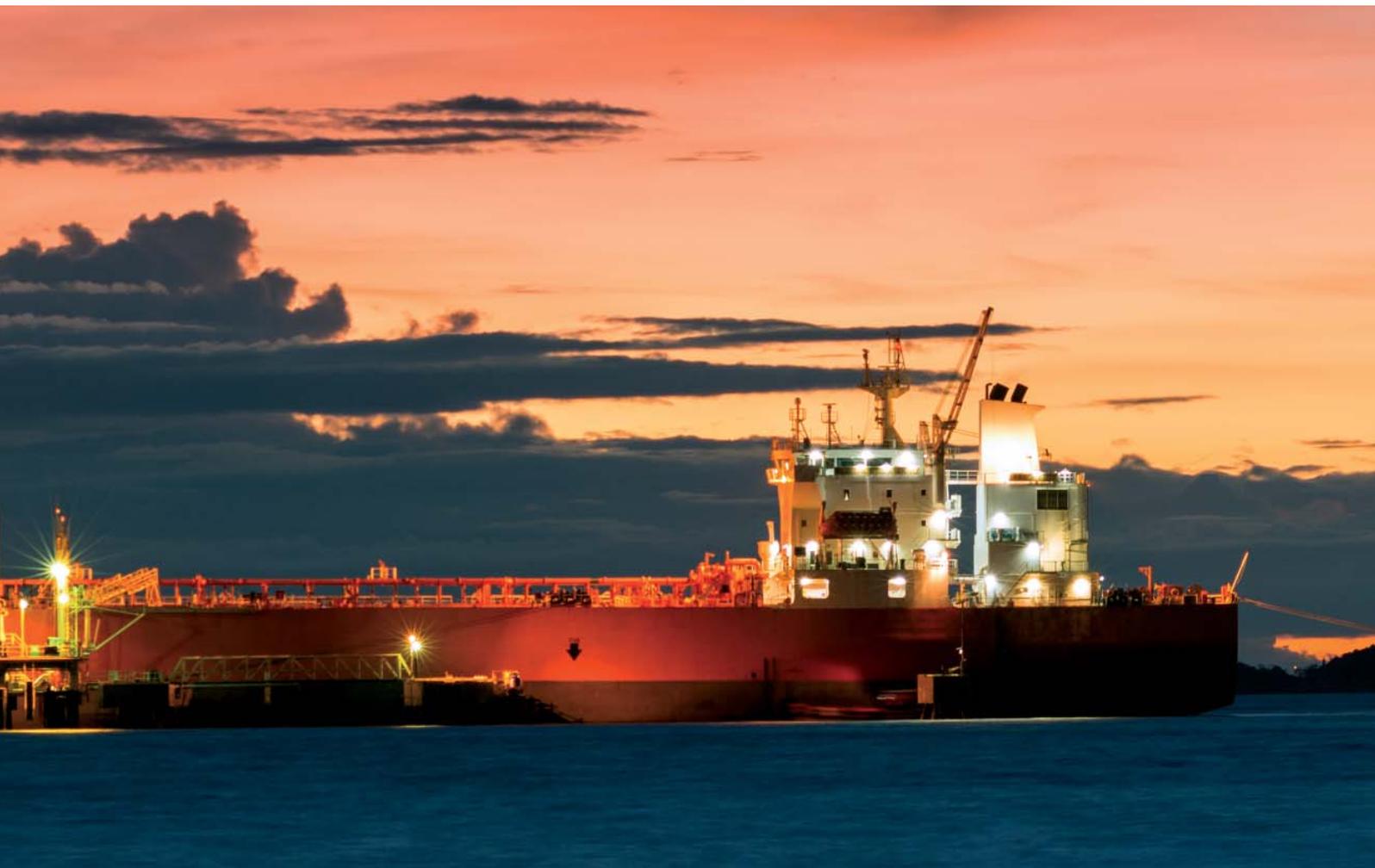


# Vorläufiger Geschäftsbericht 2015

der Marenave Schiffahrts AG



UNTER ÄNDERUNGSVORBEHALT UND UNGEPRÜFT



## **Wichtiger Hinweis**

Vorstand und Aufsichtsrat der Marenave Schiffahrts AG weisen ausdrücklich darauf hin, dass die in dem vorliegenden Geschäftsbericht enthaltenen Abschlusszahlen und weiteren Angaben von der Annahme der Unternehmensfortführung ausgehen. Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 wurden von dem Abschlussprüfer der Gesellschaft weder abschließend geprüft noch mit einem Bestätigungsvermerk versehen und nicht vom Aufsichtsrat festgestellt bzw. gebilligt.

Derzeit ist noch nicht abschätzbar, ob und wann der Abschlussprüfer seine Prüfung beenden und den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 mit einem Bestätigungsvermerk wird versehen und der Aufsichtsrat anschließend eine Feststellung bzw. Billigung vornehmen können. Voraussetzung hierfür ist, dass dem Abschlussprüfer gegenüber hinreichend nachgewiesen werden kann, dass die Voraussetzungen für die Annahme einer Unternehmensfortführung (going-concern) für die Zwecke der Rechnungslegung gegeben sind. Hierfür ist insbesondere die Vereinbarung eines Sanierungskonzepts mit den finanzierenden Banken erforderlich.



# Inhalt

## Einleitung

- 05 Vorwort
- 07 Das Unternehmen in Kürze

## Konzernentwicklung

- 09 Kursverlauf
- 11 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
- 12 Die Flotte auf einen Blick
- 13 Konzern-Lagebericht

## Konzernabschluss *(nicht abschließend geprüft und nicht gebilligt)*

- 37 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 38 Konzern-Bilanz
- 40 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 41 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 42 Konzern-Anhang
- 76 Konzern-Anlagenspiegel
- 78 Segmentberichterstattung
- 80 Bilanzeid zum aufgestellten Konzernabschluss

## Jahresabschluss *(nicht abschließend geprüft und nicht festgestellt)*

- 81 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 100 Gewinn- und Verlustrechnung
- 101 Bilanz
- 102 Anhang des Einzelabschlusses
- 114 Entwicklung des Anlagevermögens
- 115 Bilanzeid zum aufgestellten Einzelabschluss

## Corporate Governance

- 117 Vorläufiger Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2015
- 120 Corporate-Governance-Bericht
- 120 *Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB*
- 122 *Weitere Angaben zur Corporate Governance*
- 125 *Entsprechenserklärung*
- 127 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB
  
- 131 Glossar
- 134 Impressum





Ole Daus-Petersen  
Vorstand, Marenave Schifffahrts AG

## Sehr geehrte Aktionäre,

die Lage des Marenave-Konzerns ist ernst und dessen Zukunft ungewiss.

Dass dieser in diesem Vorwort zum Geschäftsbericht 2015 dargelegte Umstand nicht neu ist, wird jedermann feststellen, der die Finanzberichte der vergangenen Quartale und die Ad-Hoc-Mitteilungen der vergangenen Monate verfolgt hat. Allein durch den zunehmenden Zeitablauf verschärft sich die Situation jedoch. Auch im Tatsächlichen hat sich die Situation in den vergangenen Monaten dadurch weiter verschlechtert, dass mittlerweile nicht nur der Finanzierungskreis der Tanker- und Containerschiffe ausfallgefährdet ist, sondern durch den beispiellosen Markteinbruch im Bulkersegment auch dieser Sanierungsbedürftig ist.

Die Zuspitzung der Situation zeigt sich auch in dem Umstand, dass der in diesem Geschäftsbericht enthaltene Konzern- und Jahresabschluss bislang nicht mit einem Bestätigungsvermerk versehen werden konnte und auch keine Feststellung bzw. Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgt ist. Ursächlich ist jeweils die ungeklärte Unternehmenssituation, in der eine Zukunft der Gesellschaft nur bei einem entsprechenden Verhandlungsergebnis mit den finanzierenden Banken möglich ist, welches nicht allein in der Entscheidungssphäre des Konzerns liegt. Erst sofern und sobald ein Verhandlungsergebnis in Form eines abgestimmten Sanierungskonzeptes vorliegt und damit die den Abschlüssen zugrundeliegende Annahme der Unternehmensfortführung bestätigt werden kann, kön-

nen die aktuell noch ausstehenden Bestandteile des Geschäftsberichts nachgereicht werden.

Die Problemlage stellt sich in wenigen Worten zusammengefasst wie folgt dar: zwölf der insgesamt dreizehn Schiffe des Konzerns wurden auf einem Preisniveau auf Vorkrisenniveau angeschafft und auf diesem Niveau auch fremdfinanziert. Da dieses hohe Niveau bereits seit ca. sieben Jahren durch die aktuellen Einnahmen und künftigen Einnahmeerwartungen nicht mehr gerechtfertigt ist, werden die betroffenen Schiffe bzw. Tochterunternehmen nach heutiger Sicht ihre aktuell vereinbarten Darlehensverpflichtungen auf kurz oder lang nicht mehr selbst bedienen können, was die finanzierenden Banken zu entsprechenden Schritten berechtigen könnte, von denen die Fälligestellung der Darlehen der ultimative Schritt wäre. Folge wäre eine Verwertung der Schiffe. Da die aktuell zu erzielenden Marktwerte der Schiffe aber nur Verkaufserlöse generieren könnten, die deutlich unter den ausstehenden Darlehensvaluten liegen, käme die Bürgen- bzw. Garantienstellung der Marenave Schifffahrts AG zum Tragen, was ein konkretes Insolvenzrisiko für das Mutterunternehmen und damit alle Unternehmensteile verursachen könnte. An zusätzlichen Sicherheiten steht der Marenave Schifffahrts AG nur ihr 13. Tochterunternehmen – nämlich der Autotransporter – zur Verfügung. Dessen Wert konkretisiert sich im Wesentlichen durch den bestehenden Bareboatchartervertrag und kann aus heutiger Sicht nicht – weder bei theoretisch sofortiger noch bei zukünftiger Verwertung – die Lücke zwischen

Darlehensvaluten und möglichen Verkaufserlösen der übrigen zwölf Schiffe schließen.

Bilanzielles Abbild dieser Umstände ist die Aufzehrung des Eigenkapitals, über welche wir zuletzt auf der außerordentlichen Hauptversammlung zur Anzeige dieses Verlustes am 24. März 2016 informiert haben. Gerne hätten wir Ihnen bereits zu diesem Zeitpunkt statt der bloßen Darstellung der Problemlage eine Lösung des Problems präsentiert, was uns damals genauso wenig möglich war wie zum heutigen Zeitpunkt. Insofern können wir unverändert nur bestätigen, dass die Gespräche und Verhandlungen mit allen finanzierenden Banken des Konzerns andauern. Ein Ergebnis der Verhandlungen kann zur Zeit nicht vorausgesagt werden. Verhandlungspartner sind insgesamt zwei Bankkonsortien bzw. vier verschiedene Banken, die jeweils eigene Vorstellungen bzw. Handlungsmöglichkeiten haben, was womöglich ein Grund für den langwierigen Prozess ist.

Ungeachtet dieser gravierenden Probleme sollen die positiven Aspekte des vergangenen Jahres nicht verschwiegen werden, da sie nicht zuletzt der Grund sind, warum wir trotz aller Widrigkeiten zuversichtlich sind, die Sanierungsgespräche in einer Weise abzuschließen, welche dem Marenave-Konzern eine Zukunft bietet. Hier ist an erster Stelle die vorzeitige Verlängerung der Vercharterung unseres Autotransporters um fünf Jahre bis ins Jahr 2024 hinein zu nennen, welches dem Konzern sicher kontrahierte zusätzliche Einnahmen in Höhe von USD 33,1 Millionen sichert.

Auch der operative Cashflow des Jahres war durchaus akzeptabel und ermöglichte neben Ausgaben für mehrere Drydockings und des regulären Zinsdienstes außerdem Tilgungsleistungen auf Bankdarlehen in Höhe von beachtlichen USD 25 Millionen. Insbesondere aufgrund des Auslaufens von zwei Chartern auf Vorkrisenniveau im Bulkerbereich werden nachhaltig in den kommenden Jahren zwar voraussichtlich nicht mehr solche Höhen erreicht werden können. Trotzdem werden aus Konzernsicht immer noch – nicht zuletzt aufgrund des als richtig erwiesenen Diversifikationsansatzes – namhafte Mittel für Darlehensrückführungen erwirtschaftet werden können; jedoch voraussichtlich nicht in ausreichendem Maße, um bei dem bestehenden Alter der Flotte alle Darlehen zurückführen zu können.

Bedauernswerte Tatsache der aktuellen Situation ist insofern, dass aus dem bestehenden Portfolio des Marenave-Konzerns aller Voraussicht nach kein signifikanter Wert mehr für Sie als Aktionäre wird erwachsen können. Ein solcher kann zuvorderst nur aus zukünftigen Projekten entstehen, so dass der aktuelle Wert des Konzerns einzig und allein in seiner Struktur und dem Potential für zukünftiges Geschäft besteht. Ein solches zukünftiges Geschäft wird dabei unserer jetzigen Ansicht nach nur mit einem Mix aus frischem Eigenkapital und

strategischen Partnern gelingen, durch welche maritime Projekte über die Marenave Schifffahrts AG dargestellt werden können. Das vielseitige Interesse seitens strategischer Partner und Investoren, welches wir in den vergangenen beiden Jahren erfahren durften, bestätigt uns, dass die in dieser Zeit getroffenen Weichenstellungen in Form operativer Optimierung, marktgerechter und transparenter Bewertung sowie der Herstellung der organisatorischen Unabhängigkeit und damit der Schaffung eines interessenkonfliktfreien Umfeldes die richtigen und notwendigen Schritte waren. Neben diesen notwendigen Schritten fehlt unverändert die hinreichende Voraussetzung, dass die derzeit noch bestehenden Risiken aus dem Ist-Portfolio keine Gefahr mehr für das zukünftige Geschäft darstellen, da sie ansonsten jedwedes bestehendes Investoreninteresse im Keim ersticken würde. Dies kann entweder dadurch gelingen, dass die Finanzierungssituation – und damit in erster Linie die Darlehensvaluten – der Flotte auf ein marktgerechtes Niveau zurückgeführt wird, oder dass das Mutterunternehmen enthaftet wird und dadurch womögliche Ausfälle in dem Ist-Portfolio nicht mehr auf die Mutter-AG und damit das angestrebte Neugeschäft durchschlagen würden.

Wir hoffen Ihnen in dieser Hinsicht bald bessere Nachrichten als zuletzt mitteilen zu können und bedanken uns bis dahin für Ihre bereits arg strapazierte Geduld sowie Ihr Vertrauen.



Ihr Ole Daus-Petersen

Vorstand  
Marenave Schifffahrts AG

## Das Unternehmen in Kürze

<b>Firma</b>	Marenave Schifffahrts AG
<b>Sitz der Gesellschaft</b>	Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg
<b>Gründungsjahr</b>	2006
<b>Vorstand</b>	Ole Daus-Petersen
<b>Aufsichtsrat</b>	Bernd Zens (Vorsitzender) Dr. iur. Henning Winter (Stellvertreter) Klaus Meyer
<b>Handelsregisternummer</b>	HRB 96057, Amtsgericht Hamburg
<b>Börse</b>	Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
<b>Marktsegment</b>	Regulierter Markt
<b>Wertpapierkennnummer (WKN)</b>	A0H1GY
<b>International Securities Identification Number (ISIN)</b>	DE000A0H1GY2
<b>Börsenkürzel</b>	M5S
<b>Wertpapiertyp</b>	Inlandsaktie
<b>Marktkapitalisierung</b>	1,73 Mio. Euro zum 31. Dezember 2015
<b>Aktiengattung</b>	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
<b>Anzahl der Aktien</b>	1.500.500



# Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2015

## Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Der Aufwärtstrend des DAX aus dem Jahr 2014 hielt zunächst bis in den April 2015 an. Der Index stieg so innerhalb der ersten drei Monate des Jahres von unter 10.000 Punkten auf über 12.000 Punkte. Dies erfolgte weiterhin vor dem Hintergrund der Entscheidung der Europäischen Zentralbank (EZB) über die weitere Lockerung der Geldpolitik, insbesondere den Ankauf von Staatsanleihen. So pumpt die EZB seit März 2015 für zunächst eineinhalb Jahre monatlich 60 Milliarden Euro in die Finanzmärkte. Das Programm wurde im März 2016 um ein halbes Jahr verlängert und der monatliche Betrag auf EUR 80 Milliarden aufgestockt. Dieses mittlerweile oftmals kritisierte sogenannte Quantitative Easing (QE) im Gesamtvolumen von rund 1,7 Billion Euro soll die schwächelnde Konjunktur der Euro-Zone ankurbeln und die drohende Deflation, eine Spirale fallender Preise und rückläufiger Investitionen, abwenden.

Das zweite und dritte Quartal 2015 waren jedoch von deutlichen Rückgängen geprägt, während derer der Index zum Ende des dritten Quartals auf bis 9.500 Punkte absank. Diese Entwicklung wird dabei zunächst vor allem der wirtschaftlichen Situation in China zugeschrieben, wo die Stimmungsbau-

rometer der lokalen Industrie die geringsten Werte seit 2009 aufweisen, und erhielt durch die Vorkommnisse um den VW-Abgasskandal eine zusätzliche Dynamik. Eine Erholung zeigte sich im 4. Quartal 2015, die jedoch durch Kursverluste im 1. Quartal 2016 wieder mehr als aufgezehrt wurde.

Die US-Notenbank Fed, die ihren Schlüsselsatz seit dem Höhepunkt der Finanzkrise Ende 2008 auf dem Niveau von null bis 0,25 hielt, hat dagegen in 2015 zunächst lange eine bevorstehende Zinswende angekündigt und diese dann im Dezember 2015 auch umgesetzt. Die Leitzinsen wurden so um 0,25 Prozentpunkte auf 0,5 Prozentpunkte erhöht. Weitere Zinserhöhungen wurden für die Zukunft in Aussicht gestellt, welche aufgrund der Fragilität der US-amerikanischen Konjunkturerholung voraussichtlich aber langsam und moderat erfolgen dürften. Die Entwicklung des Dow Jones war im 1. Halbjahr 2015 von relativ hoher Volatilität geprägt, verlief dabei aber im Wesentlichen ähnlich dem Dax. Der Dow-Jones-Index bewegte sich dabei im 1. Halbjahr 2015 in einem Korridor zwischen 17.200 und 18.300 Punkten, bevor auch hier im August ein drastischer Absturz auf unter 16.000 Punkte erfolgte. Zum Jahresende notierte der Index wieder bei ca.



17.500 Punkten – und damit in etwa auf dem Niveau des Jahresanfangs –, bevor auch hier im 1. Quartal 2016 weitere Rückgänge zu verzeichnen waren.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG weisen eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt sowie eine grundsätzlich geringe Liquidität aus.

Die Aktie startete mit einem Kurs von EUR 1,6 in das Jahr 2015 und stieg dann Mitte Januar 2015 auf ein Niveau von zwischen EUR 3,0 und EUR 4,0, in welchem sich der Aktienkurs auch im weiteren Verlauf des ersten Halbjahrs bewegte. Die Zeit seit dem Ende des dritten Quartals 2015 war durch eine relativ betrachtet sehr hohe Liquidität der Aktie gekennzeichnet. In diesem Zuge sank der Aktienkurs auf bis zu knapp unter EUR 1,0 je Aktie. Der Schlusskurs des Jahres 2015 betrug EUR 1,15, was zu einer Marktkapitalisierung von EUR 1,73 Mio. führt. Im bisherigen Verlauf des Jahres 2016 notierte die Aktie im Wesentlichen in einer Bandbreite zwischen EUR 0,50 und EUR 1,00 je Aktie.

Die Anteile der Marenave Schiffahrts AG werden zu rund 45 % von Versicherungen, zu rund 30 % von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken und zu rund 5 % von anderen Banken gehalten. Die verbleibenden ca. 20 % verteilen sich auf andere institutionelle Investoren sowie auf Streubesitz.

Die Aktien der Marenave Schiffahrts AG werden im regulierten Markt der Börse Hamburg gehandelt. (WKN: A0H1GY, ISIN: DE000A0H1GY2, Börsenkürzel: M5S)

## Marenave Schifffahrts AG in Zahlen\*

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Ergebnis</b>								
Umsatzerlöse in TEUR	63.363	55.274	56.944	62.578	54.788	39.549	33.111	50.458
EBIT in TEUR	-15.245	-22.237	-96.715	7.654	5.090	4.258	-893	16.192
Umsatzrendite in %	-37,38%	-60,98%	-183,72%	-2,41	-7,19	-9,33	-23,18	20,41
EBIT-Marge in %	-24,06	-40,23	-169,84	12,23	9,29	10,77	-2,70	32,09
Ergebnis pro Aktie in EUR	-15,78	-22,46	-69,72	-1,01	-2,63	-2,46	-5,12	6,86
<b>Bilanz</b>								
	31.12.15	31.12.14	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
Bilanzsumme in TEUR	226.250	232.423	247.912	382.718	410.459	404.169	354.834	304.178
Eigenkapital in TEUR	-9.843	3.874	33.638	144.469	149.059	147.823	140.605	156.233
Eigenkapitalquote in %	-4,35	1,67	13,57	37,75	36,32	36,57	39,63	51,36
<b>Mitarbeiter (ohne Vorstand)</b>								
	31.12.15	31.12.14	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
Mitarbeiter	8	8	7	7	8	7	7	0
Personalaufwand in TEUR	664	661	576	588	541	445	257	0
Personalaufwandsquote in %	1,05	1,20	1,01	0,94	0,99	1,13	0,78	0,00

\* Wir weisen darauf hin, dass Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 von dem Abschlussprüfer der Gesellschaft weder abschließend geprüft noch mit einem Bestätigungsvermerk versehen wurden und nicht vom Aufsichtsrat festgestellt bzw. gebilligt wurden. Siehe auch „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt.

## Die Flotte auf einen Blick

	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung
<b>Produktentanker</b>						
	MT "Mare Action"	SR	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Ambassador"	SR	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Baltic"	SR	2008	Guangzhou China	38.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Caribbean"	MR	2004	Hyundai Mipo Korea	46.700 dwt	Hafnia MR Pool
	MT "Mare Atlantic"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter
<b>Bulker</b>						
	MS "Mare Transporter"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Trader"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Traveller"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Tracer"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
<b>Containerschiff</b>						
	MS "Mare Fox"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool
	MS "Mare Frio"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool
<b>Car Carrier</b>						
	MS "Höegh Berlin"	Car Carrier	2005	Daewoo Ship-building Korea	7.800 CEU	Bareboat-Charter

# Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2015

## Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schifffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave-Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei ist ein internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Car Carriers. Hauptaktivitäten der Reederei sind der Erwerb und langfristige Betrieb von Seeschiffen und der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2015 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – aus insgesamt 13 Schiffen. Hierbei handelt es sich um sechs Produkten-/Chemikalien-tanker der Panamax- und Handymax-Klasse, vier Supramax-Bulker, zwei 1.200-TEU Containerschiffe sowie einen Car Carrier. Die Beschäftigung der Schiffe – mit Ausnahme des Car Carriers – erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung, mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert. Aufgrund des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums auf den Dritten im Zuge der neuverhandelten Konditionen im Geschäftsjahr 2015 (Finanzierungsleasing) wird dieser seit dem 1. August 2015 nicht mehr als Seeschiff im Konzernabschluss erfasst.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2015 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – acht Mitarbeiter.

## Markt- und Geschäftsentwicklungen

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche sich 2015 in einem eher schwächelnden und turbulenten Zustand befand. Dabei spielt der historische Rückgang des Ölpreises unverändert eine wichtige Rolle. Dies führt dazu, dass Öl exportierende Länder in ihren Wachstums-

aussichten geschwächt sind, während die Nachfrage jedoch trotz der niedrigeren Kosten nicht in dem Maße gestiegen ist, wie das bei früheren Preissenkungen zu beobachten war. Der anhaltende Wandel Chinas von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft macht ebenfalls der Konjunktur zu schaffen. Die jährlichen Zuwachsraten aus Vorkrisenzeiten, die nicht zuletzt auch enorme Neubauordern in der Schifffahrt ausgelöst haben, scheinen endgültig der Vergangenheit anzugehören. Letztlich wird auch die Geldpolitik der Zentralbanken eine wichtige Rolle spielen. Zuletzt entwickelten sich die Ansätze jenseits und diesseits des Atlantiks uneinheitlich. Während die EZB weiterhin an der „Politik des billigen Geldes“ festhält, hat die FED erstmals seit geraumer Zeit den Leitzins erhöht und weitere Erhöhungen angekündigt. Alles in allem dürfte die Weltwirtschaft in 2016 nur noch um ca. 3,4% wachsen (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./USA, World Economic Outlook (WEO) update January 2016 auf [www.imf.org](http://www.imf.org)).

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist dabei unverändert die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität.

Auch wenn im Jahr 2015 verhältnismäßig wenige Neubauaufträge getätigt wurden, verließen dennoch viele Schiffe die Bauwerften, die in den Vorjahren geordert wurden. Die Gründe für die Vielzahl von Neubestellungen der Vergangenheit liegen zum einen in den historischen Tiefständen bei den Preisen für die Schiffsneubauten und zum anderen versprochen die Schiffe neuerer Bauart wesentliche Kostenvorteile im täglichen Betrieb, was einen weiteren Vorteil gegenüber der Alttonnage darstellt. Der seit der zweiten Hälfte des Jahres 2014 zu beobachtende Verfall des Ölpreises hat dieser Triebfeder von Neubestellungen jedoch wesentlichen Wind aus den Segeln genommen, da durch geringere Treibstoffkosten auch das Einsparpotenzial treibstoffärmerer Einheiten sinkt. Auch vor diesem Hintergrund nahm die Ordertätigkeit neuer Schiffe mit dem Hauptaugenmerk auf ein eco-design spätestens seit dem Einbruch des Ölpreises spürbar ab.

Ein niedriger Ölpreis ist allein aus diesem Grund ein positiver Faktor für die Schiffe der Marenave-Flotte. Einen wichtigeren Effekt hat die Entwicklung des Ölpreises jedoch auf die Auslastung des (Produkten-)Tankermarktes. Niedrige Preise fördern den Verbrauch; zudem entsteht durch die Erwartung künftiger Preissteigerungen die Situation, dass Tankschiffe teils als schwimmende Lager verwendet werden. Diese Contango-Situation bindet entsprechend Tonnage und wirkt posi-

## Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent



Quelle: onvista.de, Rohstoff „Brent“ per 31. März 2016

tiv auf die gesamte Angebots- und Nachfragesituation, welche die materiellen Verbesserungen des Tankermarktumfeldes – welches durch Verschiebungen der Warenströme mit der Folge erhöhter Tonnenmeilennachfrage gekennzeichnet ist – weiter unterstützt.

Die Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent zeigt die obige Grafik.

Ein historisch niedriger Schrottpreis (aktuell ca. durchschnittlich USD 250 pro Tonne) inzentiviert dabei kaum Verschrottungen älterer Tonnage.

Unabhängig von diesem Umfeld, welches der Flotte der Marenave AG insgesamt sowohl positive wie auch negative Rahmendaten setzt, ist die Lage des Konzerns im Jahr 2015 und auch zur Zeit der Berichterstellung allen voran durch finanzielle Aspekte geprägt. Zum Ende des Jahres 2015 liefen im Rahmen der alten Restrukturierungsvereinbarung für die Tanker- und Containerschiffe geringe Kapitaldienstverpflichtungen aus und ab 2016 sollten deutlich erhöhte Tilgungen zu leisten sein, die selbst bei positivem Marktumfeld kaum erwirtschaftbar gewesen wären. Zwischenzeitlich wurde der geringe Kapitaldienst um ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert, was das Problem aber nicht behebt, sondern nur entsprechend ein halbes Jahr in die Zukunft verschiebt. Erschwerend kommt hinzu, dass durch den Markteinbruch im Bulkersegment im Jahr 2015 und dem Auslaufen hoch dotierter historischer Charterverträge – verstärkt durch erhöhte Liquiditätsbelastungen infolge der planmäßigen Klassedockungen für alle vier Bulker im 2. Halbjahr 2015 – die historischen

Liquiditätspolster auf den Bankkonten (USD 14,7 Mio. bzw. EUR 12,1 Mio. per 31. Dezember 2014) kontinuierlich abschmelzen (USD 9,4 Mio. bzw. EUR 8,6 Mio. per 31. Dezember 2015 und USD 5,7 Mio. bzw. EUR 5,0 Mio. per 31. März 2016). Somit ist aus aktueller Sicht auch absehbar, dass für die vier Bulker der aktuell vereinbarte Kapitaldienst Mitte des zweiten Halbjahres 2016 nicht mehr erbracht werden kann. Die diesbezüglich geführten Gespräche zur Anpassung der jeweiligen Tilgungspläne mit den finanzierenden Banken haben noch kein finales Ergebnis hervorbringen können. Der Vorstand ist zuversichtlich, ein die Insolvenz vermeidendes Verhandlungsergebnis erzielen zu können und rechnet bis zum Ende des 2. Quartals 2016 damit.

In diesem Umfeld wurde im Jahr 2015 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von EUR 23,7 Mio. (Vorjahr: ./ EUR 33,7 Mio.) erzielt. Dieses ist im ganz Wesentlichen durch die außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen von insgesamt EUR 26,1 Mio. (Vorjahr: EUR 32,8 Mio.) beeinflusst, welche das ansonsten entstandene positive Konzernergebnis in Höhe von EUR 2,4 Mio. komplett überlagerten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen bzw. Impairments (EUR 26,1 Mio. bzw. USD 28,7 Mio.) entfallen ausschließlich auf die Bulkerflotte und sind den im Jahr 2015 fortlaufend deutlich eingetrübten Marktaussichten dieses Segmentes geschuldet.

Die durchaus zufriedenstellende Entwicklung im Produktentankermarkt zeigt sich auch in den Schiffswerten. Die gestiegenen Schiffswerte führten zu einer Dotierung der direkt im Eigenkapital erfassten Neubewertungsrücklage in Höhe von EUR 9,2 Mio. bzw. USD 10,3 Mio.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2015 nicht wesentlich gegenüber den Vorjahren verändert. Dies bedeutet, dass Schiffsfinanzierungen weiterhin nur sehr selektiv vergeben werden, da die großen schiffsfinanzierenden Banken im Wesentlichen immer noch mit dem Abbau und dem Management ihrer bestehenden Portfolien beschäftigt sind. In diesem Umfeld hat es in Deutschland keine neuen KG-Finanzierungen gegeben, dagegen haben die Insolvenzen, insb. der klassischen Einschiff-KG's, weiter zugenommen, wobei ein Fortschreiten dieser Tendenz auch für das Jahr 2016 zu erwarten sein wird.

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die Segmente der Schifffahrt - Tanker, Container und Bulker - sowie das Segment Car Carrier im letzten Jahr genommen haben.

### Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./ . Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 9.959 auf TEUR 17.846 deutlich verbessert.

Ursächlich für die guten Ergebnisse sind die positiven Marktfundamentaldaten, an denen die Schiffe der Marenave-Flotte durch ihren hauptsächlichen Einsatz in Tanker-Pools voll partizipieren konnten. Zu nennen ist hier zunächst eine hohe Raffinerieauslastung, die unter anderem durch den unverändert niedrigen Ölpreis getrieben ist. Wesentliche Teile der Produktion sind dabei für den Export vorgesehen. Hier machen sich unverändert die positiven Auswirkungen der Verlagerungen von Raffinerien aus Amerika/Europa in den Mittleren Osten/Indien bemerkbar. Dies stimuliert die Tonnen-Meilen-Nachfrage zusätzlich.

Ebenfalls Tonnen-Meilen-Nachfrage erhöhend wirken sich ergebende Arbitrage- und Triangulationsmöglichkeiten aus dem Umstand heraus aus, dass Amerika knapp an Benzin und gut versorgt mit Gasöl ist, während in Europa genau ein anderes Verhältnis besteht, was entsprechend positive Auswirkungen auf den Transatlantikverkehr hat.

Auch Amerikas Rolle als Netto-Exporteur von Ölprodukten wird seinen nahezu exponentiellen Anstieg weiter fortsetzen, was sich ebenfalls positiv auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage auswirken wird.

Weniger positiv verhält es sich auf der Angebotsseite, welche durch massive Neubaubestellungen der vergangenen Jahre – insbesondere im MR-Segment – gekennzeichnet war. In 2015 wuchs die MR-Flotte um 8,7 %\*. Für die kommenden beiden Jahre ist von Werten um die 4,0 %\* zu rechnen. Das Orderbuch steht aktuell bei ca. 15 %\* der fahrenden Flotte. Sofern die Nachfrageseite weiterhin robust bleibt, kann dieses Angebotswachstum absorbiert werden.

Im Bereich der Handysize-Tanker (< 39.000 dwt) nahm die Weltflotte in den vergangenen Jahren sogar ab, da sich das Hauptinteresse auf den MR-Bereich fokussierte. Das Orderbuch steht hier nur bei 8 %\* der aktuellen Flotte.

\* Quelle: Lorentzen & Stemco AS, Oslo

### Containerschifffahrt

Der erfreuliche Aufschwung in der Containerschifffahrt im 1. Halbjahr 2015 nahm in den vergangenen Monaten ein jähes Ende. Zuletzt dominieren wieder negative Schlagzeilen die Presse innerhalb der Containerschifffahrt. Zu nennen sind hier beispielsweise Gewinnwarnungen des Branchenprimus Maersk sowie die Berichterstattung um den nicht einfachen Börsengang von Hapag Lloyd. Die zunächst nur der üblichen Sommersaison zuzuschreibenden Indexrückgänge setzten sich auch nach Ende des Sommers 2015 fort. Die Grafik auf der folgenden Seite veranschaulicht dies.

