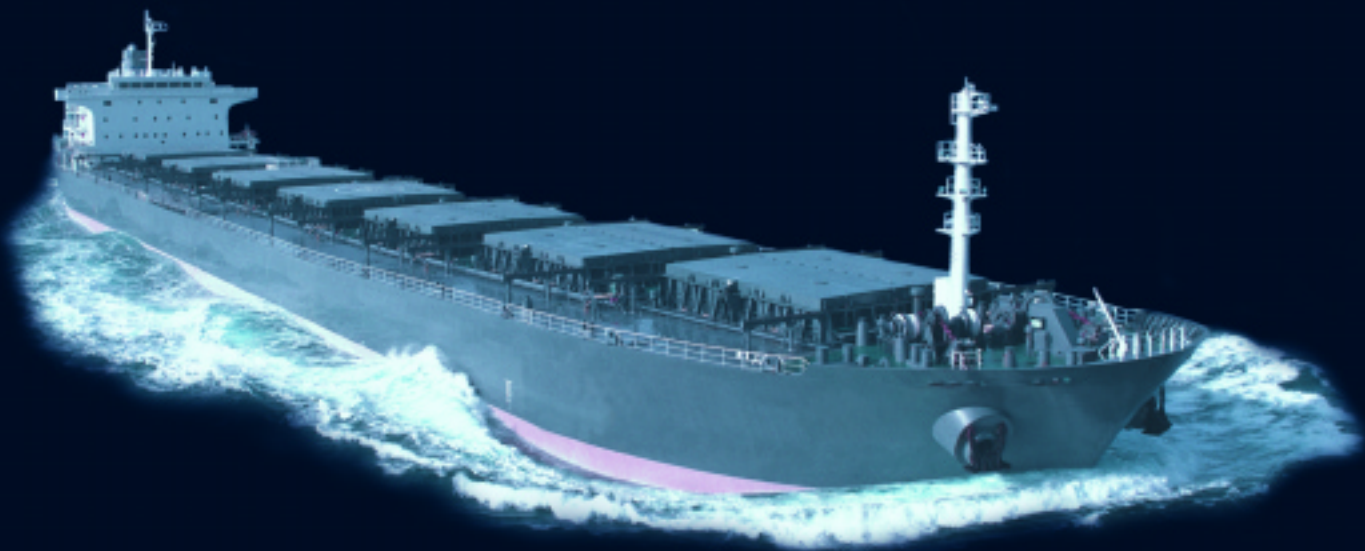
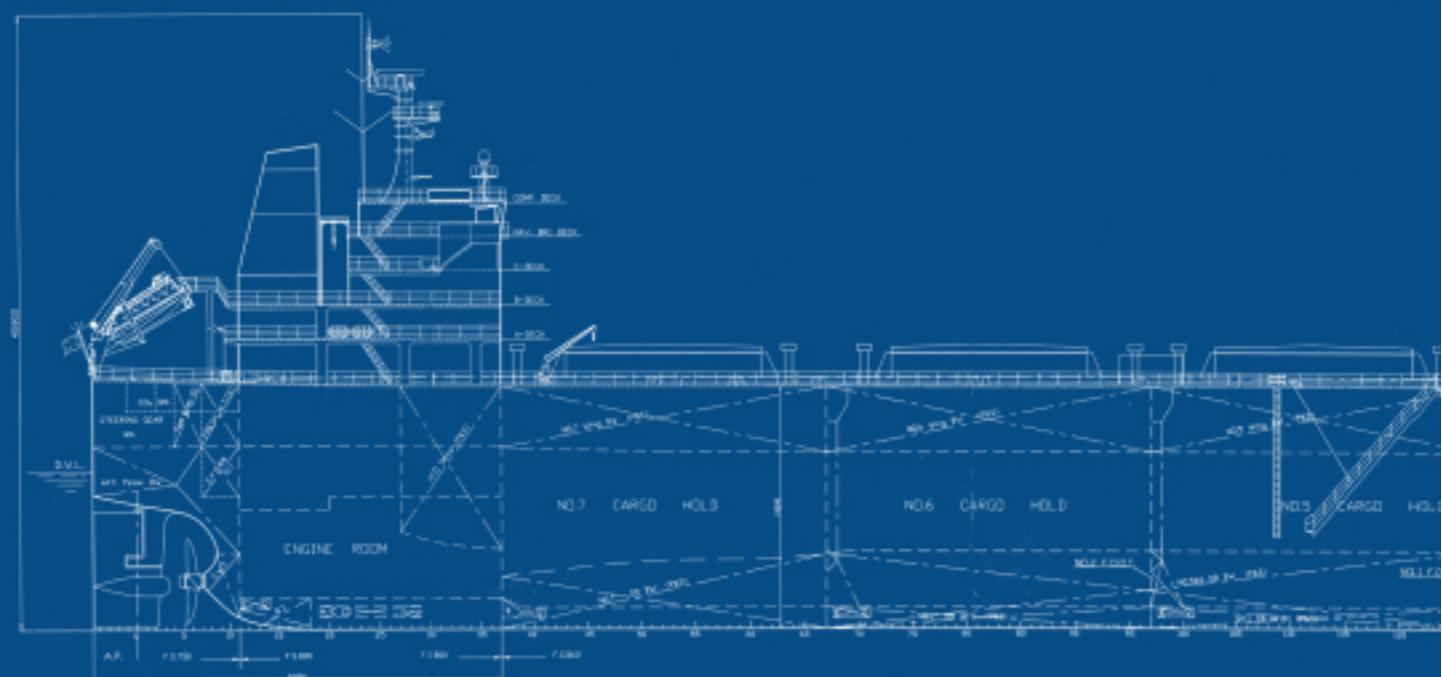
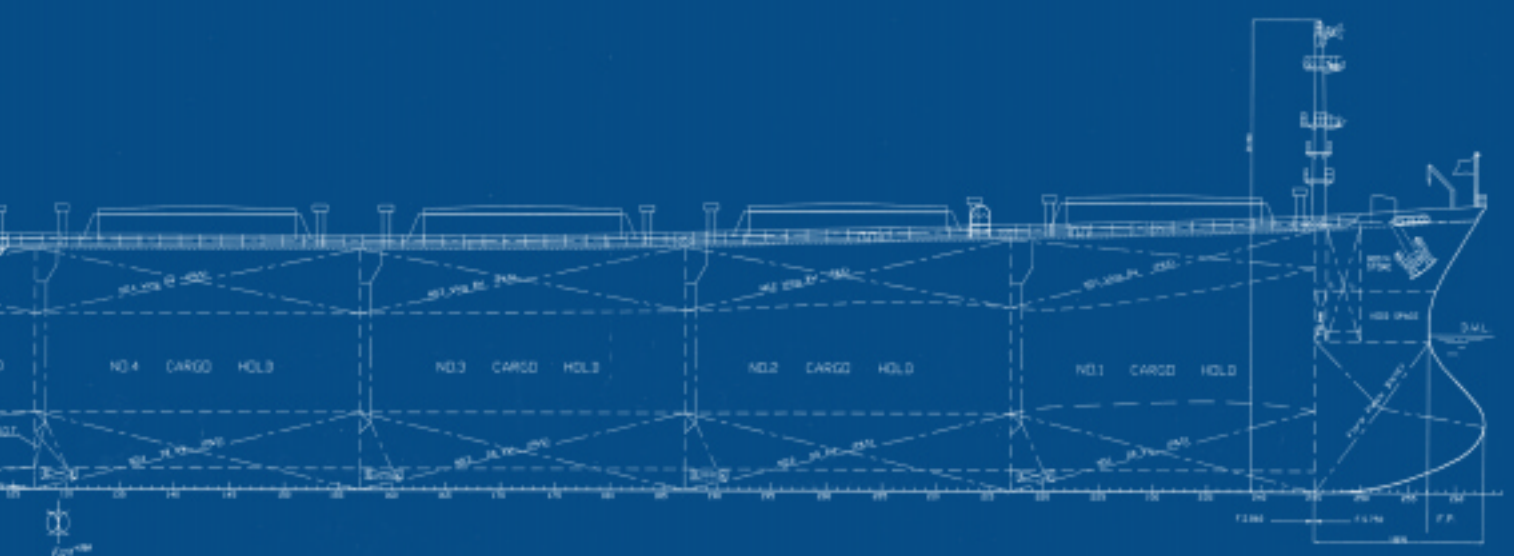


Scheepvaartonderneming  
**m.s. Heinrich Oldendorff CV**





Scheepvaartonderneming  
**m.s. Heinrich Oldendorff CV**



# Definities

---

## **MPC Capital of Beheerder**

MPC Münchmeyer Petersen Capital bv

## **Participanten**

Commanditaire vennoten in Scheepvaartonderneming  
m.s. Heinrich Oldendorff CV

## **M.s. Heinrich Oldendorff CV of CV**

Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff

## **Initiatiefnemer**

MPC Münchmeyer Petersen Capital bv  
Utrechtseweg 47  
1213 TL Hilversum  
Tel. 035 - 523 24 00

## **Notaris**

Trip advocaten & notarissen  
Hereweg 93  
9721 AA Groningen  
Tel. 050 - 59 97 999

## **Scheepsmanager**

MPC Steamship BV  
Verlengde Hereweg 173  
9721 AP Groningen

## **Fondsadministratie**

Noord Nederlandse Trustmaatschappij BV  
Verlengde Hereweg 173  
9721 AP Groningen  
Tel. 050-520 70 55

## **Fiscaal advies**

Deloitte & Touche Belastingadviseurs  
Laan Corpus den Hoorn 102/4  
9728 JR Groningen

© Het copyright op dit prospectus berust bij MPC Capital.  
Niets uit deze uitgave mag geheel of gedeeltelijk  
worden overgenomen of vermenigvuldigd, in welke  
vorm dan ook, dan na voorafgaande schriftelijke  
toestemming van MPC Capital.

# Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	MPC Capital	7
3	Investeringspropositie	8
4	Rendement	9
5	Het schip	10
6	De partners	13
6.1	Scheepswerf Jiangnan Shipyard	13
6.2	Scheepsmanager MPC Steamship	14
6.3	Charteraar Egon Oldendorff	15
7	De markt	16
8	Kansen en risico's	21
9	Financiële uitgangspunten	21
9.1	Fondsinvestering	21
9.2	Exploitatieprognose	23
10	Juridische en fiscale aspecten	26
10.1	Comanditaire vennootschap	26
10.2	Fiscale aspecten	26
11	Verklaringen	29
11.1	Onderzoeksrapport accountant	29
11.2	Verklaring MPC Capital	29
12	Inschrijven en deelnemen	30
Bijlage 1	Trackrecord MPC-scheepsprojecten	32
Bijlage 2	Trackrecord MPC Steamship	34
Bijlage 3	CV-akte	35

# 1 Samenvatting

## Investeringspropositie

Beheermaatschappij m.s. Heinrich Oldendorff BV nodigt u uit om als commanditair vennoot deel te nemen in het commanditair kapitaal van Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV. M.s. Heinrich Oldendorff is een reeds afgebouwde en opgeleverde Panamax bulk-carrier met een draagvermogen van 74.000 bruto register ton. Dit zeer grote en uiterst moderne schip is door zijn specifieke afmetingen in staat om zowel het Panamakanaal als de sluisen van IJmuiden te passeren. Het combineert maximale inzetbaarheid met de kostenvoordelen van een groot schip, teneinde een optimaal rendement te behalen. Een achtjarige timecharter (huurovereenkomst) met één van de grootste bulkreders ter wereld zorgt voor een grote mate van zekerheid, tot minimaal september 2004.

## Commanditaire vennootschap

De beherend vennoot, Beheermaatschappij m.s. Heinrich Oldendorff BV en de participanten vormen samen Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV. Het doel van deze onderneming is het realiseren van winst uit exploitatie en verkoop van m.s. Heinrich Oldendorff. Door de gekozen structuur is het maximale risico voor de participanten beperkt tot de hoogte van het door hen ingebrachte commanditaire kapitaal. Door de open structuur van de CV zijn de participaties binnen deze CV, gedurende de looptijd van de onderneming, vrij overdraagbaar. Een deelname in meer dan drie scheepvaartondernemingen is hierdoor mogelijk.

## Rendement

Het rendement wordt behaald door exploitatiewinst en verkoopwinst. Reeds vanaf het eerste jaar is er een winstuitkering geprognoseerd van 6%, oplopend tot 21% in het twaalfde jaar. Gepland is deze winstuitkering in vier gelijke deeltermijnen uit te keren. Het gemiddeld geprognoseerde totale rendement bedraagt bij conservatieve calculatie 14,12%<sup>1</sup> per jaar. Naast de kwartaaluitkeringen wordt een aanzienlijk deel van de exploitatieopbrengst aangewend voor het aflossen van de hypothecaire geldlening. Binnen de looptijd van twaalf jaar is volgens het afgesproken aflossingsschema het schip vrij van schulden, zodat de volledige netto verkoopopbrengst ter beschikking komt aan de participanten.



## Deelname & inschrijving

Het minimale deelnamebedrag van één participatie bedraagt € 15.000, exclusief 3% emissiekosten. Voor deelname zijn 680<sup>2</sup> participaties beschikbaar. De inschrijving vindt plaats van april tot en met 28 juni op volgorde van binnenkomst van de inschrijfformulieren. Na ontvangst van uw inschrijfformulier ontvangt u een bevestiging omtrent uw definitieve deelname. Tevens ontvangt u een factuur, inclusief de instructies voor betaling van het deelnamebedrag. De beherend vennoot, Beheermaatschappij m.s. Heinrich Oldendorff BV, behoudt zich het recht voor om zonder opgaaf van redenen deelname te weigeren.

<sup>1</sup> De waarde van uw investering kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst.

<sup>2</sup> Het definitieve aantal participaties is afhankelijk van de Dollar/Euro koers bij oprichting van de CV.

