussagen zur Zwischenfinanzierung auf Seite 46 im Verkaufsprospekt)

Zwischenfinanzierung

Die Zwischenfinanzierung des Eigenkapitals erfolgt über ein von der schiffsfinanzierenden Bank grundsätzlich zugesagtes Schiffshypothekendarlehen in Höhe von bis zu € 7.500.000. Dieses ist bei Übernahme des Schiffes in Höhe von € 6.600.000 valuiert worden. Gemäß Addendum Nr. 1+2 zum Darlehensvertrag verlängert sich die mögliche Laufzeit des Darlehens bis zum 31.12.2014. Das Darlehen ist analog zu den Einzahlungsterminen des Kommanditkapitals zu tilgen. Die Zinsen für die Eigenkapitalzwischenfinanzierung werden kurzfristig vereinbart, wobei die Usancen des Euromarktes zu beachten sind, und richten sich nach dem Refinanzierungszinssatz der Bank (EURIBOR) zzgl. einer Marge von 2,0 % p. a. Zum Datum dieses Nachtrages valuiert das Darlehen noch mit € 3.250.000.

„Übersicht der Vertragspartner“

(Aktualisierung einzelner Angaben auf den Seiten 55–61 im Verkaufsprospekt bzw. Seiten 18/19 im Nachtrag Nr. 1)

MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG

Kapital:

Die Einwerbung läuft. Das von den Gründungsgesellschaftern sowie den Herren Kai Freese und Ownership Treuhand GmbH gezeichnete Kapital beträgt € 275.000, davon wurden € 275.000 eingezahlt. Am 16.11.2011 beträgt das insgesamt gezeichnete Kommanditkapital € 8.184.000, wovon € 8.184.000 eingezahlt sind.

Gründungsgesellschafter:

- Ownership Emissionshaus GmbH, (Kommanditeinlage € 20.000, € 2.000 eingetragen, eingezahlt € 20.000);
- Freese Shipping GmbH & Co. KG, (Kommanditeinlage € 25.000, € 2.500 eingetragen, eingezahlt € 25.000);

Weitere Gesellschafter:

- Kai Freese, (Kommanditeinlage € 225.000, € 22.500 eingetragen, eingezahlt € 225.000).
- Ownership Treuhand GmbH (als Treuhänder für weitere Kommanditisten) (eigene Kommanditeinlage € 5.000, € 500 eingetragen, eingezahlt € 5.000)
- weitere Anleger (Kommanditkapital € 7.909.000, eingezahlt € 7.909.000)

Ownership Holding GmbH

Stammkapital: € 2.290.000,00

Ownership Beteiligungs GmbH

Sitz: Fuhrentwiete 14, 20355 Hamburg

Geschäftsführer: Sebastian Fischer-Zernin

„Erbchaft- oder Schenkungsteuer“

(der gleichnamige Abschnitt auf den Seiten 68/69 im Verkaufsprospekt wurde durch die Ausführungen auf Seite 22 des Nachtrages Nr. 1 ersetzt; der 4. Absatz der Ausführungen im Nachtrag Nr. 1 wird nachfolgend aktualisiert)

Die Steuerbegünstigung von Betriebsvermögen galt nach Auffassung der Finanzverwaltung (koordinierter Ländererlass vom 04.07.2005) bisher nur für Kommanditisten, die persönlich im Handelsregister eingetragen sind. Bei treuhänderisch beteiligten Anlegern wurde als Gegenstand der Übertragung nicht die Kommanditbeteiligung sondern der Herausgabeanspruch gegen die Treuhänderin angesehen. Infolgedessen waren die oben beschriebenen Vergünstigungen (Verschonungsabschlag und Abzugsbetrag) nicht anwendbar. Mit seinem Urteil vom 28.07.2010 hat das Niedersächsische Finanzgericht diese Handhabung für unzulässig erklärt. Infolgedessen haben bisher das Bayerische Staatsministerium (Erlass vom 16.09.2010), das Finanzministerium Baden-Württemberg (Erlass vom 2.11.2010) und die Hamburgische Steuerverwaltung (Erlass vom 18.10.2010) die ursprüngliche Auffassung aufgehoben. Demnach sind nunmehr in diesen Bundesländern die Steuerbegünstigungen nach §§ 13a und 19a Erbschaftsteuer- und Schenkungsteuergesetz (ErbStG) zu gewähren, wenn es sich bei dem übertragenen Treugut um begünstigtes Vermögen nach § 13b ErbStG (insbesondere Betriebsvermögen) handelt und die übrigen Voraussetzungen vorliegen. Es bleibt abzuwarten, ob sich zukünftig weitere Bundesländer dieser Auffassung anschließen.

„Chartervertrag“

(ersetzt den gleichnamigen Abschnitt auf der Seite 80 im Verkaufsprospekt sowie die Ausführungen hierzu auf der Seite 23 im Nachtrag Nr. 1)

Chartervertrag

Ab Ablieferung ist das MS „Seven Islands“ für sieben Jahre (+/- 60 Tage) an Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Korea, fest verchartert. Der Chartervertrag datiert auf den 19.04.2008. Die Bruttocharterrate für den Zeitraum der 7-Jahrescharter beträgt US-\$ 19.750 pro Einsatztag abzgl. 2 % Kommission. Der Chartervertrag des MS „Seven Islands“ unterliegt englischem Recht. Über Streitigkeiten entscheidet unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges ein Schiedsgericht in London nach dem Arbitration Act 1979.