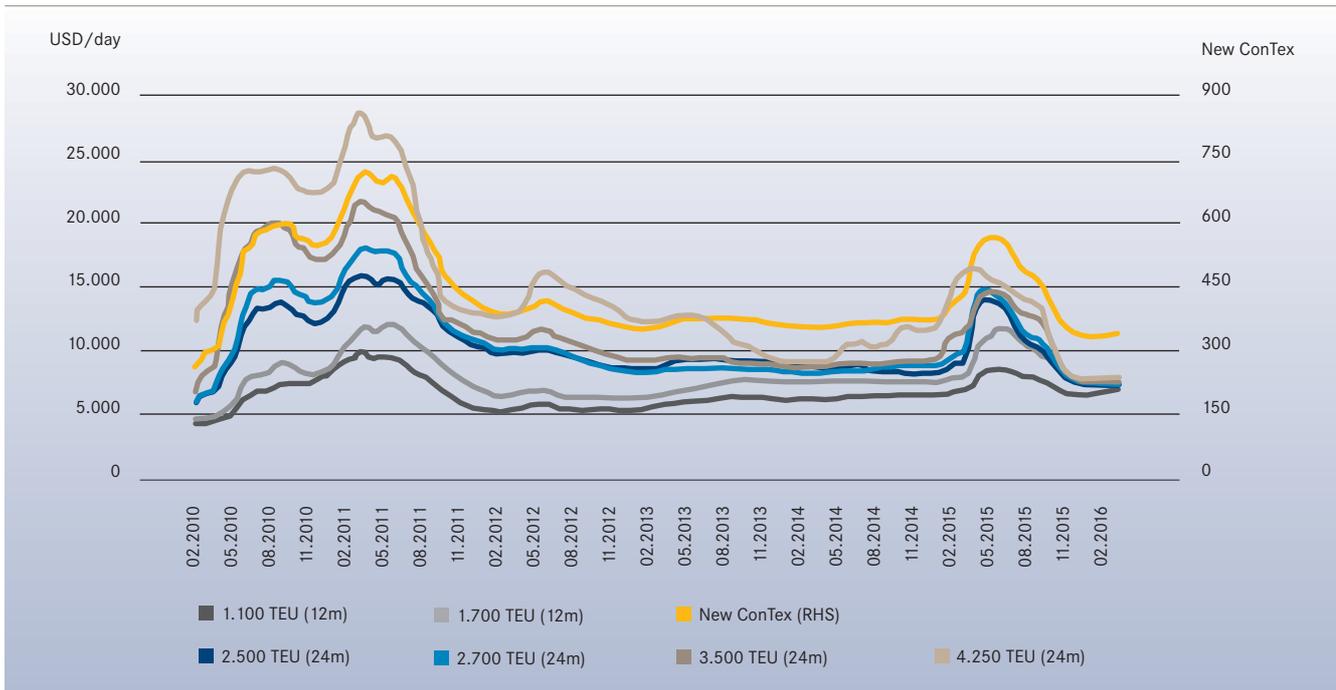
Die Charraten sind demnach zunächst segmentübergreifend in der zweiten Jahreshälfte 2015 deutlich eingebrochen. Hier spiegeln sich die schwachen Frachtraten auf den Fernstrecken infolge von Überkapazitäten zeitversetzt ebenso wider wie der erneut nur dürftige Verlauf der Hauptsaison. Zum Jahreswechsel 2015/2016 und im 1. Quartal 2016 hat sich jedoch eine Bodenbildung gezeigt und es bleibt abzuwarten, ob die Sommersaison weitere Charratensteigerungen nach sich zieht.

Die Auslieferungswelle insbesondere von großvolumiger Tonnage belebte in 2015 zudem den Kaskadeneffekt. Die Charraten für 8.500 TEU und 6.500 TEU Schiffe haben mittlerweile teils über 60% ihrer Jahreshöchststände eingebüßt. Die klassischen Panamax-Größen zeigen ähnlich schlechte Entwicklungen. Die signifikanten Rückgänge werden durch die Anstiege der Aufliegerdaten untermauert, welche Ende des Jahres 2015 mit 311 Frachtern bei 1,36 Mio. TEU so hoch wie seit fünf Jahren nicht mehr waren, was den enormen Wettbewerbsdruck zeigt.

Die Ablieferungen von Containerschiffen erreichten in 2015 zudem einen neuen Höchststand, nachdem 212 neue Einheiten mit einer Kapazität von 1,71 Millionen TEU zur Ablieferung kamen, was einem Zuwachs von 8,3 % entspricht. Diese entfallen jedoch zum Gros auf Frachter jenseits der 10.000 TEU. Zudem befinden sich zum Ende des Jahres 2015 gut 100 weitere Schiffe mit über 18.000 TEU in den Auftragsbüchern, was den Druck erhöht.

Anders als z.B. im Tankerbereich ist das aktuelle Orderbuch bei den Containern unserer Größenklasse jedoch deutlich weniger bedrohlich. Auch die Verschrottungstätigkeiten erfolgten hier auf relativ konstant hohem Niveau, so dass die Angebotsseite derzeit intakt erscheint.

## New Con Tex



Quelle: New ConTex Commentary 2016 week 12; Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

Wenn die Zurückhaltung auf der Neubauseite bei den Containern unserer Größenklasse bestehen bleibt, dann dürften Zuwächse auf der Nachfrageseite zu einem verbesserten Nachfrage-Angebots-Verhältnis führen, welches sich positiv auf die Charraten auswirken sollte.

Insbesondere in den unteren Größenklassen, in denen auch die beiden Containerschiffe der Marenave verkehren, kommen kaum Schiffe zusätzlich in den Markt. Stattdessen dürften sich hier Verschrottungseffekte besonders positiv auswirken.

In der Größenklasse der MS "MARE FOX" und MS "MARE FRIO" wird derzeit mehr abgewrackt als neu abgeliefert; ein Trend, der sich wohl nicht umkehren wird, zumal das Durchschnittsalter der Flotte heute bei ca. zwölf Jahren liegt. Bei dem seit nunmehr rund sieben Jahren bestehenden kaum auskömmlichen Ratenniveau steht nicht viel Geld zur laufenden Instandhaltung der Schiffe zur Verfügung. Die Reserven für die Kosten der nach 15 Jahren zwingend anstehenden Klassendockungen konnten zunehmend nicht aufgebaut werden, so dass die betroffenen Schiffe heute oft kurz vor der Klassendockung an Abbrecher verkauft werden. Somit liegen heute die Werte von 15 Jahre alten Containerschiffen in den meisten Größenklassen in der Regel nah beim Schrottwert (Quelle: Clarksons April/2016). Da in den kleinen Größen bis 1.200 TEU bereits sehr viele Schiffe abgewrackt wurden, gehen wir davon aus, dass sich die Charraten in diesem Segment aufgrund einer Verknappung der verfügbaren Tonnage wieder - wenngleich langsam - verbessern werden.

Für die beiden Containerschiffe und die Partnerschiffe des Einnahme-Pools, in dem die Schiffe beschäftigt sind, erwarten wir somit aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feeder-schiffe und ihres aktuell guten technischen Zustandes - gemessen am Alter der Schiffe - im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld.

Im Jahr 2015 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 1.496 (Vorjahr: TEUR 884) erwirtschaften, was insbesondere dem starken 1. Halbjahr 2015 zu verdanken war.

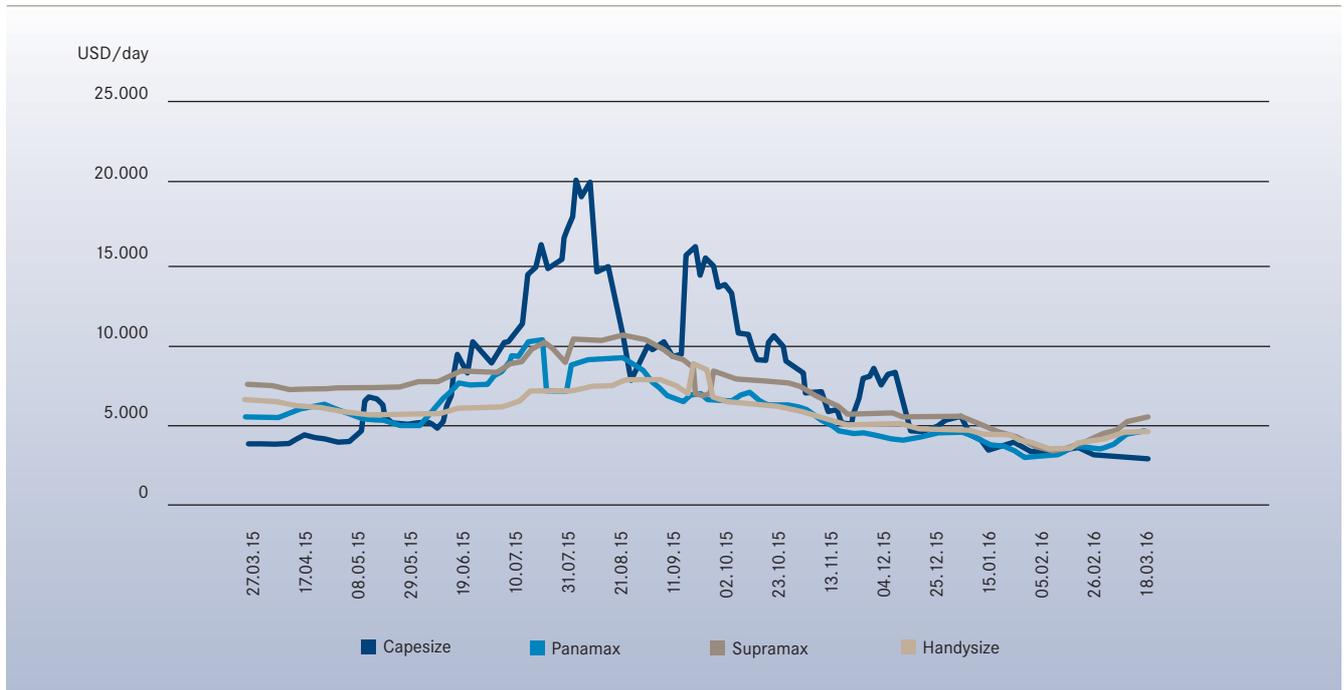
Derzeit sind die in dem Pool fahrenden Containerschiffe von längeren Warte- und Ausfallzeiten nicht betroffen gewesen.

### Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich bereits seit Mitte des Jahres 2014 kontinuierlich eingetrübt. Der Bulkermarkt befand sich in 2015 damit in seiner schwächsten Phase der vergangenen 30 Jahre. Die Risiken für die Weltkonjunktur sind wie eingangs erwähnt weiterhin vorhanden, hierzu zählen vor allem der wirtschaftliche Wandel Chinas mit den daraus resultierenden Problemen, die anhaltend niedrigen Rohstoffpreise und die sich abzeichnende Zinswende in den USA. Des Weiteren wirken sich geopolitische Risiken nach wie vor auf die Entwicklung der Weltwirtschaft aus.

Diese weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirken sich direkt auf den Bulkermarkt aus, der folgerichtig mit kaum guten Nachrichten aufwarten konnte. Der Trend der sich eintrübenden

## Entwicklung des Einnahmepotenzials im Bulkersegment



Quelle: Hartland Weekly Commentary 18 March 2016

Marktaussichten in den vergangenen Monaten, der bereits im Jahr 2014 in außerplanmäßigen Abschreibungen innerhalb unserer Bilanz seinen Ausdruck fand, hat sich auch bis in 2015 fortgesetzt. Als Konsequenz haben wir insgesamt außerplanmäßige Abschreibungen von zusammen USD 28,7 Mio. (EUR 26,1 Mio.) auf unsere aus vier Supramax-Schiffen bestehende Bulkerflotte im Geschäftsjahr 2015 vornehmen müssen.

Belastend wirkten zudem Ablieferungen und Neubauordern insbesondere im Bereich der Ultramax-Tonnage. Nachfrageseitig konnte wie dargelegt insbesondere China nicht die Erwartungen erfüllen, die die Mehrzahl der Marktteilnehmer vormals gesetzt hatten.

Die Entwicklung des Einnahmepotentials der unterschiedlichen Größenklassen innerhalb des Bulkersegments in den vergangenen 12 Monaten veranschaulicht dabei die Grafik oben.

Nachdem das MS „MARE TRAVELLER“ im 4. Quartal 2015 sowie das MS „MARE TRACER“ im 1. Quartal 2016 aus ihren lukrativen Erstbeschäftigungen auf Vorkrisenniveau zurückgeliefert wurden, sind mittlerweile alle vier Bulker dem Marktniveau ausgesetzt, welches zuletzt nicht einmal betriebskostendeckend war. Im 1. Quartal 2016 scheint jedoch eine Bodenbildung eingesetzt zu haben und zuletzt waren wieder leicht steigende Raten zu erreichen.

Das Schiffsbetriebsergebnis des Bulkersegmentes verringerte sich insofern von TEUR 8.528 in 2014 auf TEUR 4.558 in 2015.

### Car Carrier

Der Markt für Car Carrier befindet sich in einem verhältnismäßig ausgewogenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

Das MS "HÖEGH BERLIN" ist in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS beschäftigt, so dass kurzfristige Entwicklungen dieses Marktes keinen Einfluss auf die Vercharterung und somit auf die Marenave Schifffahrts AG haben sollten.

Am 30. Oktober 2015 haben wir im Rahmen der Ad-Hoc-Publizität über die vorzeitige Charterverlängerung unseres Autotransporters informiert. Die Charterperiode wurde durch die Anpassung vorzeitig um fünf Jahre bis zum 5. März 2024 verlängert, wobei die tägliche Rate rückwirkend ab dem 1. August 2015 auf USD 24.000 reduziert wurde. Dabei wurden effektiv USD 33,1 Millionen garantierte zusätzliche Mehreinnahmen gegenüber dem alten Vertragsstand gesichert. Die dadurch bis Anfang 2019 zunächst resultierenden geringeren Einnahmen werden einerseits durch eine analoge Streckung des bestehenden „Seller's Credit“ bis zum Ende der neuen Charterperiode zu Teilen kompensiert. Zusätzlich mindern positive laufende Steuereffekte die zunächst resultierenden Einnahmeverluste auf Konzernebene. Vor allem aber werden die bis Anfang 2019 zunächst resultierenden geringeren Einnahmen durch die sehr positiven Effekte in dem Zeitraum 2019-2024 überkompensiert werden. In diesem Zeitraum wird das aktuell noch bestehende Bankdarlehen zurückgeführt worden sein, so dass aus den Chartererinnahmen



men nur noch der Seller's Credit bedient werden muss, so dass ab 2019 durchschnittlich ca. USD 7,3 Millionen freier Cash Flow jährlich anfallen wird.

Zum 5. März 2024 hat der Charterer zudem eine – ein Jahr vorher zu erklärende – Option, das Schiff entweder zu einem festgeschriebenen Preis von USD 32,0 Millionen zu kaufen oder aber die Charter für weitere sechs Jahre bis zum 5. März 2030 zu einer dann geltenden Rate von USD 15.250 pro Tag zu prolongieren. Sollte der Charterer die Verlängerungsoption ausüben, stünde ihm zum Laufzeitende im Jahr 2030 eine 2. Kaufoption zu dann USD 6,7 Millionen zu.

### Unternehmenssteuerung

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG ist gekoppelt an den Erfolg der jeweiligen Konzerngesellschaften. Aus diesem Grund erfolgt die Unternehmenssteuerung auf Ebene des Marenave-Konzerns. Diese erfolgt im Wesentlichen auf der Basis der finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ auf Ebene der Segmente Tanker, Container, Bulker und Car Carrier. Diese stellen neben weiteren in der internen Berichterstattung aufgeführten finanziellen Kennzahlen die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für den Marenave-Konzern dar.

Die Umsatzerlöse umfassen dabei sämtliche Zeitcharter-, Bareboatcharter- und Poolerlöse. Auch wenn gemäß der IFRS-Vorschriften die Einnahmen aus dem Bareboat-Chartervertrag für den Autotransporter seit der vorzeitigen Verlängerung des Vertrages per 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu bilanzieren sind und mithin keine Umsatzerlöse mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt werden können,

erfolgt für interne Berichts- und Steuerungszwecke unverändert ein Ausweis als Umsatzerlöse.

Im Falle von Einzelreise-/Spotcharter erfolgt zudem eine Umrechnung auf Zeitcharterbasis (sog. „TCE“: Time Charter Equivalent). Treibstoffkosten und ähnliche einzelreisespezifische Kosten, die durch – gegenüber der Zeitcharter – höhere Frachterlöse abgegolten sind, werden somit zum Zwecke der Unternehmenssteuerung eliminiert.

Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Tanker, Container und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der Konzernergebnisbeitrag auf Ebene der Segmente Tanker, Container, Bulker und Car Carrier entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Hiervon werden die auf der Ebene der Marenave AG anfallenden administrativen Kosten sowie Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Abzug gebracht.

Die Überwachung der Planungsannahmen erfolgt in eigener Verantwortung durch den Vorstand und in regelmäßiger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Grundlage der Überwachung ist ein in der Regel auf monatlicher Basis maßgeschneidertes Reporting (sog. „Controllingtool“), in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet werden. Hierdurch ist mit zunehmendem Zeitablauf immer absehbarer geworden, dass die Kernpunkte des am 24. April 2013 verein-

barten Sanierungskonzeptes - insbesondere die ab 2016 geltenden Tilgungsverpflichtungen - realistischere kaum erreichbar sind, weswegen das gesamte Jahr 2015 bis heute ein intensiver Dialog mit den finanzierenden Banken des Konzerns geführt wird.

Darüber hinaus ergeben sich regelmäßige Berichtspflichten gegenüber den refinanzierenden Banken aus vertraglichen Darlehensvereinbarungen (Compliancezertifikate, Nachweis Einnahmesituation).

### Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Die Berichtswährung des Konzerns ist Euro. Eine sinnvolle wirtschaftliche Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage ist aber nur in der funktionalen Währung USD möglich. Deswegen werden die in der Berichtswährung Euro veröffentlichten Abschlusszahlen zur Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage in der funktionalen Währung USD aufgeführt. In 2014 und 2015 bestanden dabei folgende Kursverhältnisse:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
<b>Währung</b>				
USD	1,0887	1,2141	von 1,0736 bis 1,1621	von 1,2331 bis 1,3823

### Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2015 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 stellen sich wie folgt dar:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	2015	2014	2015	2014	Delta abs.	Delta rel.
Umsatzerlöse	63.363	55.274	70.377	73.450	-3.073	-4%
Schiffsbetriebskosten	-33.334	-27.057	-36.885	-35.954	-931	3%
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>30.029</b>	<b>28.217</b>	<b>33.492</b>	<b>37.496</b>	<b>-4.004</b>	<b>-11%</b>
Personalaufwendungen	-948	-931	-1.049	-1.237	188	-15%
Sonstige betriebliche Erträge	3.580	4.793	3.976	6.370	-2.394	-38%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.662	-5.808	-5.152	-7.718	2.566	-33%
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>27.999</b>	<b>26.271</b>	<b>31.267</b>	<b>34.911</b>	<b>-3.644</b>	<b>-10%</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-17.160	-15.731	-19.016	-20.903	1.887	-9%
Wertminderungen	-26.084	-32.777	-28.715	-43.556	14.841	-34%
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.478	443	2.737	589	2.148	365%
Finanzierungsaufwendungen	-8.441	-7.705	-9.330	-10.239	909	-9%
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-21.208</b>	<b>-29.499</b>	<b>-23.057</b>	<b>-39.198</b>	<b>16.141</b>	<b>-41%</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.148	-2.562	-1.250	-3.405	2.155	-63%
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.329	-1.643	-1.358	-2.183	825	-38%
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-2.477</b>	<b>-4.205</b>	<b>-2.608</b>	<b>-5.588</b>	<b>2.980</b>	<b>-53%</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-23.685</b>	<b>-33.704</b>	<b>-25.665</b>	<b>-44.786</b>	<b>19.121</b>	<b>-43%</b>

Gemäß der IFRS-Vorschriften stellen die Zahlungseingänge aus dem seit dem 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu klassifizierenden Bareboat-Chartervertrag des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ keine Umsatzerlöse mehr dar, sondern teilen sich in einen Zinsanteil und einen Anteil Forderungsminderung. Zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr und auch der Sicht der Segmentberichterstattung folgend wird deswegen eine Überleitung erstellt zu der Sichtweise eines „operate lease“- Dies hätte folgende Auswirkungen in 2015:

	TUSD	TEUR
<b>Korrektur "als ob"-Darstellung "Mare Berlin" "operate lease"</b>		
Umsatzerlöse	3.672	3.325
Zinsertrag	-2.342	-2.120
Abschreibungen	-1.330	-1.205

Zur Ertragslage ist für Vergleichszwecke zudem auf Umsatzerlöse auf TCE-Basis abzustellen, was der Darstellung innerhalb der Segmentberichterstattung entspricht. Dies bedeutet, dass im Falle von einer Einzelreisetätigkeit, bei der in der vereinbarten Charrate ebenso die vom Schiffseigner zu tragenden Treibstoff- und Hafenkosten einkalkuliert sind, die reisespezifischen Kosten von den Frachterlösen abgezogen werden, um auf eine gegenüber der Zeitcharter vergleichbare Charrate (sog. Zeitcharteräquivalent „TCE“) zu gelangen. Dies führt im Geschäftsjahr 2015 zu einer Verringerung der Umsatzerlöse sowie der Schiffsbetriebskosten in Höhe von TUSD 210 (TEUR 187) und betrifft das Bulker-Segment.

Zusammengefasst führt dies insgesamt zu folgender Gewinn- und Verlustrechnung in TUSD, die Basis der nachstehenden Kommentierungen zur Ertragslage ist:

	2015	2014	Delta abs.	Delta rel.
<b>als ob "Mare Berlin" "operate lease" in TUSD</b>				
Umsatzerlöse	73.839	73.450	389	1%
Schiffsbetriebskosten	-36.675	-35.954	-721	2%
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>37.164</b>	<b>37.496</b>	<b>-332</b>	<b>-1%</b>
Personalaufwendungen	-1.049	-1.237	188	-15%
Sonstige betriebliche Erträge	3.976	6.370	-2.394	-38%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.152	-7.718	2.566	-33%
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>34.939</b>	<b>34.911</b>	<b>28</b>	<b>0%</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-20.346	-20.903	557	-3%
Wertminderungen	-28.715	-43.556	14.841	-34%
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	395	589	-194	-33%
Finanzierungsaufwendungen	-9.330	-10.239	909	-9%
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-23.057</b>	<b>-39.198</b>	<b>16.141</b>	<b>-41%</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.250	-3.405	2.155	-63%
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.358	-2.183	825	-38%
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-2.608</b>	<b>-5.588</b>	<b>2.980</b>	<b>-53%</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-25.665</b>	<b>-44.786</b>	<b>19.121</b>	<b>-43%</b>

Auf Ebene des Reedereiüberschusses (EBITDA) zeigt sich danach, dass in etwa genau das identische – und damit unverändert operativ zufriedenstellende – Ergebnis erzielt werden konnte.

Ein Blick auf die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Segmenten zeigt jedoch, dass es erhebliche Verschiebungen innerhalb der einzelnen Konzernteile gegeben hat:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	2015	2014	2015	2014	Delta absolut	Delta relativ
<b>Umsatzerlöse nach Segmenten</b>						
Tanker	34.664	24.411	38.472	32.438	6.034	19%
Container	5.183	3.930	5.757	5.222	535	10%
Bulker	17.200	18.087	19.122	24.035	-4.913	-20%
Autotransporter	9.454	8.846	10.488	11.755	-1.267	-11%
<b>Total</b>	<b>66.501</b>	<b>55.274</b>	<b>73.839</b>	<b>73.450</b>	<b>389</b>	<b>1%</b>

Die eingangs beschriebenen Verhältnisse in den Teilmärkten spiegeln sich in der Umsatzentwicklung nach Segmenten wider.

So konnten die Produktentanker deutliche Zugewinne verzeichnen, während das Bulkersegment spürbare Rückgänge in

den Umsätzen verzeichnen musste, die noch drastisch höher gewesen wären, wenn nicht noch zwei der vier Schiffe zu weiten Teilen des Jahres 2015 in ihrer sehr lukrativen Erstbeschäftigung gefahren wären.

Der Rückgang beim Autotransporter resultiert aus der ab 1. August 2015 reduzierten Tagescharterrate.

Die zuvor beschriebenen Entwicklungen schreiben sich bis in das nach Segmenten aufgeteilte Ergebnis (Ergebnis vor Ertragsteuern) nieder:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	2015	2014	2015	2014	Delta absolut	Delta relativ
<b>Ergebnis vor Steuern nach Segmenten</b>						
Marenave AG und übrige	-1.783	-2.726	-1.942	-3.621	1.679	-46%
Tanker	2.649	-3.226	3.040	-4.287	7.327	-171%
Container	-417	-799	-460	-1.062	602	-57%
Bulker	-26.599	-27.387	-29.178	-36.393	7.215	-20%
Autotransporter	4.942	4.639	5.483	6.165	-682	-11%
<b>Total</b>	<b>-21.208</b>	<b>-29.499</b>	<b>-23.057</b>	<b>-39.198</b>	<b>16.141</b>	<b>-41%</b>

In den vorgenannten Zahlen sind auch die Impairment-Aufwendungen enthalten, die in 2015 mit USD 28,7 Mio (EUR 26,1 Mio.) ausschließlich auf die Bulker entfielen. Bereits im Jahr 2014 wurden Wertminderungen auf die Bulker von USD 41,6 Mio. (EUR 31,3 Mio.) und zudem USD 1,9 Mio. (EUR 1,5 Mio.) auf die Tanker vorgenommen. Die Seeschiffe wurden im vorliegenden Abschluss zum 30. September 2015 erstmals gemäß der Neubewertungsmethode bewertet. Hier werden zu jedem Stichtag – in unserem Fall quartalsweise – die Schiffswerte mit dem aktuellen Marktniveau – determiniert als Mittelwert der von zwei unabhängigen und fachlich anerkannten Marktgutachtern genannten Werte – direkt bewertet, wodurch es entweder neben den planmäßigen Abschreibungen zu weiteren außerplanmäßigen Abschreibungen oder aber zur Dotierung einer Neubewertungsrücklage innerhalb des Eigenkapitals kommen kann. Durch die Anwendung der Neubewertungsmethode ist ein Höchstmaß an Transparenz, Marktnähe sowie Willkürfreiheit gewährleistet. Außerdem spielen sich Marktwertänderungen bilanziell tendenziell eher direkt im Eigenkapital ab und die Aussagekraft der Gewinn- und Verlustrechnung wird nicht mehr als notwendig durch ein zunehmend zu erwartendes Zusammenspiel von außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen erschwert. Insofern ist offensichtlich, dass wir der Neubewertungsmethode vor dem Hintergrund unseres Geschäftsmodellverständnisses und im Sinne der Entscheidungsnützlichkeit aus Anlegersicht insgesamt klar den Vorzug geben.

Zur besseren Analyse erfolgt die Darstellung der Ertragslage wie folgt ohne Impairments:



	TEUR		TUSD		TUSD	
	2015	2014	2015	2014	Delta absolut	Delta relativ
<b>Ergebnis vor Steuern und Impairments nach Segmenten</b>						
Marenave AG und übrige	-1.783	-2.726	-1.942	-3.621	1.679	-46%
Tanker	2.649	-1.767	3.040	-2.348	5.388	-229%
Container	-417	-799	-460	-1.062	602	-57%
Bulker	-515	3.931	-463	5.223	-5.686	-109%
Autotransporter	4.942	4.639	5.483	6.165	-682	-11%
<b>Total</b>	<b>4.876</b>	<b>3.278</b>	<b>5.658</b>	<b>4.357</b>	<b>1.301</b>	<b>30%</b>

Ein Vergleich der absoluten Veränderungen mit den entsprechenden Veränderungen auf Umsatzerlösebene zeigt hier sehr ähnliche Werte, was belegt, dass die Umsatzerlöse der mit Abstand wichtigste Ergebnistreiber sind, da insbesondere die Schiffsbetriebskosten in nur sehr geringem Umfang proportional zu den Umsätzen anfallen.

Der verbesserte Ergebnisbeitrag auf Ebene der Marenave AG ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in 2014 als Einmal-effekt ein Betrag von EUR 1,5 Mio. (USD 1,9 Mio.) als Abstands-zahlung an einen ehemaligen Vertragspartner zur einvernehmlichen Auflösung eines ansonsten bis zum Ende des Jahres 2017 reichenden – und mit jährlich mindestens EUR 1,0 Mio. dotierten – Vertrages enthalten waren.

Insgesamt konnte sich das positive Konzernergebnis vor Ertragsteuern und vor Impairment-Aufwendungen damit – trotz des Einbruchs auf dem Bulkermarkt – nochmals um USD 1,3 Mio. auf USD 5,7 Mio. (bzw. um EUR 1,6 Mio. auf EUR 4,9 Mio.) verbessern.

Der Schiffsbetrieb war im Jahr 2015 durch eine Ballung von Terminen für die alle fünf Jahre anfallende „Große Klassenedeckung“ geprägt. Insgesamt acht Schiffe (alle vier Bulker sowie vier Produktentanker) waren davon betroffen. Ansonsten verlief der Schiffsbetrieb insgesamt weitgehend störungsfrei.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind USD 1,7 Mio. (EUR 1,5 Mio.) Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln enthalten, denen entsprechende Aufwendungen in Höhe von USD 1,9 Mio. (EUR 1,7 Mio.) bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstehen. In 2014 waren hierfür noch Erträge in Höhe von USD 3,0 Mio. (EUR 2,3 Mio.) und Aufwendungen von USD 3,1 Mio. (EUR 2,4 Mio.) angefallen, wodurch sich im Wesentlichen der Rückgang dieser beiden Ergebnisgrößen erklärt.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen leicht auf USD 20,3 Mio. ab, im Wesentlichen aufgrund der zum Jahresende 2014 vorgenommenen Impairments.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt USD 0,4 Mio. sind vor allem Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps enthalten.

In den Finanzierungsaufwendungen (USD 9,3 Mio.; EUR 8,4 Mio.) sind vor allem Darlehenszinsen, Aufwendungen aus der Effektivverzinsung, Zinsaufwendungen aus abgeschlossenen Zinsswaps sowie Zinsen auf Steuernachforderungen (§ 233a AO) enthalten.

Der Gesamtsteueraufwand ist von USD 5,6 Mio. (EUR 4,2 Mio.) auf USD 2,6 Mio. (EUR 2,5 Mio.) stark zurückgegangen. Hinsichtlich der latenten Steuern ist dies in erster Linie auf den zum Bilanzstichtag zwar gesunkenen – aber weniger stark als im Vorjahr – USD/EUR-Kurs zurückzuführen, was zu entsprechenden Bilanzpostendifferenzen in Steuer- und IFRS-Bilanz führt und sich in latentem Steueraufwand niederschlägt. Die laufenden Steuern des Vorjahres waren vor allem durch nachgeforderte Ertragsteuern für die Jahre 2009 bis 2013 aufgrund von Feststellungen aus der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005 bis 2008 außergewöhnlich belastet.

Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt das Konzernergebnis (inkl. Impairments) USD ./ 25,7 Mio. (EUR ./ 23,7 Mio.) (Vorjahr: USD ./ 44,8 Mio. bzw. EUR ./ 33,7 Mio.).

### Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich in USD und mit explizitem Ausweis der in den Forderungen aus Finanzierungsleasing und den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen Leasingforderung des MS „MARE BERLIN“ auf der Aktivseite wie folgt dar:

Von der Bilanzsumme in Höhe von USD 246,3 Mio. (EUR 226,3 Mio.) entfallen in 2015 auf der Aktivseite USD 151,8 Mio. (EUR 138,4 Mio.) auf die fahrende Flotte, was einen Rückgang um USD 97,4 Mio. (EUR ./ 65,8 Mio.) gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Hierin wirkt sich allen voran der Abgang des Buchwertes des MS „MARE BERLIN“ per 1. August 2015 in Höhe von USD 68,2 Mio. (EUR 62,2 Mio.) infolge der Umklassifizierung hin zu einem Finanzierungs-Leasingverhältnis aus, welche durch die vorzeitige Verlängerung des Chartervertrages begründet war. Weitere bilanzpostenmindernde Effekte bestehen in den planmäßigen sowie außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von zusammen USD 47,7 Mio. (EUR 43,3 Mio.). Gegenläufig wirkten sich Zugänge durch die Investitionen in die Drydocking-Komponente (USD 8,3 Mio. bzw. EUR 7,5 Mio.) sowie Aufwertungen über die Neubewertungsrücklage (USD 10,3 Mio. bzw. EUR 9,2 Mio.) aus.

Die kurzfristigen Vermögenswerte (ohne kurzfristigen Anteil der Leasingforderung) nahmen um USD 2,8 Mio. (EUR 1,7 Mio.) ab, worin sich insbesondere Zahlungseingänge von Forderungen der Tankerschiffe gegen ihre ehemaligen Pools auswirken.

Eine Abnahme von USD 3,5 Mio. (EUR 1,1 Mio.) besteht beim Finanzmittelfonds, dessen Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 bei den Erläuterungen zur Finanzlage erklärt wird.

	TEUR		TUSD		TUSD	
	31.12.15	31.12.14	31.12.15	31.12.14	Delta abs.	Delta rel.
<b>AKTIVA</b>						
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
Sachanlagen	139.388	205.213	151.751	249.149	-97.398	-39%
Ausleihungen/Beteiligungen	2.061	1.782	2.244	2.164	80	4%
Leasingforderung Berlin	57.283	0	62.364	0	62.364	n/a
Aktive latente Steuern	982	185	1.069	224	845	377%
	<b>199.714</b>	<b>207.180</b>	<b>217.428</b>	<b>251.537</b>	<b>-34.109</b>	<b>-14%</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Leasingforderung Berlin	4.148	0	4.516	0	4.516	n/a
Vorräte, Forderungen, übrige	5.929	7.632	6.456	9.266	-2.810	-30%
	<b>10.077</b>	<b>7.632</b>	<b>10.972</b>	<b>9.266</b>	<b>1.706</b>	<b>18%</b>
Zahlungsmittel	16.459	17.611	17.919	21.381	-3.462	-16%
<b>Bilanzsumme</b>	<b>226.250</b>	<b>232.423</b>	<b>246.319</b>	<b>282.184</b>	<b>-35.865</b>	<b>-13%</b>

Die Passivseite ergibt sich in USD wie folgt:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	31.12.15	31.12.14	31.12.15	31.12.14	Delta abs.	Delta rel.
<b>PASSIVA</b>						
<b>Eigenkapital</b>						
Gezeichnetes Kapital	30.010	30.010	38.313	38.313	0	0%
Rücklagen/ Währungsumrechnung	-3.533	-4.280	2.669	2.687	-18	-1%
Neubewertungsrücklage	9.222	0	10.277	0	10.277	n/a
Konzernbilanzergebnis	-45.541	-21.856	-61.962	-36.297	-25.665	71%
	<b>-9.842</b>	<b>3.874</b>	<b>-10.703</b>	<b>4.703</b>	<b>-15.406</b>	<b>-328%</b>
<b>Langfristige Schulden</b>						
Schiffshypothekendarlehen	15.513	203.916	16.890	247.574	-230.684	-93%
Passive latente Steuern	3.024	897	3.293	1.089	2.204	202%
Übrige	369	542	401	659	-258	-39%
	<b>18.906</b>	<b>205.355</b>	<b>20.584</b>	<b>249.322</b>	<b>-228.738</b>	<b>-92%</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Schiffshypothekendarlehen	205.074	14.267	223.264	17.321	205.943	1189%
Übrige Verbindlichkeiten	12.112	8.927	13.174	10.838	2.336	22%
	<b>217.186</b>	<b>23.194</b>	<b>236.438</b>	<b>28.159</b>	<b>208.279</b>	<b>740%</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>226.250</b>	<b>232.423</b>	<b>246.319</b>	<b>282.184</b>	<b>-35.865</b>	<b>-13%</b>

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2015 auf USD ./ 10,7 Mio. (EUR ./ 9,8 Mio.). Gegenüber dem 31. Dezember 2014 bedeutet dies eine Verminderung um USD 15,4 Mio. (EUR ./ 13,7 Mio.). Diese Abweichung resultiert vor allem aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von USD 25,7 Mio. (EUR 23,7 Mio.). Diesem Effekt stand die erstmalige Dotierung der Neubewertungsrücklage in Höhe von USD 10,3 Mio. (EUR 9,2 Mio.) gegenüber.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2015 und 2014 deutlich ab, während die kurzfristigen Schulden deutlich zunahmen. Ursächlich sind hier die zu beachtenden IFRS-Bilanzierungsregeln bei ungeklärten Finanzierungssituationen zum Bilanzstichtag. Demnach sind die davon betroffenen Finanzierungsverbindlichkeiten als vollständig kurzfristige Schulden auszuweisen, wenn am Bilanzstichtag kein vertraglich dokumentiertes Recht des Darlehensnehmers besteht, eine mögliche Fälligkeit der Darlehensverpflichtungen durch die refinanzierenden Banken innerhalb eines Jahres wegen absehbarer oder bereits eingetretener Vertragsbrüche zu verhindern.