## Het schip

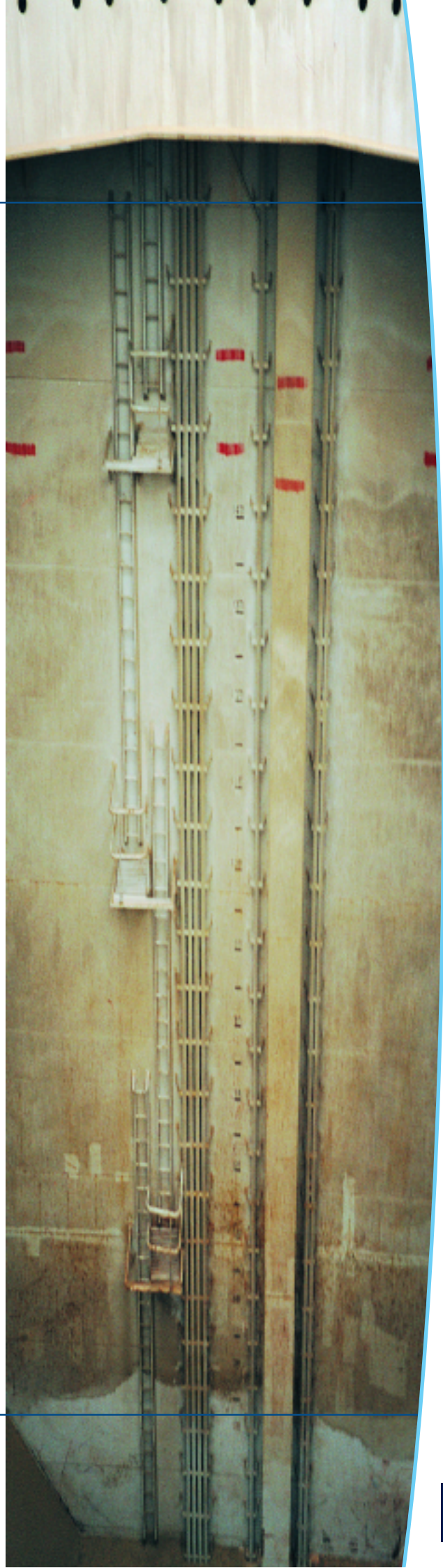
M.s. Heinrich Oldendorff is een in 2001 in de vaart genomen droge ladingschip van de Panamax klasse, met zeven compartimenten. De CV kent geen nieuwbouwisico en kan per direct aanvangen met de rendementsuitkering. In het eerste jaar bedraagt deze reeds 6%. Door haar afmetingen, die haar alle economische voordelen biedt gepaard gaande met deze schaalgrootte, is zij zo geconstrueerd dat een brede inzetbaarheid en een hoge dienstnelheid gewaarborgd is. Het schip is uitgerust met uiterst moderne apparatuur en een MAN hoofdmotor die een vermogen van 10.200 KW genereert. De dienstnelheid bedraagt bijna 15 knopen. De bulk-carrier m.s. Heinrich Oldendorff is met recht een veelzijdig inzetbaar schip dat door grootte, uitrusting en snelheid een goede marktpositie heeft.

## Verkoop

De verkoop van m.s. Heinrich Oldendorff is na omstreeks twaalf dienstjaren voorzien. Aangezien bij planmatig verloop de hypotheekschuld tegen die tijd is afgelost, staat de netto verkoopopbrengst volledig ter beschikking aan de participanten. Volgens conservatieve berekeningen draagt de verkoopopbrengst circa 3% bij aan het totale rendement, wat op 14,12% per jaar is geprognosticeerd. Door de zeer lage aanschafprijs van het schip en de lage projectkosten van 4,94% is een goed verkoopresultaat reëel.

## Risico's

De m.s. Heinrich Oldendorff CV is een hoogrenderende scheepvaartonderneming. Deze onderneming kent kansen en risico's. Door een reeks maatregelen, zijn de risico's zoveel mogelijk beheersbaar gemaakt. Middels een timecharterovereenkomst tot september 2004, met verlengingsopties voor de charteraar tot september 2008, zijn de inkomsten tot die tijd zeker gesteld. Aangezien de running costs door een dagkosten-garantie van MPC Steamship BV zijn gemaximeerd tot eveneens 2004, is het exploitatieresultaat goed onderbouwd. De hypotheekrente is op gemiddeld 4,9% gefixeerd tot juli 2006, zodat ook hier tijdens de beginjaren geen negatieve ontwikkelingen optreden. Door de gekozen structuur is het maximale risico voor de commanditaire vennoot begrensd tot het bedrag van zijn of haar deelname.



---

## Fondsinvestering

De totale fondsinvestering bedraagt \$ 22.982.403. Door de Vereins- und Westbank is een financiering verstrekt van \$ 14.000.000. Uit rente-technische overwegingen is een deel van de scheepshypotheek tegen een Dollar-Yen wisselkoers van 1:133,9 omgezet in JPY<sup>3</sup>. Aangezien deze koers onderhevig is aan normale valutascommelingen is het aandeel begrensd tot 20%. Het totale hypotheekbedrag bestaat derhalve uit \$ 11.200.000 en \$ 2.800.000 in JPY. De rente over deze lening is gefixeerd tot juli 2006 op gemiddeld 4,9%. Het door de participanten bijeen te brengen commanditair kapitaal bedraagt \$ 8.982.403, (€ 10.239.939)\*.

## Structuur & fiscaliteit

De m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt aangemerkt als een open CV. Dit heeft tot gevolg dat de belastingheffing op het niveau van de CV plaatsvindt. De individuele participant betaalt noch belasting over de winstuitkeringen, noch over de verkoopopbrengst. Aangezien de onderneming gebruik maakt van de mogelijkheid om te opteren voor de zogenaamde tonnagebelasting, die forfaitair geheven wordt, is de belastingdruk als geheel zeer laag. In het huidige fiscale stelsel wordt de participatie in beginsel tot het vermogen in Box III gerekend. Door deze gekozen structuur is het tevens mogelijk om in meer dan drie scheepvaartondernemingen te investeren, zonder dat er negatieve fiscale consequenties uit voortvloeien voor deelnemingen in oudere scheeps-CV's.

## Charteraar Oldendorff

De timecharter is afgesloten met de in 1921 opgerichte rederij EGON OLDENDORFF GmbH te Lübeck. Dit zeer succesvolle familiebedrijf is de op één na grootste bulkcarrier reder van Europa. Op dit moment beheert Egon Oldendorff meer dan 170 schepen, allen met een laadcapaciteit groter dan 10.000 DWT\*\*. Goede kennis van de markt en uitgebreide contacten vormen de basis voor het bovengemiddelde succes van de rederij. Samen met deze sterke en ervaren partner heeft MPC Capital tot nu tien scheepvaartondernemingen geïnitieerd.

## Scheepsmanager MPC Steamship

De m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt gemanaged door MPC Steamship BV gevestigd te Groningen, een zusteronderneming van MPC Steamship GmbH te Hamburg. Door meer dan honderdvijftig jaar wereldwijde handel en eigen scheepsbouwervaring, heeft de MPC-groep specifieke kennis opgebouwd over constructie, scheepswerven en scheepvaart, die nodig is bij het structureren van kwalitatief hoogwaardige investeringsproducten. De introductie van de Panamaxbulker m.s. Heinrich Oldendorff biedt voor het eerst de mogelijkheid gebruik te maken van de diensten van MPC Steamship BV. U profiteert zodoende als commanditair vennoot ook gedurende de looptijd van de scheepvaartonderneming van deze specifieke kennis en ervaring van de MPC-groep. Een scherpe kostenbewaking en het tijdig en helder presenteren van de resultaten zijn speerpunten in de bedrijfsvoering. MPC Steamship BV is een scheepsmanager aan de zijde van de commanditaire vennoten, die steeds het beste resultaat voor u, als investeerder, nastreeft.

Hilversum, 11 april 2002

---

<sup>3</sup> JPY = Japanse Yen

\* gebaseerd op \$ 1 = € 1,14

\*\* Dead Weight Tonnage

## 2 MPC Capital

MPC Capital BV is opgericht in 1998 en dochteronderneming van MPC Capital AG te Hamburg. Sinds 1846 is MPC wereldwijd actief in handel, scheepsbouw en scheepvaart. Vanuit eigen vestigingen in ondertussen 25 landen begeleiden meer dan 2000 gemotiveerde en ervaren medewerkers de MPC projecten, waar nodig over de hele wereld. Een groot deel van de door MPC Capital geïnitieerde projecten zijn scheepvaartfondsen. Ondertussen zijn er sinds de verzelfstandiging van MPC Capital in 1994 bijna tachtig scheepsprojecten gestructureerd, geplaatst en succesvol in de vaart genomen. In Nederland heeft MPC Capital BV sinds 1999 dertien fondsen geplaatst.

Dat scheepsfondsen in de Europese beleggingsmarkt belangrijke en blijvende beleggingsproducten zijn, getuige het tot nu via MPC Capital in schepen geïnvesteerde totale vermogen van € 2,66 miljard. Alleen al in 2001 zijn er negentien schepen op de markt gebracht.

Met de m.s. Heinrich Oldendorff CV introduceert MPC Capital voor Nederland een primeur. Niet eerder is een schip van dergelijke omvang en kwaliteit aangeboden. Dit door en door MPC product, waar niet alleen onze scheepsbouwkundige ingenieurs aan hebben meegewerkt, maar ook onze scheepsmanagers en medewerkers van MPC Capital, kenmerkt zich door de kwaliteit van de partners. Daarnaast is er door genoemde samenwerking een uiterst scherpe totaalprijs voor het fonds gerealiseerd. Vooral dit laatste is één van de belangrijkste voorwaarden voor het welslagen van de onderneming.



### 3 Investeringspropositie

Doel van de m.s. Heinrich Oldendorff CV is het realiseren van winst, door exploitatie en verkoop van m.s. Heinrich Oldendorff, een bulkcarrierschip met Panamax classificatie. M.s. Heinrich Oldendorff is een zeer modern schip in de Panamax-klasse. Een efficiënte inzet in het wereldwijde vaargebied is daardoor mogelijk. Dankzij de onderstaande kwaliteits- en zekerheidscriteria is m.s. Heinrich Oldendorff CV een MPC-scheepsinvestering die zich kenmerkt door goed rendement en een beheersbaar risico:

#### Kwaliteit

- Geavanceerd ontwerp en constructie gecombineerd met moderne techniek
- Timecharter met ervaren partner EGON OLDENDORFF GmbH, met bewezen trackrecord
- Deskundig financieel en nautisch management door MPC Steamship BV
- Scheepsmanager die uitsluitend de belangen van de investeerders dient
- Deskundig toezicht en financieel beheer door de Noord Nederlandse Trustmaatschappij BV gedurende de gehele looptijd van het project
- Compleet pakket maritieme verzekeringen
- Lage aanschaf- en projectkosten

#### Zekerheid

- Volledige aflossing van de gehele scheepshypothek gedurende de looptijd van twaalf jaar
- Timecharterovereenkomst van acht jaar met verlengingsoptie in 2004 en 2006
- Maximale dagkostengarantie van MPC Steamship tot september 2004
- Rente gefixeerd op 4,9% gemiddeld tot juli 2006
- Instappen op historisch laag moment
- Marktsegment kenmerkt zich als stabiel en kent geringe volatiliteit
- Hoge exploitatieopbrengst reeds vanaf het eerste jaar
- Hoge flexibiliteit door Panamax formaat



## 4 Rendement

Het geprognosticeerde rendement van een participatie in m.s. Heinrich Oldendorff CV bedraagt na belastingen gemiddeld 14,12%<sup>4</sup> per jaar bij een deelnamesom van € 15.000. Dit rendement is enkelvoudig lineair.

De investering wordt in het huidige belastingstelsel belast met uitsluitend de vermogensrendementsheffing van slechts 1,2%. Het rendement is niet afhankelijk van het individuele belastingtarief en de hoogte van deelname.

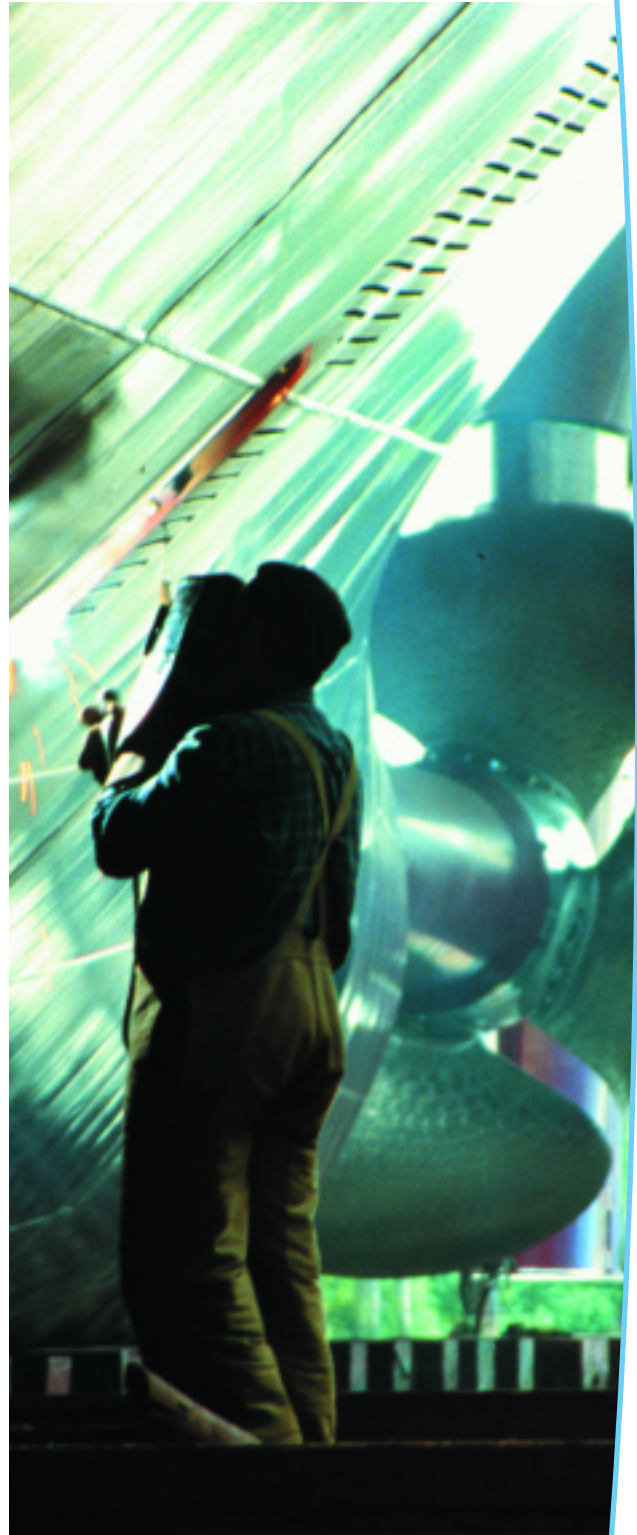
### Per kwartaal een voorschotuitkering op de gerealiseerde exploitatiewinst

De opbrengst voor de participant bestaat uit liquiditeit uit exploitatie die voortvloeit uit de vrachtopbrengsten van m.s. Heinrich Oldendorff. Uit deze opbrengsten wordt ieder kwartaal door de CV aan participanten uitgekeerd. Deze uitkeringen bedragen in het aanvangsjaar reeds 6,00% en lopen op tot 21,00% in het laatste halfjaar.

### Verkoopwaarde van het schip

In de prognose is ervan uitgegaan dat m.s. Heinrich Oldendorff wordt verkocht omstreeks het jaar 2014. Het schip is dan gedurende twaalf jaar door de CV geëxploiteerd. De netto verkoopopbrengst op dat moment is voorzichtigheidshalve geprognosticeerd op \$ 12.300.000, hetgeen \$ 1.000.000 lager is dan de gemiddeld verkoopprijs van twaalf jaar oude schepen van dit type op dit moment.

De verkoopopbrengst van het schip is voornamelijk afhankelijk van de leeftijd, technische conditie en type schip, de relevante marktontwikkelingen alsmede de mondiale en binnen specifieke vaargebieden beschikbare capaciteit. De toekomstige ontwikkelingen kunnen tot gevolg hebben dat de verkoopwaarde van het schip kan afwijken van de geprognosticeerde verkoopwaarde. Indien het schip wordt verkocht tegen de historisch gemiddelde prijs van \$ 13.300.000 dan kan het geprognosticeerde rendement stijgen tot 15,05%.