Über die Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. liegt ein Rating der Wirtschaftsauskunftei Infospectrum vom 08.07.2011 vor. Auf einer Bonitätsindex-Skala von 1 (vernachlässigbares Ausfallrisiko) bis 10 (unmittelbar bevorstehender Ausfall), wird das Unternehmen mit einem Wert für das overall rating von „3“ (geringes Ausfallrisiko) bewertet.

„Platzierungsgarantie“

(ersetzt den gleichnamigen Abschnitt auf der Seite 80 im Verkaufsprospekt sowie die Ausführungen hierzu auf den Seiten 23 und 24 im Nachtrag Nr. 1)

Platzierungsgarantie

In Höhe des zur Zeichnung verfügbaren Kommanditkapitals liegt für die Beteiligungsgesellschaft eine Platzierungsgarantie des Vertragsreeders, der Freese Shipping GmbH & Co. KG über einen Gesamtbetrag von € 12.250.000 zzgl. 5 % Agio vor. Der Garantiegeber verpflichtet sich, spätestens zum 31.12.2014 für gegebenenfalls nicht gezeichnetes Kommanditkapital als Gesellschafter der Beteiligungsgesellschaft beizutreten oder Dritte beitreten zu lassen. Die Übernahme einer stillen Beteiligung steht einem Beitritt als Kommanditist gleich. Der Garantiegeber kann von der Einschiffsgesellschaft die Erhöhung des Schiffshypothekendarlehens von ursprünglich US-\$ 26.250.000 um den Garantiebtrag verlangen, maximal jedoch um den Betrag, den die das ursprüngliche Fremdkapital finanzierende Bank der Einschiffsgesellschaft als zusätzlichen Kredit gegen übliche Besicherung gewährt. In Höhe des Betrages der zusätzlichen Finanzierung erfüllt der Garantiegeber seine Verpflichtungen aus der Platzierungsgarantie. Für die Platzierungsgarantie gilt deutsches Recht. Gerichtsstand ist Hamburg. Bei Streitigkeiten daraus werden diese nach der Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) entschieden.

Über die Reedereigruppe Freese, Stade, liegt eine Bankauskunft einer großen auf die Finanzierung von Schiffskrediten spezialisierten Bank vom 14.11.2011 vor. Diese bestätigt, dass die eingegangenen Verpflichtungen bisher stets erfüllt wurden und die Vermögensverhältnisse als geordnet eingestuft werden.

„Informationspflichten bei besonderen Vertragsformen“

(ersetzt den Abschnitt „Verbraucherinformationen für den Investor nach der BGB-Informationspflichten-Verordnung“ auf der Seite 97 im Verkaufsprospekt sowie die entsprechenden Ausführungen auf den Seiten 26 und 27 im Nachtrag Nr. 1)

Informationspflichten bei besonderen Vertragsformen nach Art. 246 §1 und 2 EGBGB.

1. Identität und ladungsfähige Anschriften der Unternehmen und anderer für die Geschäftsbeziehung mit dem Verbraucher maßgeblichen Personen

- MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG, Amtsgericht Tostedt, HRA 201035), vertreten durch die persönlich haftende Gesellschafterin, Freese Shipping 3. Beteiligungsgesellschaft mbH, Geschäftsführer Kai Freese, geschäftsansässig An der Werft 4, 21680 Stade
- Ownership Treuhand GmbH (Amtsgericht Hamburg, HRB 89590), Geschäftsführer Mike Wittje, geschäftsansässig Cremon 36, 20457 Hamburg
- Ownership Emissionshaus GmbH (Amtsgericht Hamburg, HRB 89589), Geschäftsführer Olaf Pankow und Thomas Wenzel, beide geschäftsansässig Cremon 36, 20457 Hamburg
- Freese Shipping GmbH & Co. KG (Amtsgericht Tostedt, HRA 200851), Geschäftsführer Kai Freese, geschäftsansässig An der Werft 4, 21680 Stade
- Kai Freese, geschäftsansässig An der Werft 4, 21680 Stade

2. Wesentliche Vertragsmerkmale der Kapitalanlage

Der Verkaufsprospekt zum Beteiligungsangebot MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG vom 21.11.2008 nebst Nachtrag Nr. 1 vom 25.06.2010 und Nachtrag Nr. 2 vom 16.11.2011 sowie die Beitrittserklärung enthalten detaillierte Beschreibungen der Vertragsverhältnisse, auf die nachfolgend verwiesen wird.

Mit Annahme der Beitrittserklärung kommt zwischen dem Investor und der Ownership Treuhand GmbH ein Treuhand- und Dienstleistungsvertrag zustande, auf dessen Grundlage sich der Investor mittelbar treugeberisch als atypisch stiller Gesellschafter an der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG beteiligt (vgl. Treuhand- und Dienstleistungsvertrag, Seite 93 des Verkaufsprospektes). Nach erfolgtem Beitritt kann sich der Investor auch unmittelbar als Kommanditist in das Handelsregister eintragen lassen (vgl. Gesellschaftsvertrag, Seite 86 des Verkaufsprospektes). Zu diesem Zweck kann er das Treuhandverhältnis ohne Einhaltung einer Frist durch schriftliche Erklärung gegenüber der Treuhänderin auf das Ende eines jeden Monats kündigen. Macht der Investor von diesem Recht Gebrauch, besteht das Treuhandverhältnis als Verwaltungstreuhandenschaft fort (vgl. Treuhand- und Dienstleistungsvertrag, Seite 94 des Verkaufsprospektes).