Saldiert nahmen die Schiffshypothekendarlehen um USD 24,7 Mio. ab, was – nur geringfügig durch Auswirkungen aus der Effektivzinsmethode gemindert – nahezu ausschließlich auf Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt USD 25,0 Mio. (EUR 22,5 Mio.) zurückzuführen ist. Betrachtet man die Entwicklung der in EURO umgerechneten USD-Schulden mit den jeweiligen Stichtagskursen an den Bilanzstichtagen, nahmen diese um EUR 2,4 Mio. zu. Diese Entwicklung ist insofern einzig und allein der Währungsumrechnung geschuldet.

Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten nahmen um USD 2,3 Mio. (EUR 3,2 Mio.) zu, was im Wesentlichen durch die geballten Klasedockungen von acht Schiffen im 2. Halbjahr 2015 begründet ist, welche zu wesentlichen Zahlungsausgängen im 1. Halbjahr 2016 führen.

### Finanzlage

Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der operativen Tätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

	2015	2014	Delta abs.	Delta rel.
<b>Angaben in TUSD</b>				
<b>operativer Cashflow</b>	<b>35.471</b>	<b>31.126</b>	<b>4.345</b>	<b>14%</b>
Auszahlungen für Drydocking	-4.502	-2.509	-1.993	79%
"Working Capital"-Veränderungen	-373	-1.001	628	-63%
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.875</b>	<b>-3.510</b>	<b>-1.365</b>	<b>39%</b>
Tilgungen Bankdarlehen	-24.992	-16.816	-8.176	49%
erhaltene Zinsen	29	8	21	263%
gezahlte Zinsen	-8.854	-9.219	365	-4%
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-33.817</b>	<b>-26.027</b>	<b>-7.790</b>	<b>30%</b>
zahlungswirksame Veränderungen	-3.221	1.589	-4.810	-303%
Finanzmittel am Anfang der Periode	21.381	19.794	1.587	8%
wechsellkursbedingte Änderungen	-241	-2	-239	11950%
<b>Finanzmittel am Ende der Periode</b>	<b>17.919</b>	<b>21.381</b>	<b>-3.462</b>	<b>-16%</b>

Die Ermittlung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Bei nachfolgender Darstellung wird wieder dem Ansatz der Segmentberichterstattung gefolgt, d.h. dass die Zahlungseingänge aus dem Finanzierungsleasing komplett in dem operativen Cashflow gezeigt werden und insofern TUSD 1.795 Zinsanteil der Zahlungseingänge im operativen Cashflow gezeigt werden. Die als Anlage zum Konzernabschluss aufgestellte Kapitalflussrechnung in EUR berücksichtigt diesen Ansatz nicht.

Bei einem annähernd identischem operativen Ergebnis im Jahr 2015 im Vergleich zum Jahr 2014 (siehe Erläuterungen zur Ertragslage) ist die Erhöhung des operativen Cashflows gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen dadurch begründet, dass im Jahr 2015 in erheblichem Maße Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte durch Zahlungseingänge reduziert wurden, was insbesondere durch die Rücklieferung von Tankschiffen aus ihren ehemaligen Pools realisiert werden konnte.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen die in 2015 getätigten Ausgaben für das Drydocking von acht Schiffen der Flotte. Weitere USD 3,8 Mio. (EUR 3,5 Mio.) der in 2015 insgesamt in Höhe von USD 8,3 Mio. (EUR 7,5 Mio.) erfolgten Zugänge zum Sachanlagevermögen infolge des Drydockings werden erst im Jahr 2016 zahlungswirksam.

Die getätigten Kapitaldienste (Tilgungen und Zinsen) in Höhe von insgesamt USD 33,9 Mio. (EUR 30,4 Mio.) führten zu einem negativen Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit. Von den Tilgungen entfallen USD 9,0 Mio. Tilgungen auf die Tanker- und Containerflotte, die über das für diese Schiffe gemäß geltendem Sanierungskonzept geforderten Mindesttilgungsvolumen hinausgehen.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2014 um USD 3,5 Mio. (EUR 1,2 Mio.) verringert.

Der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2015 setzt sich ausschließlich aus Kassenbeständen und Bankguthaben zusammen.

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Es operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

### Kapitalstrukturmanagement

Ziel des Kapitalstrukturmanagements war seit Gründung der Gesellschaft in 2006 und in den folgenden Jahren zunächst ein Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 30/70.

Hierbei wurde im Wesentlichen das Verhältnis zwischen Schiffshypothekendarlehen und Eigenkapital der Schiffsgesellschaften durch das Management gesteuert. Der Konzern unterliegt weder satzungsmäßigen noch vertraglichen Kapitalanforderungen oder externen Mindestkapitalanforderungen.

Als Auswirkung der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die insbesondere auch die Prämissen des schiffsfinanzierenden Sektors beeinflusst hat, ist ein genanntes EK/FK-Verhältnis von 30/70 jedoch nicht mehr haltbar. Die aktuell rigide Bankenhaltung bei der Darlehensvergabe muss vor dem Hintergrund regulatorischer Zwänge im Bankensektor (Basel III u.a.) als dauerhaftes Faktum hingenommen werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich das aktuelle geplante Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 40/60 zukünftig auf bis zu ca. 50/50 entwickeln könnte.

Durch die in den Geschäftsjahren seit 2013 umfangreich notwendig gewordenen Abwertungen auf das Sachanlagevermögen ist das EK/FK-Verhältnis seitdem deutlich unter den Zielwert gesunken und nahm im Geschäftsjahr 2015 einen negativen Wert an.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

### Liquiditätsmanagement

Da die wesentlichen finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns Bank- bzw. Schiffshypothekendarlehen umfassen, erfolgt auf Basis eines maßgeschneiderten Reporting (sog. „Controllingtool“) eine laufende Überwachung der kurz- und mittelfristigen Liquidität. Insbesondere wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Finanzkennzahlen laufend überwacht und die hieraus resultierenden Informationen zeitnah und laufend an die betroffenen Banken kommuniziert. Notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Liquidität und der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen, insbesondere die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes, können so frühzeitig eingeleitet werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen)

Wir verweisen auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Risiken aus dem Schiffsbetrieb“ und im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### Berichterstattung nach § 315 Abs. 4 HGB

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals EUR 150.050.000,00, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem

rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

Hinsichtlich der Angaben gemäß § 315 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 HGB wird auf die Angaben im Konzern-Anhang verwiesen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

Arbeitnehmer, die ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben, sind nicht am Grundkapital beteiligt.

Nach § 84 AktG obliegt dem Aufsichtsrat die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern. Die Satzung der Marenave Schifffahrts AG enthält keine hiervon abweichenden Bestimmungen.

Änderungen der Satzungen sind gesetzlich in §§ 133, 179 AktG geregelt und erfordern prinzipiell eine Dreiviertelmehrheit. Die Satzung kann davon abweichen. Auf der Basis von § 18 der Satzung können daher Satzungsänderungen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen beschlossen werden, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas anderes vorschreibt. Der Aufsichtsrat kann gemäß § 12 der Satzung Satzungsänderungen beschließen, die nur die Fassung betreffen.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende

Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionsscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015).

Zudem wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienaussage fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist– zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

Es bestehen keine wesentlichen Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels in Folge eines Übernahmeangebots stehen und die nach Maßgabe des § 315 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 HGB offenlegungspflichtig sind.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind.

## Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2015 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG bzw. Marenave-Konzern im Durchschnitt unverändert zum Vorjahr acht Mitarbeiter. Im Marenave Konzern waren zudem im Jahr 2015 durchschnittlich 104 eigene Seeleute (ohne über Crewing-Agenturen bezogene Mannschaftsdienstgrade) auf den Schiffen der Marenave-Flotte beschäftigt (Vorjahr: 106 Seeleute).

Diese Zahlen beinhalten nicht den Vorstand, der während der Jahre 2014 und 2015 aus Herrn Ole Daus-Petersen als Alleinvorstand bestand.

## Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf ihrer Internetseite öffentlich zugänglich gemacht, worauf Bezug genommen wird (siehe: [www.marenave.com/dt/investorrelations/unternehmensfuhrung.html](http://www.marenave.com/dt/investorrelations/unternehmensfuhrung.html)).

## Grundzüge des Vergütungssystems

### Vorstand

Der Alleinvorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2015 eine jährliche vertragliche Vergütung von TEUR 230 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 erfolgte die Verlängerung der ansonsten bis zum 31. Dezember 2015 reichenden Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen um weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2018.

Vor diesem Hintergrund wurde am 21. Juli 2015 ein neuer Anstellungsvertrag abgeschlossen. Dieser sieht ein ab 1. Januar 2016 geltendes neues Jahresfestgehalt von TEUR 250 vor.

Außerdem wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Das Vorstandsmitglied kann danach jährlich einen Bonus in einer maximalen Gesamthöhe von bis zu EUR 100.000,00 erhalten, wobei zwei gleichgewichtete Erfolgsziele, nämlich ein EBITDA-Erfolgsziel und ein Aktienkurs-Erfolgsziel, vereinbart werden; bei 100 % Zielerreichung erhält das Vorstandsmitglied je Erfolgsziel EUR 25.000,00 und die Bonusvergütung ist bei 200 %-iger Zielerreichung je Erfolgsziel der Höhe nach begrenzt. Die konkreten Erfolgsziele und weitere Einzelheiten wurden für das Geschäftsjahr 2015 parallel zum Abschluss des Anstellungsvertrages und werden für die Zukunft vom Aufsichtsrat der Gesellschaft für jedes Geschäftsjahr im Voraus in einer separaten Zielvereinbarung geregelt. 50 % des (jeweiligen Teils des) Erfolgsbonus werden zehn Kalendertage nach Feststellung des Erreichens des jeweiligen Erfolgsziels durch den Aufsichtsrat (spätestens nach

Feststellung des Jahresabschlusses) zur Zahlung fällig. Der Anspruch auf die weiteren 50 % („50 %-Aufschubanspruch“) besteht nur fort, wenn

- im Falle des EBITDA-Erfolgsziels: das EBITDA nach Herausrechnen außerordentlicher Ergebnisse im Folgejahr keinen Negativwert aufweist und eine Höhe erreicht, die zu einem EBITDA-Erfolgsbonus berechtigt;
- im Fall des Aktienkurs-Erfolgszieles: der volumengewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Wertpapierbörse Hamburg im Dezember des Folgejahres mindestens 100 %-Zielmarke des Vorjahres erreicht.

Der 50 %-Aufschubanspruch wird zehn Kalendertage, nachdem der Aufsichtsrat das Vorliegen der Bestehensvoraussetzungen festgestellt hat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses), fällig.

Für das Geschäftsjahr 2015 wurde auf Basis der jeweiligen Zielerreichung eine Rückstellung für den Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 35 (incl. „50 %-Aufschubanspruch“) eingestellt.

Das Vorstandsmitglied erhält zudem eine einmalige variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 25, wenn unter seiner Mitwirkung eine finanzielle Restrukturierung von einzelnen Konzernfinanzierungen bis zum 30. Juni 2016 gelingt.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu vereinbaren. Die Zahlung darf den Wert von zwei Jahresvergütungen sowie den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages nicht überschreiten (Abfindungs-Cap). Bei der Berechnung des Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Gemäß der Mustertabelle entsprechend Nummer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex stellt sich die Vorstandsvergütung wie folgt dar. Die zuvor beschriebene variable Vergütungskomponente wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet, da jährlich eine neue Festlegung der Erfolgsziele erfolgt. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	204.000,00	230.000,00	230.000,00	230.000,00
Nebenleistungen	12.243,42	14.051,52	14.051,52	14.051,52
<b>Summe</b>	<b>216.243,42</b>	<b>244.051,52</b>	<b>244.051,52</b>	<b>244.051,52</b>
Einjährige variable Vergütung	50.000,00	35.459,00	0,00	125.000,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>50.000,00</b>	<b>35.459,00</b>	<b>0,00</b>	<b>125.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.046,04	4.278,72	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>270.289,46</b>	<b>283.789,24</b>	<b>248.330,24</b>	<b>373.330,24</b>

Mit Ausnahme der Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2015 führten alle Zuwendungen auch zu Zuflüssen, so dass sich folgendes Bild ergibt:

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013	
	2015	2014
<b>Zuflüsse</b>		
Festvergütung	230.000,00	204.000,00
Nebenleistungen	14.051,52	12.243,42
<b>Summe</b>	<b>244.051,52</b>	<b>216.243,42</b>
Einjährige variable Vergütung	0,00	50.000,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>50.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.046,04
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>248.330,24</b>	<b>270.289,46</b>

### Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Daneben werden dem Aufsichtsrat Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder entfallende Umsatzsteuer erstattet.

### Chancen und Risiken

#### Risikobericht

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schifffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe. Daher werden im Folgenden die wesentlichen Risikopositionen dokumentiert sowie wesentliche Grundzüge des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems dargestellt.

Dabei versteht die Marenave Schifffahrts AG unter dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem die Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Rechnungslegung, zur Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Buchführung sowie zur Sicherung der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

Die einzelnen Komponenten des Risikomanagementsystems werden im Folgenden näher beschrieben. Im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess kommt das Risikomanagementsystem vor allem in Bezug auf Risikoabsicherungen, z.B. beim Abschluss und der bilanziellen Abbildung von Zinsswaps, zum Tragen.

Während das Risikomanagementsystem auf die Identifizierung und Klassifizierung von Risiken gerichtet ist, zielt das interne Kontrollsystem auf die Verringerung von Risiken durch Kontrollmaßnahmen ab. Das interne Kontrollsystem ist somit ein integraler Bestandteil des Risikomanagementsystems und wird deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Die Leistungsfähigkeit beider Systeme hat generelle Grenzen. Auch ein grundsätzlich als wirksam zu beurteilendes internes Kontrollsystem und ein Risikomanagementsystem können keine absolute Sicherheit zur Vermeidung wesentlicher Fehlansagen oder Verluste bieten.

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung und in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat entsprechend den unternehmensspezifischen Anforderungen.

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns sind die Prozesse in formaler Hinsicht auf das Notwendige beschränkt.

Die Zielsetzungen des internen Kontrollsystems sowie des Risikomanagementsystems lassen sich wie folgt beschreiben:

- Identifizierung und Bewertung von Risiken;
- Begrenzung erkannter Risiken;
- Überprüfung erkannter Risiken hinsichtlich ihres Einflusses auf den Konzernabschluss und die entsprechende Abbildung dieser Risiken.

Die Organisation der Abschlusserstellung erfolgt in einem mehrstufigen Prozess und ist an den operativen Tochterunternehmen ausgerichtet. Sie orientiert sich dabei an einem detaillierten Zeitplan, der ebenfalls als Checkliste fungiert, und welcher mit dem Abschlussprüfer zu jedem Bilanzstichtag neu abgestimmt wird.

Bei den Gesellschaften, für die der operative Schiffsbetrieb auf einen externen Bereederer ausgelagert wurde, unterhält der Bereederer zunächst einen Teilbuchungskreis, welcher monatlich durch einen Datentransfer in das eigene Buchungssystem übernommen wird. Dabei verwandte Verrechnungskonten werden regelmäßig zwischen den involvierten Buchhaltungen abgestimmt.

Für jede operative Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlussprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, wodurch konzerninterne Salden auf dafür separaten Konten erfasst werden, so dass etwaige Differenzen bei der Schulden- oder Aufwands- und Ertragskonsolidierung unmittelbar auffallen und einer Klärung zugeführt werden.

Bilanzierungsrichtlinien und Kontierungsanweisungen bestehen in erforderlichen Teilbereichen. Abstimmungen zwischen den involvierten Personen werden aufgrund der Überschaubarkeit des beteiligten Kreises in wöchentlichen Treffen herbeigeführt und sind aufgrund der örtlichen Nähe der Personen jederzeit gewährleistet.

Der gesamte Abschlusserstellungsprozess ist eingerahmt von einem strikten Vier-Augen-Prinzip sowie EDV-Zugriffsbeschränkungen.

Externe Sachverständige werden anlassbezogen bei speziellen IFRS-spezifischen oder steuerrechtlichen Fragestellungen hinzugezogen.

In einer jährlichen Risikoinventur werden zunächst Risiken aufgelistet. Diese werden sodann Unternehmensbereichen zugeordnet. Anschließend erfolgt eine Klassifizierung nach der Eintrittswahrscheinlichkeit wie folgt:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung
0% bis 5 %	Sehr gering
6% bis 25%	Gering
26% bis 50%	Mittel
51% bis 100%	Hoch

Sodann erfolgt eine Klassifizierung nach dem finanziellen Auswirkungsgrad bei Risikoeintritt wie folgt:

Erwartete Auswirkung in TEUR	Grad der Auswirkung
TEUR 0 bis TEUR 100	Niedrig
TEUR 100 bis TEUR 500	Moderat
TEUR 500 bis TEUR 1.000	Wesentlich
> TEUR 1.000	Gravierend

Schließlich erfolgt die Verdichtung beider Klassifizierungen zu einer Gesamt-Risiko-Einschätzung von „niedrig“ über „mittel“ bis „hoch“ gemäß folgender Matrix:

Gesamtrisikoeermittlung		Eintrittswahrscheinlichkeit			
		Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
Auswirkung	Niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
	Moderat	niedrig	mittel	mittel	mittel
	Wesentlich	mittel	mittel	mittel	hoch
	Gravierend	mittel	mittel	hoch	hoch

Anschließend werden Kontrollen zur Begrenzung der jeweiligen Risiken eingerichtet. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt sodann bezüglich der Merkmale:

- Art der Kontrolle (manuell oder automatisch)
- Wirkung der Kontrolle (präventiv oder aufdeckend) sowie
- Häufigkeit der Kontrolle

In Bezug auf rechnungslegungsbezogene Risiken bestehen diese Kontrollen im Wesentlichen aus übergeordneten Plausibilitätsbeurteilungen sowie Abstimmungshandlungen.

Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat in der Regel pro Quartal und darüber hinaus nach Ermessen des Vorstands bzw. auf Anforderung des Aufsichtsrats ein auf sein Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrats und der Belegschaft verfügen über ausgezeichnete Erfahrungen sowie Kontakte im Bereich der Schifffahrt. Auch die detaillierte Kenntnis über und der Zugang zu den aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche sind ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Chartersraten-

entwicklung, Kursrisiken), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave-Konzerns.

### Risiken aus dem Schiffsbetrieb

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Hierzu zählt ebenso die Einhaltung behördlicher Auflagen. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die laufende Kontrolle der Bereederer. Hierbei wird auch auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charratennhöhe bzw. damit eng verbunden dem Risiko, dass in der Rückschau in die falschen Objekte oder Märkte investiert wurde. Diese Risiken aus dem Betrieb der Schiffe können auch in Finanzierungsrisiken münden, worauf im Folgenden noch separat eingegangen wird. Bei dem derzeit teilweise niedrigen Charratenniveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen. Neben dieser Diversifikation über die gesamte Flotte hinweg soll zukünftig auch vermehrt dem Risikomanagementgedanken auf Ebene jeder einzelnen Beschäftigung Rechnung getragen werden, was beispielsweise durch den Einbau derivativer Elemente - wie z.B. Optionen oder Floors und Collars - möglich ist.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" wurden im Jahr 2015 im Hafnia Handy Pool eingesetzt. Die Marenave Schifffahrts AG war als Vertreter ihrer drei Tochtergesellschaften an der Konzeption und Gründung des Hafnia Handy Pool's beteiligt und konnte damit die organisatorischen Rahmenbedingungen zusammen mit zwei weiteren Partnern (Kirkshipping A/S, Vejle/Dänemark, und Hafnia Tankers Cyprus Ltd., Nicosia/Zypern) setzen. Neben dem Einbringen von Schiffen in diesen Pool sind wir zudem auch an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, die den Hafnia Handy Pool verwaltet, beteiligt. Dies gibt uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine (Teil-)Kontrolle derselben. Wir messen dieser Gesellschafterstellung daher eine hohe strategische Bedeutung zu.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE ATLANTIC" fuhr im Jahr 2015 in einer Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag. Nach Auslaufen der Charter im 1. Quartal 2016 wurde direkt

anschließend eine neue Zeitcharter für mindestens 17 Monate zu USD 18.227,85 brutto abgeschlossen.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" wurde im Jahr 2015 zunächst von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Am 8. November 2015 haben wir den MT „MARE PACIFIC“ aus dem Scorpio Panamax Tanker Pool abgezogen. Nach der dann zu absolvierenden planmäßigen großen Klasedocking sowie Positionierungsreisen wurde eine neue Zeitcharter ab Ende Dezember 2015 für mindestens 17 Monate zu USD 18.227,85 brutto abgeschlossen.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist in 2014 in den Hafnia MR Pool eingetreten und seitdem dort beschäftigt.

Vertragsreeder aller Marenave-Tanker ist COLUMBIA Shipmanagement (Deutschland) GmbH, Hamburg.

Auch das MS "MARE FOX" und das MS "MARE FRIO" werden durch COLUMBIA Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU bis 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2015 aus 18 Schiffen bestand.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 18 Schiffe.

Das MS "MARE TRADER" fuhr im Jahr 2015 und aktuell kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Für unseren Massengutfrachter MS "MARE TRANSPORTER" konnten wir bereits in 2014 eine innovative neue Beschäftigung finden, die dem von uns als über die Maßen wichtig erachteten Risikomanagementgedanken Rechnung trägt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulker-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern. Das Schiff wird voraussichtlich im 2. Quartal 2016 aus dieser Charter zurückgeliefert.

Das MS "MARE TRACER" und das MS "MARE TRAVELLER" führen zu weiten Teilen in 2015 noch in der direkt nach Ablieferung begonnen und über eine Dauer von fünf Jahren laufenden Zeitcharter bei Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul. Das MS "MARE TRAVELLER" wurde planmäßig am 12. November 2015 zurückgeliefert; das MS "MARE TRACER" folgte am 7. März

2016. Beide Schiffe werden seitdem in kurzen Zeitchartern auf Marktniveau beschäftigt.

Die Befrachtung erfolgte in 2015 durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG.

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe vermindern sich dadurch, dass neben Ankauf und Vercharterung der Schiffe ein Großteil der Schiffsbetriebskosten ebenfalls in der funktionalen Währung USD anfallen und abgerechnet werden. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinauzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finauzierungen währungskongruent in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir Risiken aus dem Schiffsbetrieb wie im Vorjahr als „hoch“ klassifiziert.

#### Adressausfallrisiko

Das Adressausfallrisiko wird bei unseren in Einnahmepools fahrenden Schiffen bereits durch die damit verbundene Diversifizierung auch in Bezug auf die Bonität der verschiedenen Charterer gemindert.

Bei den Schiffen, die durch lang- und mittelfristige Charterverträge an einen Charterer gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

Im Berichtsjahr wurde mit Wirkung zum 1. August 2015 eine vorzeitige Anpassung des Bareboatchartervertrages für den Autotransporter vereinbart, wodurch die Mindestmietdauer um fünf Jahre bis ins Jahr 2024 verlängert wurde und insgesamt absolut USD 33,1 Mio. mehr Einnahmen gesichert werden konnten. Vor diesem Hintergrund kommt dem Bestand des Vertrages eine große Bedeutung zu und im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko in diesem Falle als „mittel“ klassifiziert.

#### Finanzierungsrisiken

Für die Finanzgeschäfte des Unternehmens erfolgt das Risikomanagement durch strikte Funktionstrennung von Geschäftsabschluss und Geschäftsdokumentation. Außerdem wird das Vier-Augen-Prinzip durchgängig angewendet sowie die währungskongruente Schiffsfinauzierung.

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schiffahrts AG. Danach setzt der Marenave-Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 31. Dezember 2015 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend den Schiffshypothekendarlehensvertrag des MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationsunsicherheit einerseits sowie die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Der abgeschlossene Zinsswap ist so ausgestaltet, dass das MS "HÖEGH BERLIN" einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlt und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhält. Somit kompensiert ein möglicher Gewinn aus dieser Transaktion den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) bzw. ein Verlust den Effekt aus den sinkenden Zinsen aus dem Grundgeschäft.

Um das aktuelle und auch das für die nähere Zukunft erwartete niedrige Zinsniveau auszunutzen, wurden seit 2010 keine neuen Zinsswaps mehr abgeschlossen.

Weitere wesentliche Risiken mit dem Potenzial, eine Bestandsgefährdung zu konstituieren, können aus der Unfähigkeit resultieren, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben.

Als wesentliche Verpflichtungen aus Darlehensnehmersicht sind hier die Bedienung des vereinbarten Kapitaldiensts und die Einhaltung von Finanzkennzahlen (sog. "covenants") zu nennen.

Auf Basis der internen Unternehmensplanung ist aktuell davon auszugehen, dass sowohl in dem Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte als auch in dem Finanzierungskreis der Bulker der vereinbarte Kapitaldienst nicht mehr dauerhaft vertragsgemäß erbracht werden kann. Gemäß aktuellen Tilgungsplänen im Bulkersegment werden vor dem Hintergrund der schlechten Einnahmesituation der Schiffe und der in den vergangenen Monaten geschmolzenen Liquiditätsreserven voraussichtlich bereits Mitte des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr alle vereinbarten Tilgungen geleistet werden können.

Im Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte wurde seitens der finanzierenden Banken am 15. Februar 2016 bestätigt (siehe „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“), dass die ursprünglich gemäß Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 nur bis Ende 2015 geltenden verringerten Tilgungsverpflichtungen von TUSD 100 je Schiff und Quartal für ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden. Der zeitlich danach vereinbarte Kapitaldienst kann gemäß der internen Unternehmensplanung voraussichtlich nur bis ins 1. Halbjahr 2017 erfüllt werden. Die Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 erfolgte auf Basis der Erwartung, dass die Schiffahrtmärkte ab 2016 sich derart verbessert hätten, dass die erhöhten Kapitaldienste wieder erfüllbar wären. Außerdem wurde gemäß der damaligen Unternehmensplanung erwartet, dass die Entwicklung des Bulkermarktes deutlich besser sein wird und dass entstehende Liquiditätsüberschüsse im Bulker-Segment dann zur internen Querfinanzierung der Tanker- und Containerflotte hätten verwandt werden können. Diese beiden Bedingungen sind wie bereits erläutert derzeit nicht erfüllt und werden in absehbarer Zeit auch nicht vorliegen.

Die Marenave Schiffahrts AG fungiert in allen Einschiffsgesellschaften als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung. Bereits seit Mitte 2014 zeichnete sich die Möglichkeit ab, dass die ehemaligen Erwartungen an den Markt nicht erfüllt werden könnten, weswegen unverzüglich der Dialog mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium erneut aufgenommen wurde, um die sich abzeichnenden Probleme ab 2016 rechtzeitig zu adressieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Aufgrund des massiven Einbruchs im Bulkermarkt wurde zudem auch in der 2. Jahreshälfte 2015 erkennbar, dass die Bulker nicht nur keine Liquiditätsüberschüsse für den anderen Finanzierungskreis erwirtschaften könnten, sondern dass sie ihren eigenen Tilgungsverpflichtungen nicht mehr nachkommen könnten.

Aus Sicht des Konzerns wird bei den mit mittlerweile allen Banken des Konzerns geführten Gesprächen eine nachhaltig tragfähige Lösung präferiert, die nicht nur auf zukünftige Marktsteigerungen baut, sondern die das Finanzierungsvolumen auf ein Maß zurückführt, welches die betroffenen Schiffe aus sich selbst heraus verdienen können. Dies kann dadurch erreicht werden, dass sich die Darlehenshöhen durch einen Mix aus Eigenkapitalbeiträgen und Bankenzugeständnisse verringern. Diese bedingen sich gegenseitig und begründen zum Teil die Tatsache, dass bis heute noch keine Neukonzeptionierung zur Finanzierung gefunden wurde bzw. zeigt, dass sich die Verhandlungen mit den Banken als langwierig gestalten. Sofern seitens der Banken keine Zugeständnisse in Form von Verzichten ausgesprochen werden sollten, sind also auch keine Eigenkapitalbeiträge, mit denen Darlehen gesondert getilgt werden könnten, realistisch. Um in diesem Fall eine Insolvenz, die sowohl für den Konzern, die Aktionäre als auch die Banken Verluste bedeuten würde, zu vermeiden,

müsste alternativ – neben einer Anpassung des Tilgungsprofils der Einschiffsfinanzierungen – zudem eine Entlassung der Marenave Schiffahrts AG aus ihren Garantieverpflichtungen erfolgen. Gegenstand der derzeitigen Verhandlungen mit den Banken ist neben der strategischen zukünftigen Ausrichtung des Konzerns auch die Frage, inwiefern der durch die Charterverlängerung für den Autotransporter konkretisierte Wert zur teilweisen Entschärfung der Situation in den krisenbetroffenen Finanzierungskreisen verwendet werden kann. Dieser Abschluss wurde von allen Finanzierungspartnern des Konzerns unterstützt. Aufgrund dessen sowie wegen der vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachten Interessens von Investorenseite ist der Vorstand trotz der Länge der Verhandlungen unverändert zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden. Nichtsdestotrotz besteht die Möglichkeit, dass die Erwartungen zwischen Gesellschaft und Investoren einerseits sowie den Banken andererseits bzw. auch innerhalb der Banken in einem so hohen Maß voneinander abweichen, dass eine gemeinsame Lösung entweder zu spät oder gar nicht realisierbar ist. Für diesen Fall hätten die Banken spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem der aktuell fixierte erhöhte Kapitaldienst womöglich nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaft selbst, noch durch die Marenave Schiffahrts AG als Bürge/Garant – erbracht werden kann (Mitte 2. Halbjahr 2016 (Bulker)/ab 2. Halbjahr 2017 (Container- und Tankerflotte)), das Recht, die offenen Darlehensstände fälligzustellen, was eine Bestandsgefährdung durch drohende Insolvenz der betroffenen Einschiffsgesellschaften sowie der Marenave Schiffahrts AG nach sich ziehen würde. Da ein solcher Schritt jedoch unmittelbar erhebliche Verluste für die Banken bedeuten würde, hält der Vorstand es aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, dass eine solche bankengetriebene Insolvenz ausgelöst wird.

Neben der Zahlungsunfähigkeitsthematik besteht zudem eine Überschuldungsthematik auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG. Im Einzelabschluss des Mutterunternehmens Marenave Schiffahrts AG wird zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von EUR 26,5 Mio. ausgewiesen. Dieser entstand insbesondere aufgrund der Tatsache, dass das Mutterunternehmen für die Finanzierungen ihrer Tochterunternehmen bürgt bzw. garantiert, was zu entsprechenden Rückstellungen aufgrund drohender Inanspruchnahme aus diesen Garantien/Bürgschaften führte. Eine Reduktion dieser Rückstellungen und damit eine Vermeidung der bilanziellen – und noch wichtiger: der insolvenzrechtlichen – Überschuldung kann entweder durch eine Reduktion der zugrundeliegenden Finanzierungsverpflichtungen auf Ebene der Tochterunternehmen und/oder durch eine Enthftung des Mutterunternehmens erfolgen. Die Vermeidung einer insolvenzrechtlich relevanten Überschuldung – und damit die Heilung der bilanziellen Überschuldung – ist Gegenstand der laufenden Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken.

Neben der Verpflichtung zur Erbringung der vereinbarten Kapitaldienste ist die Einhaltung von Finanzkennzahlen zur Sicherstellung der Finanzierung des Marenave-Konzerns eine weitere wesentliche Verpflichtung aus Darlehensnehmersicht. Wesentliche „covenants“ betreffen die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-Value“-Ratio (LtV) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL). Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff einen festgelegten Prozentsatz des Schiffmarktwertes nicht überschreiten darf.

In Abhängigkeit der jeweiligen Kreditvereinbarung hat die darlehensgebende Bank im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge verschiedene Rechte. Dies kann sich in einer Anhebung der Marge ausdrücken, wofür im Gegenzug auf die Ausübung weiterer möglicher Rechte aus dem Bruch der Darlehensvoraussetzung temporär verzichtet wird (sog. „waiver fee“), was entsprechende Auswirkungen auf die Ertragslage hätte. Außerdem wäre die Bank bei Vorliegen der Voraussetzungen berechtigt, Teile des Darlehens fälligzustellen, damit danach die geforderte LtV-Ratio wieder erreicht wäre, bzw. kann die Bank eine Ausschüttungssperre verhängen, bis die geforderte VtL-Ratio wieder erreicht ist. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu Liquiditätsrisiken mit bestandsgefährdenden Ausmaßen nicht nur für die Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG als Bürge führen.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 sind im Bereich der Finanzierung der Container- und Tankerflotte in 2015 erstmals erneut schiffsindividuelle LtV-Ratios nachzuweisen. Im Geschäftsjahr 2015 konnten – zumindest durchschnittlich für die Tanker- und Containerflotte – die LtV-Ratios eingehalten werden. Sofern die Einhaltung der vereinbarten – in 2016 gegenüber 2015 gestiegenen – LtV-Ratio-Anforderungen (durchschnittliche LtV-Ratio von 142 %) nicht gewährleistet werden kann, könnte das Bankenkonsortium darin einen Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung sehen. Auf der Basis unserer eigenen Berechnung und den von uns nicht beeinflussbaren Marktwerten der Seeschiffe, die dieser Berechnung zugrundeliegt, halten wir derzeit zumindest in der Durchschnittsbetrachtung die durchschnittliche LtV-Ratio im Bereich der Tanker- und Containerflotte ein. Allerdings weisen wir darauf hin, dass vertraglich die Einhaltung der schiffsindividuell geforderten LtV-Ratio gefordert ist.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung hat das Bankenkonsortium das Recht, die Sanierungsvereinbarung außerordentlich zu kündigen, wenn die Sanierung sich nicht in dem erwarteten Rahmen des vorgelegten Sanierungskonzepts bewegt. Derzeit gehen wir davon aus, die aktuell geforderten LtV-Ratios einzuhalten. Da wie beschrieben aber ein Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung aufgrund des absehbaren Nicht-Einhaltens der Verpflichtung, den geforderten Kapitaldienst erbringen zu können, zu erwarten ist, spielt die Einhal-

tung der LtV-Ratios aktuell de facto eine weniger wichtige Rolle und steht nicht im Mittelpunkt der mit den Banken geführten Gespräche. Nichtsdestotrotz wird im Rahmen der angestrebten Gesamtfinanzierungslösung auch eine Neuordnung bzw. Aussetzung der LtV-Ratios angestrebt werden.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave Schifffahrts AG vorgenommen werden. Diese Liquiditätsausschüttungssperre gilt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze – sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte – wieder eingehalten sein wird. Vor dem Hintergrund des aktuellen Marktumfeldes ist derzeit bis auf Weiteres nicht davon auszugehen, dass die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze allein durch eine Verbesserung der Marktwerte zeitnah wieder erreicht werden kann.

Die weitere Entwicklung wird vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch und laufend überprüft.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko als „hoch“ klassifiziert.

#### **Gesamtbild der Risikolage**

Die Risiken, die sich aus dem rein operativen Betrieb der Schiffe ergeben, erachtet der Vorstand als insgesamt akzeptabel und durch entsprechende Maßnahmen adressiert.