<sup>4</sup> In de rendementscalculaties wordt van het volgende uitgegaan:

- De participant is een in Nederland woonachtig natuurlijk persoon
- De participant wordt fiscaal als medegerechtigde tot het ondernemingsvermogen aangemerkt.

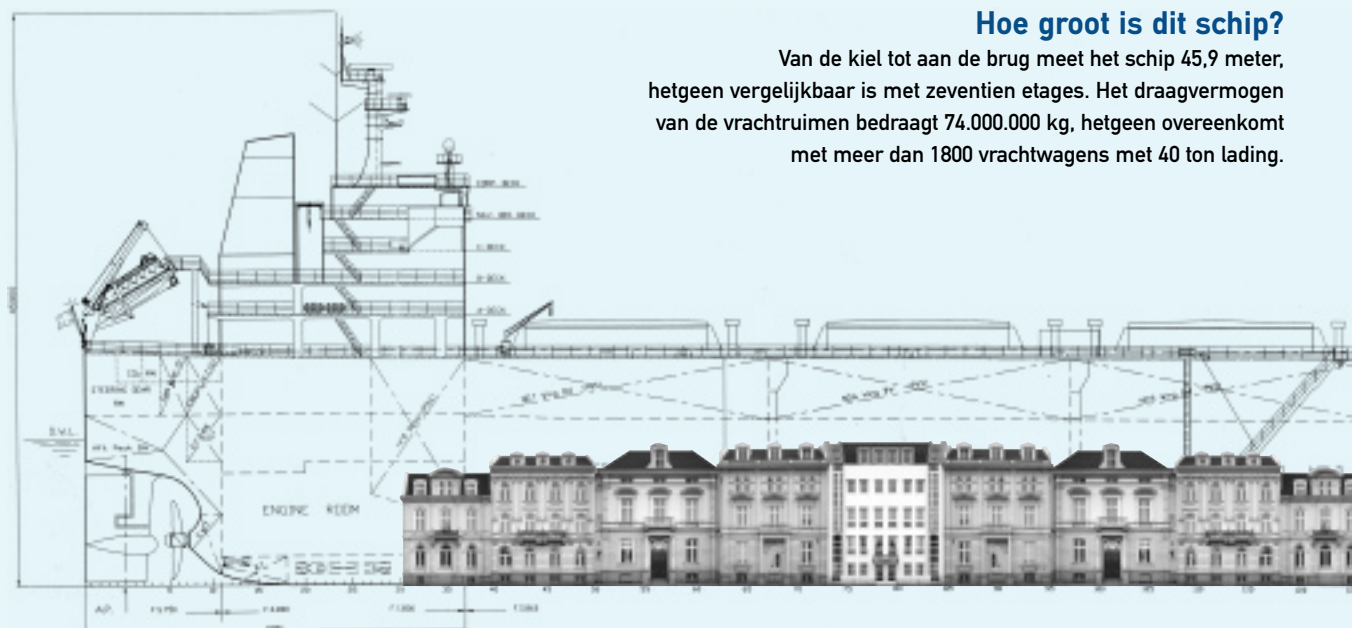
## 5 Het schip

### m.s. Heinrich Oldendorff

Dankzij het geavanceerde ontwerp en de moderne constructie is m.s. Heinrich Oldendorff een hoogwaardige bulkcarrier. Met haar afmetingen, brede inzetbaarheid en hoge dienstsnelheid is het een veelzijdige Deep-Sea-Vessel. Zoals alle bulkcarriers is ook m.s. Heinrich Oldendorff gebouwd in Azië. Onder haar officiële naam Elbe River is zij onder werfnummer 2254 gebouwd bij één van 's werelds grootste scheepswerven, de Jiangnan Shipyard Company Limited werf te Shanghai (China). Gedurende de gehele bouwperiode is het project begeleid en bewaakt door scheepsbouwkundige opzichters van MPC Marine.

### Afmetingen

M.s. Heinrich Oldendorff behoort met haar lengte van 225,00 meter, breedte van 32,26 meter en diepgang van 14,00 meter tot de zogenaamde Panamax klasse. Dit betekent dat het schip nog net via het Panamakanaal van de Atlantische naar de Stille Oceaan kan varen.



### Hoe groot is dit schip?

Van de kiel tot aan de brug meet het schip 45,9 meter, hetgeen vergelijkbaar is met zeventien etages. Het draagvermogen van de vrachtruimen bedraagt 74.000.000 kg, hetgeen overeenkomt met meer dan 1800 vrachtwagens met 40 ton lading.

Ook kan het nog veel havens direct bereiken voor het laden en lossen. M.s. Heinrich Oldendorff is regelmatig op bezoek in de haven van Amsterdam. De tijdswinst en brandstofbesparing die het schip realiseert maken dit type rendabel en zeer gevraagd.

### Brede inzetbaarheid

De zeven, circa twintig meter diepe, vrachtcompartimenten kunnen bij uitstek losse lading vervoeren zoals kolen, graan, veevoer, ijzererts, kunstmest en soja. Het schip beschikt naast controlesystemen voor temperatuur over brandblusapparatuur voor de ruimen. Ventilatie vindt op natuurlijke wijze plaats. Daardoor zijn alle compartimenten geschikt voor transport van grondstoffen zoals kolen. M.s. Heinrich Oldendorff is 'CO<sub>2</sub> fitted' en is hiermee ook in de toekomst flexibel inzetbaar. Alle compartimenten worden afgesloten middels waterdichte elektro-hydraulische stalen luiken (15,48 meter x 15,00 meter). Door haar flexibiliteit, afmetingen en tonnage is m.s. Heinrich Oldendorff bij uitstek geschikt om ingezet te worden in het wereldwijde bulktransport.

### Technische gegevens m.s. Heinrich Oldendorff

#### SPECIFICATIES:

<b>Scheepstype:</b>	singledeck bulkcarrier
<b>Scheepswerf:</b>	Jiangnan Shipyard Company Limited, Shanghai (China)
<b>Bouwjaar:</b>	2001
<b>Classificatie:</b>	Germanischer Lloyd, 100 A5 bulkcarrier, MC AUT
<b>Draagvermogen:</b>	74.000 DWT
<b>Snelheid:</b>	15 knopen
<b>Actieradius:</b>	42.550 kilometer
<b>Bemanning:</b>	circa 21 personen

#### HOOFDAFMETINGEN:

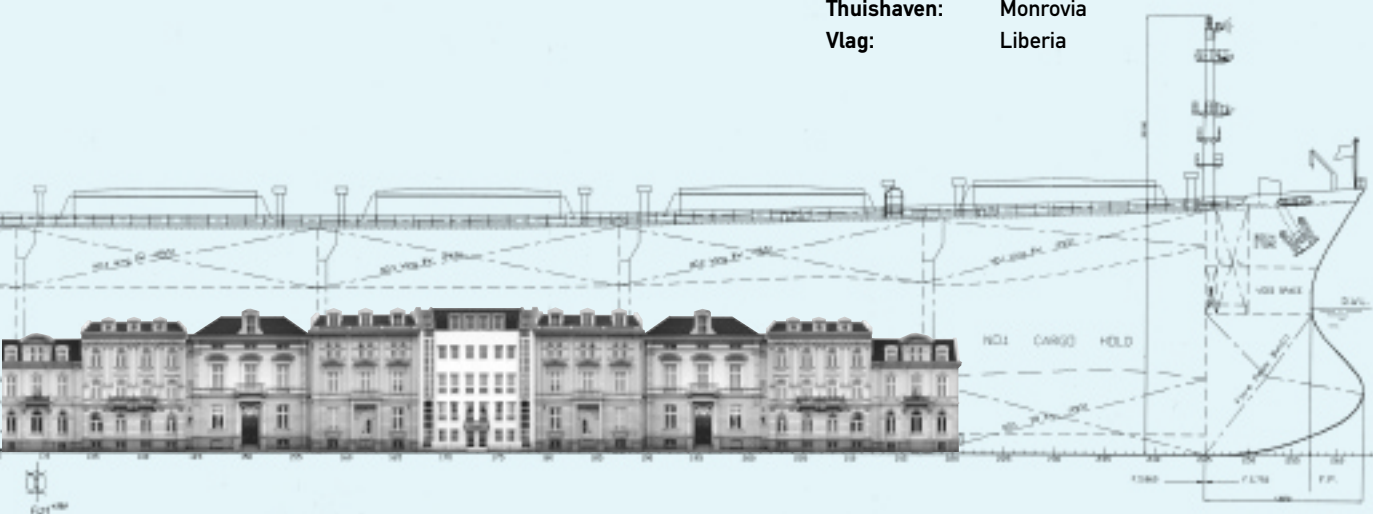
<b>Totale lengte:</b>	225.00 meter
<b>Totale breedte:</b>	32.26 meter
<b>Diepgang:</b>	14.00 meter

#### MOTOR:

<b>Hoofdmotor:</b>	MAN/B&W 5 S 60 MC MK MCR,
<b>Motorvermogen:</b>	10.200 Kw bij 105.0 RPM
<b>Hulpmotoren:</b>	drie dieselmotoren van elk 600Kw bij 900 RPM
<b>Generatoren:</b>	drie luchtgekoelde generatoren, 450 V / 60HZ

#### REGISTRATIE:

<b>Thuishaven:</b>	Monrovia
<b>Vlag:</b>	Liberia



---

### Hoge dienstsnelheid

Het ontwerp van het schip combineert een maximaal laadvermogen met een optimale waterlijn. In combinatie met de aandrijving van een krachtige en solide MAN/B&W zware hoofdmotor (10.200 KW bij 105 RPM) is een gemiddelde dienstsnelheid van 15 knopen mogelijk onder handhaving van een relatief laag brandstofverbruik.

### Liberiaanse vlag

Om het schip goed in de internationale markt te positioneren, vaart m.s. Heinrich Oldendorff (net als 91% van alle bulkcarriers) onder Liberiaanse vlag en is het geregistreerd in Monrovia. Naast een te behalen kostenvoordeel speelt ook het ontbreken van voldoende West-Europese zeelieden hierbij een belangrijke rol. M.s. Heinrich Oldendorff heeft een bemanning bestaande uit Europese officieren en Aziatisch dekpersoneel. Het register van de Liberiaanse vlag is gevestigd in New York (VS). Dit register wordt gecontroleerd door de Amerikaanse overheid. In de internationale scheepvaartwereld wordt de Liberiaanse vlag vrijwel gelijkgesteld aan de Amerikaanse vlag. Als gevolg van de mondiale invoering van de ISM-regelgeving behoort het Liberiaanse scheepsregister bij oprichting van deze CV tot dezelfde registergroep als de EU scheepsregisters.



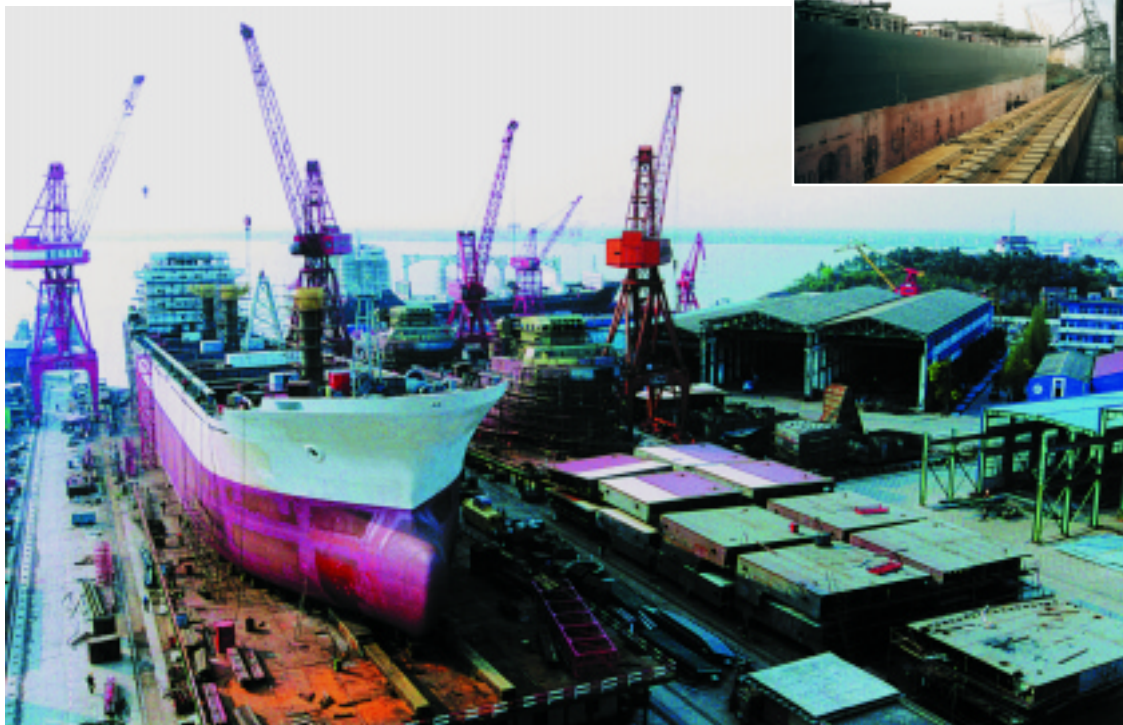
## 6 De partners

### 6.1 Scheepswerf Jiangnan Shipyard

Het schip is gebouwd bij de Jiangnan Shipyard Company Limited, Shanghai (China). Deze werf is in 1865 opgericht onder de naam Jiangnan Machine Manufacturer. De Jiangnan scheepswerf behoort met haar 10.500 medewerkers en haar jarenlange ervaring tot de grootste en technisch meest vooruitstrevende internationale scheepswerven.

De huidige moderne organisatiestructuur is gebaseerd op drie divisies, te weten; scheepsbouw, scheepsreparatie en machinebouw. Al vele jaren worden op deze werf West Europese kwaliteitsnormen gehanteerd en alle procedures binnen de onderneming zijn gecertificeerd volgens de ISO 9001 norm. Het werkterrein omvat naast vijf scheepsdokken ook veertien volledig geautomatiseerde assemblagehallen, met een oppervlakte van 67.700 m<sup>2</sup>.

Inmiddels zijn er bij de werf tientallen stuks van dit type schip gebouwd. De belangrijkste afnemers zijn Noord Amerikaanse en Europese rederijen





## 6.2 Scheepsmanager MPC Steamship BV

De scheepsmanager vervult een sleutelrol voor de m.s.

Heinrich Oldendorff CV. MPC Steamship BV, gevestigd in Groningen en onderdeel van de MPC-groep, verzorgt het management namens Beheermaatschappij m.s. Heinrich Oldendorff BV. MPC Steamship GmbH is gespecialiseerd in Deep-Sea-Vessels, en voert op dit moment het management over een twintigtal schepen. De gezamenlijke vrachtcapaciteit van deze vloot vertegenwoordigt 500.000 dwt.