Die mittelbare Beteiligung an der Fondsgesellschaft erfolgt in der Weise, dass die Ownership Treuhand GmbH von ihrem Recht Gebrauch macht, ihre Einlage ein- oder mehrmals auf insgesamt bis zu € 12.255.000 und mit Zustimmung der Komplementärin um weitere maximal € 150.000 zu erhöhen (vgl. § 3 des Gesellschaftsvertrages, Seite 86 des Verkaufsprospektes).

Der Anlagebetrag wird größtenteils zum Erwerb und Betrieb des Massengeschiffes MS „Seven Islands“ durch die MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG (Amtsgericht Tostedt, HRA 201035) verwendet. Über die Auszahlungen der Fondsgesellschaft und die Veräußerungserlöse im letzten Jahr der Fondslaufzeit partizipiert der Investor an den wirtschaftlichen Ergebnissen des Investitionsobjektes (vgl. Seite 42 ff. des Verkaufsprospektes in Verbindung mit Seite 14 ff. des Nachtrags Nr. 1 hierzu).

Gemäß § 3 Ziff. 1 des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages steht dem Investor das Recht zu, der Ownership Treuhand GmbH jederzeit schriftliche Weisungen bzgl. der Beteiligung sowie im Hinblick auf die Ausübung von Rechten nach dem Gesellschaftsvertrag zu erteilen. Die Ownership Treuhand GmbH verpflichtet sich, rechtzeitig vor jeder ordentlichen Gesellschafterversammlung spätestens drei Wochen vor dem geplanten Termin, die Weisungen des Treugebers zu den anstehenden Tagesordnungspunkten einzuholen und entsprechend diesen Weisungen ihr Stimmrecht auszuüben. Gleichzeitig mit der Einholung der Weisung unterbreitet die Ownership Treuhand GmbH dem Treugeber einen Vorschlag zur Abstimmung über die zur Abstimmung anstehenden Tagesordnungspunkte. Macht der Treugeber von seinem Weisungsrecht keinen Gebrauch und erteilt der Treuhänderin insbesondere binnen zwei Wochen nach Zugang des entsprechenden Aufforderungsschreibens keine Weisung zu einem bestimmten Abstimmungsvorschlag gilt sein Schweigen als Weisung an die Treuhänderin, entsprechend ihres Abstimmungsvorschlages abzustimmen. Auf diese Weisungsfiktion hat die Treuhänderin im Aufforderungsschreiben gesondert hinzuweisen. Auch in diesem Fall wird die Treuhänderin mangels ihrer konkret erteilter Weisungen von dieser Weisungsfiktion nur insoweit Gebrauch machen, als es um die Herstellung der Beschlussfähigkeit geht. Im Übrigen hat sich die Treuhänderin in der zur Abstimmung stehenden Beschlussvorlage in Bezug auf die treuhänderisch von ihr gehaltene Beteiligungsquote ihres Stimmrechts zu enthalten.

3. Mindestlaufzeit der Beteiligung

Gemäß § 16 Ziffer 2 des Gesellschaftsvertrages (Seite 90 des Verkaufsprospektes) hat die Beteiligung eine prognostizierte Mindestlaufzeit bis zum 31.12.2019.

4. Leistungsvorbehalte

Nach Annahme des Beitritts durch die Ownership Treuhand GmbH bestehen keine Leistungsvorbehalte. Da es sich bei der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG um einen geschlossenen Fonds handelt, können Beteiligungen hieran nur erworben werden, solange diese Gesellschaft noch nicht geschlossen ist.

5. Ggf. zusätzlich anfallende Steuern und Kosten, die nicht über den Unternehmer abgeführt oder von ihm in Rechnung gestellt werden

Als weitere Kosten können Gebühren und Auslagen für die notarielle Beglaubigung einer Handelsregistervollmacht sowie bei Umwandlung der treugeberischen Beteiligung in eine Beteiligung als Kommanditist weitere Notarkosten und Handelsregistergebühren anfallen. Daneben können Schenkung-, Erbschaft- und/oder weitere Steuern anfallen. Zu den steuerlichen Auswirkungen der Beteiligung für den Investor wird auf die Ausführungen im Verkaufsprospekt, insbesondere den Abschnitt „Wesentliche Grundlagen der steuerlichen Konzeption“ (Seite 65 ff. des Verkaufsprospektes in Verbindung mit Seite 21 ff. des Nachtrags Nr. 1 hierzu) verwiesen. Im Übrigen wird die Beratung durch einen Angehörigen der steuerberatenden Berufe empfohlen.

6. Widerrufs- oder Rückgaberechte

Dem Investor steht ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 355 BGB zu. Die Einzelheiten des Widerrufs und seiner Rechtsfolgen ergeben sich aus der in der Beitrittserklärung enthaltenen Widerrufsbelehrung.