Die aktuelle Risikosituation des Konzerns hat derzeit aber ganz klar im Bereich der Finanzierungsrisiken ihren Schwerpunkt. Aufgrund der bisher noch nicht geklärten zukünftigen Ausgestaltung der Darlehensverträge bei gleichzeitiger Absehbarkeit, dass die aktuell geltenden Verträge innerhalb des kommenden Jahres in dieser Form voraussichtlich nicht eingehalten werden können, besteht eine nicht nur abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung. Über die bestehenden Garantieverflechtungen des Mutterunternehmens zu ihren Tochterunternehmen betrifft die Bestandsgefährdung nicht nur einzelne Unternehmensteile, sondern den kompletten Konzern.

#### **Chancen der zukünftigen Entwicklung**

Chancen der zukünftigen Entwicklung ergeben sich insbesondere aus der langfristig weiter steigenden Nachfrage nach Schiffstonnage, den starken Schwankungen der Charraten sowie der Tatsache, dass die Marenave Schifffahrts AG über Schiffe verfügt, die – gemessen an dem Alter der Schiffe – den aktuellen Anforderungen der Kunden gerecht werden.

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schifffahrts AG auch grundsätzlich als Konsolidierungsplattform für u.a. sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften im deutschen Markt. Eine Liquiditätsschonende Erweiterung der



Flotte wäre dabei beispielsweise auch durch eine Sachkapitalerhöhung denkbar, in der Kommanditanteile an Einschiffsgesellschaften in die Marenave Schifffahrts AG gegen Gewährung von Aktien eingebracht werden.

Ebenso eignet sich die Marenave Schifffahrts AG aufgrund ihrer Kapitalmarktpräsenz und vor allem aufgrund Ihrer organisatorischen und rechtlichen Unabhängigkeit von anderen Reedereigruppen als ideales Bindeglied zwischen Reederseite und Kapitalmarkt, um kapitalintensive maritime Projekte zu realisieren.

Aufgrund der aktuellen ungeklärten Finanzierungssituation der derzeitigen Flotte ist die Marenave Schifffahrts AG allerdings momentan noch nicht der präferierte Partner; weder aus Sicht von finanzierenden Banken noch aus Sicht potenzieller Investoren. Der Vorstand sieht es als seine wichtigste Aufgabe an, die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen und die aktuellen Wachstumshemmnisse zu beseitigen.

#### Nachtragsbericht

Am 15. Februar 2016 konnte mit dem die Tanker- und Containerflotten finanzierenden Bankenkonsortium vereinbart werden, dass die dort ursprünglich nur bis Ende 2015 vertraglich geregelten verminderten Tilgungsleistungen von TUSD 100 je Quartal und je Seeschiff bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden. Wir verweisen auf die Ausführungen zum Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ innerhalb des Risikoberichts.

Das Niveau der Marktwerte per 31. März 2016 stellt sich derartig dar, dass in dem zukünftig zu veröffentlichenden Zwischenabschluss zum 31. März 2016 bei der Anwendung der Neubewertungsmethode voraussichtlich ca. USD 8,0 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen – die im Wesentlichen auf die Bulkerflotte entfallen – zu berücksichtigen sein werden.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nach dem 31. Dezember 2015 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

#### Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Insbesondere erfolgen die Prognosen unter der Prämisse, dass die bestehenden lang- und mittelfristigen Bareboat- bzw. Zeitcharterverträge von den Vertragspartnern erfüllt werden. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen jedoch nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Die prognostizierten Werte basieren auf der aktuellen Flottenstruktur und umfassen weder Effekte aus der Mark-to-Market-Bewertung von Zinsswaps noch mögliche Adressausfallrisiken. Ebenfalls sind grundsätzlich etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegen-

stand der Prognose, sofern sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind.

Bezüglich zukünftiger Finanzierungsaufwendungen erfolgt die Planung auf Basis der Margen der derzeit bestehenden Darlehensverträge mit einer moderaten kontinuierlichen Steigerung des kurzfristigen Zinsniveaus in Form des USD-3-Monats-Libors.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen. Die Prognose zu den einzelnen Segmenten wird entsprechend der internen Planung in der funktionalen Währung USD angegeben und folgt der Sichtweise der Segmentberichterstattung; das heißt insbesondere, dass die als Finanzierungsleasing klassifizierten Einnahmen aus der Bareboatvercharterung des Autotransporters anders als in der bilanzierten IFRS Konzern-Gesamtergebnisrechnung als Umsatzerlöse gezeigt werden. Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der prognostizierte Konzernergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern und umfasst nicht etwaige Erträge oder Aufwendungen aus Intercompany-Darlehen.

### Überprüfung Vorjahresprognose

Die folgende Tabelle stellt die in dem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014 getätigten Prognosen für das Jahr 2015 mit den tatsächlich erzielten Ergebnisbeiträgen in 2015 (wir verweisen auf den Abschnitt „Ertragslage“) gegenüber.

Die erzielten Ergebnisbeiträge sowie die zur Prognose entstandenen Abweichungen sind ein Spiegelbild der in der Beschreibung des Marktes und der Ertragslage bereits getätigten Ausführungen.

Die Abweichung bei dem Car Carrier resultiert aus der in 2015 erfolgten Anpassung des Chartervertrages, der ab dem 1. August 2015 zu gegenüber dem vorherigen Vertragsstand um USD 8.150 pro Tag verminderten Einnahmen führte.

Eine deutliche Prognoseverfehlung liegt im Bereich der Bulker vor. Die bereits unterjährig sowie auch zum Geschäftsjahresende erfolgten Wertberichtigungen auf dieses Segment tragen dieser Entwicklung, die bedauerlicherweise als nachhaltig betrachtet werden muss, Rechnung.

Das Übertreffen der Prognose im Bereich der Tanker belegt das gute Jahr 2015 für dieses Segment, welches sich nicht zuletzt auch zu der Dotierung der Neubewertungsrücklage, die hauptsächlich auf dieses Segment entfällt, korrespondiert.

Die tatsächliche Entwicklung im Bereich der Container entspricht unserer Erwartung.

Die folgenden Erläuterungen zur Prognose für das Geschäftsjahr 2016 basieren auf der Unternehmensplanung unter Berücksichtigung der IST-Charterraten im 1. Quartal 2016.

### Car Carrier

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2016 und 2017 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Einnahmen von USD 8,8 Mio. einfahren und einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 4,4 Mio. leisten. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinsswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch. Für Zwecke

	Prognose		Ist		Delta	
	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*
<b>Angaben in Mio. USD</b>						
Car Carrier	11,7	ca. 6,0	10,5	5,2 **	-1,2	ca. -0,8
Bulker	20,0 bis 25,0	5,0 bis 7,0	19,1	-0,5	-0,9 bis -5,9	-5,5 bis -7,5
Container	5,0 bis 6,0	ca. -1,0	5,8	-0,5	+0,8 bis -0,2	ca. +0,5
Tanker	30,0 bis 35,0	2,0	38,5	3,0	+8,5 bis +3,5	+ 3,0 bis + 1,0
Marenave***	0,0	-4,7	0,0	-3,3	0,0	+ 1,4
<b>rechnerische Summe</b>	<b>66,7 bis 77,7</b>	<b>ca. 7,3 bis 9,3</b>	<b>73,9</b>	<b>3,9</b>	<b>+ 7,2 bis -3,8</b>	<b>ca. -3,4 bis -5,4</b>
<b>Prognoseverdichtung 2015</b>	<b>70,0 bis 75,0</b>	<b>ca. 7,0 bis 9,0</b>	<b>73,9</b>	<b>3,9</b>	<b>+3,9 bis -1,1</b>	<b>ca. -3,1 bis -5,1</b>

\* vor Impairments

\*\* ohne Effekte Mark-to-Market-Bewertung Zinssatzswap (TUSD + 279)

\*\*\* Administrative Kosten und laufende Steuern von Plan: EUR 3,0 Mio. p.a. (USD 4,7 Mio.)

der Segmentbericht- sowie der hier erfolgten Prognosebe-  
richterstattung werden die in 2016 vertraglich vereinbarten  
Chartereinnahmen aus dem Finanzierungsleasing in Höhe von  
insgesamt USD 8,8 Mio. (Zins- und Tilgung) entsprechend der  
internen Unternehmenssteuerung als Umsatzerlöse gezeigt.  
Demgegenüber wird die Erfassung der Charterateneinnah-  
men entsprechend den IFRS Bilanzierungsregeln in Höhe von  
USD 4,5 Mio. als Minderung der Forderungen aus Finanzie-  
rungsleasing in der Konzernbilanz und in Höhe von USD 4,3  
Mio. als Zinsertrag in der Konzerngesamtergebnisrechnung  
im Geschäftsjahr 2016 erfolgen.

#### **Bulker**

Die vier Bulker werden im Jahr 2016 gemäß den bestehenden  
kurzfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Ra-  
ten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlö-  
se zwischen USD 7,5 Mio. und USD 10,0 Mio. erzielen. Der  
Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibun-  
gen und Zuschreibungen) der Bulkerflotte dürfte damit in  
2016 zwischen USD ./. 5,0 Mio. und USD ./. 7,0 Mio. liegen.

#### **Container**

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den  
Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig  
vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Ge-  
schäftsjahr 2016 aber wieder zwischen USD 5,0 Mio. und  
USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außer-  
planmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) wird da-  
mit im Jahr 2016 voraussichtlich noch negativ bei ca. USD ./.  
0,5 Mio. liegen.

#### **Tanker**

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der welt-  
weiten Finanz- und Wirtschaftskrise saisonalen Schwankun-  
gen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in  
Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass  
die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment  
grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Aufgrund der po-  
sitiven Marktfundamentaldaten (siehe entsprechende Aus-  
führungen unter „Markt und Geschäftsentwicklungen“) erwar-  
ten wir in 2016 Umsatzerlöse in einer Größenordnung wie im  
Jahr 2015 und damit in einem Bereich zwischen USD 35,0  
Mio. und USD 40,0 Mio. Dies würde in 2016 zu einem positiven  
Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschrei-  
bungen und Zuschreibungen) von USD 2,0 Mio. bis USD 5,0  
Mio. führen.

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche ad-  
ministrative Kosten sowie Steuern in Höhe von ca. EUR 3,0  
Mio. p.a. (USD 3,5 Mio.) an, die von den oben angegebenen  
Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Insgesamt werden somit für das Jahr 2016 Umsatzerlöse (ein-  
schließlich der Charterateneinnahmen des Car Carriers von

insgesamt USD 8,8 Mio.) in Höhe von ca. USD 56,3 Mio. bis  
USD 64,8 Mio. erwartet und mit einem Konzernergebnis ge-  
rechnet, welches im Jahr 2016 zwischen USD ./. 1,1 Mio bis  
USD + 3,9 Mio. ausfallen sollte. Ausgehend von einen Um-  
rechnungskurs von EUR/USD 1,10 errechnen sich für das Ge-  
schäftsjahr 2016 demnach Plan-Umsatzerlöse von ca. EUR  
51,2 Mio. bis EUR 58,9 Mio. sowie ein Plan-Konzernergebnis  
zwischen EUR ./. 1,0 Mio. bis EUR 3,5 Mio. Unter Berücksich-  
tigung der auf Ebene des Mutterunternehmens anfallenden  
Kosten ist somit allenfalls mit einem knapp positiven Gesamt-  
ergebnis zu rechnen.

Zugleich weisen wir auf unsere Erläuterungen unter dem Ab-  
schnitt „Finanzierungsrisiken“ im Risikobericht hin. Demnach  
könnten sich Risiken mit bestandsgefährdendem Ausmaß ab  
dem 2. Halbjahr 2016 ergeben, sofern nicht rechtzeitig eine  
nachhaltige und tragfähige Finanzierungslösung mit den die  
Container- und Tankerflotte sowie Bulkerflotte refinanzieren-  
den Bankenkonsortien gefunden werden. Wir halten eine ban-  
kengetriebene Insolvenz aus heutiger Sicht für unwahrschein-  
lich, da ein solcher Schritt unmittelbar erhebliche Verluste für  
das Bankenkonsortium bedeuten würde. Zudem stimmen uns  
die bisher geführten und noch anhaltenden Gespräche sowie  
das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse  
von Investorensseite zuversichtlich, eine für alle Seiten akzep-  
table Lösung zu finden.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte  
und prüft, inwieweit von den aktuell bestehenden Markttop-  
portunitäten profitiert werden kann, um auch in Zukunft ren-  
ditestarke Projekte zu realisieren.

Ohne Zweifel liegt die Zukunft des maritimen Standortes  
Deutschland in „Corporate Structures“, wie die Marenave  
Schiffahrts AG sie schon heute bietet. Dies proaktiv zu nutzen,  
ist unverändert das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsra-  
tes der Marenave Schiffahrts AG.

Hamburg, den 31. März 2016

Marenave Schiffahrts AG



Der Vorstand  
Ole Daus-Petersen



# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2015 EUR	2014 EUR
Umsatzerlöse	30	63.363.370,08	55.273.877,28
Schiffsbetriebskosten	31	-33.334.777,98	-27.057.193,97
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>		<b>30.028.592,10</b>	<b>28.216.683,31</b>
Personalaufwendungen	32	-947.784,06	-931.130,33
Sonstige betriebliche Erträge	33	3.579.787,62	4.793.407,51
Sonstige betriebliche Aufwendungen	34	-4.662.083,68	-5.808.059,02
<b>Reedereiüberschuss</b>		<b>27.998.511,98</b>	<b>26.270.901,47</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen		-17.159.932,49	-15.730.541,26
Wertminderungen	35	-26.083.589,86	-32.777.125,08
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	36	2.478.279,95	443.217,67
Finanzierungsaufwendungen	37	-8.440.967,64	-7.705.042,92
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>-21.207.698,06</b>	<b>-29.498.590,12</b>
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	38	-1.148.060,12	-2.562.468,85
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	38	-1.329.629,08	-1.642.486,39
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>		<b>-2.477.689,20</b>	<b>-4.204.955,24</b>
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-23.685.387,26</b>	<b>-33.703.545,36</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-15,78	-22,46
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-15,78	-22,46

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	2015 EUR	2014 EUR
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-23.685.387,26</b>	<b>-33.703.545,36</b>
<b>Sonstiges Ergebnis in der Periode</b>		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Währungsumrechnung	747.325,38	3.817.603,71
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig nicht in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Erträge aus der Neubewertung von Seeschiffen	9.221.857,84	0,00
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	<b>-13.716.204,04</b>	<b>-29.885.941,65</b>

# Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2015 EUR	31.12.2014 EUR
<b>Vermögenswerte</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	10	139.387.693,57	205.212.596,18
Ausleihungen	11	2.060.046,18	1.781.814,03
Beteiligungen	11	606,06	606,06
Forderungen aus Finanzierungsleasing	12	57.283.232,03	0,00
Aktive latente Steuern	13	981.963,66	184.698,00
		<b>199.713.541,50</b>	<b>207.179.714,27</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	14	1.260.992,14	1.342.266,25
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte		125.669,15	0,00
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	2.260.412,17	3.929.567,56
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15	5.149.457,67	1.726.521,18
Sonstige Vermögenswerte	16	1.280.569,81	633.797,37
		<b>10.077.100,94</b>	<b>7.632.152,36</b>
Zahlungsmittel	17	16.459.520,14	17.610.834,50
		<b>26.536.621,08</b>	<b>25.242.986,86</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>226.250.162,58</b>	<b>232.422.701,13</b>

## Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2015 EUR	31.12.2014 EUR
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	18	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	19	-2.535.066,23	-2.535.066,23
Neubewertungsrücklage	20	9.221.857,84	0,00
Währungsumrechnungsdifferenzen	21	-998.044,22	-1.745.369,60
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-45.541.278,86	-21.855.891,60
		<b>-9.842.531,47</b>	<b>3.873.672,57</b>
<b>Schulden</b>			
<b>Langfristige Schulden</b>			
Schiffshypothekendarlehen	22	15.513.552,89	203.915.336,40
Derivate	23	248.642,25	422.480,64
Kapitalanteile im Fremdbesitz	24	120.000,00	120.000,00
Passive latente Steuern	25	3.024.287,19	897.392,45
		<b>18.906.482,33</b>	<b>205.355.209,49</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Schiffshypothekendarlehen	22	205.074.242,13	14.266.818,72
Derivate	23	114.156,50	132.935,72
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26	8.002.967,38	4.725.376,91
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	27	381.675,02	344.250,52
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	28	2.374.223,46	1.861.151,92
Sonstige Verbindlichkeiten	29	1.238.947,23	1.863.285,28
		<b>217.186.211,72</b>	<b>23.193.819,07</b>
<b>Summe Schulden</b>		<b>236.092.694,05</b>	<b>228.549.028,56</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>226.250.162,58</b>	<b>232.422.701,13</b>

# Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2015 TEUR	2014 TEUR
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-23.685</b>	<b>-33.704</b>
+ Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		43.244	48.508
- nicht zahlungswirksame Erlöse		0	-563
+ / -erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		1.330	1.642
+ Ertragsteuern		1.148	2.562
+/- sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge	15/33	273	0
- / + Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		1.873	-639
+ / - Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		-1.072	1.412
- gezahlte Ertragsteuern		-791	-793
- Zinserträge	36	-2.478	-443
+ Zinsaufwendungen	37	8.441	7.705
<b>= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>28.283</b>	<b>25.687</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-4.021	-1.821
+ Tilgung von Finanzierungsleasingforderungen		1.700	0
+ Erhaltene Zinsen aus Finanzierungsleasingforderungen	36	1.625	0
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		984	0
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-1.206	-728
<b>= Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-918</b>	<b>-2.549</b>
+ Einzahlung Commercial Paper		0	4.408
- Rückzahlung Commercial Paper		0	-6.500
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-22.495	-12.693
+ erhaltene Zinsen		26	6
- gezahlte Zinsen		-7.934	-6.938
<b>= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-30.403</b>	<b>-21.717</b>
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		-3.038	1.421
+ / - wechsellkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		1.887	1.838
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		17.611	14.352
<b>= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>		<b>16.460</b>	<b>17.611</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>			
+ Zahlungsmittel		16.460	17.611
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		0	0
<b>Finanzmittelfonds</b>		<b>16.460</b>	<b>17.611</b>

# Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Neube- wertungs- rücklage EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
<b>Stand 1. Januar 2014</b>	30.010.000,00	30.960.830,11	0,00	-5.562.973,31	-21.769.741,58	33.638.115,22
Mehrheitswahrende Aufstockung von Anteilen an Tochtergesellschaften	0,00	0,00	0,00	0,00	121.499,00	121.499,00
Sonstige Veränderungen	0,00	-33.495.896,34	0,00	0,00	33.495.896,34	0,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	0,00	3.817.603,71	-33.703.545,36	-29.885.941,65
<b>Stand 31. Dezember 2014</b>	30.010.000,00	-2.535.066,23	0,00	-1.745.369,60	-21.855.891,60	3.873.672,57
<b>Stand 1. Januar 2015</b>	30.010.000,00	-2.535.066,23	0,00	-1.745.369,60	-21.855.891,60	3.873.672,57
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	9.221.857,84	747.325,38	-23.685.387,26	-13.716.204,04
<b>Stand 31. Dezember 2015</b>	30.010.000,00	-2.535.066,23	9.221.857,84	-998.044,22	-45.541.278,86	-9.842.531,47

# Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## 1. Allgemeine Angaben

Die Marenave Schifffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland.

Die Gesellschaft ist unter der Nr. HRB 96057 beim Amtsgericht Hamburg eingetragen.

Die Marenave Schifffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Reederei“ oder „Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei ist ein internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Car Carriers. Hauptaktivitäten der Reederei sind der Erwerb und langfristige Betrieb von Seeschiffen und der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2015 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – aus insgesamt 13 Schiffen. Hierbei handelt es sich um sechs Produkten-/Chemikalienanker der Panamax- und Handymax-Klasse, vier Supramax-Bulker, zwei 1.200-TEU Containerschiffe sowie einen Car Carrier. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten verchartert. Aufgrund des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums auf den Dritten im Zuge der neuverhandelten Konditionen im Geschäftsjahr 2015 (Finanzierungsleasing) wird dieser nicht mehr als Seeschiff im Konzernabschluss erfasst.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2015 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – acht Mitarbeiter.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgte am 31. März 2016 unter der Annahme der Unternehmensfortführung und wurde vom Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Derzeit erfolgen Gespräche mit finanzierenden Banken über die notwendige Anpassung der Tilgungsstrukturen von Schiffsfinanzierungen. Sofern die Gespräche nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis führen – wovon der Vorstand zwar nicht ausgeht, was jedoch nur zu einem geringen Anteil in der Entscheidungsgewalt des Marenave-Konzerns liegt – könnte

dies der Unternehmensfortführungsannahme die Grundlage entziehen. Eine Testierung durch den Abschlussprüfer sowie die anschließende Billigung durch den Aufsichtsrat wird voraussichtlich erst erfolgen, sobald der Ausgang der Verhandlungen mit den Banken die der Aufstellung zugrundeliegende Annahme der Unternehmensfortführung rechtfertigt.

## 2. Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Der Konzernabschluss wird auf Basis des Anschaffungskostenprinzips erstellt. Hiervon ausgenommen sind bestimmte Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. In Abweichung zum Vorjahr wird seit dem 30. September 2015 für die bilanzierten Seeschiffe (Technische Anlagen) die Neubewertungsmethode angewendet. Die Konzernbilanz wird gemäß IAS 1.51 ff. in langfristige und kurzfristige Posten untergliedert. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften (§§ 315a Abs. 1, 298 Abs. 1 i. V. m. § 244 HGB) wird der Konzernabschluss in EUR (Darstellungswährung; funktionale Währung des Konzerns USD) aufgestellt. Soweit nicht anders angegeben, erfolgen alle Angaben ohne Rundung in EUR.

## 3. Erklärung zur Übereinstimmung mit den IFRS

Der Konzernabschluss wurde im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt, wobei gemäß § 315a Abs. 1 HGB zusätzlich relevante handelsrechtliche Vorschriften beachtet wurden.

## 4. Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen mit folgenden Ausnahmen den im Vorjahr angewandten Methoden.

### Neu ausgeübte Wahlrechte in 2015

Seit dem 30. September 2015 erfolgt die Bewertung der bilanzierten Seeschiffe (Technische Anlagen) nicht mehr nach der Anschaffungskostenmethode, sondern nach der Neubewertungsmethode. Der Wechsel der Bewertungsmethode wurde vorgenommen, weil die Neubewertungsmethode noch mehr mit dem Geschäftsmodell des Konzerns in Einklang steht und der Vorstand sich davon ein höheres Maß an Transparenz, Marktnähe und Willkürfreiheit – und damit eine höhere Entscheidungsnützlichkeit aus Aktionärs-, Investoren- und Analystensicht – verspricht. Aus der erstmaligen Anwendung der Neubewertungsmethode zum 30. September 2015 resultier-

te eine Abwertung der Seeschiffe um EUR 9,3 Mio. (USD 10,4 Mio.) und eine Zuschreibung der Seeschiffe im Wege der Dotierung einer entsprechenden Neubewertungsrücklage um EUR 8,7 Mio. (USD 9,7 Mio.).

#### Neu anzuwendende Vorschriften in 2015

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2015 anzuwenden:

Standard/Änderung/Interpretation	Inhalt	EU-Endorsement
IFRIC 21	Abgaben	13.06.2014
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2011-2013	18.12.2014

Aus der Anwendung der neuen Standards, Interpretationen und Änderungen des IFRS-Regelwerks ergeben sich für die Marenave Schifffahrts AG keine bzw. minimale Auswirkungen auf die Angaben oder die ausgewiesenen Beträge im Konzernabschluss.

#### Im Geschäftsjahr 2015 noch nicht verpflichtend anzuwendende Vorschriften

Die folgenden neuen bzw. geänderten Standards wurden vom IASB bereits verabschiedet, sind aber noch nicht verpflichtend in Kraft getreten. Die Marenave Schifffahrts AG hat die Regelungen nicht vorzeitig angewandt.

Die genannten (Änderungen bzw. Ergänzungen an) Standards und Interpretationen werden im Konzern – vorbehaltlich eines EU-Endorsement – erst ab dem Zeitpunkt angewandt, an dem sie verpflichtend anzuwenden sind.

#### IFRS 9 Finanzinstrumente

Im Juli 2014 hat das IASB seine endgültige Fassung von IFRS 9 veröffentlicht. Die Regelungen sehen im Vergleich zum Vorgängerstandard IAS 39 ein neues Klassifizierungsmodell für finanzielle Vermögenswerte vor. Die Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte richtet sich künftig nach drei Kategorien mit unterschiedlichen Wertmaßstäben und einer unterschiedlichen Erfassung von Wertänderungen. Die Kategorisierung ergibt sich dabei sowohl aus den vertraglichen Zahlungsströmen des Instruments als auch aus dem Geschäftsmodell, in dem das Instrument gehalten wird. In Abhängigkeit der Ausprägung dieser Bedingungen ergibt sich die Folgebewertung:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode
- zum Fair Value, wobei Änderungen im sonstigen Ergebnis erfasst werden
- zum Fair Value, wobei Änderungen ertrags- oder aufwandswirksam erfasst werden.

Ein finanzieller Vermögenswert ist nur dann zum Fair Value mit ertrags- oder aufwandswirksamer Erfassung der Wertän-

Standard/Änderung/Interpretation	Inhalt	Endorsement	Erstmalige Pflichtanwendung gem. IASB	Anzuwenden für Geschäftsjahre nach/ab
IFRS 9	Finanzinstrumente	Nein	01.01.2018	offen
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Nein	01.01.2016	offen
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Nein	01.01.2018	offen
IFRS 16	Leasingverhältnisse	Nein	01.01.2019	offen
Änderungen an IFRS 10, 12, IAS 28	Investmentgesellschaften: Anwendung der Konsolidierungsausnahme	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	Nein	auf unbestimmte Zeit verschoben	offen
Änderungen an IAS 12	Ansatz von Vermögenswerten aus latenten Steuern für nicht realisierte Verluste	Nein	01.01.2017	offen
Änderungen an IAS 7	Angabeninitiative	Nein	01.01.2017	offen
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2010-2012	Ja	17.12.2014	01.02.2015
Änderungen an IAS 19	Arbeitnehmerbeiträge	Ja	17.12.2014	01.02.2015
Änderungen an IFRS 11	Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen zu IAS 1	Angabeninitiative	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IAS 16 und IAS 38	Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IAS 16 und IAS 41	Landwirtschaft: Fruchttragende Pflanzen	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IAS 27	Anwendung der Equity-Methode in separaten Abschlüssen	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2012-2014	Ja	01.01.2016	01.01.2016

derungen zu bewerten, wenn keine andere Klassifizierung in eine andere Bewertungskategorie vorzunehmen ist.

Darüber hinaus stehen Unternehmen Bilanzierungswahlrechte für finanzielle Vermögenswerte in Form einer Fair-Value-Option sowie einer Fair-Value-Through-OCI-Option unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung.

Für finanzielle Verbindlichkeiten wurden die bestehenden Vorschriften weitgehend in IFRS 9 übernommen. Die einzig wesentliche Neuerung betrifft finanzielle Verbindlichkeiten in der Fair-Value-Option. Für sie sind Fair-Value-Schwankungen aufgrund von Veränderungen des eigenen Ausfallrisikos im sonstigen Ergebnis zu erfassen, sofern dadurch nicht eine Bilanzierungskongruenz entstehen würde.

Darüber hinaus wurde in IFRS 9 ein neues Wertminderungsmodell verankert. Dieses verlagert den Fokus auf eine tendenziell frühere Risikovorsorge. IFRS 9 sieht drei Stufen vor, welche die Höhe der zu erfassenden Verluste und die Zinsvereinnahmung künftig bestimmen. Danach sind bereits bei Zugang erwartete Verluste in Höhe des Barwerts eines erwarteten 12-Monats-Verlusts zu erfassen (Stufe 1). Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste der gesamten Restlaufzeit aufzustocken (Stufe 2). Mit Eintritt eines objektiven Hinweises auf eine Wertminderung hat zudem die Zinsvereinnahmung auf Grundlage des Nettobuchwertes zu erfolgen (Stufe 3). Ausnahmen vom allgemeinen Wertminderungsmodell bestehen z.B. für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Für diese ist ein vereinfachtes Wertminderungsmodell vorgesehen, nach dem für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. D.h. es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Eine Zuordnung zu Stufe 1 ist untersagt.

Inwiefern und in welchem Ausmaß der neue Standard Auswirkungen auf Prozesse, IT und Konzernabschluss entfalten wird, wird derzeit noch analysiert. Genauere Aussagen können daher zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben werden.

#### **IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden**

Im Mai 2014 hat der IASB den neuen Standard zur Erlösrealisierung veröffentlicht, der ein einziges, umfassendes Modell beinhaltet, wie Unternehmen Erlöse aus Verträgen mit Kunden zu erfassen haben. Die neuen Regelungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Das Kernprinzip dieses Modells besteht darin, dass ein Unternehmen Erlöse erfassen soll, wenn die übernommene Leistungsverpflichtung erbracht, also die

Verfügbarmacht über die Waren und Dienstleistungen übertragen wurde. Dabei ist der Erlös in der Höhe zu erfassen, die als Gegenleistung erwartet wird. Die vollen Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 15 werden derzeit durch die Marenave Schifffahrts AG analysiert.

#### **IFRS 16 Leasingverhältnisse**

Am 13. Januar 2016 hat der IASB den neuen Standard zu Leasingverhältnissen veröffentlicht. IFRS 16 regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss von Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einziges (single) Bilanzierungsmodell vor. Dieses Modell führt beim Leasingnehmer dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn, die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert (jeweils Wahlrecht). Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen (finance bzw. operate lease). Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem in IAS 17 *Leasingverhältnisse*. Da die Marenave Schifffahrts AG gemäß ihres Geschäftsmodells bisher ausschließlich als Leasinggeber fungierte, werden keine wesentlichen Auswirkungen aus der Anwendung des neuen Standards erwartet.

Auf eine weitere detaillierte Darstellung von neuen oder geänderten Standards bzw. Interpretationen wird im Folgenden verzichtet, da die Auswirkungen aus ihrer erstmaligen Anwendung auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns voraussichtlich von untergeordneter Bedeutung sein werden.

#### **5. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen sowie Änderungen von Schätzungen**

Nachfolgend sind die Ermessensausübungen und Schätzungen aufgezeigt, welche der Vorstand im Rahmen der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzerns gemacht hat, sowie die wesentlichen Auswirkungen, die sich bezüglich der Höhe des Ausweises im Jahresabschluss ergeben haben.

Die Umsatzerlöse der Reederei (siehe Anhangangabe [30]) bestehen zum ganz überwiegenden Teil aus Chartererträgen. Bei der Bilanzierung berücksichtigt der Vorstand die Kriterien des IAS 17 zur Unterscheidung von *finance* und *operate leases* und insbesondere, ob die Reederei die wesentlichen Risiken und Chancen aus dem Eigentum der Schiffe an den Leasingnehmer übertragen hat. Dabei ist der Vorstand zu dem Ergebnis gelangt, dass bei zwölf der insgesamt 13 Schiffe der Marenave Flotte die wesentlichen Risiken und Chancen nicht

übertragen wurden. Bei den Chartergeschäften liegen daher gemäß IAS 17.10 so genannte Operating-Leasingverhältnisse (*operate leases*) vor. Der Buchwert der Seeschiffe (einschl. der Komponente „Drydocking“) beläuft sich zum 31. Dezember 2015 auf EUR 139.331.312,57 (Vorjahr: EUR 205.133.548,33).

Aufgrund einer wesentlichen Vertragsanpassung des in langfristiger Bareboat-Vercharterung befindlichen MS "HÖEGH BERLIN" erfolgte im Geschäftsjahr eine Neu beurteilung des Leasingverhältnisses für dieses 13. Schiff der Flotte. Wegen der vorzeitigen Verlängerung der Vercharterung um mindestens fünf weitere Jahre bis nun zum 5. März 2024 sowie der Einräumung von Kauf- bzw. Weiterbeschäftigungsoptionen für den Charterer des Schiffes sind nun die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Charterer übertragen worden, so dass nunmehr ein Finanzierungs-Leasingverhältnis vorliegt. Dies hatte zum 1. August 2015 (Wirksamwerden der Vertragsanpassung) die Ausbuchung des Seeschiffes aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von USD 68.209.940,42 (EUR 62.195.623,62) sowie die Einbuchung einer sonstigen finanziellen Forderung in gleicher Höhe zur Folge. Der Buchwert der Forderung per 1. August 2015 entspricht dem Barwert der bis zum 5. März 2024 gesicherten Einnahmen in Höhe von USD 24.000 pro Tag sowie eines in Höhe der Kaufoption angenommenen Restwertes des Schiffes von USD 32,0 Millionen per 5. März 2024. Dabei wurde ein Diskontierungszinssatz von 8,45 % zugrunde gelegt.

Seeschiffe, bei denen Operating-Leasingverhältnisse vorliegen, werden als einheitlicher Gegenstand angesehen, wobei unverändert zum Vorjahr für das sogenannte „Drydocking“, welches regelmäßig nach 5 Jahren fällig wird, bei Anschaffung bzw. Übernahme ein - von der Schiffsgröße und dem Zeitraum bis zur nächsten Dockung abhängiger - Wert von den Anschaffungskosten abgesetzt und über eine Restlaufzeit bis zur geplanten Dockung als Komponente gesondert beschrieben wird (Komponentenansatz). Sobald ein Drydocking stattgefunden hat, bilden die dafür tatsächlich aufgewandten Mittel die neuen Anschaffungskosten für die Komponente Drydocking, welche über die Laufzeit bis zum nächsten Dockungstermin beschrieben wird. Im Geschäftsjahr 2015 fanden acht Dockungen mit Zugängen zur Komponente Drydocking in Höhe von EUR 7,5 Mio. (USD 8,3 Mio.) statt. Im Vorjahr fanden Dockungen für ein Schiff mit Zugängen zur Komponente Drydocking in Höhe von EUR 1,8 Mio. (USD 2,4 Mio.) statt. Der Buchwert der Komponente *dry docking* beträgt am 31. Dezember 2015 insgesamt EUR 9.928.078,45 (Vorjahr: EUR 4.614.466,69).

Seit der Einführung der Neubewertungsmethode für die Seeschiffe (Technische Anlagen) mit Wirkung zum 30. September 2015 werden die Seeschiffe mit den beizulegenden Zeitwer-

ten bewertet (Marktwerte). Zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes verwendet der Konzern so weit wie möglich beobachtbare Marktdaten, weswegen Ermessensausübungen und Schätzungen seit Einführung der Neubewertungsmethode eine weniger wichtige Rolle einnehmen. Nichtsdestotrotz unterliegen diese Marktwerte regelmäßigen Schwankungen und sind daher mit Unsicherheiten behaftet, die nicht in der Kontrolle des Konzerns liegen.

Wie in den allgemeinen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen beschrieben, überprüft der Konzern regelmäßig (üblicherweise zum Ende eines jeden Geschäftsjahres) die geschätzten Nutzungsdauern und Restwerte von Sachanlagen (Schrottwert).

Die Bestimmung der Nutzungsdauer wird unter Beachtung der voraussichtlichen physischen Abnutzung, der technischen Veralterung sowie rechtlicher, ökonomischer und vertraglicher Beschränkungen vorgenommen. Die so ermittelte Nutzungsdauer wurde unverändert zum Vorjahr mit 20 Jahren ermittelt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2015 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag verringert und wurden entsprechend von 320 USD/Idt bis 340 USD/Idt auf 180 USD/Idt bis 220 USD/Idt - jeweils abhängig vom Schiffstyp - angepasst. Die Schrottpreise berücksichtigen dabei schiffsspezifische Verschrottungsnebenkosten.