Goed management is naast het voeren van een scherpe kostprijsbewaking van doorslaggevende betekenis om in de scheepvaartmarkt succesvol te kunnen zijn. Daarbij moet men niet alleen over de nodige kennis bezitten om het schip goed te kunnen beheren, veel meer moet men over een uitgebreid netwerk beschikken en goed ingevoerd zijn in de wereld van 'Deep-Sea-Vessels' om een schip van deze omvang goed te kunnen blijven bevrachten en charterafspraken te kunnen maken. Met MPC Steamship BV kan de CV terugvallen

op een scheepsmanager die niet alleen beschikt over bovengenoemde eigenschappen, maar die tevens volledig aan de zijde van de investeerders staat. De introductie van de m.s. Heinrich Oldendorff CV in Nederland maakt het mogelijk om gebruik te maken van deze toegewijde beheerder.

MPC Steamship is voor rekening en risico van de CV verantwoordelijk voor het voeren van het technisch, financieel en commercieel beheer. MPC Steamship heeft de verantwoordelijkheid voor het noodzakelijk onderhoud, waaronder de planning van periodieke dokbeurten, correct financieel management, het werven en selecteren van bekwame bemanning, alsmede de inkoop en verzekering. Ook verzorgt zij de contacten met de scheepsbevrachters en chartermaatschappijen.





### 6.3 Charteraar Egon Oldendorff

De charteraar is cruciaal in een scheepvaartonderneming. Deze staat garant voor de inkomstenstroom gedurende de overeengekomen huurperiode van het schip. De kwaliteit en vooral de kredietwaardigheid van de charteraar zijn van doorslaggevende betekenis. Vooral in tijden van lage vrachtopbrengsten komt het aan op het selecteren van betrouwbare en financieel krachtige partners. Met rederij Egon Oldendorff GmbH is een partner geselecteerd die voldoet aan deze criteria.

Rederij Egon Oldendorff is gevestigd in de Noord-Duitse stad Lübeck. De rederij is opgericht in 1921 en is sindsdien nog altijd in familiehanden.

Met circa 170 schepen, waarvan 80 eigen respectievelijk geleaste schepen, is deze gerenommeerde rederij met afstand de grootste Duitse rederij en tevens één van de grootste en meest solvabele bulkvervoerders van Europa. Oldendorff Carriers is de bevrachter van de grootste Europese Panamax bulkcarriervloot.

De jaarlijkse overslag behelst circa vijftig miljoen ton en de totale vervoerscapaciteit bedraagt ruim zeven miljoen ton. In 2001 is in Rio de Janeiro de elfde buitenlandse vestiging geopend, waarmee rederij Oldendorff nu op ieder continent is vertegenwoordigd. De rederij heeft in totaal 3300 medewerkers op zowel het vaste land als op zee (2400). Men beschikt over een jonge en moderne vloot, de gemiddelde leeftijd van de schepen in eigendom bedraagt circa negen jaar. Deze vloot bestaat uit vele scheepstypen, van multipurpose en gascarriers tot containerschepen en bulkcarriers, allen groter dan 10.000 dwt.

In samenwerking met MPC Capital zijn er reeds tien schepen in de vaart gebracht. Het trackrecord van deze scheepsondernemingen is ongeëvenaard goed.

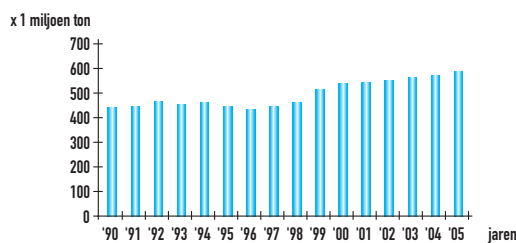


## 7 De markt

### Algemene economische situatie

Circa 90% van het goederentransport geschiedt over zee met een stijgende tendens. Recente ontwikkelingen van de wereldeconomie gaan gepaard met een tijdelijke stagnatie van de vraag naar internationaal zeetransport. De verwachting is dat door de globalisering van de economie, de mondiale goederenstroom in 2002 weer aantrekt en vanaf dan ook een langdurig stijgende trend zal vertonen. De eerste aanzet is reeds gegeven door het zichtbare herstel van de vrachtopbrengsten in het 1e kwartaal van 2002. Daarbij zal het goederenvervoer in het algemeen profiteren van het veranderende bestedings- en consumptiepatroon, alsmede van de stijgende bevolkingsgroei. Met name in het Verre Oosten ontwikkelt zich een groeiende afzetmarkt. Daarbij verwacht het onafhankelijke bureau Drewry Shipping Consultants Ltd. te Londen dat schepen in de klasse van m.s. Heinrich Oldendorff kunnen profiteren van een stabiel groeiend marktsegment.

7.1 Ontwikkeling en prognose van bulktransport vanaf 1990, gemiddelde groei van 2,5% per jaar



Bron: Drewry Market Review

### De markt voor bulkgoederen

Bulktransport wordt gekenmerkt door het vervoer van voornamelijk grond- en delfstoffen. Drie hoofdgroepen zijn te onderscheiden, te weten; agri-producten<sup>5</sup>, kolen en ertsen. Er is tijdens de bouwphase reeds rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen en wetgeving. Mede als gevolg hiervan is m.s. Heinrich Oldendorff 'CO<sub>2</sub> fitted' om zo ook in de toekomst zeer flexibel ingezet te kunnen worden. Het aanbod en de tarieven van de agri-producten zijn afhankelijk van de oogst en seizoensinvloeden. Men verwacht voor de lange termijn dat genetische manipulatie zal zorgen

voor een stabiel en hoog aanbod. Het aanbod en de tarieven van delfstoffen als ijzererts en kolen zijn meer afhankelijk van mondiale economische omstandigheden, alsmede de wereldwijde marktwerking, waardoor een anticyclische investering als deze extra aantrekkelijk is. Als gevolg van deze 'varkenscyclus' is het aannemelijk dat er structurele inkomstenverbeteringen voor de CV kunnen plaatsvinden gedurende de exploitatie van m.s. Heinrich Oldendorff.

### Voordelen van de bulkmarkt

Een investering in Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV is investeren in een stabiele scheepvaartmarkt. De bulkmarkt kent een relatief lage volatiliteit doordat de te transporteren ladingen vrijwel geheel bestaan uit grond- of delfstof. Er is altijd een stabiele afname voor basisproducten zoals kolen, graan, veevoer, ijzererts, kunstmest en soja.

### Aantal schepen binnen de markt

De verwachting is dat dit moderne type Panamax bulk-carrier<sup>6</sup> op basis van handelbaarheid en afmeting zal worden verheven tot standaard binnen de bulkmarkt. Momenteel bestaat de totale bulkcarriervloot uit meer dan 5.500 schepen, waarvan de helft in de categorie tot 35.000 dwt. Het Panamax segment had in 2001 een marktaandeel van 18,4%.

### Leeftijd van schepen in de markt

Met een gemiddelde leeftijd van 15,3 jaar was de bulk-carriervloot in 2001 circa vier maanden ouder dan in 1997. Ondanks de goed gevulde orderboeken voor bulk-carriers in de laatste jaren blijkt dat een relatief groot deel van de vloot voor 1986 gebouwd te zijn. ISL<sup>7</sup> heeft gecijferd dat in 2001 18,2% van de bulkcarriervloot meer dan twintig jaar in dienst is. Met steeds strenger wordende milieu- en veiligheidseisen kan voor de nabije toekomst een hoog percentage verschroting (sloop) worden verwacht. De aantrekkelijkheid van m.s. Heinrich Oldendorff wordt daarmee benadrukt. De economische levensduur van de schepen wordt steeds langer. Reële verwachting is dat de economische levensduur van m.s. Heinrich Oldendorff circa dertig jaar zal bedragen, wat de uiteindelijke verkoopwaarde na twaalf jaar doet toenemen.

<sup>5</sup> Losse lading zoals graan, veevoer, kunstmest en soja.

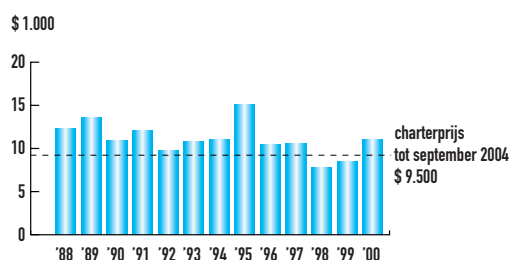
<sup>6</sup> In grootte variërend van 60.000 tot 80.000 ton draagvermogen (dwt)

<sup>7</sup> ISL = Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

## Vrachttarieven

De markt voor bulkcarriers is momenteel aantrekkelijk. De vrachtprijzen zijn afhankelijk van vraag en aanbod naar transportcapaciteit. Momenteel behelst overcapaciteit de internationale scheepvaartmarkt. Met name de vrachtopbrengsten in de markt van containerschepen zijn gedaald en nieuw afgeleverde schepen worden door de gerenommeerde charteraars buiten bedrijf gelaten om de overcapaciteit te bestrijden. Gedurende deze periode zijn de vrachtopbrengsten voor bulkcarriers met Panamax classificatie stabiel gebleven. Daarbij komt, dat er na teruglopende bestellingen in 2001 gevolgd door een terughoudende markthouding naar aanleiding van de neergaande charterprijzen, de algemene verwachting is dat de komende jaren een opleving zichtbaar wordt in de vrachtopbrengsten. De naderende capaciteitsafname zal het aantal bestellingen doen laten toenemen. Echter, de lange levertijden en de beperking om uitsluitend te bestellen in grote aantallen zullen volgens verwachting leiden tot stabiele en hoge charterprijzen. Deze verwachtingen zullen het rendement op deze anti-cyclische investering ten goede komen.

### 7.2 Time-charter dagopbrengsten vanaf 1988



Bron: Drewry Shipping Consultants Ltd.

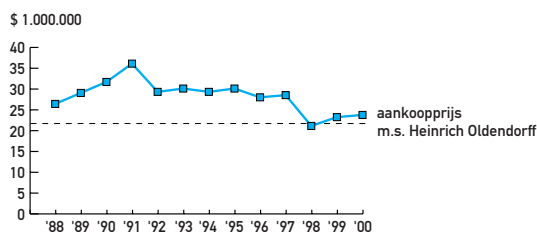
Voorzichtigheidshalve is bij m.s. Heinrich Oldendorff CV de rendementsprognose bij aanvang gebaseerd op een laag vrachtopbrengstenniveau. Extra zekerheid wordt geboden door een stabiele inkomstenstroom middels een timecharterovereenkomst, ter waarde van \$ 9.500 per dag. Het schip beschikt hierdoor over gegarandeerde vrachtopbrengsten tot september 2004. Gedurende deze periode zijn er eveneens afspraken gemaakt met

MPC Steamship over een gegarandeerd maximum aan dagkosten van \$ 3.000 per dag, waardoor de CV goeddeels is beschermd tegen stijgende kosten. De charteraar Oldendorff Carriers heeft middels een optie aan-gegeven het schip van september 2004 tot september 2006 te willen charteren voor de prijs van \$ 9.750 per dag en van september 2006 tot september 2008 bestaat eveneens een optie voor Oldendorff Carriers voor \$ 10.725 per dag. Doordat Oldendorff Carriers een charterovereenkomst bezit tot 2008, zal de CV tot op dat moment niet kunnen participeren in eventueel hogere vrachtopbrengsten in de vrije markt. Daar staat de tegenover, dat de vrachtkomsten tijdens deze beginfase van de CV zijn zeker gesteld door deze zeer solvabele partner.

## Aan- en verkoopprijzen bulkcarriers

De scheepvaartmarkt is een cyclische markt, waarbij de inkooprijzen van schepen fluctueren door de economische omstandigheden. De fluctuerende prijzen in combinatie met lange bestel- en levertijden vereisen een zorgvuldig bepaald investeringsmoment. M.s. Heinrich Oldendorff is besteld voor een nieuwbouwprijs die omgerekend neerkomt op \$ 295 per ton draagvermogen. Achteraf gezien is dit het laagste prijsniveau sinds eind jaren tachtig. In de onderstaande grafiek is de inkoopprijs van dit schip afgezet tegen de gemiddelde inkooprijzen van de laatste dertien jaar.

### 7.3 Inkooprijzen 74.000 dwt bulkcarriers

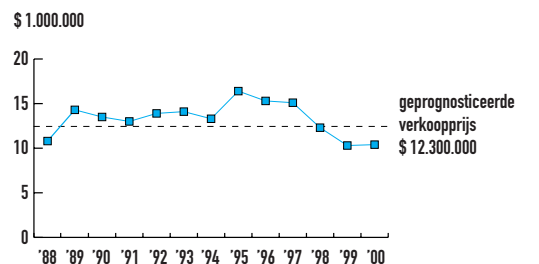


Bron: Clarkson Research Studies

De verkoopopbrengst op einddatum komt volledig ten goede aan de participanten. Deze verkoopopbrengst is gebaseerd op een voorzichtige prognose van de ver-

koopwaarde van \$ 12.300.000. De gemiddelde verkoopopbrengst van soortgelijke schepen bedraagt in de laatste decennia ongeveer \$ 1.000.000 meer. Mocht de verkoopopbrengst het niveau van de gemiddelde opbrengst halen, stijgt het rendement naar 15,05%.

### 7.4 Verkoopprijzen van twaalf jaar oude bulkcarriers



Bron: Drewry Shipping Consultants Ltd.

## 8 Kansen en risico's

### Risicoprofiel

Ondernemen gaat gepaard met kansen en risico's. Een goede afweging daarvan voorkomt verrassingen. Onderstaand worden de belangrijkste kansen en risico's van m.s. Heinrich Oldendorff CV besproken. U wordt verzocht daarvan goede nota te nemen alvorens u tot deelname aan de m.s. Heinrich Oldendorff CV besluit.

### Vrachtopbrengsten

De vrachtopbrengsten worden bepaald door de vrachtprijs per dag en het aantal dagen dat het schip per jaar vaart. In de prognose is uitgegaan van 360 vaardagen per jaar. Dit betekent dat over vijf of zes dagen geen opbrengst is geprognosticeerd. Deze dagen worden in de maritieme sector 'off-hire' dagen genoemd. Het risico dat het schip stil ligt of geen vrachten vervoert, wordt daarom aangeduid als 'off-hire' risico. Dit risico treedt op in geval van calamiteiten. Normaliter beperkt een afgesloten 'loss of hire'-verzekering de derving van opbrengsten onder bepaalde voorwaarden gedurende een beperkte periode. De netto vrachtopbrengsten zijn in belangrijke mate afhankelijk van de markontwikkelingen. De m.s. Heinrich Oldendorff CV heeft een time-charterovereenkomst. Voorzichtigheidshalve is de rendementsprognose bij aanvang gebaseerd op een laag vrachtopbrengstenniveau. Tot september 2004 zijn de gegarandeerde vrachtopbrengsten \$ 9.500 per dag. Oldendorff Carriers heeft een optie voor een aansluitende timecharter tot september 2006 voor de prijs van \$ 9.750 per dag en van september 2006 tot september 2008 voor \$ 10.725 per dag. Het risico bestaat dat tegen alle verwachtingen in, de charterovereenkomst niet wordt voortgezet. Op dat moment moet de CV op zoek naar een nieuwe bevrachtingsovereenkomst. Gezien het voorzichtige vrachtopbrengstenniveau waarmee is gecalculeerd is te verwachten dat deze prijs in de vrije markt kan worden gehaald. Voor de rendementsberekening is uitgegaan van uitoefening van de optieperiodes door Oldendorff Carriers.