7. Gültigkeitsdauer der zur Verfügung gestellten Informationen

Die dem Investor zur Verfügung gestellten Informationen gelten bis zur Mitteilung von Änderungen. Sämtliche Aussagen zu steuerlichen und sonstigen im Verkaufsprospekt (nach den Nachträgen Nr. 1 und Nr. 2) genannten Rechtsgrundlagen beziehen sich auf den Stand November 2011.

8. Risiken der Anlage

Die Beteiligung an der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG stellt eine unternehmerische Beteiligung dar. Nach Übernahme der MS „Seven Islands“ besteht das Risiko versteckter Mängel. Nach Ablauf der Festchartervereinbarung sind, z. B. durch Ausfall eines Charterers oder niedrigere Chartererlöse möglich. Darüber hinaus besteht das Risiko der Nichtzahlung der Chartererlöse oder von geringeren als kalkulierten Einnahmen. Die Ertragslage der Beteiligungsgesellschaft kann sich durch höhere Zinsaufwendungen sowie durch höhere Betriebs- oder sonstige Kosten verschlechtern. Da sich nicht alle denkbaren Risiken versichern lassen, ist ein Totalverlust der Beteiligung theoretisch möglich. Ebenso können die geplanten Auszahlungen bei negativer Entwicklung der Gesellschaft niedriger ausfallen oder ausbleiben. Bei einem niedrigen Verkaufserlös kann die Schlussauszahlung niedriger als geplant ausfallen oder gänzlich ausbleiben. Ferner sind Fondsanteile als langfristige Investition zu verstehen und nicht auf einem geregelten Markt veräußerbar. Eine vorzeitige Beendigung und die Veräußerung der Beteiligung sind nur sehr beschränkt möglich. Bezüglich der Risiken der Beteiligung im Einzelnen wird auf die ausführliche Darstellung der Risiken einer Schiffsbeteiligung ab Seite 14 ff. des Verkaufsprospektes in Verbindung mit Seite 4 des Nachtrags Nr. 1 hierzu verwiesen. In der Vergangenheit erwirtschaftete Erträge sind kein Indikator für künftige Erträge.

9. Vertragliche Kündigungsbedingungen, Beendigung der Beteiligung

Der Investor kann den Treuhand- und Dienstleistungsvertrag jederzeit auf das Ende eines jeden Monats durch schriftliche Erklärung gegenüber der Treuhänderin kündigen, wenn er sich selbst als Kommanditist in das Handelsregister eintragen lassen will. In diesem Fall wird das Vertragsverhältnis als Verwaltungstreuhand entsprechend den im Treuhand- und Dienstleistungsvertrag geregelten Rechten und Pflichten fortgeführt. Im Übrigen kann der Investor das Treuhand- und Dienstleistungsverhältnis nur aus wichtigem Grund oder dann kündigen, wenn er gleichzeitig berechtigterweise als Kommanditist die Kündigung seiner Gesellschafterstellung zum 31.12.2019 erklärt (vgl. § 11 des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages, Seite 94 des Verkaufsprospektes).

Seine Gesellschafterstellung kann der Investor entweder fristlos bei Vorliegen eines wichtigen Grundes oder gemäß § 16 Ziff. 2 des Gesellschaftsvertrages mit einer Frist von 6 Monaten zum Jahresende, erstmals jedoch zum 31.12.2019, kündigen. Die Rechtsfolgen der Beendigung des Treuhand- und Dienstleistungsverhältnisses und des Beteiligungsverhältnisses ergeben sich aus § 11 des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages und § 16 ff. des Gesellschaftsvertrages (Seiten 94 und 90 des Verkaufsprospektes).

Um der Treuhänderin die Möglichkeit zu erhalten, ihrerseits die von ihr für den Treugeber gehaltene Kommanditbeteiligung gegenüber der Gesellschaft fristgemäß kündigen zu können, muss die ordentliche Kündigung des Treuhand- und Verwaltungsvertrages der Treuhänderin spätestens einen Monat vorher, mithin sieben Monate vor der beabsichtigten Beendigung seiner Beteiligung zugegangen sein. Will der Treugeber seine Beteiligung beispielsweise zum 31.12.2019 beenden, muss die Kündigung der Treuhänderin spätestens sieben Monate vorher zugegangen sein. Eine solche Kündigung des Gesellschaftsverhältnisses und des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages hat jeweils durch eingeschriebenen Brief zu erfolgen.

Die Kündigung ist im Falle einer unmittelbaren Beteiligung an die MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG, An der Werft 4, 21680 Stade, und im Fall einer mittelbaren Beteiligung über die Treuhänderin an die Ownership Treuhand GmbH, Cremon 36, 20457 Hamburg, zu richten.

10. Anwendbares Recht und Gerichtsstand/ außergerichtliche Streitbeilegung/ Ombudsverfahren

Sowohl der Treuhand- und Dienstleistungsvertrag als auch der Gesellschaftsvertrag der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG unterliegen dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Auch die vorvertragliche Aufnahme von Beziehungen zum Interessenten/Investor unterliegt deutschem Recht. Über sämtliche Streitigkeiten, die sich im Zusammenhang mit diesem Gesellschafts- und/oder Treuhand- und Dienstleistungsvertrag oder über deren Gültigkeit ergeben, entscheidet unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges ein Schiedsgericht, welches sich aus drei unparteilichen und unabhängigen Schiedsrichtern zusammensetzt. Jeder Schiedsrichter muss für das deutsche Richteramt befähigt sein. Für das Schiedsverfahren gilt die Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) in ihrer bei Einleitung des Verfahrens jeweils gültigen Fassung. Der Ort des schiedsrichterlichen Verfahrens ist Hamburg. Die Sprache im Schiedsverfahren ist deutsch. Ausschließlicher Gerichtsstand ist – soweit gesetzlich zulässig – Hamburg.