## 6. Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss werden neben der Marenave Schifffahrts AG alle Tochterunternehmen einbezogen. Hierbei handelt es sich um Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik die Marenave Schifffahrts AG beherrschen kann. Beherrschung eines Unternehmens ist dann gegeben, wenn ein Investor die Entscheidungsmacht über das Beteiligungsunternehmen ausüben kann, schwankenden Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Entscheidungsmacht über das Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen.

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden unter Anwendung einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zum gleichen Bilanzstichtag aufgestellt wie der Abschluss des Mutterunternehmens.

Bei den Anteilen ohne beherrschenden Einfluss handelt es sich um die Beteiligung von Minderheitskommanditisten an den Objekt-Kommanditgesellschaften. Sie werden unter der Bezeichnung "Kapitalanteile im Fremdbesitz" unter den Verbindlichkeiten in Höhe des anteiligen Kommanditkapitals nach

Verrechnung mit den ausstehenden Einlagen ausgewiesen, was den fortgeführten Anschaffungskosten dieser Verbindlichkeiten entspricht.

Konzerninterne Transaktionen, Salden und Gewinne aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen werden eliminiert. Entsprechendes gilt für Verluste, es sei denn, die Transaktion deutet auf eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswertes hin.

Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen, an dem die Kontrolle auf die Marenave Schiffahrts AG übergegangen ist. Tochtergesellschaften werden in der Regel, wenn entsprechende Schiffsprojekte anstehen, von der Marenave Schiffahrts AG als Vorratsgesellschaften gegründet oder als Vorratsgesellschaft erworben. Aus diesem Grunde finden die Regelungen des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ in der Regel keine Anwendung; insbesondere sind keine Geschäfts- oder Firmenwerte zu erfassen und fortzuführen.

Zum 31. Dezember 2015 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

Der in der Tabelle angegebene Anteil am Kapital entspricht dem Stimmrechtsanteil.

## 7. Fremdwährungsumrechnung

Die funktionale Währung der Marenave Schiffahrts AG und der Schiffsgesellschaften im Sinne von IAS 21 ist der US-Dollar (USD). Gegenstand der Unternehmen sind der Erwerb, der Betrieb und die Veräußerung von Seeschiffen einschließlich des Abschlusses von Charterverträgen und Derivaten sowie der Erwerb und die Verwaltung von in- und ausländischen Beteiligungen und Finanzanlagen, insbesondere im Bereich der Schifffahrt. Die funktionale Währung (USD) ergibt sich aus dem Umstand, dass sowohl der Ankauf der Schiffe, die Finanzierung, der Chartermarkt und der Markt der wesentlichen Schiffsbetriebskosten in USD abgewickelt werden.

Im Gegensatz dazu erfolgen die wesentlichen Transaktionen der Komplementärgesellschaften in Euro. Die Komplementärinnen führen die Geschäfte der Schiffsgesellschaften, vertreten die Schiffsgesellschaft nach außen und erhalten eine Haftungsvergütung in Euro. Die funktionale Währung der Komplementärgesellschaften ist somit der Euro.

Fremdwährungsgeschäfte werden mit den zum Transaktionszeitpunkt geltenden Wechselkursen in die funktionale Wäh-

		Sitz	Anteil am Kapital 2015	Anteil am Kapital 2014
<b>Muttergesellschaft</b>				
Marenave Schiffahrts AG		Hamburg	-	-
<b>Tochtergesellschaften</b>				
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,91%	99,91%
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,83%	99,83%
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,83%	99,83%
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,90%	99,90%
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,86%
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		Hamburg	100,00%	100,00%
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	100,00%	100,00%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	100,00%	100,00%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

rung umgerechnet. Bei Erfüllung von Fremdwährungsgeschäften werden in der Gewinn- und Verlustrechnung Fremdwährungsgewinne oder -verluste erfasst.

Im Konzernabschluss werden sämtliche dargestellten und nicht konsolidierten Bilanzposten der einbezogenen Schiffahrtsunternehmen zum Stichtagskurs von USD in Euro umgerechnet. Ausgenommen ist das Eigenkapital, das zu historischen Kursen in Euro umgerechnet wird. Die sich aus der Währungsumrechnung der Bilanzen ergebenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral im Eigenkapital (Posten Währungsumrechnungsdifferenzen) ausgewiesen. Aufwendungen und Erträge werden mit (monatlich ermittelten) Durchschnittskursen in Euro umgerechnet. Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
<b>Währung</b>				
USD	1,0887	1,2141	von 1,0736 bis 1,1621	von 1,2331 bis 1,3823

Zum Betrag der erfolgswirksam erfassten Umrechnungsdifferenzen verweisen wir auf den Aufriss der sonstigen betrieblichen Erträge bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangangabe [33] bzw. [34]).

## 8. Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Mit Ausnahme der anderen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattungen wurden die in den technischen Anlagen ausgewiesenen Seeschiffe erstmals seit dem 30. September 2015 nach der Neubewertungsmethode bewertet. Dafür werden zu jedem Quartalsstichtag die Marktwerte der Seeschiffe von zwei jeweils unabhängigen und fachkundigen Marktwertermittlern eingeholt und davon der Mittelwert gebildet, welcher sodann den neuen Buchwert zum jeweiligen Stichtag determiniert. Die zukünftigen planmäßigen linearen Abschreibungen werden auf Basis des jeweiligen neuen Buchwertes unter Berücksichtigung eines Schrottwertes ermittelt und erfolgswirksam erfasst. Die zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den erwarteten Nutzungsdauern im Konzern und werden regelmäßig überprüft. Gleiches gilt für die erwarteten Schrottwerte. Sofern die neuen Marktwerte niedriger als die fortgeführten Buchwerte sind, werden Wertminderungen zunächst zu Lasten der bestehenden Neubewertungsrücklage und in Höhe des danach verbleibenden Wertminderungsbetrages erfolgswirksam als außerplanmäßige Abschreibung erfasst. Im Falle höherer Markt- als Buchwerte erfolgen erfolgswirksame Zuschreibungen, sofern die Buchwerte vormals durch außerplanmäßige Abschreibungen gemindert waren, bzw. ansonsten eine erfolgsneutrale Dotierung einer Neubewertungsrücklage innerhalb des Eigenkapitals.

Fremdkapitalkosten werden entsprechend IAS 23 aktiviert, da jeweils qualifizierte Vermögenswerte vorliegen.

Wesentliche Bestandteile von Sachanlagen (Seeschiff sowie regelmäßig anfallende größere Wartungen „Drydocking“) werden getrennt abgeschrieben (Komponentenansatz).

Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsverkehr erzielbare Verkaufserlös abzüglich geschätzter Vertriebskosten.

Die derzeit durch den Konzern verwendeten Finanzinstrumente umfassen insbesondere Zahlungsmittel, Forderungen aus Finanzierungsleasing und Finanzverbindlichkeiten (Schiffshypothekendarlehen).

Finanzielle Vermögenswerte werden nach IAS 39 entweder als (i) finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden („at fair value through profit and loss“ bzw. „financial assets held for trading“ – HfT), (ii) Kredite und Forderungen („loans and receivables“ – LaR), (iii) bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen („financial assets held to maturity“ – HtM) oder (iv) als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte („financial assets available for sale“ – AfS) kategorisiert. Die Kategorisierung hängt von der Art und dem Verwendungszweck der finanziellen Vermögenswerte ab und erfolgt bei Zugang. Der Konzern hat derzeit ausschließlich finanzielle Vermögenswerte der zuvor beschriebenen Kategorie (ii) in seinem Bestand.

Ansatz und Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgen zum Erfüllungstag.

Finanzielle Vermögenswerte werden bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Transaktionskosten werden nur bei finanziellen Vermögenswerten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, berücksichtigt.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente können nach der Bedeutung der in ihre Bewertungen einfließenden Faktoren und Informationen klassifiziert und in (Bewertungs-) Stufen eingeordnet werden. Die Einordnung eines Finanzinstruments in eine Stufe erfolgt nach der Bedeutung seiner Inputfaktoren für seine Gesamtbewertung und zwar nach der niedrigsten Stufe, deren Berücksichtigung für die Bewertung als Ganzes erheblich bzw. maßgeblich ist. Die Bewertungsstufen untergliedern sich hierarchisch nach ihren Inputfaktoren:

- **Stufe 1:** die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten notierten (unverändert übernommenen) Preise
- **Stufe 2:** Inputfaktoren, bei denen es sich nicht um die auf Stufe 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (d.h. als Preis) oder indirekt (d.h. in Ableitung von Preisen) beobachten lassen
- **Stufe 3:** nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierende Faktoren für die Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren)

Die in der Konzernbilanz zum beizulegenden Zeitwert erfassten Finanzinstrumente (sowie die Angaben zu beizulegenden Zeitwerten von Finanzinstrumenten) beruhen allesamt auf Informations- und Inputfaktoren der oben umschriebenen Stufe 2.

Im Konzern sind derzeit nur Kredite und Forderungen als finanzielle Vermögenswerte erfasst. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt gehandelt werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet.

Die Effektivzinsmethode ist eine Methode zur Berechnung der fortgeführten Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes und der Zuordnung von Zinserträgen auf die jeweiligen Perioden. Der Effektivzinssatz ist derjenige Zinssatz, mit dem die geschätzten künftigen Einzahlungen (einschließlich aller Gebühren, welche Teil des Effektivzinssatzes sind, Transaktionskosten und sonstiger Agien und Disagien) über die erwartete Laufzeit des Finanzinstruments oder eine kürzere Periode, sofern zutreffend, auf den Buchwert abgezinst werden.

Der Konzern ermittelt an jedem Abschlussstichtag, ob eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes oder einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten vorliegt. Bestehen objektive Anhaltspunkte dafür, dass eine Wertminderung bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerten eingetreten ist, ergibt sich die Höhe des Wertminderungsverlustes als Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswertes und dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows, abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswertes, d.h. dem bei erstmaligem Ansatz ermittelten Effektivzinssatz. Der Buchwert des Vermögenswertes wird unter Verwendung eines Wertberichtigungskontos reduziert. Die Wertminderung wird ergebniswirksam erfasst.

Wertberichtigungen werden individuell vorgenommen, wenn Anzeichen für einen teilweisen oder totalen Forderungsausfall vorliegen.

Verringert sich die notwendige Höhe der Wertberichtigung in den Folgeperioden und kann dies objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertminderung – soweit zulässig – rückgängig gemacht. Eine Reduzierung der Wertminderung ist u.a. nur soweit zulässig, als dass der neue Buchwert des Vermögenswertes die fortgeführten Anschaffungskosten zum Zeitpunkt der Wertaufholung nicht übersteigt. Die Wertaufholung wird erfolgswirksam erfasst.

Liegen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing objektive Hinweise dafür vor, dass nicht alle fälligen Beträge gemäß den ursprünglich vereinbarten Zahlungskonditionen eingehen werden, wird eine Wertminderung unter Verwendung eines Wertberichtigungskontos vorgenommen. Eine Ausbuchung der Forderungen erfolgt erst, wenn sie als uneinbringlich klassifiziert werden.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ganz oder teilweise ausgebucht, wenn eine der nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

- die vertraglichen Rechte auf den Bezug von Cashflows aus einem finanziellen Vermögenswert sind erloschen,
- der Konzern behält zwar die Rechte auf den Bezug von Cashflows aus finanziellen Vermögenswerten, übernimmt jedoch eine vertragliche Verpflichtung zur sofortigen Zahlung des Cashflows an eine dritte Partei im Rahmen einer Vereinbarung, die die Bedingungen des IAS 39.19 erfüllt ("pass-through-arrangement"),
- der Konzern hat seine vertraglichen Rechte auf den Bezug von Cashflows aus einem finanziellen Vermögenswert übertragen und dabei entweder (a) im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum am finanziellen Vermögenswert verbunden sind, übertragen oder (b) zwar im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum am finanziellen Vermögenswert verbunden sind, weder übertragen noch zurückbehalten, jedoch die Verfügungsmacht über den Vermögenswert übertragen.

Die langfristigen Ausleihungen beinhalten Forderungen, die einerseits aus der Veräußerung von Treibstoff (Bunkern) an den Charterer eines Seeschiffes sowie andererseits aus Einzahlungen in das Working Capital an den Charterer bzw. Pool-Manager resultieren. Die Reederei stundet regelmäßig diese Forderungen bis zur Rückgabe des Schiffes. Die Abzinsung er-

folgt mit einem fristenkongruenten Zinssatz von durchschnittlich 5,05 % (Vorjahr: 4,94 %) für die Dauer der voraussichtlichen Vercharterung. Gibt der Charterer den Treibstoff an Erfüllung statt zurück, erfasst die Reederei neben der Tilgung der Bunkerforderung einen Zugang beim Vorratsvermögen. Die Bewertung des an Erfüllung statt zurückgegebenen Bunkers erfolgt grundsätzlich mit dem aktuellen Treibstoffpreis. Übersteigt der zurückgegebene Treibstoffbunker die ursprüngliche Ausleihung im Wert, erfasst der Konzern eine finanzielle Verbindlichkeit.

Leasingverhältnisse werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert, wenn durch die Leasingvereinbarung im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operating-Leasingverhältnisse klassifiziert.

Forderungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen werden bei erstmaligem Ansatz in Höhe des Nettoinvestitionswertes aus dem Leasingverhältnis erfasst. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgung der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird.

Zahlungsmittel werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt, sie umfassen Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel werden ausgebucht, wenn die Rechte auf den Bezug von Cashflows aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind.

Der Finanzmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung enthält Zahlungsmittel abzüglich – sofern vorhanden – jederzeit fälliger Bankverbindlichkeiten.

Derivate (z.B. Zinsswaps), die nicht als Sicherungsinstrument designiert werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet („held for trading“ – HFT).

Abgesehen von den Derivaten mit negativem Marktwert, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten liegen finanzielle Verbindlichkeiten in Form verzinslicher Darlehen vor, die bei der erstmaligen Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb der finanziellen Verbindlichkeit zuzurechnen sind (z. B. Kreditprovisionen, Bearbeitungsgebühren der finanzierenden Bank und/oder Schiffsregistergebühren aufgrund der Sicherheitenbestellung), bewertet werden. Sie werden nicht als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ designiert, sondern nach der erstmaligen Erfassung unter Anwendung der Effektivzinismethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet („amortised cost“ – AC).

Eine finanzielle Verbindlichkeit wird ausgebucht, wenn die dieser Verbindlichkeit zugrunde liegende Verpflichtung erfüllt, gekündigt oder erloschen ist.

Wird eine bestehende finanzielle Verbindlichkeit durch eine andere finanzielle Verbindlichkeit desselben Kreditgebers mit substantiell verschiedenen Vertragsbedingungen ausgetauscht oder werden die Bedingungen einer bestehenden Verbindlichkeit wesentlich geändert, wird ein solcher Austausch oder eine solche Änderung als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird erfolgswirksam erfasst. Dabei gelten Vertragsbedingungen als substantiell verschieden oder als wesentlich geändert, wenn der abgezinste Barwert der Zahlungsströme unter den neuen Vertragsbedingungen unter Berücksichtigung etwaiger gezahlter und erhaltener Gebühren diskontiert mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz mindestens 10 Prozent von dem abgezinsten Barwert der restlichen Zahlungsströme der ursprünglichen finanziellen Verbindlichkeit abweicht (vgl. IAS 39.40, IAS 39.A62).

Soweit der Konzern für eine finanzielle Verbindlichkeit zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonderter Vermögenswert erfasst, wenn der Zufluss der Erstattung so gut wie sicher ist. Der Aufwand aus der Bildung der finanziellen Verbindlichkeiten wird in der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Schiffsbetriebsaufwendungen (Reparaturaufwendungen) und die Erträge aus der Aktivierung von Erstattungsansprüchen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Eine Rückstellung wird dann angesetzt, wenn der Konzern eine gegenwärtige (gesetzliche oder faktische) Verpflichtung aufgrund eines vergangenen Ereignisses besitzt, der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich und eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist.

Musste die Rückstellungsbildung unterbleiben, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt ist, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen, es sei denn, die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme ist sehr gering.

Ist der aus der Diskontierung resultierende Zinseffekt wesentlich, werden Rückstellungen zu einem Zinssatz vor Steuern abgezinst, der die für die Schuld spezifischen Risiken widerspiegelt. Im Falle einer Abzinsung wird die durch Zeitverlauf bedingte Erhöhung der Rückstellungen als Finanzaufwendungen erfasst.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Abschlussstichtag überprüft. Zum 31. Dezember 2014 und 2015 waren keine Rückstellungen zu bilanzieren.

Kapitalanteile im Fremdbesitz werden unter den langfristigen Schulden ausgewiesen. Es handelt sich bei diesen um die Beteiligung von Minderheitskommanditisten an den Objekt-Kommanditgesellschaften.

Erträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann. Erträge werden zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung bewertet. Skonti, Rabatte sowie Umsatzsteuer oder andere Abgaben bleiben unberücksichtigt. Darüber hinaus erfolgt die Ertragsrealisierung nach den nachfolgend dargestellten Grundsätzen.

Erträge aus dem Verkauf von Gütern werden erfasst, wenn die mit dem Eigentum an den betreffenden Gütern maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind. Dies trifft in der Regel mit Lieferung zu. Beim Konzern betrifft dies in erster Linie Erlöse aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern an die Charterer von Seeschiffen. Da es sich bei der Marenave Schifffahrts AG um eine Charter-Reederei handelt, hat der Verkauf von Bunkerbeständen an Charterer im Rahmen von Chartererwechseln lediglich Hilfsumsatzcharakter. Sich daraus ergebende Erträge werden deshalb unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der damit verbundene Verbrauch von Treibstoffen im Zeitpunkt des Verkaufs an den Charterer wird analog unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Ein solcher Ausweis bietet entsprechend einen besseren Einblick in die Ertragslage des Konzerns im Vergleich zu einer Situation, in der entweder eine Saldierung der Beträge und/oder ein Ausweis innerhalb der Umsatzerlöse bzw. Schiffsbetriebskosten erfolgen würden.

Erträge aus der Vercharterung werden erfasst, wenn die Leistung erbracht ist. Beim Konzern betrifft dies im Wesentlichen die Umsatzerlöse aus der Vercharterung von Seeschiffen: gemäß dem Chartervertrag stellt die Reederei dem Charterer das Schiff für eine bestimmte Zeit oder Reise zur Verfügung.

○ Bei der „Bareboat-Charter“ wird das unbemannte Schiff, d.h. nur der Schiffskörper ohne Ausrüstung und Besatzung vermietet. Der Charterer hat selbst für die Bereederung zu sorgen und trägt während des Nutzungszeitraums die Kosten für Wartung, Reparaturen und Treibstoff. Üblicherweise wird bei der Bareboat-Charter eine Charrate in USD je Kalendertag vereinbart und berechnet. Kann das Schiff z.B. aufgrund technischer Defekte nicht genutzt werden, ist dies das Risiko des Charterers.

○ Bei der Reisecharter („Voyage charter“) und bei der Zeitcharter („Time Charter“) werden das betriebsbereite, ladefähige und bemannte Schiff dem Charterer zur Verfügung gestellt. Als Eigentümer bleibt die Reederei für den technischen Zustand des Schiffes verantwortlich und hat das Schiff während der Nutzung durch den Charterer instandzuhalten. Die Bereederung kann dabei selbst ausgeführt oder einem Vertragsreeder übertragen werden. Die Bereederung ist die Betriebsführung des Schiffes (u.a. Sicherstellung von Seetüchtigkeit, Ladefähigkeit, Crewing/Bemannung, Versicherungsschutz, Proviantversorgung, Charterabrechnungen).

Kann das Schiff während der Dauer der Charter nicht genutzt werden (z.B. wegen Dockung oder wegen eines technischen Defekts) geht das Schiff „Off-Hire“, d.h. der Charterer zahlt für diesen Zeitraum keine Charter („Loss-of-Hire“). Charterausfälle aufgrund von technischen Defekten sind über eine Charterausfall-Versicherung („Loss-of-Hire Insurance“) versichert. Nur bei der Zeitcharter zahlt der Charterer neben der vereinbarten Charrate auch die Kosten des während der Fahrt verbrauchten Treibstoffs.

○ Bei der Reisecharter wird die auf dem Spotmarkt erzielte Charrate nicht für einen bestimmten Zeitraum vereinbart, sondern für eine fest definierte Strecke, auf der eine konkrete Ladung abzufahren ist. Führen ungünstige Wetterbedingungen zu einer Reiseverlängerung, ist dies regelmäßig das Risiko des Konzerns und nicht des Charterers. Führen mangelnde Hafenkapazitäten zu einer Verzögerung bei der Löschung des Schiffes, so werden vom Konzern in der Regel mit dem Charterer sog. Demurrage-Zahlungen vereinbart (Überliegegelder), deren Höhe bei Abschluss der Reisecharter im Vorwege vereinbart werden. Diese werden üblicherweise als Zahlung je Überliegetag vereinbart.

○ Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate in USD pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die über einen Chartervertrag in einem Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.

○ Soweit Schiffe der Reederei vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die Umsatzerlöse als „Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung“ bezeichnet.

Seit März 2009 vermietet der Konzern ein Schiff (MS „HÖEGH BERLIN“) im Wege der Bareboat-Charter. Die Charraten

aus der Bareboat-Vercharterung wurden bis zum 31. Juli 2015 als Umsatzerlöse erfasst. Aufgrund von Änderungen wesentlicher Konditionen des ursprünglichen Chartervertrages mit Wirkung zum 1. August 2015 liegt seitdem ein Finanzierungs-Leasingverhältnis vor. Die neu vereinbarten Charraten bzw. Leasingraten werden in Zinszahlungen und Tilgungen aufgeteilt, weswegen der Ausweis von Umsatzerlösen daher seit dem 1. August 2015 entfallen ist. Sämtliche übrigen in der Vergangenheit bislang geschlossenen Charterverträge sahen entweder die Reisecharter oder die Zeitcharter vor. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Reisecharterverträge.

Soweit sich die Beschäftigung des Schiffes (Reise oder Zeitraum) über den Abschlussstichtag hinweg erstreckt, werden die Erlöse abgegrenzt. Bei der Zeitcharter erfolgt dies anhand der bis zum Abschlussstichtag angefallenen Nutzungstage. Bei der Reisecharter erfolgt die Abgrenzung anhand der ursprünglich kalkulierten Reisedauer (ggf. aktualisiert um bekannte Reiseverzögerungen).

Bei der Reisecharter wird der erwartete Treibstoffverbrauch während der Reise in die Höhe der Charrate einkalkuliert. Bei der Zeitcharter zahlt der Charterer hingegen selbst den tatsächlichen Treibstoffverbrauch. Insoweit fallen die Umsatzerlöse bei der Reisecharter ceteris paribus höher aus als bei einer ansonsten identischen Zeitcharter. Gleiches gilt für die Schiffsbetriebskosten, die bei der Reisecharter auch den Treibstoffverbrauch enthalten. Entsprechend ist die Umsatzrendite (definiert als der Quotient aus Konzernergebnis und Umsatzerlösen) bei der Reisecharter niedriger als bei einer Zeitcharter bei ansonsten gleichem wirtschaftlichem Ergebnis.

Aufwendungen werden bei Inanspruchnahme der Leistung bzw. im Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Schiffsbetriebskosten sind Kosten, die nach Abschluss der Investitionsphase während des laufenden Betriebs des Schiffes anfallen. Dazu zählen im Einzelnen: Kosten für das Schiffspersonal, Ausrüstung, Reparaturen, Versicherungen. Ebenso gehören die Treibstoffkosten der in der Reisecharter eingesetzten Schiffe zu den Schiffsbetriebskosten.

Zinserträge/-aufwendungen werden erfasst, wenn die Zinsen entstanden sind (unter Verwendung des Effektivzinssatzes).

Die Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für laufende und frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von den Steuerbehörden bzw. eine Zahlung an diese erwartet wird. Der Berechnung der Beträge werden die Steuersätze, Steuergesetze und Verwaltungsanweisungen zugrunde gelegt, die zum Zeitpunkt des Entstehens der Steueransprüche und -schulden gültig waren.

Latente Ertragsteuern werden für temporäre Unterschiede nach der Verbindlichkeitsmethode zwischen dem Steuerbilanz- und dem IFRS-Bilanzwert von Vermögenswerten und Schulden und für steuerliche Verlustvorträge - sofern vorhanden - berücksichtigt. Zur Bestimmung der latenten Ertragsteuern wird grundsätzlich der am Abschlussstichtag für den jeweiligen Zeitpunkt der Umkehrung gesetzlich geltende Steuersatz herangezogen. Latente Steueransprüche werden in dem Maße angesetzt, wie es wahrscheinlich ist, dass ein künftig zu versteuerndes Ergebnis erzielt wird, gegen das temporäre Unterschiede oder ein Verlustvortrag - sofern vorhanden - verwendet werden können.

Im Zusammenhang mit Ergebnisanteilen, die im Rahmen der gesonderten und einheitlichen Gewinnermittlung der Schifffahrtsgesellschaften der Marenave Schifffahrts AG zugewiesen werden, aber durch die Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) abgegolten sind, werden Verlustvorträge im Rahmen der Ermittlung latenter Steueransprüche nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern auf temporäre Bewertungsunterschiede bei den Tochtergesellschaften erfasst, die der Tonnagesteuer unterliegen. Durch den fixen Abgeltungscharakter der Tonnagesteuer entfällt die Anwendung von IAS 12.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird an jedem Abschlussstichtag überprüft. Er wird einerseits in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes und zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das der latente Steueranspruch teilweise verwendet werden kann. Andererseits wird ein bislang nicht bilanzierter latenter Steueranspruch in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung des latenten Steueranspruches gestatten wird.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden miteinander verrechnet, wenn die Gesellschaft einen einklagbaren Anspruch auf Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hat und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjektes beziehen, die von derselben Steuerbehörde erhoben werden.

## 9. Ergebnisverwendung

Die Marenave Schifffahrts AG hatte im Geschäftsjahr 2014 einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 45,7 Mio. erzielt. Nach einem teilweisen Ausgleich des Verlustes durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage und der gesetzlichen Rücklage verblieb ein Bilanzverlust in Höhe von EUR 12,2 Mio.

Eine Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 11. Juni 2015 bezüglich der Verwendung eines Bilanzgewinnes war somit nicht möglich.

Im aktuellen Geschäftsjahr 2015 weist die Marenave Schifffahrts AG einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 44.262.332,79 aus. Unter Berücksichtigung des Bilanzverlustes aus dem Vorjahr verbleibt somit ein neuer Bilanzverlust in Höhe von EUR 56.498.651,32. Die Rücklagen im Konzernabschluss betragen unverändert EUR -2.535.066,23 und betreffen die - sich unter Berücksichtigung latenter Steuern ergebenden - Emissionskosten im Rahmen der Kapitalerhöhung des Jahres 2006.

## 10. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht neben anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen zum 31. Dezember 2015 aus 12 Seeschiffen (technische Anlagen); Vorjahr: 13 Seeschiffe.

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
<b>Technische Anlagen</b>		
Seeschiffe	129.403.234,12	200.519.081,64
Drydocking	9.928.078,45	4.614.466,69
Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00
	<b>139.331.312,57</b>	<b>205.133.548,33</b>
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	56.381,00	79.047,85
	<b>139.387.693,57</b>	<b>205.212.596,18</b>

Im Geschäftsjahr 2015 erfolgten keine Schiffszugänge. Die Zugänge des Berichtsjahrs in Höhe von EUR 7,5 Mio. resultieren aus acht Dockungen und betreffen die Komponenten „Drydocking“.

Aufgrund wesentlicher Änderungen des Bareboat-Chartervertrages des Seeschiffes MS "HÖEGH BERLIN" und der daraus resultierten erstmaligen Klassifizierung des Vertragsverhältnisses in ein Finanzierungsleasing wurde der Restbuchwert des Seeschiffes in Höhe von USD 68.209.940,42 (EUR 62.195.623,62) mit Wirkung zum 1. August 2015 aus dem Sachanlagenvermögen ausgebucht. Da der Barwert der Mindestleasingzahlungen im Zeitpunkt der Umklassifizierung dem Restbuchwert des Vermögenswertes am 1. August 2015 entsprach, resultierte aus der Ausbuchtug weder ein Gewinn noch ein Verlust.

Die Bewertung der Seeschiffe erfolgt seit dem 30. September 2015 nach der Neubewertungsmethode, demnach die Marktwerte die Buchwerte determinieren. Die Marktwerte sind dabei auf Stufe 1 der Bewertungshierarchie gemäß IFRS 13 einzuordnen. Sie werden unter Einbezug der jeweiligen Schiffsspezifika als auch aktueller Marktdaten und der in der jüngeren Vergangenheit erzielten Verkaufspreise ermittelt. Veräußerungskosten sind hierbei unwesentlich und können vernachlässigt werden.

Aus der erstmaligen Anwendung der Neubewertungsmethode zum 30. September 2015 resultierte eine Abwertung der Seeschiffe um EUR 9,3 Mio. (USD 10,4 Mio.) und eine Zuschreibung der Seeschiffe um EUR 8,7 Mio. (USD 9,7 Mio.). Auf weitere Erläuterungen zur Entwicklung der Neubewertungsrücklage bis zum Bilanzstichtag wird auf die Anhangangabe [20] verwiesen.

Im Geschäftsjahr 2015 ergaben sich planmäßige Abschreibungen von insgesamt EUR 17,2 Mio. (USD 19,0 Mio.) sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt EUR 26,1 Mio. (USD 28,7 Mio.). Die außerplanmäßigen Abschreibungen entfielen in Höhe von EUR 5,5 Mio (USD 6,0 Mio.) auf den Zeitraum vor Anwendung der Neubewertungsmethode und betreffen vier Seeschiffe der Bulkerflotte.

Der Restbetrag der außerplanmäßigen Abschreibungen abzgl. der Zuschreibungen entfällt auf den Zeitraum nach Anwendung der Neubewertungsmethode und beträgt saldiert EUR 20,6 Mio. (USD 23,5 Mio.). Die darin salidierten Zuschreibungen (EUR 0,7 Mio.) betreffen vier Seeschiffe der Tankerflotte, die zuvor im Rahmen der Neubewertungsmethode außerplanmäßig abgeschrieben wurden. Die außerplanmäßigen Abschreibungen werden in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung im Posten „Wertminderungen“ ausgewiesen. Sie entfallen auf vier Seeschiffe der Bulkerflotte.

Die Abschreibungen und Zuschreibungen der Seeschiffe entfallen auf Tochterunternehmen, die der Tonnagesteuer unterliegen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Sachanlagen wird ansonsten auf den beigefügten Anlagenspiegel verwiesen.

Zusätzlich erfolgt ein Vergleich zu den Werten, wie sie sich unter Anwendung der Anschaffungskostenmethode ergeben hätten. Die Werthaltigkeit der aktivierten Schiffsbuchwerte wird dabei regelmäßig bei Vorliegen bestimmter Anzeichen (triggering event), die auf eine Wertminderung hindeuten, überprüft (sog. „Impairment-Test“).

Wären die Seeschiffe auf Anschaffungskostenbasis unter Beachtung der Effekte aus einem jährlichen Impairmenttest bewertet worden, würden sich ihre fortgeführten Anschaffungskosten wie folgt darstellen:

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in Mio. EUR</b>		
Seeschiffe	120,5	200,5
	<b>120,5</b>	<b>200,5</b>

Hinsichtlich etwaiger Verfügungsbeschränkungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Seeschiffe wird auf die Ausführungen in der Anhangangabe [22] verwiesen.

## 11. Ausleihungen/Beteiligungen

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
01.01.	1.781.814,03	694.586,57
Zugänge	633.927,82	1.952.134,39
Abgänge	-549.996,03	-789.684,17
Aufzinsung	73.707,47	108.021,66
Abzinsung	-150.435,45	-268.673,40
Währungseffekt	271.028,34	85.428,98
<b>31.12.</b>	<b>2.060.046,18</b>	<b>1.781.814,03</b>

Die Zugänge des Geschäftsjahres 2015 stehen in Zusammenhang mit dem Eintritt der MT "MARE ACTION" in den Hafnia Handy Pool zum Anfang des Geschäftsjahres 2015. Die Abgänge des Geschäftsjahres 2015 betreffen die Reduktion der „Working Capital“-Verpflichtungen von TUSD 750 auf TUSD 600 je Schiff im 4. Quartal 2015 für die Schiffe MT "MARE ACTION", MT "MARE AMBASSADOR" und MT "MARE BALTIC" (Hafnia Handy Pool) sowie von TUSD 1.000 auf TUSD 800 für den MT "MARE CARIBBEAN" (Hafnia MR Pool). Mit dem Austritt aus einem Pool sind Rückerstattungen von gewährten Ausleihungen (sog. „Working Capital“) und mit dem Eintritt in den neuen Pool die Gewährung von Ausleihungen (sog. „Working Capital“) verbunden.

Wertberichtigungen waren wie im Vorjahr nicht erforderlich. Es gibt unverändert keine Ausleihungen, die überfällig, aber nicht wertberichtigt sind. Ebenso bestehen (wie im Vorjahr) keine Beträge, die neu verhandelt und ansonsten überfällig gewesen wären.

Das maximale Ausfallrisiko ist identisch mit dem Buchwert. Für die nicht wertberichtigten Ausleihungen bestehen zum Konzernabschlussstichtag wie im Vorjahr keine Anzeichen, dass Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen.

Unter den Beteiligungen werden die Anteile an der Hafnia Handy Pool Management ApS, welche am 5. November 2014 erworben wurden, ausgewiesen. Die Marenave Schifffahrts AG ist Gründungsgesellschafterin und mit 9 % am Kapital beteiligt. Die Hafnia Handy Pool Management ApS ist der Poolmanager des Hafnia Handy Pools.

## 12. Forderungen aus Finanzierungsleasing

	31.12.2015
<b>Angaben in EUR</b>	
Langfristige Forderungen aus Finanzierungsleasing	57.283.232,03
Kurzfristige Forderungen aus Finanzierungsleasing	4.147.883,33
	<b>61.431.115,36</b>

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing resultierten aus der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ im Rahmen eines langfristigen Bareboatchartervertrages. Der Bareboatchartervertrag hat eine Mindestrestlaufzeit bis zum 5. März 2024 und enthält eine Kaufoption sowie alternativ eine Verlängerungsoption zu Gunsten des Charterers am Ende der Laufzeit.

	Künftige Mindestleasingzahlungen	Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen
<b>Alle Angaben in TEUR</b>		
Innerhalb eines Jahres fällig	8.068	7.438
In mehr als einem, aber nicht später als in fünf Jahren fällig	32.207	24.413
In mehr als fünf Jahren fällig	25.561	14.442
	<b>65.836</b>	<b>46.293</b>
abzüglich noch nicht realisierter Finanzerträge	-19.543	
Barwert der zu erhaltenden Mindestleasingzahlungen	46.293	

Umrechnung der USD-Leasingraten mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing setzen sich aus den mit 8,45 % diskontierten gesicherten Einnahmen (EUR 46.293.309,80) und dem ebenfalls mit 8,45 % diskontierten angenommenen Restwert des Schiffes im Jahr 2024 (EUR 15.137.805,57) zusammen. Der kurzfristige Teil der Forderung wird unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

Das maximale Ausfallrisiko der Forderungen aus Finanzierungsleasing hängt von dem Marktwert des vermieteten Schiffes zum Zeitpunkt eines etwaigen zukünftigen Ausfalls des Vertragspartners ab, da in diesem Fall das wirtschaftliche Eigentum an dem Schiff wieder auf den Konzern übergeht. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing sind weder überfällig noch wertgemindert.