### Verkoopopbrengst van het schip

In de prognose is ervan uitgegaan dat m.s. Heinrich Oldendorff medio 2014 wordt verkocht. Het schip is dan gedurende twaalf jaar geëxploiteerd. De netto verkoopopbrengst per die datum is geprognosticeerd op \$ 12.300.000. De verkoopwaarde van een schip is voor-

namelijk afhankelijk van de leeftijd, technische conditie en aard van het schip, de relevante markontwikkelingen en de op de wereld en binnen specifieke vaargebieden beschikbare capaciteit. De toekomstige ontwikkelingen kunnen tot gevolg hebben dat de verkoopwaarde van het schip kan afwijken van de geprognosticeerde verkoopwaarde. De geplande verkoopopbrengst draagt voor circa 3% bij aan het totale rendement. Een lagere verkoopopbrengst zal een lager totaalrendement tot gevolg hebben. Een hogere verkoopopbrengst kan daarentegen leiden tot een hoger rendement

### Oplevering

Het schip is in 2001 opgeleverd en in gebruik genomen. De CV zal het schip per juni 2002 in eigendom verwerven, waarbij de beherend vennoot het juridisch eigendom verkrijgt en de CV het economisch eigendom. De CV kent dientengevolge geen nieuwbouwrisico en is gevrijwaard van te late oplevering door bouwvertragingen.

### Schade

Schade aan het schip als gevolg van storm, motorschade, aanvaringen en total loss zijn een bij de exploitatie van een scheepvaartonderneming behorend risico. Grotendeels zijn deze risico's gedekt door middel van een Hull & Machinery verzekering. Schade aan lading en gevolgen van ziekte, invaliditeit en overlijden van de bemanning zijn voor een belangrijk deel gedekt door een P&I verzekering (Protection & Indemnity).

### Rente

De gemiddelde rentevoet van de hypothecaire geldlening is gefixeerd op 4,9% tot juli 2006. Dit betekent dat na deze periode over het uitstaande bedrag van de leningen een renterisico wordt gelopen. In de prognoses is uitgegaan van een gemiddelde rente van 5,7% per jaar gedurende de resterende looptijd. Een hogere rente vanaf die datum zal het totale rendement verkleinen. Daarentegen kan een lagere rente bijdragen aan een uiteindelijk hoger resultaat.

---

## Valutarisico

Ondanks dat u betaalt in Euro's, investeert u in een Dollarbelegging. Zowel de scheepsprijs, de verzekeringen als gages etc. worden vanaf het begin, gedurende de gehele looptijd van de onderneming in US-Dollars afgerekend. Ook de uitkeringen per kwartaal en de uiteindelijke verkoopopbrengst zullen in US-Dollars worden uitbetaald. Een daling van de dollarkoers kan het rendement onder druk zetten, een stijging kan leiden tot een hogere opbrengst.

Teneinde de rente gedurende de exploitatie van het schip te kunnen bevrozen op het lage niveau van 4,9% is gekozen voor een financiering die voor 20% uit Japanse Yen bestaat. De koers waarop deze JPY zijn aangekocht bedraagt \$ 1:133,9 JPY. Indien de koers van de JPY meer dan 5% stijgt ten opzichte van de Dollar, dient de CV garantie af te geven bij de Vereins- und Westbank. In dit risico is deels voorzien middels de liquiditeitsreserve. Daarnaast kan het JPY-deel van de hypotheek te allen tijde boetevrij worden omgezet in een Dollarlening. Het koersrisico van de JPY ten opzichte van de Dollar kan leiden tot een hogere, dan wel lagere opbrengst.

## Overige exploitatierisico's

De overige exploitatierisico's hebben betrekking op afwijkingen van de exploitatiekosten, tegenvallend onderhoud, stijgingen van gages etc. ten opzichte van de prognoses. Ook een niet gecalculeerd debiteurenrisico heeft invloed op het uiteindelijke resultaat. Gezien de timecharterovereenkomst en de kwaliteit van de charteraar Oldendorff Carriers, is geen rekening gehouden met een debiteurenrisico.

## Aansprakelijkheid

De gekozen juridische structuur zorgt ervoor dat de commanditaire vennoten slechts aansprakelijk zijn tot het ingelegde bedrag. Voorwaarde is echter dat de 'stille' commanditaire vennoten zich niet actief met de bedrijfsvoering bemoeien en de CV niet naar buiten vertegenwoordigen. De beherend vennoot is hoofdelijk aansprakelijk voor alle (rechts)handelingen van de CV.

## Wet- en regelgeving

Het prospectus is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving op het gebied van ondernemingsrecht, effectenrecht en de Wet IB 2001, die op 1 januari 2001 in werking is getreden. Wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen effect hebben op het geprognosticeerde rendement.



## 9 Financiële uitgangspunten

### 9.1 Fondsinvestering

De totale investering bedraagt \$ 22.982.403. Deze investering wordt gefinancierd met vreemd vermogen ad \$ 14.000.000. Hiervan is 20% geleend in Japanse Yen (JPY), te weten; \$ 2.800.000 tegen een koers van USD 1 = 133,9 JPY. De rente van de Dollarlening bedraagt 5,695%, de rente van de Yen lening bedraagt 1,900%. Beide rentepercentages zijn gefixeerd tot juli 2006. Naast het vreemd vermogen wordt de investering aangevuld met een eigen vermogen (commanditair kapitaal) van \$ 8.982.403. Het vreemd vermogen wordt gefinancierd met een hypothecaire geldlening van de 'Vereins- und Westbank Hamburg'.

In het kader van de financiering zijn ten behoeve van de banken de navolgende zekerheden overeengekomen:

- een eerste hypotheek op het schip
- een eerste pandrecht op de verzekeringspenningen
- een eerste pandrecht op de inkomsten van het schip
- een eerste pandrecht op de rekeningen van de CV bij de banken

### Restschuld scheepshypotheek

Volgens verstandig koopmanschap wordt de hypothecaire geldlening van \$ 14.000.000 vanaf de oprichting tot 2014 volledig afgelost. Dit stelt de participanten vrij van enige restschuld.

#### 9.1 Financieringsoverzicht in US \$

Investering	
Aankoopprijs schip	21.846.103
Bijkomende kosten	
Kapitaalbelasting	49.403
Financieringskosten	28.000
Oprichtingskosten	50.000
Marketingkosten	912.556
Liquideitsreserve	96.341
<b>Totale investering</b>	<b>22.982.403</b>

Financiering	
Eigen vermogen participanten	8.982.403
Hypothecaire geldlening bank	14.000.000
<b>Totale financiering</b>	<b>22.982.403</b>

### Netto verkoopopbrengst

Door de volledige aflossing van de hypothecaire geldlening komt de volledige netto verkoopopbrengst ten goede aan de participanten. De aankoopprijs van het schip bedraagt \$ 21.846.103. De geprognosticeerde verkoopopbrengst bedraagt \$ 12.300.000 (56%).

Per kapitaaldeelname van € 15.000 komt dat neer op  $\$ 12.300.000 \times 0,14649\% = \$ 18.018$ . Hierbij is uitgegaan van een ongewijzigde Dollar/Euro koers van 1:1,14.



Scheepvaartonderneming  
**m.s. Heinrich Oldendorff CV**



**Volle kracht vooruit!**

## 9.2 Exploitatieprognose

Uit nevenstaande exploitatieprognose van m.s. Heinrich Oldendorff CV blijkt het geprognosticeerde rendement over een investeringsperiode van twaalf jaar. Uitgangspunt is dat de participant per 1 juli 2002 toetreedt tot de m.s. Heinrich Oldendorff CV.

De vrachtkomsten bestaan uit inkomsten op basis van een tweejarige timecharter van \$ 9.500 per dag. Er wordt rekening gehouden met 360 vaardagen. Er wordt van uitgegaan dat de charteraar gebruik maakt van de opties tot verlenging van het chartercontract tot september 2008. Derhalve zijn de vrachtopbrengsten tot september 2008 op de timecharterovereenkomst gebaseerd. Vanaf september 2008 zijn de vrachtopbrengsten op jaarbasis geïndexeerd met 3%.

De bedrijfskosten zijn tot september 2004 gemaximeerd tot het niveau van \$ 3.000 per dag. Voorzichtigheidshalve zijn vanaf september 2004 de bedrijfskosten verhoogd tot \$ 3.300 per dag en tevens geïndexeerd met 1,5% per jaar. Alle berekeningen zijn gebaseerd op een conservatief scenario. Onder bedrijfskosten worden de uitgaven verstaan die gedaan worden in verband met de exploitatie van het schip, zoals personeels-, onderhouds-, verzekerings- en reparatiekosten. Daarnaast zijn om de vijf jaar 'docking-costs' geprognosticeerd, te beginnen in 2006 (\$ 200.000) en vervolgens in 2011 een hoger bedrag (\$ 300.000).

De CV betaalt rente voor de hypothecaire geldlening. De rentelasten op deze geldlening zijn geprognosticeerd op basis van een rente van 5,695% voor het USD gedeelte en 1,900% voor de JPY financiering. De rentevoet is gefixeerd op gemiddeld 4,9% tot juli 2006. Na de fixatieperiode is gerekend met een overall rentepercentage van 5,7%.

De conservatief gecalculeerde verwachting is dat het schip na een investeringsperiode van twaalf jaar kan worden verkocht tegen een prijs van 56% van de huidige aanschafprijs. Dit resulteert in een verkoopopbrengst van \$ 12.300.000. Met deze verkoopopbrengst kunnen eventuele verkoopkosten worden voldaan. Het resterende bedrag komt geheel ten goede aan de participanten.

Na aftrek van de exploitatiekosten van de vracht- en verkoopopbrengsten resteert een exploitatieresultaat. Over een investeringsperiode van twaalf jaar wordt een gemiddeld rendement na belastingen van 14,12% op jaarbasis verwacht. Een kapitaaldeelname van € 15.000 vertegenwoordigt een aandeel van 0,14649% van de winst. Per participatie resulteert dit in een verwachte winst van \$ 396 in 2002, die jaarlijks stijgt als gevolg van dalende rentelasten. Een deel van deze winst wordt ieder kwartaal aan de participanten uitgekeerd in de vorm van een planmatige winstuitkering. Door de te betalen aflossingen op de scheepshypothek is deze winstuitkering lager dan de winst per participatie. De aflossingen op de scheepshypothek bedragen \$ 275.000 per kwartaal, voor het eerst drie maanden na oplevering van het schip. Vanaf medio 2006 is gerekend met een aflossing van \$ 300.000 per kwartaal. Het exploitatieresultaat verminderd met aflossingen en winstuitkeringen wordt ieder kwartaal toegevoegd aan de liquiditeitsreserve. Op deze wijze wordt bereikt dat het uit te keren rendement jaarlijks constant kan blijven en zelfs kan stijgen. Dit brengt met zich mee dat de vermogenspositie van de participanten verbetert.

# Exploitatieoverzicht

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	
	\$	\$	\$	\$	\$	
Totaal netto vrachtopbrengsten	1.710.000	3.420.000	3.450.000	3.510.000	3.627.000	
Af: managementfee + special survey			28.750	87.750	290.675	
Af: vaste kosten	549.000	1.095.000	1.131.600	1.210.523	1.228.680	
Netto	1.161.000	2.325.000	2.289.650	2.211.728	2.107.645	
Af: rentelasten	340.890	620.414	558.966	495.124	485.200	
Exploitatieresultaat	820.110	1.704.586	1.730.684	1.716.603	1.622.445	
Vpb over tonnagewinst	29% 34,50%	5.774 800	5.774 8.426	5.774 8.426	5.774 8.426	
Resultaat na Vpb	813.536	1.690.385	1.716.484	1.702.403	1.608.244	
Aflossing Hypotheek I	550.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	550.000	
Aflossing Hypotheek II	0	0	0	0	0	
Aflossing Hypotheek III	0	0	0	0	600.000	
Liquiditeitsoverschot	263.536	590.385	616.484	602.403	458.244	
Liquiditeitsoverschot per participatie	386	865	903	882	671	
Uit te keren per participatie in US \$	396	822	855	888	888	
Toe-/afname liquiditeitsreserve per participatie	-10	43	48	-6	-217	
Cumulatief overschot liquiditeit per participatie	-10	33	81	75	-141	
Totale cash-flow per participatie	396	822	855	888	888	
Procentueel jaarlijks rendement	6,00%	6,25%	6,50%	6,75%	6,75%	
Cumulatieve cash-flow	396	822	1.677	2.565	3.453	
Toe-/afname liquiditeitsreserve	96.341	89.543	118.780	147.785	-175	

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
3.861.000	3.861.000	3.976.830	4.096.135	4.219.019	4.345.590	4.475.957	2.305.118	46.857.649
96.525	96.525	99.421	102.403	405.475	108.640	111.899	57.628	1.485.691
1.247.111	1.265.817	1.284.804	1.304.077	1.323.638	1.343.492	1.363.645	690.154	15.037.540
2.517.364	2.498.658	2.592.605	2.689.655	2.489.906	2.893.458	3.000.414	1.557.336	30.334.418
470.086	401.757	333.286	264.886	196.486	128.157	59.686	4.216	4.359.154
2.047.278	2.096.901	2.259.319	2.424.769	2.293.420	2.765.301	2.940.728	1.553.120	25.975.264
5.774	5.774	5.774	5.774	5.774	5.774	5.774	5.774	75.063
8.426	8.426	8.426	8.426	8.426	8.426	8.426	758	94.247
2.033.078	2.082.701	2.245.118	2.410.569	2.279.219	2.751.101	2.926.527	1.546.588	25.805.954
0	0	0	0	0	0	0	0	4.400.000
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	600.000	9.600.000
833.078	882.701	1.045.118	1.210.569	1.079.219	1.551.101	1.726.527	946.588	11.805.954
1.220	1.293	1.531	1.773	1.581	2.272	2.529	1.387	17.294
1.182	1.283	1.480	1.678	1.711	2.303	2.533	1.378	17.397
38	10	51	95	-130	-31	-4	9	-103
-103	-93	-42	53	-77	-108	-112	-112	
1.184	1.283	1.480	1.678	1.711	2.303	2.533	1.378	17.397
9,00%	9,75%	11,25%	12,75%	13,00%	17,50%	19,25%	21,00%	
4.637	5.920	7.400	9.078	10.789	13.092	15.625	17.003	
25.996	32.841	67.618	132.679	43.863	22.791	20.134	26.013	

## 10 Juridische en fiscale aspecten

### 10.1 De commanditaire vennootschap

De m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt per 28 juni 2002 voor onbepaalde tijd opgericht als commanditaire vennootschap naar Nederlands recht. Beheermaatschappij m.s. Heinrich Oldendorff BV is een 100% dochter van MPC Steamship BV en treedt op als beherend vennoot. De beherend vennoot is belast met de dagelijkse leiding van de CV en het voeren van het beheer over de onderneming. De beherend vennoot is binnen de begrenzings van de CV-akte bevoegd namens de CV op te treden en deze te verbinden. De beherend vennoot is onbeperkt aansprakelijk. De participanten, die als commanditaire vennoten deelnemen, zijn slechts aansprakelijk voor de schulden en verliezen van de CV tot het bedrag van ieders kapitaalbreng, mits zij namens de CV geen beheersdaden verrichten.