Daneben haben die Investoren dieser Fondsgesellschaft die Möglichkeit, im Falle von Streitigkeiten aus Anlass des Gesellschafts- und/oder Treuhand- und Dienstleistungsvertrages sowie aus der Anwendung der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) betreffend Fernabsatzverträge über Finanzdienstleistungen einschließlich damit zusammenhängender Streitigkeiten aus der Anwendung des § 676 h BGB (unbeschadet ihres Rechts, die Gerichte anzurufen) die bei der Deutschen Bundesbank eingerichtete Schlichtungsstelle anzurufen. Die Voraussetzungen für den Zugang zu der Schlichtungsstelle regelt die Schlichtungsstellenverfahrensverordnung. Merkblatt sowie die Schlichtungsstellenverfahrensverordnung sind bei der Schlichtungsstelle erhältlich. Die Adresse lautet: Deutsche Bundesbank – Schlichtungsstelle – Postfach 11 12 32, 60047 Frankfurt am Main, Tel. 069/2388-1907, Fax: 069/2388-1919, www.bundesbank.de.

Sobald die Gesellschaft wie geplant gemäß § 6 Ziff. 7 lit. m) des Gesellschaftsvertrages dem Ombudsverfahren beigetreten ist, sind die Investoren ferner berechtigt, bei Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit dem Gesellschaftsvertrag und dem damit begründeten Gesellschafterverhältnis die Ombudsstelle Geschlossene Fonds e. V. anzurufen und gegen die MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG ein Schlichtungsverfahren einzuleiten. Die Adresse lautet: Ombudsstelle Geschlossene Fonds e. V., Postfach 640222, 10048 Berlin (info@ombudsstelle-gfonds.de). Das Schlichtungsverfahren richtet sich nach den geltenden Regelungen der Verfahrensordnung Ombudsstelle Geschlossene Fonds e.V. (www.ombudsstelle-gfonds.de).

Geht eine Beteiligung an der Gesellschaft im Wege der Sonderrechtsnachfolge auf einen neuen Kommanditisten über, so gelten die Regelungen dieser Schlichtungsvereinbarung auch für den neuen Gesellschafter. Ein ausscheidender Gesellschafter soll seinen Rechtsnachfolger auf das Bestehen dieser Regelung hinweisen.

Den Investoren steht neben dem Ombudsverfahren immer auch der Weg vor das Schiedsgericht gem. Ziff. 1 und 2 (an Stelle des ordentlichen Rechtsweges) offen. Dies gilt auch dann, wenn der Kommanditist mit der Entscheidung der Ombudspersonen nicht einverstanden sein sollte.

11. Sprachen, in welchen die Vertragsbedingungen und die Verbraucherinformationen mitgeteilt werden, sowie Sprachen, in welchen sich der Unternehmer verpflichtet, mit Zustimmung des Verbrauchers die Kommunikation während der Laufzeit dieses Vertrages zu führen

Sämtliche Vertragsbedingungen und sonstige Informationen werden dem Interessenten in deutscher Sprache mitgeteilt, die auch für die Kommunikation während der Vertragslaufzeit und für die Auslegung von Klauseln maßgeblich ist.

12. Hauptgeschäftstätigkeit des Unternehmers und zuständige Hinterlegungsstelle

Die Hauptgeschäftstätigkeit der in Nr. 1 genannten Unternehmen ergibt sich aus Seite 52 des Prospektes sowie aus § 2 des Gesellschaftsvertrages und der Präambel des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages. Die Tätigkeit der in Nr. 1 genannten Unternehmen unterliegt gegenwärtig keiner aufsichtsbehördlichen Zulassung. Zuständige Hinterlegungsstelle für den überreichten Verkaufsprospekt nebst Nachtrag Nr. 1 vom 25.06.2010 und Nachtrag Nr. 2 vom 16.11.2011 ist gemäß § 8i Wertpapier-Verkaufsprospektgesetz die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (Hinterlegungsstelle), Grauhofstraße 108, 53117 Bonn oder Lurgiallee 12, 60439 Frankfurt am Main.

„Beitrittserklärung MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG“

(ersetzt den gleichnamigen Abschnitt auf den Seiten 98 und 99 im Verkaufsprospekt sowie die entsprechenden Ausführungen auf der Seite 27 im Nachtrag Nr. 1)

Beitrittserklärung MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG

Empfangsquittung

Hiermit bestätige ich, dass ich eine Ausfertigung des Verkaufsprospektes Schiffsfonds MS "Seven Islands" vom 21.11.2008 nebst Nachtrag Nr. 1 vom 25.06.2010 und Nachtrag Nr. 2 vom 16.11.2011 (ggf. auf CD-ROM) einschließlich des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages und des Gesellschaftsvertrages der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG sowie die besonderen Verbraucherinformationen nach Art. 246 §1 und §2 EGBGB auf Seite 97 im Verkaufsprospekt in Verbindung mit Seite 26 f. des Nachtrags Nr. 1 und Seite 14 f. des Nachtrags Nr. 2 vom 16.11.2011 hierzu erhalten und zur Kenntnis genommen habe.