## 13. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern enthalten den zukünftigen Nutzen aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH bzw. der Marenave Schifffahrts AG, wobei die absolute Höhe dieser latenten Steuern vor allem auf Bilanzpostendifferenzen beruhen, die daraus resultieren, dass die funktionale Währung USD ist, während Basis der Steuerberechnung der EUR ist (IAS 12.41).

Der zur Bewertung herangezogene Steuersatz beläuft sich unverändert zum Vorjahr auf rd. 32 % (Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer).

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Latente Steuern auf Bilanzposten-differenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Schiffshypothekendarlehen	871.422,00	14.371,00
Derivate (Swap)	110.541,66	170.327,00
	<b>981.963,66</b>	<b>184.698,00</b>

Die Veränderung der aktiven latenten Steuern zum Vorjahr wurde in den latenten Steuern in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

#### 14. Vorräte

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Treibstoff/Bunker	30.196,05	87.528,26
Schmieröl	1.067.890,15	1.059.378,96
Proviand/Ausrüstung	111.545,33	139.954,26
Kantine	51.360,61	55.404,77
	<b>1.260.992,14</b>	<b>1.342.266,25</b>

#### 15. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.260.412,17	3.929.567,56
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.149.457,67	1.726.521,18
	<b>7.409.869,84</b>	<b>5.656.088,74</b>

Der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert im Wesentlichen aus der Rückführung von Poolforderungen in Folge des Austritts von drei Schiffen aus Pools zum Ende des Jahres 2014.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte betreffen mit EUR 4.147.883,33 den kurzfristigen Teil der als Finanzierungsleasing klassifizierten Forderungen aus der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ und erklären insofern die Zunahme der sonstigen finanziellen Vermögenswerte. Es wird auf die Erläuterungen in der Anhangangabe [12] verwiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind nicht verzinslich und haben wie im Vorjahr eine Fälligkeit von 30-90 Tagen.

In 2015 wurden Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 395 (Vorjahr: TEUR 233) abgeschrieben. Wie im Vorjahr bestehen keine Beträge, die neu verhandelt und ansonsten überfällig gewesen wären.

Zu dem maximalen Ausfallrisiko der auf das Finanzierungsleasing entfallenden Forderungen verweisen wir auf Anhangangabe [12].

Das maximale Ausfallrisiko der übrigen Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte ist identisch mit dem Buchwert. Für die Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte bestehen zum Konzernabschlussstichtag wie im Vorjahr keine Anzeichen, dass Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen.

#### 16. Sonstige Vermögenswerte

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Steuerforderungen	284.621,80	233.163,77
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	991.812,97	400.631,72
Übrige sonstige Vermögenswerte	4.135,04	1,88
	<b>1.280.569,81</b>	<b>633.797,37</b>

Die Steuerforderungen umfassen Umsatzsteuerforderungen (TEUR 129, Vorjahr: TEUR 218), Körperschaftsteuerforderungen (TEUR 89, Vorjahr: TEUR 15) und Gewerbesteuerforderungen (TEUR 67, Vorjahr: TEUR 0).

#### 17. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 16.255.063,58 (Vorjahr: EUR 17.458.156,52) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 204.456,56 (Vorjahr: EUR 152.677,98).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2015 verfügt der Konzern wie im Vorjahr über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien.

#### 18. Gezeichnetes Kapital

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt. Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten

ten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionsscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015).

Zudem wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

Bis zum Bilanzstichtag wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet.

### 19. Rücklagen

Gemäß IAS 32.37 wird das zugegangene Eigenkapital um die Emissionskosten für die Eigenkapitalbeschaffung gekürzt. Unter den Rücklagen wurde gemäß IAS 32.37 für Emissionskosten im Jahr 2006 ein Betrag von EUR 2.311.266,23 eingestellt. Bei diesem Betrag handelte es sich um die Eigenkapitalbeschaffungskosten (EUR 3.852.111,23) unter Berücksichtigung der damit verbundenen Ertragsteuervorteile von 40 % (EUR 1.540.845,00). Die im Geschäftsjahr 2006 insbesondere aus den Emissionskosten geltend gemachten Vorsteuern können laut Auffassung der Finanzverwaltung nicht als abziehbare Vorsteuerbeträge behandelt werden. Sofern dieser Auffassung der Finanzverwaltung zu folgen sein wird, stellen diese Vorsteuerbeträge nicht abziehbare Vorsteuern dar, weshalb sich in 2007 die Rücklage um diese Vorsteuerbeträge (EUR 373.000,00 abzgl. darauf entfallende Ertragsteuervorteile) um EUR 223.800,00 auf EUR 2.535.066,23 erhöht hat.

Außerdem werden hier Gewinn- und Kapitalrücklagen in dem Maße dargestellt, wie sie sich aus dem handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG ergeben. Alle derartigen Rücklagen sind zum 31. Dezember 2015 – ebenso wie zum Vorjahresbilanzstichtag – zur Verlustverrechnung verwendet worden.

Zum Bilanzstichtag betrifft der negative Saldo der Rücklage in Höhe von EUR 2.535.066,23 somit ausschließlich die um Ertragsteuervorteile geminderten Eigenkapitalbeschaffungskosten.

### 20. Neubewertungsrücklage

	2015 TEUR	2015 TUSD
30.09.2015	8.693	9.738
Erhöhung aus der Neubewertung	1.701	1.852
Wertminderungen	-1.172	-1.313
31.12.2015	9.222	10.277

Die Neubewertungsrücklage resultiert aus der erstmaligen Anwendung der Neubewertungsmethode auf die bilanzierten Seeschiffe (Technische Anlagen) mit Wirkung zum 30. September 2015.

Werden neu bewertete Seeschiffe veräußert, wird der auf diesen Vermögenswert entfallene Anteil der Neubewertungsrücklage faktisch realisiert und direkt in die Gewinnrücklagen überführt. In der Neubewertungsrücklage enthaltene Posten des sonstigen Ergebnisses werden nachträglich nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert.

### 21. Rücklage für Währungsumrechnung (Währungsumrechnungsdifferenzen)

Die Währungsumrechnungsdifferenzen entstehen gemäß IAS 21 durch die Umrechnung der Jahresabschlüsse in den Konzernabschluss einbezogener Unternehmen von funktionaler Währung (USD) in die Darstellungswährung (EUR).

### 22. Schiffshypothekendarlehen (lang- und kurzfristig)

#### Schiffshypothekendarlehen (langfr. Teil)

	31.12.2015	31.12.2014	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
<b>Alle Angaben in EUR</b>				
Schiffshypothekendarlehen	15.513.552,89	203.915.336,40	variabel	2017 bis 2024
	15.513.552,89	203.915.336,40		

## Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2015	31.12.2014	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
<b>Alle Angaben in EUR</b>				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb. und kfr. Konto- überziehungen)	205.074.242,13	14.266.818,72	variabel	2016
	<b>205.074.242,13</b>	<b>14.266.818,72</b>		

Die Verschiebungen in der Zuordnung zwischen kurz- und langfristigen Schiffshypothekendarlehen sind in den zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 noch nicht finalisierten Restrukturierungsverhandlungen einzelner Schiffshypothekendarlehen begründet. Sowohl bezüglich der Finanzierungen für die Tanker- und Containerschiffe als auch für die Bulkerfinanzierungen ist aus dem Blickwinkel 31. Dezember 2015 nicht davon auszugehen gewesen, dass die wesentlichen Verpflichtungen aus den Darlehensverträgen innerhalb der kommenden zwölf Monate einhaltbar sind, wodurch innerhalb dieses Zeitraums ein Recht der Banken zur Fälligestellung erwachsen würde. Für bilanzielle Zwecke musste daher aufgrund der IFRS-Bilanzierungsregelungen (IAS 1.72 ff.) ein kompletter kurzfristiger Ausweis erfolgen.

Der langfristige Teil betrifft zum 31. Dezember 2015 somit ausschließlich die entsprechenden Teile der Finanzierung des MS „HÖEGH BERLIN“.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um EUR 2,4 Mio. zu. Ursächlich hierfür sind allein Effekte aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR. Auf Basis der funktionalen Währung wurden im Berichtsjahr Tilgungen in Höhe von USD 25,0 Mio. geleistet.

Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 1,63 % bis 4,25 % (Vorjahr: 1,53 % bis 3,91 %).

Das im Rahmen des Erwerbs des MS „HÖEGH BERLIN“ von der Höegh Autoliners Shipping AS, Oslo/Norwegen, am 5. März 2009 ursprünglich über USD 20 Mio. als Seller's Credit ausgereichte und ebenfalls hypothekarisch gesicherte Darlehen ist fest verzinslich.

Im Rahmen der Vertragsanpassung des Bareboat-Chartervertrages erfolgte in 2015 auch eine analoge Anpassung und Verlängerung des Seller's Credits. Das nunmehr bis März 2024 laufende Darlehen sieht bis 2019 eine jährliche Steigerung des Zinssatzes um 20 Basispunkte vor. Am Abschlussstichtag belief sich der Zinssatz auf 7,2 % (Vorjahr: 7,0 %).

Die den Schiffsgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank Konsortialführer	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR* (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	33.250.665,93 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	DekaBank	33.250.665,93 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	39.735.464,32 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	39.735.464,32 (43.260.000,00)
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	19.674.841,55 (21.420.000,00)
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	19.674.841,55 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	37.626.784,24 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	37.960.870,76 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	45.926.334,16 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	142.708.184,08
MS "MARE TRADER"	41.002.000 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRAVELLER"	41.074.000 USD	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	41.090.000 USD	Crédit Agricole	hypothek

\* Umrechnung mit Stichtagskurs zum 31.12.2015 1 EURO= 1,0887 USD

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 449.544.116,84 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 403.112.330,12 (USD 489.418.680,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120 % und bzgl. der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH 125 % der zugesagten Darlehen. Zusätzlich besteht eine erstrangige Schiffshypothek in Höhe von EUR 22.044.640,40 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave Schiffahrts AG Höchstbetragsbürgschaften gegenüber Banken bzw. Dritten in Höhe der gewährten erstrangigen Schiffshypotheken gegeben.

Der Buchwert der Vermögenswerte, die als Sicherheit für Verbindlichkeiten dienen, beträgt insgesamt EUR 205.727.631,35 (Vorjahr: EUR 211.890.543,84), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 139.331.312,57 (Vorjahr: EUR 205.133.548,33) bzw. auf die sonstigen finanziellen Forderungen im Zusammenhang mit dem Finanzierungsleasing des MS „HÖEGH BERLIN“ in Höhe von EUR 61.431.115,36 (Vorjahr: EUR 0,00) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen EUR 2.193.912,57 (Vorjahr: EUR 3.861.732,21), auf die Ausleihungen (abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen) EUR 2.060.046,18 (Vorjahr: EUR 1.781.814,03) sowie auf Erstattungsansprüche gegen Versicherungen EUR 711.244,67 (Vorjahr: EUR 969.620,41).

### 23. Derivate (lang- und kurzfristig)

Der zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2015 zwischen der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Paris/Frankreich, bestehende Zinsswap wurde wie im Vorjahr mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,275 % (Vorjahr: 0,085 %) bei täglicher Laufzeit über 1,16 %

(Vorjahr: 0,89 %) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 2,18 % (Vorjahr: 2,31 %) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinsswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,613 % (Vorjahr: 0,256 %).

### 24. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz betreffen die Kommanditbeteiligungen von Minderheitsgesellschaftern an der

- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG,
- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG,
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG,
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG,
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG,
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG,
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG,
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG,
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG,
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG,
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG  
sowie
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG.

Die Anteile weisen wie im Vorjahr einen Wert von EUR 120.000,00 aus und betreffen die Minderheitenanteile von einem Kommanditisten in Höhe von EUR 10.000,00 je Gesellschaft.

Die Anteile der Fremdgesellschafter am Konzernergebnis werden wie im Vorjahr als Zinsaufwand erfasst.

### 25. Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH andererseits, wobei die absolute Höhe dieser latenten Steuern vor allem auf Bilanzpostendifferenzen beruhen, die daraus resultieren, dass die funktionale Währung USD ist, während Basis der Steuerberechnung der EUR ist (IAS 12.41).

### Derivate (lang- und kurzfristig)

	31. Dez. 2015 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2015 Marktwert EUR	31. Dez. 2014 Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	13.000.000	5. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/ LIBOR + 1,95 %	-362.798,75	-555.416,36
<b>Gesamt</b>	<b>13.000.000</b>					<b>-362.798,75</b>	<b>-555.416,36</b>
					davon kurzfristige Schulden	-114.156,50	-132.935,72
					davon langfristige Schulden	-248.642,25	-422.480,64
						<b>-362.798,75</b>	<b>-555.416,36</b>

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Forderungen aus Finanzierungsleasing (Vorjahr Sachanlagevermögen)	2.933.287,35	789.920,00
Schiffshypothekendarlehen	90.999,84	107.472,45
	<b>3.024.287,19</b>	<b>897.392,45</b>

Die Veränderung der passiven latenten Steuern zum Vorjahr wurde in den latenten Steuern in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

## 26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 8.002.967,38 (Vorjahr: EUR 4.725.376,91) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich. Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag resultiert insbesondere aus dem Umstand, dass für acht Schiffe der Flotte im 2. Halbjahr 2015 die planmäßige Klassedockung vorgenommen wurde und die zugrundeliegenden Rechnungen zu großen Teilen im 1. Quartal 2016 zur Zahlung fällig waren.

## 27. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	319.476,67	280.157,51
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	62.198,35	64.093,01
	<b>381.675,02</b>	<b>344.250,52</b>

Sämtliche sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

## 28. Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern

Die Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern betragen zum 31. Dezember 2015 insgesamt EUR 2.374.223,46 (Vorjahr: EUR 1.861.151,92). Sie resultierten im Wesentlichen aus Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005-2008, welche entsprechende Folgewirkungen für die Jahre 2009-2015 entfalten. TEUR 550 der Ertragsteuerverbindlichkeiten entfallen auf das laufende Geschäftsjahr.

## 29. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	1.091.488,19	1.478.118,83
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	147.459,04	385.166,45
	<b>1.238.947,23</b>	<b>1.863.285,28</b>

Unter den Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben werden Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer, Lohnsteuer und Versicherungssteuern erfasst.

## 30. Umsatzerlöse

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	35.120.453,70	28.340.529,11
Zeitcharter (fixed rate time charter)	21.313.842,15	18.087.119,19
Bareboat-Charter	6.129.264,33	8.846.228,98
Reisecharter	799.809,90	0,00
	<b>63.363.370,08</b>	<b>55.273.877,28</b>

Bei den Chartergeschäften liegen für 12 Schiffe gemäß IAS 17.10 so genannte *operate leases* vor. Die Umsatzerlöse in Bareboat-Charter betreffen die Chartereinnahmen aus der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ bis zum 31. Juli 2015. Mit Wirkung zum 1. August 2015 erfolgte eine Vertragsanpassung, die zu einer Klassifizierung als Finanzierungs-Leasingverhältnis ab diesem Zeitpunkt führte, so dass seitdem keine Umsatzerlöse mehr aus diesem Chartervertrag zu zeigen sind.

Für Zwecke der Segmentberichterstattung erfolgt jedoch eine Darstellung als Umsatzerlöse, da dies der Sichtweise der internen Entscheidungsträger entspricht.

Soweit die Schiffe am Abschlussstichtag in der *fixed rate time charter* mit einer festen, unkündbaren Charterzeit und in der *bare boat charter* beschäftigt sind, ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingeinzahlungen:

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in TUSD</b>		
<b>Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter</b>		
fällig innerhalb 1 Jahres	1.636	16.585
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	0	1.636
fällig nach mehr als 5 Jahren	11	0
	<b>1.636</b>	<b>18.221</b>
<b>Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter</b>		
fällig innerhalb 1 Jahres	8.784	11.735
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	35.064	37.294
fällig nach mehr als 5 Jahren	27.829	0
	<b>71.677</b>	<b>49.029</b>

Die Mindestleasingzahlungen aus *fixed rate time charter* beziehen sich auf den am 7. März 2016 ausgelaufenen Zeitchartervertrag eines Supramax-Bulkers.

Die Mindestleasingzahlungen aus *bare boat charter* beziehen sich auf die bis zum 5. März 2024 (Vorjahr: bis zum 5. März 2019) fest vereinbarte Vermietung des MS „Höegh Berlin“. Die Einzahlungen führen aufgrund der Klassifizierung als Fi-

finanzierungsleasing nicht zu Umsatzerlösen, sondern zu Zinsertrag bzw. einer Reduktion der korrespondierenden Forderung.

Soweit die Schiffe in der *floating rate time charter* beschäftigt sind, hängen die Leasingraten (Umsatzerlöse) vom Einsatz der Schiffe durch den Charterer ab. Damit handelt es sich um bedingte Leasingzahlungen (*contingent rents*), die beim Konzern insbesondere im Zusammenhang mit der Poolbeschäftigung von Schiffen auftreten.

### 31. Schiffsbetriebskosten

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Schiffspersonalkosten	13.091.334,34	10.892.429,05
Bereederungsgebühren, Kommissionen	4.250.320,00	3.526.663,88
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	2.808.781,99	1.606.450,38
Sonstige Schiffsbetriebskosten	13.184.341,65	11.031.650,66
	<b>33.334.777,98</b>	<b>27.057.193,97</b>

Im Jahr 2015 waren durchschnittlich 104 eigene Seeleute (ohne über Crewing-Agenturen bezogene Mannschaftsdienstgrade) auf den Schiffen der Marenave-Flotte beschäftigt (Vorjahr: 106 Seeleute).

### 32. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 947.784,06 (Vorjahr: EUR 931.130,33) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schifffahrts AG. Zum Bilanzstichtag beschäftigt die Marenave AG wie im Vorjahr acht eigene Angestellte. Außerdem ist in diesem Posten die Vorstandsvergütung enthalten. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [31]).

In den Personalaufwendungen sind EUR 96.752,07 (Vorjahr: EUR 78.537,05) Ausgaben in die gesetzliche Rentenversicherung und an Versorgungskassen enthalten.

### 33. Sonstige betriebliche Erträge

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln	1.514.069,70	2.288.364,47
Kursgewinne	781.485,80	405.439,73
Erträge aus Schadensersatz- und Garantieansprüchen	329.029,07	772.972,95
Periodenfremde Erträge	82.069,82	145.436,75
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	2.673,56	408.883,74
Dienstleistungsvergütungen	220.075,00	201.778,80
Übrige	650.384,67	570.531,07
	<b>3.579.787,62</b>	<b>4.793.407,51</b>

Den Erträgen aus dem Verkauf von Bunkerbeständen stehen Aufwendungen aus dem An- und Verkauf von Bunkerbeständen im Rahmen der Vercharterung gegenüber. Die verbleibende Differenz (Aufwand) resultiert aus Preiseffekten bei dem Verkauf von Bunkerbeständen.

Den Erträgen aus Versicherungerstattungen stehen sonstige Schiffsbetriebskosten in entsprechender Höhe entgegen.

Unter den Kursgewinnen werden laufende Währungskursgewinne sowie Gewinne aus unterjährig abgerechneten Devisengeschäften ausgewiesen.

Die übrigen Erträge enthalten in Höhe von TEUR 122 Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen.

### 34. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2015	2016
<b>Angaben in EUR</b>		
Aufwendungen aus Bunkerankäufen bei Chartererwechseln	1.702.310,71	2.361.644,17
Rechts- und Beratungskosten	877.956,85	259.345,39
Registrierungskosten	323.704,01	173.344,34
Kursverluste	282.065,53	192.324,80
Abschluss- und Prüfungskosten	161.400,00	145.400,00
Aufsichtsratsvergütung	103.602,74	105.000,00
Nebenkosten des Geldverkehrs	210.022,30	194.229,19
Periodenfremde Aufwendungen	78.593,30	82.618,96
Tonnagesteuer	27.718,23	32.422,10
(Ablösebetrag) Dienstleistungsvergütung	0,00	1.500.000,00
Übrige	894.710,01	761.730,08
	<b>4.662.083,68</b>	<b>5.808.059,02</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus der Abschreibung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögensgegenständen (TEUR 395, Vorjahr: TEUR 233), Kosten für Hauptversammlung, Geschäftsberichte, Miete, Versicherungen, Verwaltungskosten, Kosten der IT u.a. enthalten.

Den Aufwendungen aus Bunkerankäufen bei Chartererwechseln stehen entsprechende Erträge gegenüber. Wir verweisen auf die Anhangangaben [8] und [33].

Mit der König & Cie. GmbH & Co. KG bestand ein Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen mit einer Restlaufzeit bis zum 31. Dezember 2017, aus dem pro Jahr mindestens EUR 1,0 Mio. Aufwand entstanden wären. Die Parteien einigten sich im Jahr 2014 auf eine vorzeitige Aufhebung des Vertrages gegen Zahlung eines Ausgleichbetrages in Höhe von EUR 1,5 Mio.

### 35. Wertminderungen

Im Geschäftsjahr resultierte ein Wertminderungsaufwand von insgesamt EUR 26,1 Mio (Vorjahr: EUR 32,8 Mio.). Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

### 36. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 2.478.279,95 (Vorjahr: EUR 443.217,67) ausgewiesen, wovon im Berichtsjahr TEUR 257 (Vorjahr: TEUR 304) aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps resultieren. Der Anstieg der Zinserträge steht im Zusammenhang mit dem erstmals im Geschäftsjahr 2015 als Finanzierungsleasing zu klassifizierenden Charterverhältnis des MS „HÖEGH BERLIN“; von den seit 1. August 2015 erhaltenen Einnahmen stellen TEUR 1.625 Zinsertrag dar. Weitere TEUR 495 betreffen die Aufzinsung des berücksichtigten Restwertes des Schiffes beim Auslaufen der Vercharterung im Jahr 2024.

### 37. Finanzierungsaufwendungen

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Schiffshypothekendarlehen	7.887.450,27	6.871.834,30
Zinsaufwand Zinsswaps	375.677,00	400.125,11
Sonstiger Zinsaufwand	177.840,37	433.083,51
	<b>8.440.967,64</b>	<b>7.705.042,92</b>

### 38. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Steueraufwand umfasst laufende und latente Ertragsteuern. Der Posten setzt sich wie folgt zusammen:

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.148.060,12	2.562.468,85
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.329.629,08	1.642.486,39
	<b>2.477.689,20</b>	<b>4.204.955,24</b>

Die laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen im Wesentlichen das Geschäftsjahr 2015, während im Vorjahr noch die Mehrbelastungen bis einschließlich 2013 aus den Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Veranlagungszeiträume 2005 bis 2008 berücksichtigt wurden. Daneben enthalten die laufenden Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von TEUR 105 Steuererträge betreffend das Vorjahr.

Die Überleitung zwischen dem ausgewiesenen und dem erwarteten Ertragsteueraufwand stellt sich wie folgt dar:

	2015	2014
<b>Angaben in EUR bzw. %</b>		
Konzernergebnis vor Steuern	-21.207.698,06	-29.498.590,12
Steuersatz	32,28%	32,28%
<b>Erwarteter Steuerertrag</b>	<b>-6.845.844,93</b>	<b>-9.522.144,89</b>
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	7.866.308,04	10.193.541,13
Steuerliche Hinzurechnungen	572.185,62	615.887,51
Veränderung latente Steuern aus Fremdwährungseffekten	1.158.273,72	1.273.039,78
Erstattungen/Nachzahlungen für Vorjahre	-105.948,86	1.722.195,17
steuerfreie Erträge	-93.443,31	-62.794,10
Sonstige	-73.841,08	-14.769,36
<b>Tatsächlicher Steueraufwand</b>	<b>2.477.689,20</b>	<b>4.204.955,24</b>

### 39. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bzgl. der Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken sowie der Abtretung von Chartereinnahmen und Versicherungserstattungen an finanzierende Banken siehe Anhangangabe [22].

### 40. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie gibt an, welcher Teil des in einer Periode erwirtschafteten Ergebnisses auf eine Aktie entfällt. Hierzu wird der Konzernerfolg durch die Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Eine Verwässerung dieser Kennzahl kann durch so genannte potenzielle Aktien auftreten (bspw. Wandelanleihen, Aktienoptionen). Der Marenave-Konzern hat keine solchen verwässernden Aktienerwerbsvereinbarungen. Das verwässerte und das unverwässerte Ergebnis je Aktie entsprechen sich.

Seit dem Aktiensplit aus dem Jahr 2009 bestehen 1.500.500 Stückaktien. Durch eine ordentliche Kapitalherabsetzung des Jahres 2010 verringerte sich der anteilige Betrag am Grundkapital auf EUR 20,00 je Aktie.

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Konzernergebnis	-23.685.387,26	-33.703.545,36
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
<b>Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)</b>	<b>-15,78</b>	<b>-22,46</b>

### 41. Segmentberichterstattung

Die Marenave Schifffahrts AG erzielt nachhaltige Erträge aus der Vercharterung von Schiffen unterschiedlicher Schiffssegmente.

Zum Zwecke der Unternehmenssteuerung ist der Konzern nach Dienstleistungen in Geschäftseinheiten organisiert und verfügte im Geschäftsjahr 2015 unverändert über folgende vier berichtspflichtige operative Segmente:

**Tanker**

Im Geschäftssegment Tanker sind folgende Gesellschaften enthalten:

- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg

**Container**

Im Geschäftssegment Container sind folgende Gesellschaften enthalten:

- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg

**Car Carrier**

Die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH bildet das eigenständige Segment „Car Carrier“.

Zum 1. August 2015 erfolgte eine wesentliche Anpassung des Bareboat-Chartervertrages des gehaltenen Schiffes MS „HÖEGH BERLIN“, welche eine Neuklassifizierung des Charterverhältnisses als Finanzierungs-Leasing nach sich zog. Insofern entfallen seitdem für Zwecke der Gewinn- und Verlustrechnung Umsatzerlöse sowie Abschreibungen auf dieses Schiff. Die erhaltenen Chartereinnahmen teilen sich vielmehr auf in Zins und Tilgung der Leasingforderung. Für Zwecke der Segmentberichterstattung erfolgt jedoch eine Darstellung, als ob unverändert ein „operate lease“ vorliegen würde, da dies der Sichtweise der internen Entscheidungsträger entspricht. Im Geschäftsjahr 2015 wurden vor diesem Hintergrund gegenüber der Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung TEUR 3.325 mehr Umsatzerlöse sowie TEUR 1.205 höhere Abschreibungen und TEUR 2.120 geringere Zinserträge ausgewiesen.

**Bulker**

Folgende Gesellschaften sind in diesem Segment enthalten:

- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg

Aufgrund der spartenübergreifenden Führungsaufgaben der Marenave Schiffahrts AG sowie der nicht eindeutig vorzunehmenden Zurechenbarkeit der Geschäftsaktivitäten zu anderen Segmenten wird die Marenave Schiffahrts AG als eigenständiges Segment dargestellt. Unter den „übrigen Segmenten“ werden die Komplementär-Tochtergesellschaften und zwei derzeit nicht operativ tätige Tochtergesellschaften erfasst.

Das Betriebsergebnis der Geschäftseinheiten wird vom Management getrennt überwacht, um Entscheidungen über die Verteilung der Ressourcen zu fällen und um die Ertragskraft der Einheiten zu bestimmen. Die Entwicklung der Segmente wird anhand des Ergebnisses vor Ertragsteuern bewertet.

Wie im Vorjahr gibt es insgesamt zwei Kunden, mit denen jeweils mehr als 10 % der Konzerngesamtumsatzerlöse (gemäß der Segmentberichterstattung von insgesamt EUR 66,5 Mio.) erzielt werden. Auf einen Kunden des Segmentes „Car Carrier“ entfallen Umsatzerlöse in Höhe von EUR 9,5 Mio. (Vorjahr: EUR 8,8 Mio.). Auf den anderen Kunden des Segmentes „Bulker“ entfallen EUR 13,8 Mio. (Vorjahr: EUR 12,9 Mio.).

In Übereinstimmung mit der internen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgte in der Segmentberichterstattung eine Darstellung der Umsatzerlöse und der Schiffsbetriebskosten auf TCE-Basis. Das bedeutet, dass bei einer Beschäftigung in Reisecharter, bei der ceteris paribus höhere Umsatzerlöse als bei einer Zeitcharter erzielt werden, aber dafür im Gegensatz zu einer Zeit- oder Poolbeschäftigung dann auch Treibstoff- und sonstige Reisekosten selbst zu tragen sind, die Schiffsreisekosten von den Umsatzerlösen und Schiffsbetriebskosten in Abzug gebracht werden, um so einen Zeit-/Poolchartervergleichswert zu erhalten. Im Geschäftsjahr 2015 erfolgte auf dieser Basis eine Umgliederung in Höhe von TEUR 187, welche das Segment Bulker betrifft.

Aufgrund des Einsatzes der Seeschiffe grundsätzlich in weltweiter Fahrt wird von einer Aufgliederung nach geographischen Segmenten abgesehen. Wir verweisen auf die Anlage "Segmentberichterstattung" am Ende dieses Anhangs.

**42. Nahestehende Personen**

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von je EUR 30.000. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrages. Daneben werden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 betragen EUR 103.602,74 (Vj. EUR 105.000,00) und setzen sich wie folgt zusammen:

	EUR
Herr Bernd Zens	45.000,00
Herr Dr. iur. Henning Winter	30.000,00
Herr Klaus Meyer (seit 18. Januar 2015)	28.602,74

Die Beträge wurden teilweise in eine Verbindlichkeit eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsrats-tätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 110,59 netto erstattet.

Der Allein-Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2015 eine Vergütung in Höhe von TEUR 230, die dem vereinbarten Grundgehalt für das Jahr 2015 entsprechen. Aufwandswirksam erfasst – jedoch noch nicht ausgezahlt – wurde zudem ein Betrag TEUR 35 für das voraussichtliche Erreichen eines vereinbarten Erfolgsziels im Rahmen der variablen Vergütung. Daneben wurden dem Vorstand im Geschäftsjahr 2015 Sachbezüge in Höhe von EUR 14.051,52 gewährt. Der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung betrug für das Geschäftsjahr 2015 EUR 4.278,72.

Den oben genannten Personen wurden keine Vorschüsse und Kredite gewährt und es wurden auch keine Haftungsverhältnisse zugunsten dieser Personen eingegangen.

### 43. Organe der Gesellschaft

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2015 durch den

#### Vorstand

Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO)

Der Vorstand ist satzungsgemäß vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

#### Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzte sich zum 31. Dezember 2015 wie folgt zusammen:

- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Vorsitzender seit 1. Januar 2015, stellvertretender Vorsitzender bis 31. Dezember 2014),
- Herr Dr. iur. Henning Winter, Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Neumünster (stellvertretender Vorsitzender seit 1. Januar 2015),
- Herr Klaus Meyer, Hamburg, Partner bei der PricewaterhouseCoopers AG i.R. mit Tätigkeiten in verschiedenen Kontrollgremien (seit 18. Januar 2015).

#### Mitgliedschaften in weiteren Kontrollgremien

Herr Bernd Zens ist Mitglied in folgenden weiteren Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

- SADA Société Anonyme de Défense et d' Assurance, Nimes, Frankreich
- MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- CSIM Sireo Investment Management S.à.r.l., Plateau de Kirchberg, Luxemburg
- Echo Rückversicherungs-AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrates)
- German Assistance Versicherung AG, Coesfeld (Vorsitzender des Aufsichtsrates)
- DEVK Pensionsfonds-AG, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEREIF SICAV-FIS, Luxemburg
- DRED S.C.S., Mitglied des Verwaltungsrates

Herr Dr. iur. Henning Winter ist Mitglied folgender gesetzlich zu bildender Aufsichtsräte oder vergleichbarer in- und ausländischer Kontrollgremien:

- Hartmann AG, Leer; (Mitglied des Aufsichtsrats)
- Vineta GmbH, Hamburg, (Mitglied des Aufsichtsrats)
- CONTI 56. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Arabella", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- CONTI 58. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Daphne" i.L., München, (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- CONTI 170. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "Conti Lapislazuli", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 95 MT Front Melody GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 98 VLCC Front Tina GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 102 MT Stena Venture GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- Norddeutsche Vermögen Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, (Vorsitzender des Beirats)
- Paribus Schiffsportfolio Renditefonds X GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Investitionsbeirats)
- Schiffahrtsgesellschaft "Nordsee" mbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- MS "Hammonia Berolina" Schiffahrts-GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- KG MS "Charles Dickens" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. i.L., Hamburg, (Mitglied des Beirats)



Herr Klaus Meyer ist Mitglied des Verwaltungsrats bei den folgenden Gesellschaften, mit Sitz in München:

- CONTI 164. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI OPAL"
- CONTI 162. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI MADAGASKAR"
- CONTI 3. Container Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI HELSINKI"
- CONTI 178. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI TANSANIT"
- CONTI 183. Schiffahrts-GmbH & Co. KG Nr. 1
- CONTI 55. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ARIADNE" i.L.
- CONTI 160. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ONTARIO"
- CONTI 19. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI CHAMPION"
- CONTI 4. Beteiligungsfonds GmbH & Co. KG

#### 44. Abschlussprüferhonorar

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Abschlussprüfungsleistungen	159.600,00	143.600,00
	<b>159.600,00</b>	<b>143.600,00</b>

In den Abschlussprüfungsleistungen sind neben den Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG auch die Prüfungskosten für die Schiffskommanditgesellschaften sowie die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg, sowie weitere Abschlussprüfungsleistungen (TEUR 20) betreffend das Geschäftsjahr 2014 enthalten.

#### 45. Corporate Governance Kodex

Die Gesellschaft hat die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite ([www.marenave.de/dt/investorrelations/erklarung.html](http://www.marenave.de/dt/investorrelations/erklarung.html)) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

#### 46. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

Aus den nachfolgenden Tabellen sind, ausgehend von den relevanten Bilanzposten, die Zusammenhänge zwischen der Kategorisierung von Finanzinstrumenten nach IAS 32/39, der Klassifizierung der Finanzinstrumente nach IFRS 7 und den Wertansätzen der Finanzinstrumente ersichtlich. Die Klassenbildung nach IFRS 7 entspricht beim Konzern den Kategorien von Finanzinstrumenten nach IAS 32/39.

## Aktiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2015</b>					
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	2.060.652,24	2.060.652,24	-	-
Forderungen aus Finanzierungsleasing	LaR	57.283.232,03	57.283.232,03	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	2.260.412,17	2.260.412,17	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	5.149.457,67	5.149.457,67	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	16.459.520,14	16.459.520,14	-	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	83.213.274,25	83.213.274,25	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>in EUR zum 31.12.2014</b>					
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	1.782.420,09	1.782.420,09	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.929.567,56	3.929.567,56	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.726.521,18	1.726.521,18	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	17.610.834,50	17.610.834,50	-	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	25.049.343,33	25.049.343,33	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00

## Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2015</b>				
<b>Langfristige Finanzschulden</b>				
Schiffshypothekendarlehen	AC	15.513.552,89	15.513.552,89	-
Derivate	HfT	248.642,25	-	248.642,25
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	205.074.242,13	205.074.242,13	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	8.002.967,38	8.002.967,38	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	114.156,50	-	114.156,50
Sonstige	AC	1.238.947,23	1.238.947,23	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	229.829.709,63	229.829.709,63	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	362.798,75	-	362.798,75
<b>in EUR zum 31.12.2014</b>				
<b>Langfristige Finanzschulden</b>				
Schiffshypothekendarlehen	AC	203.915.336,40	203.915.336,40	-
Derivate	HfT	422.480,64	-	422.480,64
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	14.266.818,72	14.266.818,72	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.725.376,91	4.725.376,91	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	132.935,72	-	132.935,72
Sonstige	AC	344.250,52	344.250,52	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	223.251.782,55	223.251.782,55	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	555.416,36	-	555.416,36

Das ausgewiesene Derivat hat sich zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 192 verändert (Vorjahr: TEUR 201). Aus dem Zinsswap, der zum 31. Dezember 2014 bereits bestanden hat, fielen im Geschäftsjahr 2015 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 376 (Vorjahr: TEUR 400) an.