Overigens is in de CV-akte vastgelegd, dat de beherend vennoot voor bepaalde handelingen de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de commanditaire vennoten nodig heeft, bijvoorbeeld voor het aangaan van borgtochten en de verkoop van het schip. De CV-akte is opgenomen als bijlage 3.

De m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt aangemerkt als een open CV. Dit wil zeggen dat de CV als geheel de vennootschapsbelasting betaalt. Door gebruikmaking van de speciale belastingregeling, het tonnageregime, is de belastingdruk voor de individuele participant nihil. Het maximum van deelname in drie scheepvaart CV's is niet van toepassing voor deze investering.

De vennoten zijn gerechtigd tot de stille reserves van de CV bij liquidatie. Het boekjaar van de CV is gelijk aan het kalenderjaar. Het eerste volledige boekjaar wordt beëindigd op 31 december 2003.

### Aansprakelijkheid participanten

De aansprakelijkheid van een commanditaire vennoot beperkt zich tot de hoogte van het door hem ingebrachte commanditaire kapitaal. Er bestaat voor de commanditaire vennoot geen verplichting tot aanvulling van het negatieve vermogen van de commanditaire vennootschap. Zowel MPC Capital als MPC Steamship zullen participeren in scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV. Het totale door de vennoten in te brengen commanditaire kapitaal in de CV bedraagt \$ 8.982.403.

### 10.2 Fiscale aspecten

Deze paragraaf behandelt de belastinggevolgen voor zowel de participanten als de commanditaire vennootschap. Uitgangspunt voor dit prospectus is de veronderstelling dat de participanten (natuurlijke personen) voor hun participatie(s) in Nederland belastingplichtig zijn. MPC Capital acht het raadzaam een adviseur te raadplegen voor de individuele belastingomstandigheden.

## Bindende afspraken met de Belastingdienst

Met de Belastingdienst/Ondernemingen te Groningen zijn voor de commanditaire vennoten bindende afspraken gemaakt. Onder voorbehoud van wijzigingen die van invloed kunnen zijn op de gemaakte afspraken dient de wetgeving en jurisprudentie als basis. Ook de jaarlijkse invulinstructie voor de aangifte inkomstenbelasting zal aan de Belastingdienst ter goedkeuring worden voorgelegd.

Op 1 januari 2001 is de Wet inkomstenbelasting 2001 (verder: Wet IB 2001) in werking getreden. De heffing van inkomstenbelasting vindt plaats via het boxenstelsel:

Box I: Inkomsten uit werk en woning

Box II: Inkomsten uit aanmerkelijk belang

Box III: Inkomsten uit sparen en beleggen, bijvoorbeeld een participatie in een open scheepvaart-CV

Een deelneming in Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV valt in Box III. Mocht u voor meer dan 34 participaties voor deze CV intekenen, dan valt uw deelname in Box II.

Op basis van de Wet IB 2001 wordt vermogensrendementsheffing geheven. Deze belasting wordt geheven over het vermogen in Box III. De fiscus gaat ervan uit dat er over het vermogen in Box III een vast, zogenaamd forfaitair, rendement van slechts 4% behaald wordt. In werkelijkheid wordt er 14,12% rendement geprognosticeerd. Als participant bent u slechts over 4% forfaitair rendement 30% inkomstenbelasting verschuldigd. De heffing beloopt feitelijk 1,2% over het gemiddelde vermogen in het jaar. Hiertoe wordt het vermogen aan het begin en het einde van het jaar bepaald. De heffing vindt plaats over het gemiddelde van deze bedragen. Daarbij kent Box III een belastingvrij vermogen van € 18.146 per persoon.

## Open CV-structuur

Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV is een open CV. Gevolg hiervan is dat over de fiscale winsten door de CV vennootschapsbelasting dient worden betaald. Voor de participanten betekent dit dat de fiscale resultaten van de CV niet aan hen worden toegerekend.

Als gevolg van de open CV-structuur bestaat er de mogelijkheid voor de participanten om te investeren in Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV ongeacht het aantal andere scheepsvaart CV's waarin men deelneemt. Het maximum van drie scheepsvaart CV's is niet relevant voor uw deelname in Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV.

Doordat Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt gekenmerkt als een open CV wordt in de aanloopkosten eenmalig 0,55% kapitaalbelasting over het commanditair kapitaal geheven. In de rendementsberekening is rekening gehouden met \$ 49.403 door de CV af te dragen kapitaalbelasting.

## Fiscale invulinstructie

Alle participanten ontvangen een fiscale invulinstructie over het voorgaande jaar. Deze instructie zal voorzien in de waardebepaling van de participatie(s) in Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV, zodat de aangegeven waarde kan worden verwerkt in de aangifte inkomstenbelasting. Deze waarde wordt gebaseerd op de werkelijke exploitatieresultaten van het voorgaande jaar. Op deze manier kunt u eenvoudig uw belastingaangifte verwerken.

## Dividendbelasting

De voorgenomen jaarlijkse winstuitkeringen in verband met uw deelname in Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV krijgen zoveel mogelijk het karakter van terugbetalingen op kapitaal. Over deze terugbetalingen van kapitaal hoeft geen dividendbelasting ingehouden te worden. Dit resulteert in belastingvrije uitkeringen tot € 15.000 per participatie. Over de uitkeringen boven € 15.000 per participatie is 25% dividendbelasting verschuldigd. Omdat de CV de dividendbelasting afdraagt aan de fiscus, is het mogelijk om middels de aangifte inkomstenbelasting de ingehouden dividendbelasting terug te krijgen. De verstrekte invulinstructie behandelt de terug te vorderen dividendbelasting.

## Winstbepaling

Voor de fiscale winstbepaling zijn de werkelijk behaalde resultaten van de CV niet van belang. De fiscale winst van Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt op forfaitaire wijze per dag bepaald aan de hand van de netto tonnage van het schip<sup>4</sup>, de tonnageregeling. De in het kalenderjaar genoten winst uit zeescheepvaart wordt dan vastgesteld aan de hand van de in nevenstaande tabel aangegeven bedragen per dag. Het ligt in het voornemen van het ministerie van Financiën deze bedragen voorlopig ongewijzigd te laten en derhalve niet aan te passen aan de inflatie.

Het gevolg van deze forfaitaire winstbepaling is, dat bij het bepalen van de winst uit zeescheepvaart zowel de feitelijk behaalde omzet als de daarmee samenhangende kosten buiten beschouwing blijven.

## Tonnageregeling

De tonnageregeling is van toepassing op winst uit zeescheepvaart die behaald wordt met de exploitatie van een schip door middel van het vervoer van zaken of personen in het internationale verkeer over zee. Onder internationaal verkeer over zee wordt het verkeer tussen een Nederlandse en een buitenlandse haven verstaan, dan wel het verkeer tussen buitenlandse havens onderling. Van belang is dat het beheer van het schip in belangrijke mate in Nederland wordt gevoerd. De tonnageregeling heeft namelijk als hoofddoelstelling om scheepvaartactiviteiten aan Nederland te binden. MPC Steamship BV te Groningen zal in opdracht van de beherend vennoot zorgdragen voor het beheer.

Als gevolg van de tonnageregeling bedraagt de winst per dag van m.s. Heinrich Oldendorff, met een netto tonnage van 25.899 ton, slechts \$ 121. Op jaarbasis bedraagt dit slechts \$ 44.335, waarover de CV maximaal 34,5% vennootschapsbelasting is verschuldigd. Voor de participanten betekent dit dat deze belasting-schuld niet aan hen worden toegerekend, maar reeds door de CV is voldaan.

### 12.1 Tonnageregeling

Tonnageheffing per dag per netto ton in €	scheepsinhoud
9,07	tot 1.000 netto ton
6,81	voor het surplus tot 10.000 netto ton
4,54	voor het surplus tot 25.000 netto ton
2,27	voor het surplus boven 25.000 netto ton

<sup>4</sup> Netto tonnage is de maat van de nuttige capaciteit van het schip, zoals vermeld op de internationale meetbrief.  
Voor toepassing van de tonnageregeling mag het netto tonnage van het schip op 1.000 ton naar beneden worden afgerond.

# 11 Verklaringen

## 11.1 Onderzoeksrapport van de accountant

### Opdracht

Wij hebben de in het prospectus van Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff C.V. te Groningen, gedateerd 11 april 2002, op de pagina's 21 en 23 tot en met 25 opgenomen prognose onderzocht. Voorts hebben wij het prospectus getoetst overeenkomstig de bepalingen van artikel 2 van het Besluit toezicht effectenverkeer 1995 en van de rubrieken 1.1 tot en met 13.7, voor zover van toepassing, van de Bijlage behorende bij artikel 2 van het Besluit toezicht effectenverkeer 1995 alsmede paragraaf 2 van de Nadere regeling toezicht effectenverkeer 1999.

Het prospectus met de daarin opgenomen prognose, met inbegrip van de veronderstellingen waarop deze prognose is gebaseerd, is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de vennootschap. Het is onze verantwoordelijkheid een onderzoeksrapport inzake de prognose en de hier vermelde wet- en regelgeving te verstrekken.

### Werkzaamheden

Onze werkzaamheden bestonden, overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot het onderzoek van toekomstgerichte financiële informatie, in hoofdzaak uit het inwinnen van inlichtingen bij functionarissen van de vennootschap, het uitvoeren van cijferanalyses met betrekking tot de financiële gegevens en het vaststellen dat de veronderstellingen op de juiste wijze zijn verwerkt.

Tevens bestonden onze werkzaamheden uit het toetsen op de aanwezigheid van de gegevens in het prospectus welke minimaal vereist zijn volgens de in de hierboven omschreven opdracht vermelde wet- en regelgeving.

### Oordeel

Op grond van ons onderzoek van de gegevens waarop de veronderstellingen zijn gebaseerd, is ons niets gebleken op grond waarvan wij zouden moeten concluderen dat de veronderstellingen geen redelijke basis vormen voor de prognose. Wij zijn tevens van mening

dat de prognose op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen is opgesteld.

Voorts hebben wij vastgesteld dat dit prospectus gegevens bevat overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 van het Besluit toezicht effectenverkeer 1995 en de rubrieken 1.1 tot en met 13.7, voor zover van toepassing, van de Bijlage behorende bij artikel 2 van het Besluit toezicht effectenverkeer 1995 alsmede paragraaf 2 van de Nadere regeling toezicht effectenverkeer 1999.

De werkelijke uitkomsten zullen naar alle waarschijnlijkheid afwijken van de prognose, aangezien de veronderstelde gebeurtenissen zich veelal niet op gelijke wijze zullen voordoen als hier is aangenomen en de afwijkingen van materieel belang kunnen zijn.

Deloitte & Touche Accountants  
Groningen, 11 april 2002

## 11.2 Verklaring van MPC Capital

MPC Capital verklaart dat de gegevens in dit prospectus, voor zover dit aan haar redelijkerwijs bekend had kunnen zijn, in overeenstemming zijn met de werkelijkheid en dat geen gegevens zijn weggelaten, waarvan vermelding de strekking van dit prospectus ingrijpend zou wijzigen.

Hilversum, 11 april 2002  
MPC Münchmeyer Petersen Capital bv

U. Oldehaver  
Drs. J.H. Wolters  
H.J.B. Zijlstra

## 12 Inschrijven en deelnemen

De m.s. Heinrich Oldendorff CV wordt op 28 juni 2002 opgericht. U kunt zich als commanditaire vennoot inschrijven vanaf april 2002. De inschrijving vindt plaats op volgorde van binnenkomst van de inschrijfformulieren. De minimum kapitaaldeelname bedraagt € 15.000, exclusief 3% emissiekosten. Het deelnamebedrag dient te worden gestort op rekeningnummer 66.37.60.909 t.n.v. Stichting Beheer Deelnamebedragen MPC Holland inzake Heinrich Oldendorff te Hilversum. Na bevestiging van inschrijving en storting van de deelnamesom wordt u als participant als commanditaire vennoot in de CV-akte opgenomen en krijgt u de toetredingsakte toegezonden. De commanditaire vennoten worden door de beherend vennoot op de hoogte gehouden van het reilen en zeilen van de onderneming. Zij ontvangen jaarlijks onder andere:

- een uitnodiging voor de jaarvergadering
- een jaarrekening
- een jaarbericht ter informatie
- een invulinstructie Inkomstenbelasting

De jaarrekening wordt in de jaarvergadering ter goedkeuring aan de commanditaire vennoten voorgelegd, waardoor de vennoten nauw betrokken blijven bij de scheepvaartonderneming.

### Winstuitkering

De gemiddelde winstuitkering bedraagt 11,02% per jaar. Deze wordt jaarlijks in vier termijnen aan de participanten uitgekeerd. Na de verkoop van het schip wordt naar verwachting nog een uitkering gedaan. Volgens conservatieve berekeningen bedraagt deze uitkering \$ 18.018.