Ort, Datum

Unterschrift des Zeichners



Ich, der/die Unterzeichnende (Zeichner)

Frau Herr (bitte ankreuzen) Titel/Nachname

Vorname Geburtsdatum (TT.MM.JJJJ)

Geburtsort Staatsangehörigkeit

Beruf

Meldeanschrift:

Straße, Hausnummer

Land PLZ Ort

Wenn abweichend
Postanschrift

Straße, Hausnummer

Land PLZ Ort

Telefonnummer E-Mail

zust. Wohnfinanzamt Steuernummer

Identifikationsnummer Name des Kreditinstitutes für Auszahlungen

Bankleitzahl Kontonummer

NUR bei Auslandskonto erforderlich:

BIC/SWIFT IBAN

beauftrage hiermit die Ownership Treuhand GmbH – als Treuhänderin – für mich auf meine Rechnung wie folgt Kommanditanteile (Pflichteinlage) an der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG in Höhe von

,00 Euro Betrag ohne Agio in Worten Euro (Mindestbeteiligung € 10.000; höhere Beträge müssen ohne Rest durch 1.000 teilbar sein)

zzgl. 5% Agio zu übernehmen und die erworbenen Rechte nach Maßgabe des Treuhand- und Dienstleistungsvertrages vom 10.11.2008 treuhänderisch für mich zu verwalten

Die Zahlung der Pflichteinlage zzgl. 5% Agio auf das gezeichnete Kommanditkapital ist nach Aufforderung durch die Ownership Treuhand GmbH in einer Summe an die MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG auf das Mittelverwendungskonto Nr. 101 0324 010 bei der Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) zu leisten.

Die Zahlung gilt mit Gutschrift auf dem vorgenannten Mittelverwendungskonto als geleistet. Im Falle der nicht fristgerechten Zahlung der Beteiligungssumme und/oder des Agios ist die Treuhänderin oder die Gesellschaft berechtigt, Verzugszinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins (§247 BGB), mindestens jedoch 1% pro Monat zu verlangen. Für den Fall, dass ich meinen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkomme, ist die Treuhänderin oder die Gesellschaft ferner berechtigt, nach Ablauf einer angemessenen Nachfrist gemäß § 323 BGB vom Vertrag zurückzutreten und daneben gemäß § 325 BGB Schadensersatz zu verlangen.

Mir ist bekannt, dass mit Annahme dieser Beitrittserklärung durch die Treuhänderin zwischen mir und der Ownership Treuhand GmbH ein Treuhand- und Dienstleistungsvertrag zustande kommt. Mir ist ferner bekannt, dass mein Beitritt zur MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG dadurch erfolgt, dass die Ownership Treuhand GmbH die Erhöhung ihres Kommanditkapitals bei der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG zu Händen der Komplementärin anzeigt und meine ins Handelsregister einzutragende Haftsumme 10% der von mir übernommenen Pflichteinlage entspricht.

Ich bestätige mit meiner Unterschrift, dass mir die im Verkaufsprospekt vom 21.11.2008 nebst Nachtrag Nr. 1 vom 25.06.2010 und Nachtrag Nr. 2 vom 16.11.2011 abgedruckten Vertragswerke einschließlich des Gesellschaftsvertrages der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG in der Fassung vom 10.11.2008 und der Schiedsgerichtsklausel sowie der Treuhand- und Dienstleistungsvertrag vom 10.11.2008 zwischen der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG und der Ownership Treuhand GmbH bekannt sind und erkenne diese sowie die weiteren im Verkaufsprospekt nebst Nachtrag Nr. 1 und Nachtrag Nr. 2 erläuterten Verträge und die vorliegende Beitrittserklärung in der Fassung des Nachtrags Nr. 2 vom 16.11.2011 für meine Beteiligung an der MS "Seven Islands" Kai Freese GmbH & Co. KG als allein maßgebliche Unterlagen an. Ich bestätige ferner, dass ich vor der Zeichnung dieser Beteiligung ausreichend Zeit hatte, den Verkaufsprospekt nebst Nachtrag Nr. 1 und Nachtrag Nr. 2 durchzulesen und mir einen Überblick über das Vertragswerk zu verschaffen.

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die Treuhänderin die Einzahlungsforderung sowie die geldwerten Ansprüche aus dem Gesellschaftsverhältnis im Falle einer Zwischenfinanzierung an das finanzierende Kreditinstitut abtrifft. Weiterhin erkläre ich mich damit einverstanden, dass ggf. meine Bank der Ownership Treuhand GmbH eine Auskunft erteilt. Die Auszahlungen sollen auf mein oben angegebenes Konto überwiesen werden. Diese Anweisung gilt bis auf Widerruf. Änderungen der Bankverbindung werde ich der Treuhänderin unverzüglich anzeigen.