Nach der Effektivzinsmethode berechnete Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen für finanzielle Vermögenswerte bzw. finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert berechnet wurden, beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf:

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Zinserträge	2.221.687,68	139.675,95
Zinsaufwendungen	-8.065.290,64	-7.304.917,81

Erträge und Aufwendungen aus Gebühren und Provisionen, die nicht in die Berechnung des Effektivzinssatzes einbezogen wurden, sind wie im Vorjahr nicht angefallen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren ebenso wie im Vorjahr keine Zinserträge, die nach IAS 39.AG93 auf wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte abgegrenzt wurden, zu erfassen.

In der nachfolgenden Tabelle werden für jede Klasse von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten Buch- und beizulegende Zeitwerte gegenübergestellt:

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	31.12.2015 Buchwert	31.12.2015 Zeitwert	31.12.2014 Buchwert	31.12.2014 Zeitwert
<b>Angaben in EUR</b>					
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	2.060.652,24	2.060.652,24	1.782.420,09	1.782.420,09
Forderungen aus Finanzierungsleasing	LaR	57.283.232,03	57.283.232,03		
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	2.260.412,17	2.260.412,17	3.929.567,56	3.929.567,56
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	5.149.457,67	5.149.457,67	1.726.521,18	1.726.521,18
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	16.459.520,14	16.459.520,14	17.610.834,50	17.610.834,50
<b>Langfristige Finanzschulden</b>					
Schiffshypothekendarlehen	AC	15.513.552,89	15.417.178,03	203.915.336,40	205.049.817,27
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	248.642,25	248.642,25	422.480,64	422.480,64
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>					
Schiffshypothekendarlehen	AC	205.074.242,13	206.416.367,80	14.266.818,72	14.491.746,15
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	8.002.967,38	8.002.967,38	4.725.376,91	4.725.376,91
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	114.156,50	114.156,50	132.935,72	132.935,72
Sonstiges	AC	381.675,02	381.675,02	344.250,52	344.250,52
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	362.798,75	362.798,75	555.416,36	555.416,36
Kredite und Forderungen	LaR	83.213.274,25	83.213.274,25	25.049.343,33	25.049.343,33
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	228.972.437,42	230.218.188,23	223.251.782,55	224.611.190,85
Finanzinstrumente die nicht unter IFRS 7 fallen	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-

- Unter Änderungsvorbehalt und ungeprüft -

Für Finanzmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ist aufgrund der kurzen Restlaufzeit der Buchwert als eine realistische Schätzung des beizulegenden Zeitwertes anzunehmen.

Die beizulegenden Zeitwerte von langfristigen Forderungen (Ausleihungen und Forderungen aus Finanzierungsleasing) entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungsströme unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter, welche marktbezogene Veränderungen der Konditionen und Erwartungen reflektieren.

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Schiffshypothekendarlehen repräsentieren den zum Stichtag bestehenden Valutastand der Darlehen. Die Buchwerte sind dagegen um Transaktionskosten vermindert und unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode ermittelt.

Als wesentliche Financial Covenant sehen die Schiffshypothekendarlehen regelmäßig die Einhaltung einer sog. „Loan-to-Value“-Ratio bzw. „Value-to-Loan“-Ratio vor.

Im Falle des Bankenkonsortiums, das die Tanker- und Containerschiffe finanziert, wurde diese Kennzahl im Rahmen des am 24. April 2013 geschlossenen Refinanzierungskonzeptes zunächst ausgesetzt und ab dem Jahr 2015 durch neue und schiffsspezifisch differenzierte Loan-to-Value-Kennzahlen abgelöst, welche im Geschäftsjahr 2015 – zumindest durchschnittlich für die Tanker- und Containerflotte – eingehalten werden konnten. Neben der weiteren Einhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl ist aber allen voran eine Anforderung der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013, dass ab dem 1. Januar 2016 ein erhöhter Kapitaldienst zu leisten war. Aufgrund der internen Planungsrechnungen zum 31. Dezember 2015 war davon auszugehen, dass dieser Anforderung innerhalb des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr hätte nachgekommen werden können. Zwischenzeitlich (siehe „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“) wurde am 15. Februar 2016 mit dem Bankenkonsortium vereinbart, dass die verringerte Kapitaldienstverpflichtung zunächst um ein weiteres halbes Jahr verlängert wird. In dieser Zeit soll eine nachhaltige und langfristige Neuordnung der Tilgungspläne erfolgen. Sofern eine solche Einigung nicht gelingen sollte, ist auf Basis der aktuellen internen Planungsrechnungen davon auszugehen, dass die ab 1. Juli 2016 erhöhten Kapitaldienste dann nur bis ins 1. Halbjahr 2017 hinein leistbar sein dürften. Der Konzern befindet sich deswegen in laufenden Gesprächen mit dem betroffenen Bankenkonsortium. Sofern die Einhaltung der vereinbarten Loan-to-Value-Kennzahl und die geforderten Kapitaldienste nicht erbracht werden können und keine neue Vereinbarung gefunden werden kann, könnte das Bankenkonsortium darin einen Verstoß der Sanierungsvereinbarung se-

hen, was sie zur Fälligestellung der Kredite berechtigen würde, was aller Voraussicht nach eine konzernweite Insolvenz verursachen würde.

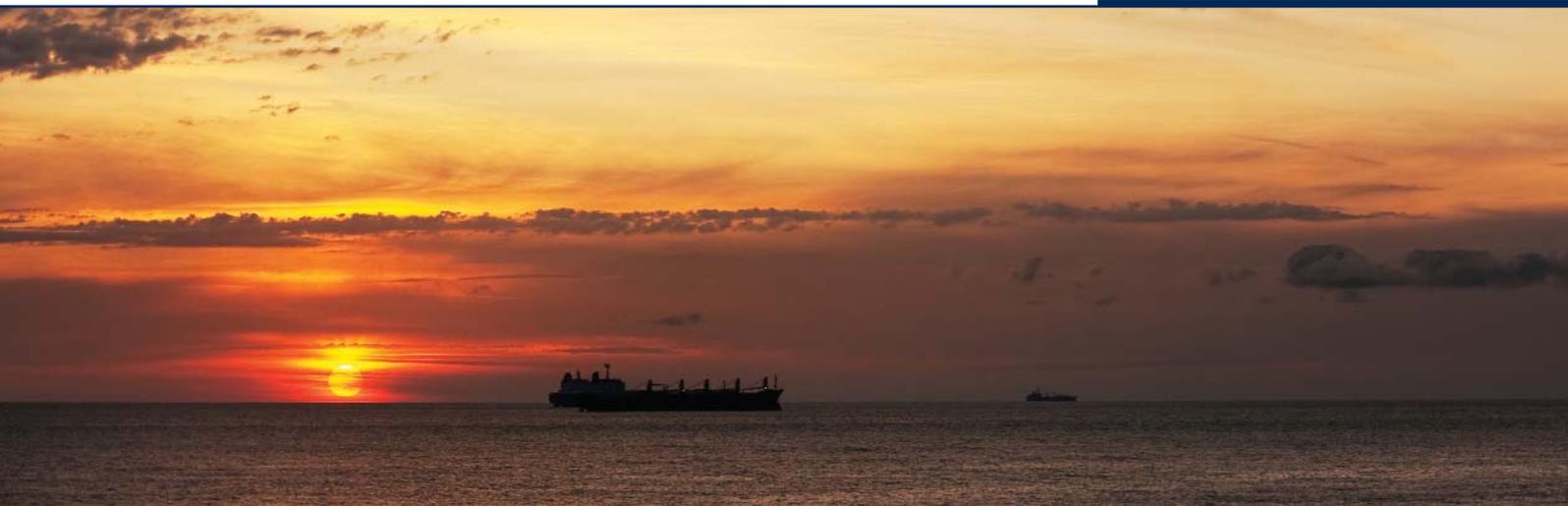
Im Falle des die vier Bulker finanzierenden Bankenkonsortiums führt eine Verletzung der Value-to-Loan-Klausel nicht unmittelbar zu einem Recht der Bank, Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen zu verlangen, sondern bewirkt, dass keine Ausschüttungen mehr von den Schiffsgesellschaften zu den Gesellschaftern hin möglich sind, bis das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu den ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % erreicht ist. Aufgrund des in der Vergangenheit vorherrschenden Marktwertniveaus der Schiffe sind seit Januar 2012 deswegen keine Ausschüttungen der vier Bulker-Gesellschaften an die Marenave AG möglich gewesen und konnten seitdem auch nicht für das Tilgungsprofil der Tanker- und Containerschiffe genutzt werden. Hiervon sind Schiffshypothekendarlehen in Höhe von EUR 64,6 Mio. zum 31. Dezember 2015 betroffen. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Eintrübung des Bulkermarktes geht der Vorstand aktuell nicht davon aus, dass im Verlauf des Jahres 2016 das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu den ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % wieder erreicht werden kann. Die interne Planungsrechnung für die Bulker zeigt, dass Mitte des 2. Halbjahres 2016 auch hier voraussichtlich nicht mehr der aktuell vereinbarte Kapitaldienst geleistet werden kann, weswegen auch hier Gespräche mit dem Bankenkonsortium zur Findung einer neuen Vereinbarung geführt werden. Sollte eine solche neue Vereinbarung nicht erzielt werden können, hätte das finanzierende Bankenkonsortium das Recht auf Fälligestellung der Darlehen, sobald der Kapitaldienst nicht mehr erbracht werden kann.

#### 47. Finanzrisikomanagement

Die wesentlichen finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns umfassen Bank- bzw. Schiffshypothekendarlehen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Der Hauptzweck dieser finanziellen Verbindlichkeiten ist die Finanzierung der Geschäftstätigkeit des Konzerns. Der Konzern verfügt über verschiedene finanzielle Vermögenswerte wie zum Beispiel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel, die unmittelbar aus seiner Geschäftstätigkeit resultieren.

Der Konzern setzt auch derivative Finanzinstrumente ein. Dies sind wie im Vorjahr ausschließlich Zinsswaps. Zweck dieser derivativen Finanzinstrumente ist die Absicherung gegen Zinsrisiken, die aus der Geschäftstätigkeit des Konzerns und seinen Finanzierungsquellen resultieren.

Entsprechend den konzerninternen Richtlinien wurde wie in Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2015 und wird auch künftig kein Handel mit Derivaten betrieben.



Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen Unternehmenssituation – die dadurch gekennzeichnet ist, dass die aktuell geltenden Tilgungspläne auf Basis der internen Planungsrechnung nicht erfüllbar sind – ist das Liquiditätsrisiko im Vergleich zu allen anderen Risiken von übergeordneter Bedeutung.

Bei den mit den Finanzinstrumenten verbundenen Risiken handelt es sich um (i) Währungsrisiken, die aus Tätigkeiten in verschiedenen Währungsräumen resultieren, (ii) zinsbedingte Fair-Value-Risiken, die aufgrund der Schwankungen des Marktzinssatzes zu einer Änderung des beizulegenden Wertes eines Finanzinstruments führen und (iii) zinsbedingte Cashflow-Risiken, die zu einer Veränderung der künftigen Cashflows eines Finanzinstruments aufgrund sich ändernder Marktzinssätze führen.

Neben dem Liquiditäts- und den Marktrisiken sind für den Konzern Ausfallrisiken relevant, die durch die Nichterfüllung von vertraglichen Verpflichtungen durch Vertragspartner entstehen.

Die Unternehmensleitung beschließt Strategien und Verfahren zur Steuerung einzelner Risikoarten, die im Folgenden dargestellt werden.

Das zinsbedingte Cashflowrisiko im Zusammenhang mit Schwankungen der Marktzinssätze resultiert zunächst aus den finanziellen Verbindlichkeiten mit einem variablen Zinssatz. Verbindlichkeiten mit einem variablen Zinssatz bestanden zum Bilanzstichtag in Form von Schiffshypothekendarlehen in einer Größenordnung von nominal USD 231,96 Mio. Der Konzern ist bestrebt, derartige Risiken - bei entsprechender Einschätzung der Entwicklung des zukünftigen Zinsniveaus - durch den Einsatz von Zinsswaps zu begrenzen. Da der Vorstand in vergangenen Jahren und auch aktuell nicht davon ausgeht, dass sich das zukünftige Zinsniveau in einem Rahmen entwickelt, der den Abschluss von Zinsswaps sinnvoll erscheinen ließe, wurden seit dem Jahr 2009 keine neuen Zinssatzswaps mehr abgeschlossen, so dass zum Bilanzstichtag lediglich ein Anteil von 5,6 % der variabel verzinslichen Schiffs-

hypothekendarlehen gegen Schwankungen der Marktzinssätze abgesichert ist. Ein Zinsswap ist so ausgestaltet, dass die Schiffsgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. Damit ist der Konzern gegen den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) abgesichert. Allerdings besteht ein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko aus dem Zinsswap. Aus der variabel verzinslichen Darlehensverbindlichkeit resultiert hingegen kein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko, da diese nicht als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ designiert, sondern im Konzernabschluss mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet wird.

Der Konzern ist im Zusammenhang mit variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Basierend auf den zum Abschlussstichtag bestehenden variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten hätte eine Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt zu einer Erhöhung/Verminderung des Zinsaufwands um TEUR 2.204 (Vorjahr: TEUR 2.180) geführt. Gegenläufig hätte sich der vom Konzern kontrahierte Zinsswap ausgewirkt: Erhöhung/ Verminderung des Zinsertrags um TEUR 119 (Vorjahr: TEUR 140) bei einer weiteren Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich bei einer weiteren Änderung des Zinsniveaus um +/- 1%-Punkt der beizulegende Zeitwert des zum 31. Dezember 2015 bestehenden Swaps um +/- TEUR 211 (Vorjahr: +/- TEUR 294) geändert hätte. Dies hätte sich aufgrund der erfolgswirksamen Bewertung der Swaps zum beizulegenden Zeitwert unmittelbar auf das Konzernergebnis ausgewirkt. Diese zinsbezogene Ergebnissensitivität basiert hinsichtlich des Zinsaufwands auf der Annahme, dass die am Abschlussstichtag ausgewiesenen Darlehensverbindlichkeiten und Swaps das ganze Jahr über bestanden haben und ist insoweit nicht repräsentativ. Deswegen hat der Konzern die Sensitivität auch auf der Grundlage der im Geschäftsjahr angefallenen Zinsaufwendungen und -erträge aus Darlehen und der entsprechenden Zinsswaps ermittelt. So ermittelt hätte eine weitere Änderung der Zinssätze

ze um +/- 1%-Punkt eine Erhöhung/Verminderung der Zinsaufwendungen um +/- TEUR 2.099 (Vorjahr: -/+ TEUR 1.861) nach sich gezogen.

Aus den vom Konzern in Bankguthaben angelegten Geldern resultieren ebenfalls zinsbedingte Risiken. Ein zinsbedingtes Cashflowrisiko resultiert aus den variabel verzinslichen Bankguthaben des Konzerns. Zum 31. Dezember 2015 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31. Dezember 2015 um 0,25 %-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 41 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 44), wenn diese Bankguthaben jeweils das ganze Geschäftsjahr bestanden hätten. Bezogen auf den durchschnittlichen Guthabenbestand während des Geschäftsjahres hätte eine Veränderung des Marktzinsniveaus um +/- 0,25%-Punkte zu einer Veränderung des Zinsertrags um +/- TEUR 50 (Vorjahr: +/- 36) geführt.

Aus den langfristigen Ausleihungen resultiert kein zinsbedingtes Risiko für das Konzernergebnis oder das Konzerneigenkapital. Die Ausleihungen enthalten zinslos gestundete Forderungen aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern bzw. Working-Capital-Zahlungen an Schiffscharterer und werden mit durchschnittlich 5,05 % (Vorjahr: 4,94 %) zu Beginn der Laufzeit ab- und über die Laufzeit hinweg aufgezinnt. Die Ausleihungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden weiteren wesentlichen Risiken bestehen zur Zeit aus Liquiditätsrisiken. Die Unternehmensleitung überwacht laufend das Liquiditätsrisiko. Insbesondere wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Finanzkennzahlen laufend überwacht und die hieraus resultierenden Informationen zeitnah und laufend an die betroffenen Banken kommuniziert. Notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Liquidität und der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen können so frühzeitig eingeleitet werden.

Etwaige finanzielle Belastungen mit bestandsgefährdendem Charakter könnten sich aus der derzeit noch bestehenden Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 betreffend die Container- und Tankerflotte ergeben. Diese sah ab 2016 eine Rückführung der Darlehensverbindlichkeiten innerhalb der ursprünglichen Darlehenslaufzeit bis 2024 bzw. frühzeitig bis 2020 vor. Das bedeutet, dass ab 2016 die Tilgungsleistungen in einem deutlich gegenüber 2015 erhöhten Maße ansteigen, wobei der Beginn der erhöhten Kapitaldienste gemäß Bestätigung des Bankenkonsortiums aus dem 1. Quartal 2016 (vgl. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag) vom 1. Januar 2016 auf den 1. Juli 2016 verschoben wurde. Ausgehend von den zukünftig zu erwartenden Ratenentwicklungen ist derzeit davon auszugehen, dass die Kapitaldienste in der Tanker- und Con-

tainerflotte spätestens ab dem 2. Halbjahr 2017 nicht mehr in der dann geforderten Höhe erbracht werden können. Notwendig ist deswegen eine Anpassung des Tilgungsprofils bzw. eine Restrukturierung der zugrundeliegenden Finanzierung. Seit Mitte des Jahres 2014 wurde mit Nachdruck die Thematik bei dem finanzierenden Bankenkonsortium adressiert. Aktuell befindet sich die Marenave Schiffahrts AG in einem engen Dialog mit dem finanzierenden Bankenkonsortium, um eine rechtzeitige Refinanzierungslösung zur Stabilisierung der Liquidität bis Ende 2016 zu erzielen.

Ein mittlerweile noch drastischeres Bild ergibt sich bezüglich der Finanzierungen für die vier Supramax-Bulker. Aufgrund des Marktverfalls in diesem Segment sind im Verlauf des Jahres 2015 wesentliche Teile der Liquiditätspuffer aufgebraucht worden, so dass derzeit damit gerechnet werden muss, dass die aktuell vereinbarten Kapitaldienste sogar bereits Mitte des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr erbracht werden können. Auch hier erfolgen Gespräche mit dem finanzierenden Konsortium.

Durch eine Investitionskontrolle wird außerdem die rechtzeitige Bereitstellung von Finanzmitteln zur Erfüllung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen sichergestellt.

Die nachfolgenden Tabellen stellen die Fälligkeitsstruktur der finanziellen Verbindlichkeiten mit vertraglich vereinbarten Restlaufzeiten dar. Für die mit einem “\*\*“ gekennzeichneten Darlehen, die Gegenstand der im April 2013 gefundenen Restrukturierungslösung sind, wurde für das Jahr 2015 bis zum 30. Juni 2016 die Mindesttilgung in Höhe von TUSD 100 pro Quartal und pro Schiff angesetzt. Ab Juli 2016 sollen gemäß der aktuellen Vereinbarung plangemäß gleichbleibende Quartals-Regeltilgungen aufgenommen werden, die die Darlehen bis zum Ende ihrer ursprünglichen Laufzeit zurückführen. Für die Umrechnung der USD-Tilgungen und Zinszahlungen wurde der Kurs am 31. Dezember 2015 von 1,0887 EUR/USD verwendet.

Vor dem Hintergrund der am Bilanzstichtag bestehenden Finanzierungsrisiken und der Tatsache, dass eine langfristig ausgelegte Refinanzierungslösung noch nicht gefunden wurde, hatte die Bank formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligestellung der Darlehen. Damit verbundenen ist die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensteile als komplett kurzfristig gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.), wodurch die Darstellung der Fristigkeiten in der Bilanz von den nachstehenden Tabellen abweicht.

Soweit die Finanzinstrumente eine variable Verzinsung aufweisen, wurde zur Ermittlung der Cashflows der zum Betrachtungszeitpunkt jeweils gültige Zinssatz für die Ermittlung der künftigen Cashflows verwendet.

## Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2015

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
<b>Finanzschulden ggü. Kreditinstituten</b>			
<b>aus Tilgung</b>			
MT "MARE ACTION"*	1.688.371,85	12.037.332,12	3.761.666,29
MT "MARE AMBASSADOR"*	1.688.371,85	12.037.332,12	3.761.666,29
MT "MARE PACIFIC"*	2.009.736,38	14.608.248,37	6.391.108,66
MT "MARE ATLANTIC"*	2.009.736,38	14.608.248,37	6.391.108,66
MT "MARE BALTIC"*	1.569.411,88	11.085.652,34	11.085.652,34
MS "MARE FOX"*	1.317.694,27	6.803.933,60	0,00
MS "MARE FRIO"*	1.063.734,95	6.600.222,06	0,00
MT "MARE CARIBBEAN"*	1.889.261,71	13.644.450,97	0,00
MS "MARE TRANSPORTER"	1.668.962,98	6.675.851,93	6.413.612,57
MS "MARE TRACER"	1.668.962,98	6.675.851,93	8.100.946,09
MS "MARE TRADER"	1.668.962,98	6.675.851,93	8.475.016,08
MS "MARE TRAVELLER"	1.668.962,98	6.675.851,93	8.703.269,96
MS MARE BERLIN	4.394.745,33	11.716.413,23	3.700.764,80
	<b>24.306.916,52</b>	<b>129.845.240,90</b>	<b>66.784.811,74</b>
<b>aus Zinszahlungen</b>			
MT "MARE ACTION"*	736.701,14	2.018.910,70	163.794,57
MT "MARE AMBASSADOR"*	742.784,03	2.015.759,52	162.442,81
MT "MARE PACIFIC"*	982.337,88	2.810.390,62	371.951,81
MT "MARE ATLANTIC"*	982.337,88	2.810.390,62	371.951,81
MT "MARE BALTIC"*	1.014.969,52	3.403.636,80	1.397.596,23
MS "MARE FOX"*	346.418,93	537.755,51	0,00
MS "MARE FRIO"*	320.192,12	636.746,33	0,00
MT "MARE CARIBBEAN"*	657.053,25	1.411.608,89	0,00
MS "MARE TRANSPORTER"	286.719,64	1.065.425,03	281.666,81
MS "MARE TRACER"	305.037,31	1.230.894,92	513.297,07
MS "MARE TRADER"	313.596,44	1.246.737,74	435.310,10
MS "MARE TRAVELLER"	315.297,28	1.290.609,84	561.079,52
MS MARE BERLIN	821.294,96	2.010.701,39	500.819,61
	<b>7.824.740,38</b>	<b>22.489.567,91</b>	<b>4.759.910,34</b>
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>			
<b>Verbindlichkeiten aus LuL</b>	<b>8.002.967,38</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Derivate	114.156,50	248.642,25	0,00
Übrige	1.238.947,23	0,00	0,00
	<b>41.487.728,01</b>	<b>152.583.451,06</b>	<b>71.544.722,08</b>

Die funktionale Währung ist konzernweit – mit Ausnahme der funktionalen Währung der Komplementärgesellschaften (EUR) – der USD. Währungsrisiken im Sinne von IFRS 7 entstehen durch monetäre originäre und derivative Finanzinstrumente, deren Ausgabewährung von der funktionalen Währung des Unternehmens abweicht. Dadurch, dass die Schifffahrtsgesellschaften des Konzerns ihre wesentlichen Geschäfte nahezu ausschließlich in der funktionalen Währung USD abwickeln, werden nach IFRS 7 zu nennende Währungsrisiken weitge-

hend minimiert. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern.

Durch eine währungskongruente Fremdfinanzierung werden auch die aus diesen Verträgen resultierenden Währungsrisiken weitgehend minimiert. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen

## Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2014

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
<b>Finanzschulden ggü. Kreditinstituten</b>			
<b>aus Tilgung</b>			
MT "MARE ACTION"*	329.462,15	10.299.514,04	5.793.476,65
MT "MARE AMBASSADOR"*	329.462,15	10.299.514,04	5.793.476,65
MT "MARE PACIFIC"*	329.462,15	12.226.706,57	8.405.860,77
MT "MARE ATLANTIC"*	329.462,15	12.226.706,57	8.405.860,77
MT "MARE BALTIC"*	329.462,15	9.644.645,09	12.055.806,37
MS "MARE FOX"*	329.462,15	9.341.912,74	0,00
MS "MARE FRIO"*	329.462,15	8.214.878,68	1.540.289,75
MT "MARE CARIBBEAN"*	329.462,15	12.131.819,78	3.032.954,95
MS "MARE TRANSPORTER"	1.496.581,83	5.986.327,32	7.247.755,54
MS "MARE TRACER"	1.496.581,83	5.986.327,32	8.760.810,48
MS "MARE TRADER"	1.496.581,83	5.986.327,32	9.096.244,13
MS "MARE TRAVELLER"	1.496.581,83	5.986.327,32	9.300.922,49
MS MARE BERLIN	5.030.529,19	17.285.351,93	0,00
	<b>13.652.553,71</b>	<b>125.616.358,72</b>	<b>79.433.458,55</b>
<b>aus Zinszahlungen</b>			
MT "MARE ACTION"*	644.458,50	1.785.038,06	286.854,93
MT "MARE AMBASSADOR"*	644.458,50	1.785.038,06	286.854,93
MT "MARE PACIFIC"*	820.162,69	2.354.565,01	498.576,83
MT "MARE ATLANTIC"*	820.162,69	2.354.565,01	498.576,83
MT "MARE BALTIC"*	865.658,92	2.720.477,15	1.252.614,01
MS "MARE FOX"*	377.130,85	787.242,74	0,00
MS "MARE FRIO"*	394.296,01	936.600,00	30.455,82
MT "MARE CARIBBEAN"*	605.369,35	1.494.327,10	74.863,63
MS "MARE TRANSPORTER"	222.954,28	657.086,77	219.059,93
MS "MARE TRACER"	246.345,63	753.097,28	350.019,23
MS "MARE TRADER"	249.514,22	768.425,10	310.027,54
MS "MARE TRAVELLER"	254.825,48	788.605,95	361.802,83
MS MARE BERLIN	823.500,54	1.272.315,42	0,00
	<b>6.968.837,67</b>	<b>18.457.383,65</b>	<b>4.169.706,48</b>
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>			
<b>Verbindlichkeiten aus LuL</b>	<b>4.725.376,91</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Derivate	132.935,72	422.480,64	0,00
Übrige	344.250,52	0,00	0,00
	<b>25.823.954,52</b>	<b>144.496.223,01</b>	<b>83.603.165,03</b>

und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Die Optimierung, Unterstützung und Umsetzung der Währungsstrategie ist regelmäßiger Gegenstand interner Sitzungen und wird bei Bedarf mit dem entsprechenden Bankpartner abgestimmt.

Der Konzern ist Ausfallrisiken ausgesetzt, wenn Vertragspartner ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Zur Vermeidung

derartiger Risiken werden Kontrakte nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen. Die eingeräumten Zahlungsziele bewegen sich im Rahmen der branchenüblichen Konditionen. Das Rechnungswesen überwacht laufend den Zahlungseingang. Zur Risikominimierung werden die für jeden Kunden definierten Kreditlimits regelmäßig überwacht und an die jeweiligen Erfordernisse angepasst. Forderungsausfälle sind bislang von untergeordneter Bedeutung. Finanzielle Vermögenswerte, deren Konditionen geändert wurden,

da sie ansonsten überfällig oder wertgemindert wären, lagen wie im Vorjahr nicht vor.

Es bestand an den Stichtagen 31. Dezember 2015 und 31. Dezember 2014 demnach kein wesentliches Ausfallrisiko, so dass nach Auffassung der Konzernleitung das Risiko der Nichterfüllung durch die Vertragspartner gering, abschließend jedoch nicht vollständig auszuschließen ist. Bei den weder überfälligen noch im Wert geminderten finanziellen Vermögenswerten deuten (ebenso wie im Vorjahr) keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

Somit gibt die bilanzierte Höhe von finanziellen Vermögenswerten ungeachtet bestehender Sicherheiten das maximale Ausfallrisiko für den Fall an, dass die Vertragspartner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen. Eine Konzentration von Ausfallrisiken aus Geschäftsbeziehungen zu einzelnen Schuldner bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar.

#### 48. Angaben zum Kapital (Kapitalsteuerung)

Ziel der Kapitalsteuerung des Konzerns war seit Gründung der Gesellschaft in 2006 und in den folgenden Jahren zunächst ein Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 30/70. Hierbei wird im Wesentlichen das Verhältnis zwischen Schiffshypothekendarlehen und Eigenkapital der Schiffsgesellschaften durch das Management gesteuert.

Der Konzern unterliegt weder satzungsmäßigen noch vertraglichen Kapitalerfordernissen oder externen Mindestkapitalanforderungen.

Als Auswirkung der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die insbesondere auch die Prämissen des schiffsfinanzierenden Sektors beeinflusst hat, ist ein genanntes EK/FK-Verhältnis von 30/70 jedoch nicht mehr haltbar. Die aktuell rigide Bankenhaltung bei der Darlehensvergabe muss vor dem Hintergrund regulatorischer Zwänge im Bankensektor (Basel III u.a.) als dauerhaftes Faktum hingenommen werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich das aktuelle geplante Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 40/60 zukünftig auf bis zu ca. 50/50 entwickeln könnte.

Durch die in den Geschäftsjahren 2013 bis 2015 umfangreich erfolgten Abwertungen auf das Sachanlagevermögen und die damit einhergehende Aufzehrung des Eigenkapitals ist das aktuelle EK/FK-Verhältnis deutlich unter den Zielwert gesunken.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Zum Konzernabschlussstichtag ergibt sich folgendes Verhältnis:

	31.12.2015	31.12.2014	Änderung
<b>Angaben in TEUR</b>			
<b>Eigenkapital</b>	<b>-8.845</b>	<b>5.619</b>	<b>-257%</b>
als % vom Gesamtkapital	-4%	3%	
langfristige Schiffshypothekendarlehen	15.514	203.915	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	205.074	14.267	
<b>Schiffshypothekendarlehen</b>	<b>220.588</b>	<b>218.182</b>	<b>1%</b>
als % vom Gesamtkapital	104%	97%	
<b>Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)</b>	<b>211.743</b>	<b>223.801</b>	<b>-5%</b>

#### 49. Zusammenfassung der Meldungen nach WpHG

Die Nennung von absoluten Aktienanzahlen und Stimmrechten in den folgenden Meldungen bezieht sich jeweils auf die Zeit vor dem im Juli 2009 durchgeführten Aktiensplit. Dabei wurde das gezeichnete Kapital mit aus 150.050 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00 auf einen rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 (1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien) gesplittet.

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 mit einer Aktienanzahl von 15.000 9,99 % betrug.

Die Debeka Krankenversicherungsverein a.G., Koblenz, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 10 % beträgt.

Die Debeka Lebensversicherungsverein e.V., Koblenz, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 10 % betrug.

Die DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Köln, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 13,33 % betrug. Davon sind dem Mitteilenden 10 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Weiter wurde der Gesellschaft mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der DEVK Rückversicherungs-Beteiligungs AG, Köln, und der DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln, an der Gesellschaft am 9. November 2006 jeweils 5 % betrug.

Die DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G., Köln, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 6,66 % betrug.

Die Baden-Württembergische Investmentgesellschaft mbH teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil am 17. März 2008 die Schwelle von 3,00 % unterschritten hat und nunmehr 0,00 % beträgt.

Herr Tobias König teilte der Gesellschaft mit, dass sein Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 8. März 2007 die Schwelle von 3% unterschritten hat und zu diesem Tag 0,72 % betrug. Davon waren ihm 0,72 % nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die König & Cie. GmbH & Co. KG teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 8. März 2007 die Schwelle von 3,00 % unterschritten hat und zu diesem Tag 0,72 % (Stimmrechte 1.076) beträgt.

Die HSH Nordbank AG teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 12. September 2008 die Schwelle von 5,00% der Stimmrechte unterschritten hat und nunmehr 4,75% (das entspricht 7.125 Stimmrechten) beträgt.

Die Deutscher Ring Lebensversicherungs AG, Hamburg, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. Oktober 2007 die Schwellen von 3,00% und 5,00% der Stimmrechte überschritten hat und nun 6,00% (9.000 Stimmrechte) beträgt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Freien und Hansestadt Hamburg sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Das Land Schleswig-Holstein, 24105 Kiel, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind dem Land Schleswig-Holstein sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Die HSH Finanzfonds AöR, 20097 Hamburg, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen

Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.

Folgende Stimmrechtsmitteilungen und Nennungen von absoluten Aktienanzahlen beziehen sich auf die Zeit nach dem Aktiensplit vom Juli 2009 (sofern nicht explizit auf vorherige Zeitpunkte abgestellt wird). Es wird jeweils der Inhalt der gemäß § 26 Abs. 1 WpHG bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2015 veröffentlichten Stimmrechtsmitteilungen angegeben:

Der Landkreis Bautzen, 02625 Bautzen, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2010 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY am 3. April 2008 die Schwelle von 3,00 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,32 % (das entspricht 4.975 Stimmrechten) betragen hat. 3,32 % der Stimmrechte (das entspricht 4.975 Stimmrechten) sind dem Landkreis gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, gehalten: Kreissparkasse Bautzen.

Die Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 10.02.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658 % (das entspricht 40.000 Stimmrechten) betragen hat.

Der Sparkassenzweckverband für die Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.02.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658 % (das entspricht 40.000 Stimmrechten) betragen hat. 2,6658% der Stimmrechte (das entspricht 40.000 Stimmrechten) sind dem Sparkassenzweckverband gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 23.12.2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.12.2014 die Schwelle von 10% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 11,94% (das entspricht 179140 Stimmrechten) betragen hat. 11,94% der Stimmrechte (das entspricht 179140 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten.

ten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Kreissparkasse Biberach, Kreissparkasse Bautzen, Kreissparkasse Heilbronn.

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 22.01.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.01.2015 die Schwelle von 10% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 9,93% (das entspricht 149.032 Stimmrechten) betragen hat. 9,93% der Stimmrechte (das entspricht 149.032 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden, Sparkasse Hildesheim.

Die Sachsen-Finanzgruppe, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 05.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99% (das entspricht 74.882 Stimmrechten) betragen hat. 4,99% der Stimmrechte (das entspricht 74.882 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 06.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99% (das entspricht 74.882 Stimmrechten) betragen hat.

Der Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 10.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 0% (das entspricht 0 Stimmrechten) betragen hat.

Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04% der

Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihm kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft.

Die DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04% der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft.

Die VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04% der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Die Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat.

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 30.09.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 25.09.2015 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,44% (das entspricht 66605 Stimmrechten) betragen hat.