---

## Bijlagen

# Bijlage 1 Trackrecord MPC Scheepsprojecten

Dit trackrecord vervangt alle voorgaande publicaties, wijzigingen voorbehouden (31/12/2001)

Nr.	Scheeps-/Fondsnaam	Eigen vermogen in €	Totale investeringen in €
1	m.s. 'Santa Ana'	23.920.000	60.840.000
2	m.s. 'Santa Elena'	24.410.000	61.100.000
3	m.s. 'CCNI Chiloe'	16.470.000	38.070.000
4	m.s. 'Santa Giovanna'	18.120.000	43.820.000
5	m.s. 'CCNI Aysen'	16.980.000	39.020.000
6	m.s. 'Merkur Sky'	18.180.000	41.150.000
7	m.s. 'Merkur Star'	17.000.000	40.710.000
8	m.s. 'Priwall'	18.910.000	43.120.000
9	m.s. 'Santa Giuliana'	18.280.000	43.870.000
10	m.s. 'Santa Giulietta'	17.710.000	43.750.000
11	m.s. 'Santa Giannina'	17.770.000	43.750.000
12	m.s. 'Santa Giorgina'	18.250.000	43.940.000
13	m.s. 'Valdivia'	16.230.000	36.100.000
14	m.s. 'Valparaiso'	16.310.000	35.770.000
15	m.s. 'Valbella'	16.370.000	35.690.000
16	m.s. 'Valdemosa'	16.590.000	37.450.000
17	m.s. 'Santa Fiorenza'	19.280.000	44.800.000
18	m.s. 'Santa Federica'	19.170.000	44.800.000
19	m.s. 'Santa Franceska'	19.320.000	44.800.000
20	m.s. 'Pearl River'	8.880.000	23.620.000
21	m.s. 'Yangtze River'	8.930.000	23.390.000
22	m.s. 'Polar Argentina'	10.420.000	23.360.000
23	m.s. 'Polar Brasil'	10.430.000	23.160.000
24	m.s. 'Polar Colombia'	10.240.000	23.200.000
25	m.s. 'Polar Ecuador'	10.350.000	23.240.000
26	m.s. 'Polar Chile'	10.030.000	21.800.000
27	m.s. 'Rio Topaz'	4.220.000	11.300.000
28	m.s. 'Rio Branco'	9.820.000	22.620.000
29	m.s. 'Rio Grande'	9.660.000	22.640.000
30	m.s. 'Rio Negro'	9.890.000	21.910.000
31	m.s. 'Rio Rubio'	9.790.000	21.830.000
32	m.s. 'Polar Uruguay'	10.040.000	22.640.000
33	m.s. 'Santa Felicita'	8.850.000	41.720.000
34	m.s. 'Santa Fabiola'	8.890.000	41.720.000
35	m.s. 'Rio Mathilda'	7.560.000	16.770.000
36	m.s. 'Elara'	2.460.000	6.840.000
37	m.s. 'Scheldediep'	2.630.000	6.840.000
38	m.s. 'Vechtdiep'	3.640.000	10.530.000
39	m.s. 'Wesergas'	6.170.000	16.300.000
40	m.s. 'Sinope'	2.630.000	6.800.000
41	m.s. 'Scan Germania'	8.350.000	20.430.000

Nr.	Scheeps-/Fondsnaam	Eigen vermogen in €	Totale investeringen in €
42	m.s. 'Scan Finlandia'	8.460.000	20.570.000
43	m.s. 'Santa Alexandra'	3.820.000	40.860.000
44	m.s. 'Santa Anabella'	3.820.000	40.860.000
45	m.s. 'Santa Arabella'	3.820.000	40.860.000
46	m.s. 'Santa Ariana'	3.820.000	40.860.000
	m.s. 'Santa Alina'	-	-
47	m.s. 'Harun J'	6.620.000	17.040.000
48	m.s. 'Virgo J'	6.770.000	17.040.000
49	m.s. 'Santa Celina'	8.630.000	47.720.000
50	m.s. 'Santa Carolina'	13.580.000	49.170.000
51	m.s. 'Santa Christina'	13.580.000	49.170.000
52	m.s. 'Santa Carlotta'	8.630.000	47.720.000
53	m.s. 'Santa Catalina'	13.580.000	49.170.000
54	m.s. 'Vliediep'	3.960.000	21.720.000
55	m.s. 'Spaarnediep'	2.630.000	6.720.000
56	m.s. 'Europa'	2.670.000	6.840.000
57	m.s. 'Callisto'	2.670.000	6.840.000
58	m.s. 'Schuitendiep'	2.630.000	6.840.000
59	m.s. 'Lauwersgas'	6.830.000	18.060.000
60	m.s. 'Santa Victoria'	8.530.000	64.670.000
61	m.s. 'Santa Virginia'	8.530.000	64.670.000
62	m.s. 'Pollux J'	7.280.000	17.050.000
63	m.s. 'Dinteldiep'	3.550.000	12.570.000
64	m.s. 'Auriga J'	1.230.000	24.970.000
65	m.s. 'Antares J'	1.230.000	24.970.000
66	m.s. 'Crux J'	1.230.000	24.970.000
67	m.s. 'Corona J'	1.230.000	24.970.000
68	m.s. 'Santa Rafaela'	11.590.000	63.400.000
69	m.s. 'Santa Rebecca'	11.590.000	63.400.000
70	m.s. 'Santa Ricarda'	11.590.000	63.400.000
71	m.s. 'Santa Roberta'	11.590.000	63.400.000
72	m.s. 'Santa Romana'	11.590.000	63.400.000
73	m.s. 'Santa Rosanna'	11.590.000	63.400.000
74	m.s. 'Santa Rufina'	11.590.000	63.400.000
75	m.s. 'Rio Alexander'	250.000	37.120.000
76	m.s. 'Rio Yarkon'	250.000	37.120.000
77	m.s. 'Rio Valiente'	70.000	40.030.000
78	m.s. 'Rio Verde'	70.000	40.030.000
Totaal		754.250.000	2.660.200.000

## Bijlage 2 Trackrecord MPC Steamship

Dit trackrecord vervangt alle voorgaande publicaties, wijzigingen voorbehouden (31/12/2001)

Scheepsnaam	Type	Bouwjaar	DWT	CBFT/CBM	TEU
m.s. 'Trave River'	Bulkcarrier	2001	74.000	3.209.832	
m.s. 'Elbe River'	Bulkcarrier	2001	74.000	3.209.832	
m.s. 'Pearl River'	Bulkcarrier	1997	44.000	1.956.839	
m.s. 'Yangtze River'	Bulkcarrier	1998	44.000	1.956.839	
m.s. 'Rio Mathilda'	Bulkcarrier	1999	20.420	943.255	
m.s. 'Rio Topaz'	Bulkcarrier	1998	17.786	724.382	
m.s. 'Auriga J'	Container/Reefer	2001	16.800		1.150
m.s. 'Antares J'	Container/Reefer	2002	16.800		1.150
m.s. 'Corona J'	Container/Reefer	2002	17.350		1.150
m.s. 'Crux J'	Container/Reefer	2002	17.350		1.150
m.s. 'Rio Branco'	Container/MPP	1998	20.500	875.000	1.300
m.s. 'Rio Grande'	Container/MPP	1998	20.500	875.000	1.300
m.s. 'Rio Negro'	Container/MPP	1998	20.500	875.000	1.300
m.s. 'Rio Rubio'	Container/MPP	1998	20.500	875.000	1.300
m.s. 'Polar Argentina'	Reefer Carrier	1992	10.581	528.891	178
m.s. 'Polar Brasil'	Reefer Carrier	1992	10.581	528.891	178
m.s. 'Polar Colombia'	Reefer Carrier	1992	10.581	528.891	178
m.s. 'Polar Equador'	Reefer Carrier	1992	10.581	528.891	178
m.s. 'Polar Chile'	Reefer Carrier	1993	10.581	528.891	178
m.s. 'Polar Uruguay'	Reefer Carrier	1993	10.581	528.891	178

## Bijlage 3 CV-akte

Oprichting Commanditaire Vennootschap:  
Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff C.V.

Heden verschenen voor mij, mr Geert Herman Smith,  
notaris te Groningen:

### PARTIJEN

1. a. de heer \*\*\*;
- b. de heer \*\*\*;

te dezen handelende in hun hoedanigheid van enige directeurs van de statutair te Groningen gevestigde besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid 'Steamship B.V.', kantoorhoudende te 9721 AP Groningen, Verlengde Hereweg 173, en als zodanig deze vennootschap tezamen rechtsgeldig vertegenwoordigende,

welke laatstgenoemde vennootschap te dezen handelt in haar hoedanigheid van enig directeur van de statutair te Groningen gevestigde besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: 'Scheepvaart-onderneming m.s. Heinrich Oldendorff B.V.', kantoorhoudende te 9721 AP Groningen, Verlengde Hereweg 173, en als zodanig deze laatstgenoemde vennootschap rechtsgeldig vertegenwoordigende;

2. a. de heer Jacob Hendrik Wolters, geboren te Nieuwe Pekela op acht en twintig juni negentienhonderd vijf en vijftig, wonende te 9752 AC Haren, Rijksstraatweg 71, houder van een paspoort/rijbewijs met nummer \*\*\*, geldig tot \*\*\* tweeduizend \*\*\*;

- b. de heer Hendrik Jan Bernard Zijlstra, geboren te 's-Gravenhage op negen september negentienhonderd zestig, wonende te 8444 SK Heerenveen, Dopheide 37, houder van een paspoort/rijbewijs met nummer \*\*\*, geldig tot \*\*\* tweeduizend \*\*\*;

te dezen handelende in hun hoedanigheid van gezamenlijk vertegenwoordigingsbevoegde directeurs van de statutair te Huizen gevestigde besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid 'MPC Münchmeyer, Petersen Capital B.V.', kantoorhoudende te 1213 TL Hilversum, Utrechtseweg 47, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gooi- en Eemland onder nummer 32067248, en als zodanig deze vennootschap tezamen rechtsgeldig vertegenwoordigende.

### OPRICHTING COMMANDITAIRE VENNOOTSCHAP

De comparanten, handelend als gemeld, verklaarden bij deze een commanditaire vennootschap op te richten teneinde voor gemeenschappelijke rekening en onder gemeenschappelijke naam een scheepvaartbedrijf uit te oefenen, waarbij:

### BEHERENDE VENNOOT

- als beherende vennoot optreedt de onder 1 genoemde besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff B.V., en

### COMMANDITAIRE VENNOTEN

- als commanditair vennoot optreedt de onder 2 genoemde besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: MPC Münchmeyer, Petersen Capital B.V., alsmede de op grond van de hierna in artikel 5 nog toe te treden commanditaire vennoten.
- Hierna wordt onder 'vennoten' zonder nadere aanduiding verstaan zowel de beherend vennoot als de commanditaire vennoten.

### NAAM EN ZETEL

#### Artikel 1.

De vennootschap draagt de naam:  
Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff C.V.  
Zij is gevestigd te Groningen en houdt aldaar kantoor op het adres (9721 AP) Verlengde Hereweg 173.

### DOEL

#### Artikel 2.

De vennootschap heeft als doel het deelnemen als commanditair vennoot in één of meerdere commanditaire vennootschappen, welke commanditaire vennootschappen ten doel dienen te hebben het in (economische) eigendom verwerven, exploiteren en vervreemden van schepen of aandelen daarin, het deelnemen in, het zich op andere wijze interesseren bij ondernemingen met een gelijk of aanverwant doel, het (doen) financieren van zulke ondernemingen, en al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe rechtstreeks of middellijk bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin.

### DUUR

#### Artikel 3.

De vennootschap is aangegaan voor onbepaalde tijd.

---

## INBRENG

### Artikel 4.

1. Door de commanditair vennoot wordt aan contanten in de vennootschap een bedrag van vijftienduizend duizend euro (€ 15.000) ingebracht.
2. De beherend vennoot 'Scheepvaartonderneming m.s. Heinrich Oldendorff B.V.' brengt in zijn kennis, arbeid en vlijt, zulks in zodanige omvang als voor een behoorlijk beheer en exploitatie van schepen vereist en voldoende is, alsmede een bedrag in contanten groot vijftienduizend euro (€ 15.000).
3. Iedere vennoot wordt voor het bedrag van zijn inbreng op de kapitaalrekening in de boeken van de vennootschap gecrediteerd. Over dat bedrag wordt geen rente vergoed.
4. Het te eniger tijd aanwezige vermogen zal goederenrechtelijk in eigendom toebehoren aan de beherend vennoot. Tussen de commanditaire vennoten geldt dit vermogen economisch als gemeenschap.
5. Met onderling goedvinden kan ieder der commanditaire vennoten meer geld of andere goederen in de vennootschap inbrengen.

## TOETREDING

### Artikel 5.

1. Toetreding van een nieuwe vennoot (vervanging van een vennoot daaronder begrepen) kan plaats vinden zonder schriftelijke toestemming van alle vennoten.
2. Nieuw toegelaten commanditaire vennoten (vervanging van een vennoot daaronder begrepen), dienen zich, onder voorwaarde van toelating, ten genoegen van de overige vennoten, te onderwerpen aan de bepalingen van deze overeenkomst respectievelijk naderhand overeen te komen bepalingen op de voet van deze akte.

## VERTEGENWOORDIGING

### Artikel 6.

De vennootschap wordt bestuurd door de beherend vennoot; zij vertegenwoordigt de vennootschap in en buiten rechte, één en ander echter alleen binnen de grenzen van het hiervoor genoemde doel van de vennootschap.

## INTERNE VERHOUDING VENNOTEN

### Artikel 7.

1. De beherend vennoot heeft voorafgaande goedkeuring nodig van de vergadering van commanditaire vennoten

voor de volgende rechtshandelingen:

- a. het verkrijgen, vervreemden, bezwaren en huren van schepen;
  - b. het stellen van borgtochten en het verstrekken van waarborgsommen echter met uitzondering van de voor de bedrijfsvoering gebruikelijke borgtochten/waarborgsommen;
  - c. het berusten in rechtsvorderingen of het voeren van processen, zo eisend als werend, waarbij voor het nemen van conservatoire maatregelen de voorafgaande goedkeuring niet vereist is. Goedkeuring terzake van het in de vorige zin bepaalde is echter niet vereist voorzover het betreft rechtsvorderingen/processen welke nodig zijn voor de normale bedrijfsvoering;
  - d. het aangaan van vaststellingsovereenkomsten, compromissen en akkoorden, echter met uitzondering van het hierna nader in dit artikel bepaalde;
  - e. in het algemeen voor het aangaan van elke handeling die de som of waarde van vierhonderdvijftig duizend euro (€ 450.000) te boven gaat, doch met uitzondering van het afwikkelen van schades en claims veroorzaakt door/aan casu quo verband houdende met schepen van de vennootschap;
  - f. het deelnemen in andere ondernemingen.
2. De commanditaire vennoten hebben het recht zelf of door een accountant, zulks op eigen kosten, toezicht te houden op de handelingen van de beherend vennoot, inlichtingen te ontvangen en inzage te nemen van de boeken, brieven en verdere bescheiden van de vennootschap, waartoe zij het recht van toegang tot de kantoren, boeken en bescheiden van de vennootschap hebben.

De aldus verkregen informatie dient vertrouwelijk te worden behandeld en is alleen voor gebruik binnen het kader van de vennootschap.

## VERGADERING VAN VENNOTEN

### Artikel 8.

1. De vennoten vergaderen zo dikwijls dit gewenst wordt door de beherende vennoot of één of meer der commanditaire vennoten, die (tezamen) voor meer dan twintig procent (20 %) deelne(e)m(t)(en) in het commanditaire kapitaal.
2. De beherend vennoot of een door hem aangewezen aanwezige, treedt op als voorzitter van de vergadering van vennoten.

3. De oproepingen geschieden schriftelijk, op een termijn van ten minste veertien dagen, de dag der oproeping en de dag der vergadering niet meegerekend, door of namens de voorzitter, de beherende vennoot en/of de commanditaire venno(o)t(en) die de vergadering wens(t)(en). Bij de oproeping worden de te behandelen onderwerpen vermeld.
4. De vergaderingen worden geleid door de voorzitter of de daartoe door hem aangewezen, met dien verstande, dat bij afwezigheid of ontstentenis van beiden, de vergadering zelf in haar leiding voorziet. De notulen worden gehouden door een door de voorzitter van de vergadering aan te wijzen secretaris.
5. Is de hiervoor in lid 3 vermelde termijn niet in acht genomen of zijn bij de oproep één of meer te behandelen punten niet vermeld, dan kunnen niettemin rechtsgeldige besluiten worden genomen, mits alle vennoten ter vergadering aanwezig of vertegenwoordigd zijn en niemand zich verzet.
6. Commanditaire vennoten kunnen zich ter vergadering door een schriftelijk gevolmachtigde doen vertegenwoordigen.
7. Alle besluiten worden, met inachtneming van het overigens in deze akte bepaalde, genomen met meerderheid van de stemmen, ongeacht het ter vergadering vertegenwoordigde kapitaal, onverminderd het hiervoor in dit artikel bepaalde.
8. Voor elke éénuizend euro (€ 1.000,00) waarvoor een vennoot met kapitaal in de boeken van de vennootschap bij de aanvang van zijn deelname is gecrediteerd kan één stem worden uitgebracht. Gedeelten van stemmen worden verwaarloosd.
9. Bij staking van stemmen over zaken is het voorstel verworpen.
10. Verkrijgt bij verkiezing van personen niemand bij eerste stemming de meerderheid der uitgebrachte stemmen, dan wordt een tweede vrije stemming gehouden; verkrijgt ook dan niemand de meerderheid, dan wordt een eindstemming gehouden tussen de twee personen, die bij de tweede vrije stemming beiden het grootste aantal stemmen verwierven of tussen de persoon, die toen het grootste en de persoon, die toen het naast bijgelegen aantal stemmen verwierf. Komen door gelijkheid van stemmen meer dan twee personen voor de eindstemming in aanmerking, dan wordt door één of meer tussenstemmingen tussen hen, die bij de tweede vrije stemming een gelijk aantal stemmen verwierven,

beslist, wie van hen in de eindstemming zal komen. Staken de stemmen bij een tussenstemming of bij de eindstemming, dan beslist het lot.