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010

(Die nachfolgende Darstellung des Jahresabschlusses ersetzt den Abschnitt „Angaben nach § 15 VermVerkProspV“ auf den Seiten 108–111 im Verkaufsprospekt sowie die entsprechenden Ausführungen auf den Seiten 28–31 im Nachtrag Nr. 1)

Anhang I: Bilanz der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG

MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG
Bilanz zum 31. Dezember 2010

AKTIVA	31.12.2010		31.12.2009		PASSIVA	31.12.2010		31.12.2009	
	€	€	€	€		€	€	€	€
A. AUSSTEHENDE EINLAGEN					A. EIGENKAPITAL				
Ausstehende Einlagen auf das Kommanditkapital		0,00	1.356.750,00		I. Kapitalanteil der persönlich haftenden Gesellschafterin		0,00	0,00	
B. ANLAGEVERMÖGEN					II. Kapitalanteile der Kommanditisten				
Sachanlagevermögen					1. Festkapital	6.332.000,00		3.796.000,00	
1. MS „Seven Islands“	25.113.627,00				2. Ausstehende Einlage – nicht eingefordert	-162.000,00		0,00	
2. Geleistete Anzahlungen MS „Seven Islands“	<u>0,00</u>	25.113.627,00	17.284.536,94		3. Kapitalrücklage	302.850,00		176.050,00	
C. UMLAUFVERMÖGEN					4. Entnahmekonten	-352.007,29		-7,29	
I. Vorräte		100.228,78	0,00		5. Verlustsonderkonten	-2.987.538,19		-2.511.858,92	
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					6. Nicht durch Vermögens-einlagen gedeckte Verlustanteile von Kommanditisten	<u>825.494,05</u>	<u>3.958.798,57</u>	<u>890.241,13</u>	
1. Forderungen gegen Gesellschaftern	1.863,59		0,00			3.958.798,57	2.350.424,92		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>67.804,91</u>	69.668,50	94.466,62		B. RÜCKSTELLUNGEN				
III. Guthaben bei Kreditinstituten		2.754.971,05	1.790.912,35		1. Steuerrückstellungen	21.400,00		0,00	
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		61.528,65	0,00		2. Sonstige Rückstellungen	<u>15.000,00</u>	36.400,00	4.500,00	
E. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN GEDECKTE VERLUSTANTEILE VON KOMMANDITISTEN		825.494,05	890.241,13		C. VERBINDLICHKEITEN				
					1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24.202.566,76		18.494.421,98	
					2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	53.294,10		1.785,00	
					3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	625.467,01		562.625,51	
					4. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>11.954,12</u>	24.893.281,99	3.149,63	
					D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		37.037,47	0,00	
		28.925.518,03	21.416.907,04				28.925.518,03	21.416.907,04	

Anhang II: Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 01.01.2010–31.12.2010

MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG, Stade
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

	2010	2009
	€	€
1. Umsatzerlöse		
2. Schiffsbetriebsaufwand	+ 3.309.222,93	0,00
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	- 52.810,48	0,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 363.502,63	0,00
3. Personalaufwand		
Heuern für fremde Seeleute	- 597.722,01	0,00
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.374.595,69	- 821.479,38
5. Sonstige betriebliche Erträge	+ 668.374,52	+ 18.751,84
6. Betriebsergebnis	+ 1.588.966,64	- 802.727,54
7. Abschreibungen auf Sachanlagen	- 1.331.309,18	0,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	+ 6,58
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 711.936,73	- 543.903,32
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 454.279,27	- 1.346.624,28
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 21.400,00	0,00
12. Jahresfehlbetrag	- 475.679,27	- 1.346.624,28

Anhang III: Anhang zum 31.12.2010

MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG, Stade
Anhang 2010

I. Allgemeine Hinweise

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 wurde nach den für die Kapitalgesellschaften und bestimmte Personenhandelsgesellschaften geltenden Vorschriften des HGB aufgestellt.

Die Gesellschaft ist eine kleine Gesellschaft i. S. d. § 264a i. V. m. § 267 Abs. 1 HGB; größenabhängige Erleichterungen für die Aufstellung der Bilanz und des Anhangs wurden teilweise in Anspruch genommen.

Durch die Neuregelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 25. Mai 2009 sind gegebenenfalls Vorjahresbeträge nicht mit den Zahlen des Geschäftsjahres 2010 vergleichbar.

Die gesetzlichen Gliederungsschemata der §§ 266 bzw. 275 HGB wurden dabei angewandt. Bei der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren (§ 275 Abs. 2 HGB) beibehalten. Weiterhin wurde eine Gewinn- und Verlustrechnung in Anlehnung an den Gemeinschaftskontenrahmen für die deutsche Handelsschifffahrt, herausgegeben vom Verband Deutscher Reeder, erstellt.

II. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG wurde auf der Grundlage der Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt. Ergänzend zu diesen Vorschriften waren die Regelungen des Gesellschaftsvertrags zu beachten. Im Einzelnen waren dies folgende Grundsätze und Methoden:

Das Sachanlagevermögen ist zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und wird, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer um planmäßige Abschreibungen vermindert.

Der Schrottwert des Schiffes wurde mit T€ 2.481 angesetzt.

Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens erfolgen zeitanteilig.

Der Anlagenspiegel ist dem Anhang als Anlage beigelegt.

Die Vorräte werden zu Anschaffungskosten bzw. zu den niedrigeren Tageswerten angesetzt, wobei Fremdwährungspreise mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag umgerechnet werden.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten wird durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

Die Steuerrückstellungen beinhalten den voraussichtlichen Steueraufwand der Gesellschaft.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in der Höhe des Erfüllungsbetrages passiviert worden, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Sofern die Rückstellungen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben, wurden sie mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag bilanziert.