11. De vennoten kunnen ook buiten vergadering besluiten nemen terzake waarvan het volgende geldt: het voorstel waarover besloten dient te worden, wordt schriftelijk door de beherend vennoot aan alle commanditaire vennoten toegezonden, voorzien van de reden en argumentatie van dat voorstel;
  - terzake van het betreffende voorstel dient binnen één maand na verzending door de commanditaire vennoot schriftelijk te worden gereageerd in goedkeurende of afwijzende zin, waarbij, indien afwijzend op het betreffende voorstel wordt gereageerd, tevens de argumentatie wordt gegeven, om daarmee bij een eventueel revisievoorstel rekening te kunnen houden;
  - een besluit buiten vergadering is alsdan genomen, indien de meerderheid van het maximaal uit te brengen aantal stemmen in goedkeurende zin op het voorstel heeft gereageerd, zoals hiervoor bepaald;
  - indien een vennoot binnen de hiervoor genoemde termijn van één maand niet schriftelijk heeft gereageerd of dat betreffende voorstel niet door de vennootschap is ontvangen, wordt het voorstel voor wat die vennoot betreft voor goedgekeurd gehouden.
12. De raadpleging van de commanditaire vennoten moet door de beherend vennoot geschieden op zodanige wijze als in verband met de omstandigheden en de belangrijkheid van de te nemen beslissing behoorlijk is.

## OVERLIJDEN/COMMANDITAIR AANDEEL IN ONVERDEELDHEID

### Artikel 9.

1. Indien een commanditair vennoot overlijdt treedt/treden diegene/diegenen die het aandeel van de overleden vennoot heeft/hebben verkregen, ter zake van deze vennootschap in de plaats en in de rechten van de overleden vennoot, in het bijzonder ook met betrekking tot het kapitaal. Indien het aandeel van de overleden vennoot door meer dan één persoon wordt verkregen, zal dat aandeel aan die personen gezamenlijk toebehoren en zullen die personen in bedoeld schrijven een vertegenwoordiger aanwijzen zoals hierna in lid 2 bedoeld.

- 
2. Indien een commanditair aandeel in de vennootschap in onverdeeldheid aan meerdere natuurlijke en/of rechtspersonen toebehoort zijn de gezamenlijk gerechtigden verplicht er voor zorg te dragen dat aan de vennootschap schriftelijk opgave wordt gedaan van één hunner of een derde die de gezamenlijk gerechtigden tot het betreffende aandeel ter zake van dat aandeel jegens de vennootschap en ieder van de andere vennoten zal vertegenwoordigen en door de vennootschap en de andere vennoten beschouwd mag worden als ware deze de enige rechthebbende op het betreffende aandeel.

#### BOEKJAAR

##### Artikel 10.

Het boekjaar valt samen met het kalenderjaar.

#### BALANS EN WINST EN VERLIESREKENING

##### Artikel 11.

1. Na afloop van elk jaar, alsmede bij een eventueel eindigen van de vennootschap in de loop van enig boekjaar, worden de boeken van de vennootschap afgesloten. Binnen zes maanden daarna wordt door de beherend vennoot een balans en een winst- en verliesrekening opgemaakt en vergezeld van een verklaring van een registeraccountant.
2. De balans en de winst- en verliesrekening worden door de beherende en commanditaire vennoten tezamen in de vergadering van vennoten vastgesteld met toestemming van alle betrokkenen binnen genoemde termijn van zes maanden na het einde van het boekjaar.
3. De balans en winst- en verliesrekening worden één maand voordat de hiervoor in lid 2 van onderhavig artikel genoemde vergadering wordt gehouden, aan alle vennoten ter kennisname toegezonden.
4. Indien een vennoot niet op de hiervoor in lid 2 genoemde vergadering aanwezig of vertegenwoordigd is, en genoemde vennoot niet binnen genoemde termijn van één maand, zijn eventuele bezwaren tegen de voornoemde balans en winst- en verliesrekening schriftelijk gemotiveerd heeft kenbaar gemaakt, worden de balans en winst- en verliesrekening voor wat die vennoot betreft voor goedgekeurd gehouden.

#### VERGOEDING BEHEREND VENNOOT

##### Artikel 12.

De beherend vennoot ontvangt een jaarlijkse vergoeding

voor het gevoerde beheer ter grootte van een half procent (0,5%) van de winst, zulks echter met een maximum van tienduizend euro (€ 10.000), voor de eerste keer in het jaar tweeduizend twee, te vergoeden op één en dertig december van dat jaar, zulks over het sedert heden verstreken tijdvak.

#### WINST EN VERLIESVERDELING

##### Artikel 13.

1. De jaarlijkse winsten worden genoten, met inachtneming van het voorgaande artikel, door de vennoten in de verhouding van de bedragen van hun deelneming. Voorzover winst niet wordt uitgekeerd, wordt zij bijgeschreven op de kapitaalrekening van ieder van de vennoten, bedoeld in artikel 4, lid 3.
2. De jaarlijkse verliezen worden gedragen door de vennoten naar de hiervoor aangegeven verhouding, met dien verstande dat de bijdrage in het verlies van elke commanditaire vennoot tot het bedrag van zijn commanditaire deelneming is beperkt.

#### UITTREDING, OVERDRACHT EN BEZWARING DEELNEMING

##### Artikel 14.

1. Een vennoot kan zijn deelneming in de vennootschap, geheel of ten dele en de daarmede corresponderende rechten uit hoofde van deze overeenkomst, slechts verpanden of anderszins bezwaren met voorafgaande schriftelijke toestemming van de beherend vennoot.
2. Een commanditair vennoot treedt uit de vennootschap
  - a. ingeval van surséance, faillissement of, indien het een rechtspersoon betreft, ontbinding, op de dag van de aanvraag van surséance, van de faillietverklaring of van het besluit tot ontbinding;
  - b. door overdracht van de deelneming van de betrokken commanditaire vennoot overeenkomstig het in lid 3 van dit artikel bepaalde;
  - c. bij een besluit van de vennoten genomen met een meerderheid van tenminste twee/derde van alle uitgebrachte stemmen, wegens een dringende reden in de zin van artikel 1684 van boek 7a van het Burgerlijk Wetboek op de dag in de opzegging bepaald.
3. In geval een commanditaire vennoot zijn deelneming op grond van lid 2 (b) van dit artikel wenst te vervreemden, hierna ook te noemen: de aanbiedende vennoot, dient hij zijn deelneming eerst schriftelijk te koop aan te bieden aan de beherend vennoot.

De beherend vennoot is verplicht schriftelijk binnen veertien dagen na de ontvangst van eerstbedoeld schrijven aan de aanbiedende vennoot antwoord te geven.

Indien de beherend vennoot antwoordt dat hij de deelneming wenst te verwerven zal de koopprijs tussen partijen in onderling overleg worden vastgesteld.

Indien:

- bedoeld overleg niet binnen dertig dagen nadat de deelneming aan de beherend vennoot is aangeboden heeft geleid tot een overeenkomst terzake van de koopprijs dan wel
  - de beherend vennoot niet binnen de daarvoor gestelde termijn schriftelijk antwoord geeft aan de aanbiedende vennoot dan wel
  - meedeelt niet tot aankoop te willen overgaan;
- is de aanbiedende vennoot gerechtigd zijn deelneming gedurende een periode van één jaar, aanvangende direct na bedoelde periode van één maand, aan derden te vervreemden, indien er door de beherend vennoot een bieding is uitgebracht niet voor een lagere prijs dan die bieding.

Een overname door een derde als hiervoor bedoeld is tegenover de vennootschap van kracht, indien en zodra zij schriftelijk aan de beherend vennoot ter kennis is gebracht dan wel door de vennootschap is erkend, welke kennisgeving in elk geval dient te bevatten de naam van de koper, alsmede zijn adres en woonplaats gegevens en de koopsom waarvoor de deelneming is verkocht.

4. In geval van uittreding op grond van lid 2 (a) en (c) is de commanditaire vennoot ten aanzien van wie de vennootschap wordt beëindigd gerechtigd tot het saldo van de kapitaalrekening vermeerderd met zijn aandeel in de stille reserves, zulks één en ander per de datum van uittreding.

In geval van uittreding op grond van lid 2 (a) en (c) zal de waarde van de deelneming van de commanditaire vennoot ten aanzien van wie de vennootschap wordt beëindigd worden bepaald op basis van een jaarrekening, opgemaakt naar de toestand op de dag van beëindiging.

Hierbij zullen alle activa en passiva in aanmerking genomen worden voor de waarde in het economisch verkeer. De onderhavige jaarrekening dient uitsluitend ter bepaling van de waarde van de deelneming van de commanditaire vennoot ten aanzien van wie de vennootschap wordt beëindigd.

In deze jaarrekening wordt opgenomen het aandeel in de stille reserves van de betrokken commanditaire vennoot.

Deze stille reserves zullen worden bepaald door het opmaken van een balans uitsluitend ter berekening van de stille reserves toekomende aan de commanditaire vennoot ten aanzien van wie de vennootschap wordt beëindigd, op welke balans de activa der vennootschap zullen worden opgenomen tegen een in onderling overleg vast te stellen waarde, terwijl zij bij gebreke van overeenstemming daaromtrent zal worden opgenomen tegen een door de voorzitter van het Nederlands Instituut van Registeraccountants te benoemen deskundige, zijnde lid van gemeld instituut, vast te stellen waarde.

De beherend vennoot is onherroepelijk gemachtigd tot het verrichten alle rechtshandelingen die ten doel hebben de commanditaire vennoot ten aanzien van wie de vennootschap wordt beëindigd en de overblijvende commanditaire vennoten die de uitkering bijeen moeten brengen, zijn respectievelijk hun verplichtingen te laten nakomen.

5. Ingeval van toe- en uittreding door een commanditaire vennoot zal de vennootschap van rechtswege worden voortgezet, waarbij de overige vennoten alle activa en passiva van de vennootschap toegescheiden krijgen naar rato van hun deelneming.

## EINDE VENNOOTSCHAP

Artikel 15.

1. Artikel 1683 van boek 7a van het Burgerlijk Wetboek is op de vennootschap niet van toepassing.
2. De vennootschap kan worden ontbonden vanaf het tijdstip van verkrijging van de economische eigendom van het schip en wel bij een besluit van de vennoten genomen met een meerderheid van tenminste twee/derde van alle uitgebrachte stemmen.
3. Bij het einde van de vennootschap is iedere vennoot in het vermogen van de vennootschap gerechtigd voor het aandeel van zijn kapitaal waarvoor hij op dat moment in de boeken van de vennootschap is gecrediteerd.

Artikel 16.

1. Indien de vennootschap eindigt zullen haar zaken zo spoedig mogelijk worden geliquideerd door de beherend vennoot. Het bepaalde in lid 2 van artikel 7 blijft tijdens de liquidatie van kracht.
2. Ingeval van liquidatie heeft geen van de vennoten,

---

noch één of meer van de rechtverkrijgenden, het recht om de naam van de vennootschap voortaan te voeren, behoudens na daartoe verkregen toestemming van de andere vennoten of hun rechtverkrijgenden.

3. Liquidatiewinst of liquidatieverlies wordt op dezelfde wijze genoten, respectievelijk gedragen, als in deze akte geregeld voor de jaarlijkse winst respectievelijk het jaarlijkse verlies. Een commanditaire vennoot behoeft uiteraard nimmer meer dan zijn commanditaire deelneming te dragen.

#### GESCHILLEN

##### Artikel 17.

1. Alle geschillen, die terzake van deze vennootschap tussen partijen rijzen, worden beslist door de drie arbiters, die als goede mannen en vrouwen, naar billijkheid rechtspreken in hoogste ressort.
2. Een geschil is aanwezig zodra één partij de aanwezigheid hiervan heeft aangenomen.
3. De arbiters worden door partijen benoemd in onderling overleg of, bij gebreke van overeenstemming, door de rechter van het kanton waar de vennootschap is gevestigd, op verzoek van één of meer van haar.
4. De arbiters regelen zelf de wijze van behandeling van het geschil en bepalen in de uitspraak door welke partij(en) de kosten van de arbitrage moeten worden gedragen.
5. De arbiters zijn steeds bevoegd hun uitspraak te doen in de vorm van een bindend advies. Zij zijn hiertoe verplicht op het éénparig verzoek van partijen, die ook tezamen mogen bepalen dat in de plaats van drie arbiters volstaan zal worden met één arbiter.

#### KOSTEN AKTE

##### Artikel 18.

De kosten van deze akte zijn ten laste van de vennootschap.

#### GOEDKEURINGSVERKLARING

De comparanten onder 2, handelend als gemeld, verklaarden, namens de commanditair vennoot van de bij deze akte opgerichte commanditaire vennootschap, conform het bepaalde in artikel 7 lid 1 van onderhavig vennootschapscontract, de beherend vennoot bij deze goedkeuring te verlenen tot:

- a. het te zijner tijd in eigendom verwerven van het zeeschip, genaamd: 'Heinrich Oldendorff';

- b. het aangaan van één of meerdere geldleningsovereenkomsten, zulks in verband met de financiering van het hiervoor onder a. genoemde zeeschip, en te dien einde zulks tot meerdere zekerheid voor de terugbetaling van de geleende gelden het hiervoor sub a. genoemde zeeschip ten behoeve van de geldverstrekker(s) te belasten met één of meerdere hypotheken.

De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE in minuut is verleden te Groningen, op de datum in het hoofd dezer akte vermeld.

Na zakelijke opgave van de inhoud van deze akte en de toelichting daarop aan de verschenen personen, hebben deze verklaard van de inhoud van deze akte te hebben kennisgenomen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen.

Vervolgens is deze akte, na beperkte voorlezing, door de comparanten en mij, notaris, ondertekend.



INITIATIEFNEMER EN BEHEERDER

MPC Münchmeyer Petersen Capital  
Utrechtseweg 47  
1213 TL Hilversum

Postbus 239  
1200 AE Hilversum

Tel. (035) 523 24 00  
Fax (035) 523 24 09

E-mail: [info@mpccapital.nl](mailto:info@mpccapital.nl)  
Internet: [www.mpccapital.nl](http://www.mpccapital.nl)