Die Währungsumrechnung für Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung erfolgt bei einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag. Ist die Restlaufzeit größer als 12 Monate, findet daneben das Anschaffungskosten- und das Vorsichtsprinzip Anwendung.

Die Umrechnung von Geschäftsvorfällen in fremder Währung erfolgte mit dem Durchschnittskurs des Vormonats.

III. Erläuterungen zu den einzelnen Posten der Bilanz

Angaben zu Einzelposten des Anlagevermögens

Zur Entwicklung des Anlagevermögens verweisen wir auf die Anlage zum Anhang (Anlagenspiegel).

Sonstige Vermögensgegenstände und Guthaben bei Kreditinstituten

Die sonstigen Vermögensgegenstände und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zu ihrem Nominalwert bilanziert worden. Sie haben sämtlich eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden für die Erstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2010 und die Erstellung der betrieblichen Steuererklärungen 2010 gebildet.

Verbindlichkeitspiegel

	Restlaufzeit			
	insgesamt T€	bis 1 Jahr T€	1 bis 5 Jahre T€	über 5 Jahre T€
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	24.202 (18.495)	2.057 (18.495)	13.013 (0)	9.132 (0)
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	53 (2)	53 (2)	0 (0)	0 (0)
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (Vorjahr)	626 (563)	626 (563)	0 (0)	0 (0)
4. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	12 (3)	12 (3)	0 (0)	0 (0)
- davon aus Steuern (Vorjahr)	3 (2)	3 (2)	0 (0)	0 (0)
	24.893 (19.063)	2.748 (19.063)	13.013 (0)	9.132 (0)

Die Verbindlichkeiten sind wie folgt gesichert:

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

TUS-\$ 31.500 – Eintragung einer erstrangigen Schiffshypothek
T€ 7.920 – Eintragung einer zweitrangigen Schiffshypothek
T€ 120 – Eintragung einer drittrangigen Schiffshypothek
– Abtretung der Versicherungs- und Charteransprüche

IV. Sonstige Pflichtangaben

Persönlich haftende Gesellschafterin

Persönlich haftende Gesellschafterin der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG ist die Freese Shipping 3. Beteiligungsgesellschaft mbH, Stade.

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2010 erfolgte die Geschäftsführung durch den Geschäftsführer der persönlich haftenden Gesellschafterin:

Herrn Kai Freese.

Stade, den 20. April 2011

Freese Shipping 3. Beteiligungsgesellschaft mbH
Geschäftsführer

Anhang IV: Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers/Hinweis nach § 8 h Verkaufsprospektgesetz

Die MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG unterliegt als kleine Gesellschaft i.S.v. § 267 Abs. 1 HGB nicht der Verpflichtung, einen Lagebericht aufzustellen und nicht der Verpflichtung, den Jahresabschluss und den Lagebericht prüfen zu lassen. Als Emittentin macht sie von der Möglichkeit des § 8 h Verkaufsprospektgesetz (VerkProspG) Gebrauch, stattdessen auf die fehlende Aufstellung und Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes hinzuweisen.

Korrigierend zur Darstellung im Nachtrag Nr. 1 vom 25.06.2010 ist darauf hinzuweisen, dass auch der Jahresabschluss zum 31.12.2009 der MS „Seven Islands“ Kai Freese GmbH & Co. KG nicht geprüft wurde. Bei der Darstellung im Anhang IV auf Seite 30 des Nachtrages Nr. 1 handelt es sich nicht um einen Bestätigungsvermerk eines Abschlussprüfers

Anhang V: Zwischenübersicht

Eine zwischenzeitlich veröffentlichte Zwischenübersicht gibt es nicht.

Anhang VI: Angaben nach § 13 VermVerkProspV

Angaben über den jüngsten Geschäftsgang und die Geschäftsaussichten der Emittentin:

Lage der Gesellschaft im Jahr 2011

Das Seeschiff MS „Seven Islands“ fährt seit der Indienstellung bei dem Charterer Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. unter Zeitcharter. Die Charraten werden pünktlich bezahlt. Der bisherige Einsatz des Schiffes verlief sehr erfolgreich und ohne nennenswerte technische Störungen. Es werden voraussichtlich höhere Schiffsbetriebskosten, als im Nachtrag Nr. 1 prognostiziert, anfallen. Dieser erhöhte Aufwand wird voraussichtlich durch einen niedrigeren Zinsaufwand, als im Nachtrag Nr. 1 prognostiziert, kompensiert. Die Gesellschaft ist ihren Verpflichtungen aus dem Schiffshypothekendarlehen fristgerecht nachgekommen.

Das Eigenkapital soll im laufenden Geschäftsjahr sowie in den nächsten Geschäftsjahren vollständig eingeworben werden. Ziel des Handelns der Gesellschaft ist die Erfüllung eines prospektierten Geschäftsverlaufes. Den Risiken des Geschäftsumfeldes begegnet die Gesellschaft durch sorgfältige Marktbeobachtung und Gewährleistung des bestmöglichen Zustandes des Seeschiffes. Die nächsten prognostizierten Werft- und Klassearbeiten sollen im Jahr 2012 stattfinden.

Hamburg, den 16.11.2011

Ownership Emissionshaus GmbH, Hamburg



Olaf Pankow



Thomas Wenzel