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 07.10.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Ham-

burg, Deutschland, am 02.10.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 0,00% (das entspricht 0 Stimmrechten) betragen hat.

Der Landkreis Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44982 Stimmrechten) betragen hat. 2,998% der Stimmrechte (das entspricht 44982 Stimmrechten) sind dem Landkreis Biberach gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG zuvor 3 Prozent oder mehr betrug: Kreissparkasse Biberach.

Der Kreissparkasse Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44982 Stimmrechten) betragen hat.

#### 50. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Am 15. Februar 2016 wurde mit dem die Tanker und Containerschiffe finanzierenden Bankenkonsortium eine dahingehende Einigung getroffen, dass die gemäß Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 zunächst nur bis zum 31. Dezember 2015 geltenden Mindesttilgungen von TUSD 100 je Schiff und Quartal zunächst bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden.

Das Niveau der Marktwerte per 31. März 2016 stellt sich derartig dar, dass in dem zukünftig zu veröffentlichenden Zwischenabschluss zum 31. März 2016 bei der Anwendung der Neubewertungsmethode voraussichtlich ca. USD 8,0 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen – die im Wesentlichen auf die Bulkerflotte entfallen – zu berücksichtigen sein werden.

#### 51. Inanspruchnahme der Befreiungsvorschrift nach § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB

Für folgende konsolidierte Tochtergesellschaften wird die Befreiungsvorschrift gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung des Jahresabschlusses in Anspruch genommen:

- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg (100 %)
- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)

- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,91 %)
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,83 %)
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,83 %)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,90 %)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (100 %)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (100 %)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)

Hamburg, den 31. März 2016

Der Vorstand



Ole Daus-Petersen

# Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2015 und 2014 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2015 – Historische Anschaffungskosten in EUR

	1.1.2015	Währungs- differenzen	Zugänge 1.1.-30.9.	Abgänge 1.1.-30.9.	30.9.15	Umstellung auf Neubewer- tungsmethode	Neubewertung 30.9.15
<b>I. Sachanlagen</b>							
1. Technische Anlagen	510.176.722,73	44.316.730,34	2.744.571,28	89.338.618,68	467.899.405,67	-330.388.393,96	8.692.572,45
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	91.999,60	7.696,86	1.914,78	0,00	101.611,24	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	1.228.892,85	0,00	1.228.892,85	0,00	0,00
	<b>510.268.722,33</b>	<b>44.324.427,20</b>	<b>3.975.378,91</b>	<b>89.338.618,68</b>	<b>469.229.909,76</b>	<b>-330.388.393,96</b>	<b>8.692.572,45</b>

## Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2015 – Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen/Buchwert in EUR

	1.1.2015	Währungs- differenzen	Zugänge 1.1.-30.9. planmäßig	Zugänge 1.1.-30.9. außerplanm.	Abwertungen Neubewertung	Abgänge 1.1.-30.9.
<b>I. Sachanlagen</b>						
1. Technische Anlagen	305.043.174,40	25.647.750,56	12.069.006,83	5.469.568,00	9.301.889,23	27.142.995,06
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.951,75	955,85	25.006,41	0,00	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>305.056.126,15</b>	<b>25.648.706,41</b>	<b>12.094.013,24</b>	<b>5.469.568,00</b>	<b>9.301.889,23</b>	<b>27.142.995,06</b>

## Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2014 in EUR

	1.1.2014	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Historische Anschaffungskosten Um- buchungen	31.12.2014
<b>I. Sachanlagen</b>						
1. Technische Anlagen	447.932.160,26	61.040.020,38	1.745.412,17	596.220,92	55.350,84	510.176.722,73
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.647,66	8.676,66	75.520,00	1.844,72	0,00	91.999,60
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	55.350,84	0,00	0,00	0,00	-55.350,84	0,00
	<b>447.997.158,76</b>	<b>61.048.697,04</b>	<b>1.820.932,17</b>	<b>598.065,64</b>	<b>0,00</b>	<b>510.268.722,33</b>

1.10.15	Währungs- differenz	Zugänge 1.10.-31.12.	Um- gliederung	Abgänge 1.10.-31.12.	Währungsum- Neubewertung	Neubewertung Zugänge	Neubewertung Entnahmen	31.12.15
146.203.584,16	4.250.095,51	3.503.260,89	1.228.892,85	295.471,47	-13.813,91	1.701.001,91	1.171.716,52	155.405.833,42
101.611,24	2.949,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	104.560,55
1.228.892,85	0,00	0,00	-1.228.892,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
147.534.088,25	4.253.044,82	3.503.260,89	0,00	295.471,47	-13.813,91	1.701.001,91	1.171.716,52	155.510.393,97

30.9.15	Umstellung auf Neubewer- tungsmethode	Währungs- differenz	Zugänge planmäßig 1.10.-31.12.	Zugänge außerplanm. 1.10.-31.12.	Zuschreibungen auf Marktwert 1.10.-31.12.	Abgänge 1.10.-31.12.	31.12.15	Buchwert 31.12.15
330.388.393,96	-330.388.393,96	6.887,60	5.057.826,56	12.007.925,04	695.792,40	302.325,95	16.074.520,85	139.331.312,57
38.914,01	0,00	1.172,86	8.092,68	0,00	0,00	0,00	48.179,55	56.381,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
330.427.307,97	-330.388.393,96	8.060,46	5.065.919,24	12.007.925,04	695.792,40	302.325,95	16.122.700,40	139.387.693,57

Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen							Buchwert
1.1.2014	Währungs- differenzen	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2014	31.12.2014	
224.261.781,28	32.879.570,81	48.498.043,23	0,00	596.220,92	305.043.174,40	205.133.548,33	
4.362,87	809,56	9.623,11	0,00	1.843,79	12.951,75	79.047,85	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
224.266.144,15	32.880.380,37	48.507.666,34	0,00	598.064,71	305.056.126,15	205.212.596,18	

# Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2015 und 2014 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2015 in TEUR

	AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Seg- mente	Zwi- schen- summe	Saldo Umbu- chungen	Summe	Überleitung auf Konzern- abschluss	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	34.664	5.183	17.200	9.454	0	66.501	0	66.501	-3.138	63.363
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0	0	0
	240	34.664	5.183	17.200	9.454	60	66.801	-300	66.501	-3.138	63.363
Schiffsbetriebs- kosten	0	-16.818	-3.687	-12.642	0	0	-33.147	0	-33.147	-187	-33.334
<b>Schiffsbetriebs- ergebnis</b>	240	17.846	1.496	4.558	9.454	60	33.654	-300	33.354	-3.325	30.029
Personal- aufwendungen	-948	0	0	0	0	0	-948	0	-948	0	-948
sonstige betrieb- liche Erträge	584	381	267	856	1	0	2.089	1.491	3.580	0	3.580
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.568	-587	-165	-1.084	-56	-11	-3.471	-1.191	-4.662	0	-4.662
<b>Reedereiüberschuss</b>	-1.692	17.640	1.598	4.330	9.399	49	31.324	0	31.324	-3.325	27.999
Abschreibungen auf Sachanlagen	-33	-10.014	-1.238	-3.662	-3.418	0	-18.365	0	-18.365	1.205	-17.160
Wertminderungen	0	0	0	-26.084	0	0	-26.084	0	-26.084	0	-26.084
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	53	0	25	280	0	358	0	358	2.120	2.478
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-107	-5.030	-777	-1.208	-1.319	0	-8.441	0	-8.441	0	-8.441
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	-1.832	2.649	-417	-26.599	4.942	49	-21.208	0	-21.208	0	-21.208
Segmentvermögen 31. Dezember 2015	170.136	116.354	11.460	62.887	62.743	219	423.799	-197.549	226.250	0	226.250
Segmentsschulden 31. Dezember 2015	13.317	127.577	22.919	78.047	24.761	21	266.642	-30.549	236.093	0	236.093
Segmentinvesti- tionen 2015*	2	5.183	0	2.927	0	0	8.112	0	8.112	0	8.112

\* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

## Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2014 in TEUR

	AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	24.411	3.930	18.087	8.846	0	55.274	0	55.274
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0
	<b>240</b>	<b>24.411</b>	<b>3.930</b>	<b>18.087</b>	<b>8.846</b>	<b>60</b>	<b>55.574</b>	<b>-300</b>	<b>55.274</b>
Schiffsbetriebskosten	0	-14.452	-3.046	-9.559	0	0	-27.057	0	-27.057
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>240</b>	<b>9.959</b>	<b>884</b>	<b>8.528</b>	<b>8.846</b>	<b>60</b>	<b>28.517</b>	<b>-300</b>	<b>28.217</b>
Personalaufwendungen	-931	0	0	0	0	0	-931	0	-931
sonstige betriebliche Erträge	470	1.030	115	3.173	5	0	4.793	0	4.793
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.376	-1.246	-153	-2.296	-22	-15	-6.108	300	-5.808
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>-2.597</b>	<b>9.743</b>	<b>846</b>	<b>9.405</b>	<b>8.829</b>	<b>45</b>	<b>26.271</b>	<b>0</b>	<b>26.271</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-10	-7.239	-906	-4.401	-3.175	0	-15.731	0	-15.731
Wertminderungen	0	-1.459	0	-31.318	0	0	-32.777	0	-32.777
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	108	0	5	330	0	443	0	443
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-164	-4.379	-739	-1.078	-1.345	0	-7.705	0	-7.705
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-2.771</b>	<b>-3.226</b>	<b>-799</b>	<b>-27.387</b>	<b>4.639</b>	<b>45</b>	<b>-29.499</b>	<b>0</b>	<b>-29.499</b>
Segmentvermögen 31. Dezember 2014	169.702	95.842	11.170	77.227	60.090	169	414.200	-181.777	232.423
Segmentsschulden 31. Dezember 2014	12.649	117.111	21.001	66.788	26.981	15	244.545	-15.996	228.549
Segmentinvestitionen 2014*	76	2.473	0	0	0	0	2.549	0	2.549

\* ohne Anteile und Ausleihungen an verbundenen Unternehmen

## Bilanzzeit zum aufgestellten Konzernabschluss

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter zur Aufstellung des Konzernabschlusses

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der aufgestellte Konzernabschluss – unter Annahme der Unternehmensfortführung (going concern) – ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hamburg, den 31. März 2016

Marenave Schifffahrts AG



Ole Daus-Petersen

# Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schifffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave-Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei ist ein internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Car Carriers. Hauptaktivitäten der Reederei sind der Erwerb und langfristige Betrieb von Seeschiffen und der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2015 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – aus insgesamt 13 Schiffen. Hierbei handelt es sich um sechs Produkten-/Chemikaliertanker der Panamax- und Handymax-Klasse, vier Supramax-Bulker, zwei 1.200-TEU Containerschiffe sowie einen Car Carrier. Die Beschäftigung der Schiffe – mit Ausnahme des Car Carriers – erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung, mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert. Aufgrund des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums auf den Dritten im Zuge der neuverhandelten Konditionen im Geschäftsjahr 2015 (Finanzierungsleasing) wird dieser seit dem 1. August 2015 nicht mehr als Seeschiff im Konzernabschluss erfasst.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2015 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – acht Mitarbeiter.

## Markt- und Geschäftsentwicklungen

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche sich 2015 in einem eher schwächelnden und turbulenten Zustand befand. Dabei spielt der historische Rückgang des Ölpreises unverändert eine wichtige Rolle. Dies führt dazu,

dass Öl exportierende Länder in ihren Wachstumsaussichten geschwächt sind, während die Nachfrage jedoch trotz der niedrigeren Kosten nicht in dem Maße gestiegen ist, wie das bei früheren Preissenkungen zu beobachten war. Der anhaltende Wandel Chinas von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft macht ebenfalls der Konjunktur zu schaffen. Die jährlichen Zuwachsraten aus Vorkrisenzeiten, die nicht zuletzt auch enorme Neubauordern in der Schifffahrt ausgelöst haben, scheinen endgültig der Vergangenheit anzugehören. Letztlich wird auch die Geldpolitik der Zentralbanken eine wichtige Rolle spielen. Zuletzt entwickelten sich die Ansätze jenseits und diesseits des Atlantiks uneinheitlich. Während die EZB weiterhin an der „Politik des billigen Geldes“ festhält, hat die FED erstmals seit geraumer Zeit den Leitzins erhöht und weitere Erhöhungen angekündigt. Alles in allem dürfte die Weltwirtschaft in 2016 nur noch um ca. 3,4% wachsen (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./USA, World Economic Outlook (WEO) update January 2016 auf [www.imf.org](http://www.imf.org)).

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist dabei unverändert die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität.

Auch wenn im Jahr 2015 verhältnismäßig wenige Neubaufträge getätigt wurden, verließen dennoch viele Schiffe die Bauwerften, die in den Vorjahren geordert wurden. Die Gründe für die Vielzahl von Neubestellungen der Vergangenheit liegen zum einen in den historischen Tiefständen bei den Preisen für die Schiffsneubauten und zum anderen versprochen die Schiffe neuerer Bauart wesentliche Kostenvorteile im täglichen Betrieb, was einen weiteren Vorteil gegenüber der Alttonnage darstellt. Der seit der zweiten Hälfte des Jahres 2014 zu beobachtende Verfall des Ölpreises hat dieser Triebfeder von Neubestellungen jedoch wesentlichen Wind aus den Segeln genommen, da durch geringere Treibstoffkosten auch das Einsparpotenzial treibstoffärmerer Einheiten sinkt. Auch vor diesem Hintergrund nahm die Ordertätigkeit neuer Schiffe mit dem Hauptaugenmerk auf ein eco-design spätestens seit dem Einbruch des Ölpreises spürbar ab.

Ein niedriger Ölpreis ist allein aus diesem Grund ein positiver Faktor für die Schiffe der Marenave-Flotte. Einen wichtigeren Effekt hat die Entwicklung des Ölpreises jedoch auf die Auslastung des (Produkten-)Tankermarktes. Niedrige Preise fördern den Verbrauch; zudem entsteht durch die Erwartung künftiger Preissteigerungen die Situation, dass Tankschiffe teils als schwimmende Lager verwendet werden. Diese Contango-Situation bindet entsprechend Tonnage und wirkt posi-

## Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent



Quelle: onvista.de, Rohstoff „Brent“ per 31. März 2016

tiv auf die gesamte Angebots- und Nachfragesituation, welche die materiellen Verbesserungen des Tankermarktumfeldes – welches durch Verschiebungen der Warenströme mit der Folge erhöhter Tonnenmeilennachfrage gekennzeichnet ist – weiter unterstützt.

Die Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent zeigt die obige Grafik.

Ein historisch niedriger Schrottpreis (aktuell ca. durchschnittlich USD 250 pro Tonne) incentiviert dabei kaum Verschrotungen älterer Tonnage.

Unabhängig von diesem Umfeld, welches der Flotte der Marenave AG insgesamt sowohl positive wie auch negative Rahmendaten setzt, ist die Lage des Konzerns im Jahr 2015 und auch zur Zeit der Berichterstellung allen voran durch finanzielle Aspekte geprägt. Zum Ende des Jahres 2015 liefen im Rahmen der alten Restrukturierungsvereinbarung für die Tanker- und Containerschiffe geringe Kapitaldienstverpflichtungen aus und ab 2016 sollten deutlich erhöhte Tilgungen zu leisten sein, die selbst bei positivem Marktumfeld kaum erwirtschaftbar gewesen wären. Zwischenzeitlich wurde der geringe Kapitaldienst um ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert, was das Problem aber nicht behebt, sondern nur entsprechend ein halbes Jahr in die Zukunft verschiebt. Erschwerend kommt hinzu, dass durch den Markteinbruch im Bulkersegment im Jahr 2015 und dem Auslaufen hoch dotierter historischer Charterverträge – verstärkt durch erhöhte Liquiditätsbelastungen infolge der planmäßigen Klassedockungen für alle vier Bulker im 2. Halbjahr 2015 – die historischen

Liquiditätspolster auf den Bankkonten (USD 14,7 Mio. bzw. EUR 12,1 Mio. per 31. Dezember 2014) kontinuierlich abschmelzen (USD 9,4 Mio. bzw. EUR 8,6 Mio. per 31. Dezember 2015 und USD 5,7 Mio. bzw. EUR 5,0 Mio. per 31. März 2016). Somit ist aus aktueller Sicht auch absehbar, dass für die vier Bulker der aktuell vereinbarte Kapitaldienst Mitte des zweiten Halbjahres 2016 nicht mehr erbracht werden kann. Die diesbezüglich geführten Gespräche zur Anpassung der jeweiligen Tilgungspläne mit den finanzierenden Banken haben noch kein finales Ergebnis hervorbringen können. Der Vorstand ist zuversichtlich, ein die Insolvenz vermeidendes Verhandlungsergebnis erzielen zu können und rechnet bis zum Ende des 2. Quartals 2016 damit.

In diesem Umfeld wurde im Jahr 2015 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von EUR 23,7 Mio. (Vorjahr: ./ EUR 33,7 Mio.) erzielt. Dieses ist im ganz Wesentlichen durch die außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen von insgesamt EUR 26,1 Mio. (Vorjahr: EUR 32,8 Mio.) beeinflusst, welche das ansonsten entstandene positive Konzernergebnis in Höhe von EUR 2,4 Mio. komplett überlagerten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen bzw. Impairments (EUR 26,1 Mio. bzw. USD 28,7 Mio.) entfallen ausschließlich auf die Bulkerflotte und sind den im Jahr 2015 fortlaufend deutlich eingetrübten Marktaussichten dieses Segmentes geschuldet.

Die durchaus zufriedenstellende Entwicklung im Produktentankermarkt zeigt sich auch in den Schiffswerten. Die gestiegenen Schiffswerte führten zu einer Dotierung der direkt im Eigenkapital erfassten Neubewertungsrücklage in Höhe von EUR 9,2 Mio. bzw. USD 10,3 Mio.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2015 nicht wesentlich gegenüber den Vorjahren verändert. Dies bedeutet, dass Schiffsfinanzierungen weiterhin nur sehr selektiv vergeben werden, da die großen schiffsfinanzierenden Banken im Wesentlichen immer noch mit dem Abbau und dem Management ihrer bestehenden Portfolien beschäftigt sind. In diesem Umfeld hat es in Deutschland keine neuen KG-Finanzierungen gegeben, dagegen haben die Insolvenzen, insb. der klassischen Einschiff-KG's, weiter zugenommen, wobei ein Fortschreiten dieser Tendenz auch für das Jahr 2016 zu erwarten sein wird.

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die Segmente der Schifffahrt - Tanker, Container und Bulker - sowie das Segment Car Carrier im letzten Jahr genommen haben.

### Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./. Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 9.959 auf TEUR 17.846 deutlich verbessert.

Ursächlich für die guten Ergebnisse sind die positiven Marktfundamentaldaten, an denen die Schiffe der Marenave-Flotte durch ihren hauptsächlichen Einsatz in Tanker-Pools voll partizipieren konnten. Zu nennen ist hier zunächst eine hohe Raffinerieauslastung, die unter anderem durch den unverändert niedrigen Ölpreis getrieben ist. Wesentliche Teile der Produktion sind dabei für den Export vorgesehen. Hier machen sich unverändert die positiven Auswirkungen der Verlagerungen von Raffinerien aus Amerika/Europa in den Mittleren Osten/Indien bemerkbar. Dies stimuliert die Tonnen-Meilen-Nachfrage zusätzlich.

Ebenfalls Tonnen-Meilen-Nachfrage erhöhend wirken sich ergebende Arbitrage- und Triangulationsmöglichkeiten aus dem Umstand heraus aus, dass Amerika knapp an Benzin und gut versorgt mit Gasöl ist, während in Europa genau ein anderes Verhältnis besteht, was entsprechend positive Auswirkungen auf den Transatlantikverkehr hat.

Auch Amerikas Rolle als Netto-Exporteur von Ölprodukten wird seinen nahezu exponentiellen Anstieg weiter fortsetzen, was sich ebenfalls positiv auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage auswirken wird.

Weniger positiv verhält es sich auf der Angebotsseite, welche durch massive Neubaubestellungen der vergangenen Jahre – insbesondere im MR-Segment – gekennzeichnet war. In 2015 wuchs die MR-Flotte um 8,7 %\*. Für die kommenden beiden Jahre ist von Werten um die 4,0 %\* zu rechnen. Das Orderbuch steht aktuell bei ca. 15 %\* der fahrenden Flotte. Sofern die Nachfrageseite weiterhin robust bleibt, kann dieses Angebotswachstum absorbiert werden.

Im Bereich der Handysize-Tanker (< 39.000 dwt) nahm die Weltflotte in den vergangenen Jahren sogar ab, da sich das Hauptinteresse auf den MR-Bereich fokussierte. Das Orderbuch steht hier nur bei 8 %\* der aktuellen Flotte.

\* Quelle: *Lorentzen & Stemco AS, Oslo*

### Containerschifffahrt

Der erfreuliche Aufschwung in der Containerschifffahrt im 1. Halbjahr 2015 nahm in den vergangenen Monaten ein jähes Ende. Zuletzt dominieren wieder negative Schlagzeilen die Presse innerhalb der Containerschifffahrt. Zu nennen sind hier beispielsweise Gewinnwarnungen des Branchenprimus Maersk sowie die Berichterstattung um den nicht einfachen Börsengang von Hapag Lloyd. Die zunächst nur der üblichen Sommersaison zuzuschreibenden Indexrückgänge setzten sich auch nach Ende des Sommers 2015 fort. Die Grafik auf der folgenden Seite veranschaulicht dies.

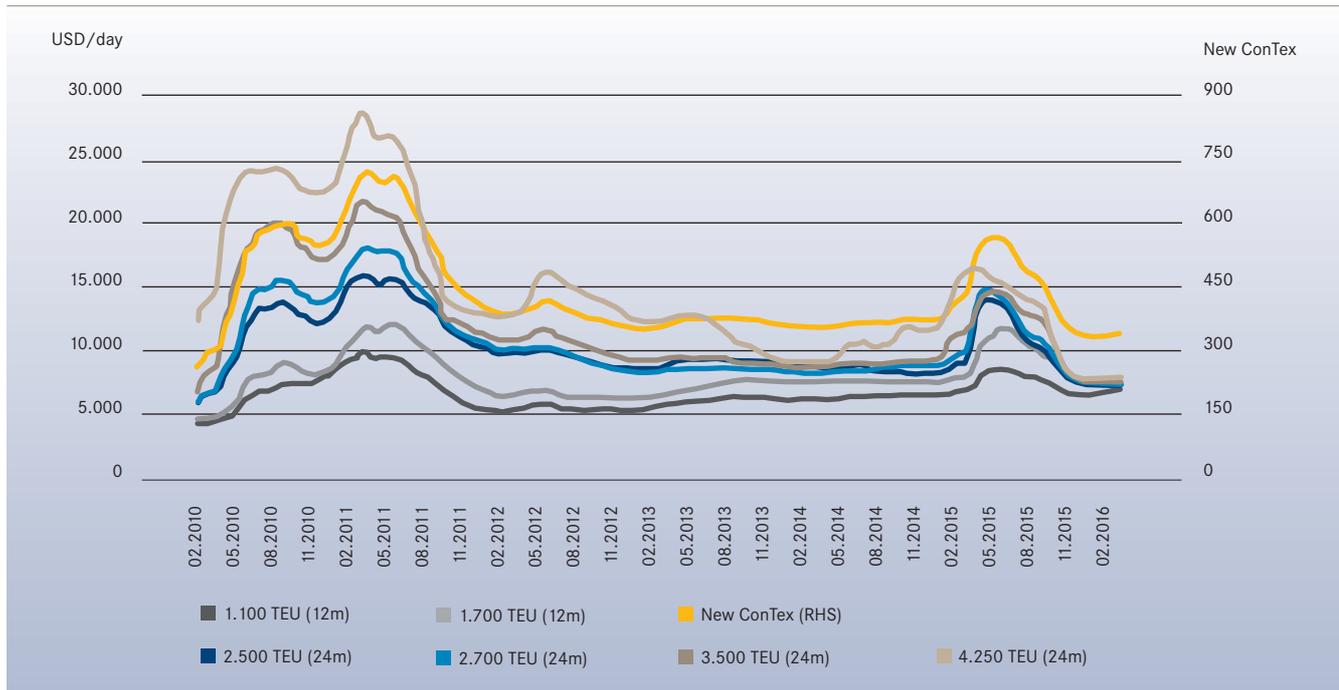
Die Charraten sind demnach zunächst segmentübergreifend in der zweiten Jahreshälfte 2015 deutlich eingebrochen. Hier spiegeln sich die schwachen Frachtratenniveaus auf den Fernstrecken infolge von Überkapazitäten zeitversetzt ebenso wider wie der erneut nur dürftige Verlauf der Hauptsaison. Zum Jahreswechsel 2015/2016 und im 1. Quartal 2016 hat sich jedoch eine Bodenbildung gezeigt und es bleibt abzuwarten, ob die Sommersaison weitere Charratensteigerungen nach sich zieht.

Die Auslieferungswelle insbesondere von großvolumiger Tonnage belebte in 2015 zudem den Kaskadeneffekt. Die Charraten für 8.500 TEU und 6.500 TEU Schiffe haben mittlerweile teils über 60% ihrer Jahreshöchststände eingebüßt. Die klassischen Panamax-Größen zeigen ähnlich schlechte Entwicklungen. Die signifikanten Rückgänge werden durch die Anstiege der Aufliegerdaten untermauert, welche Ende des Jahres 2015 mit 311 Frachtern bei 1,36 Mio. TEU so hoch wie seit fünf Jahren nicht mehr waren, was den enormen Wettbewerbsdruck zeigt.

Die Ablieferungen von Containerschiffen erreichten in 2015 zudem einen neuen Höchststand, nachdem 212 neue Einheiten mit einer Kapazität von 1,71 Millionen TEU zur Ablieferung kamen, was einem Zuwachs von 8,3 % entspricht. Diese entfallen jedoch zum Gros auf Frachter jenseits der 10.000 TEU. Zudem befinden sich zum Ende des Jahres 2015 gut 100 weitere Schiffe mit über 18.000 TEU in den Auftragsbüchern, was den Druck erhöht.

Anders als z.B. im Tankerbereich ist das aktuelle Orderbuch bei den Containern unserer Größenklasse jedoch deutlich weniger bedrohlich. Auch die Verschrottungstätigkeiten erfolgten hier auf relativ konstant hohem Niveau, so dass die Angebotsseite derzeit intakt erscheint.

## New Con Tex



Quelle: New ConTex Commentary 2016 week 12; Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

Wenn die Zurückhaltung auf der Neubauseite bei den Containern unserer Größenklasse bestehen bleibt, dann dürften Zuwächse auf der Nachfrageseite zu einem verbesserten Nachfrage-Angebots-Verhältnis führen, welches sich positiv auf die Charraten auswirken sollte.

Insbesondere in den unteren Größenklassen, in denen auch die beiden Containerschiffe der Marenave verkehren, kommen kaum Schiffe zusätzlich in den Markt. Stattdessen dürften sich hier Verschrottungseffekte besonders positiv auswirken.

In der Größenklasse der MS "MARE FOX" und MS "MARE FRIO" wird derzeit mehr abgewrackt als neu abgeliefert; ein Trend, der sich wohl nicht umkehren wird, zumal das Durchschnittsalter der Flotte heute bei ca. zwölf Jahren liegt. Bei dem seit nunmehr rund sieben Jahren bestehenden kaum auskömmlichen Ratenniveau steht nicht viel Geld zur laufenden Instandhaltung der Schiffe zur Verfügung. Die Reserven für die Kosten der nach 15 Jahren zwingend anstehenden Klassendockungen konnten zunehmend nicht aufgebaut werden, so dass die betroffenen Schiffe heute oft kurz vor der Klassendockung an Abbrecher verkauft werden. Somit liegen heute die Werte von 15 Jahre alten Containerschiffen in den meisten Größenklassen in der Regel nah beim Schrottwert (Quelle: Clarksons April/2016). Da in den kleinen Größen bis 1.200 TEU bereits sehr viele Schiffe abgewrackt wurden, gehen wir davon aus, dass sich die Charraten in diesem Segment aufgrund einer Verknappung der verfügbaren Tonnage wieder - wenngleich langsam - verbessern werden.

Für die beiden Containerschiffe und die Partnerschiffe des Einnahme-Pools, in dem die Schiffe beschäftigt sind, erwarten wir somit aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feeder-schiffe und ihres aktuell guten technischen Zustandes - gemessen am Alter der Schiffe - im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld.

Im Jahr 2015 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 1.496 (Vorjahr: TEUR 884) erwirtschaften, was insbesondere dem starken 1. Halbjahr 2015 zu verdanken war.

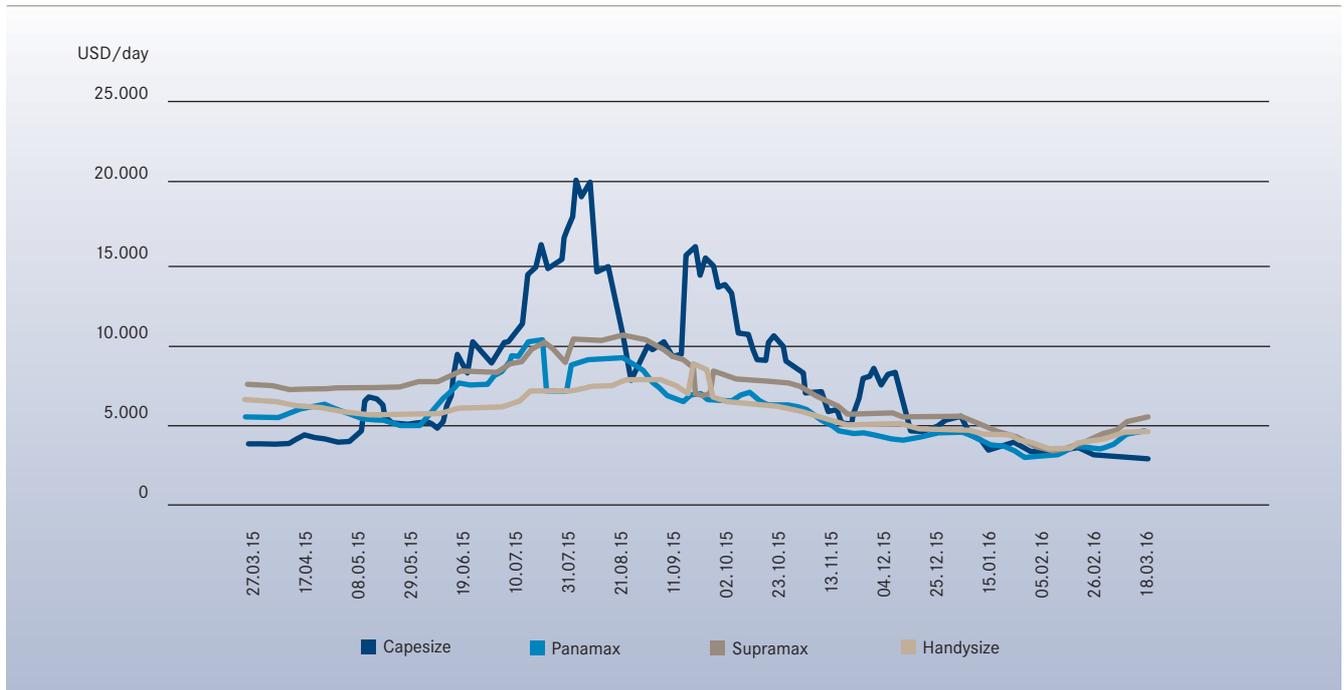
Derzeit sind die in dem Pool fahrenden Containerschiffe von längeren Warte- und Ausfallzeiten nicht betroffen gewesen.

### Bulkschiffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich bereits seit Mitte des Jahres 2014 kontinuierlich eingetrübt. Der Bulkermarkt befand sich in 2015 damit in seiner schwächsten Phase der vergangenen 30 Jahre. Die Risiken für die Weltkonjunktur sind wie eingangs erwähnt weiterhin vorhanden, hierzu zählen vor allem der wirtschaftliche Wandel Chinas mit den daraus resultierenden Problemen, die anhaltend niedrigen Rohstoffpreise und die sich abzeichnende Zinswende in den USA. Des Weiteren wirken sich geopolitische Risiken nach wie vor auf die Entwicklung der Weltwirtschaft aus.

Diese weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirken sich direkt auf den Bulkermarkt aus, der folgerichtig mit kaum gu-

## Entwicklung des Einnahmepotenzials im Bulkersegment



Quelle: Hartland Weekly Commentary 18 March 2016

ten Nachrichten aufwarten konnte. Der Trend der sich eintrübenden Marktaussichten in den vergangenen Monaten, der bereits im Jahr 2014 in außerplanmäßigen Abschreibungen innerhalb unserer Bilanz seinen Ausdruck fand, hat sich auch bis in 2015 fortgesetzt. Als Konsequenz haben wir insgesamt außerplanmäßige Abschreibungen von zusammen USD 28,7 Mio. (EUR 26,1 Mio.) auf unsere aus vier Supramax-Schiffen bestehende Bulkerflotte im Geschäftsjahr 2015 vornehmen müssen.

Belastend wirkten zudem Ablieferungen und Neubauordern insbesondere im Bereich der Ultramax-Tonnage. Nachfrage seitig konnte wie dargelegt insbesondere China nicht die Erwartungen erfüllen, die die Mehrzahl der Marktteilnehmer vormals gesetzt hatten.

Die Entwicklung des Einnahmepotentials der unterschiedlichen Größenklassen innerhalb des Bulkersegments in den vergangenen 12 Monaten veranschaulicht dabei die obige Grafik.

Nachdem das MS „MARE TRAVELLER“ im 4. Quartal 2015 sowie das MS „MARE TRACER“ im 1. Quartal 2016 aus ihren lukrativen Erstbeschäftigungen auf Vorkrisenniveau zurückgeliefert wurden, sind mittlerweile alle vier Bulker dem Marktniveau ausgesetzt, welches zuletzt nicht einmal betriebskostendeckend war. Im 1. Quartal 2016 scheint jedoch eine Bodenbildung eingesetzt zu haben und zuletzt waren wieder leicht steigende Raten zu erreichen.

Das Schiffsbetriebsergebnis des Bulkersegmentes verringerte sich insofern von TEUR 8.528 in 2014 auf TEUR 4.558 in 2015.

### Car Carrier

Der Markt für Car Carrier befindet sich in einem verhältnismäßig ausgewogenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

Das MS "HÖEGH BERLIN" ist in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS beschäftigt, so dass kurzfristige Entwicklungen dieses Marktes keinen Einfluss auf die Vercharterung und somit auf die Marenave Schifffahrts AG haben sollten.

Am 30. Oktober 2015 haben wir im Rahmen der Ad-Hoc-Publizität über die vorzeitige Charterverlängerung unseres Autotransporters informiert. Die Charterperiode wurde durch die Anpassung vorzeitig um fünf Jahre bis zum 5. März 2024 verlängert, wobei die tägliche Rate rückwirkend ab dem 1. August 2015 auf USD 24.000 reduziert wurde. Dabei wurden effektiv USD 33,1 Millionen garantierte zusätzliche Mehreinnahmen gegenüber dem alten Vertragsstand gesichert. Die dadurch bis Anfang 2019 zunächst resultierenden geringeren Einnahmen werden einerseits durch eine analoge Streckung des bestehenden „Seller's Credit“ bis zum Ende der neuen Charterperiode zu Teilen kompensiert. Zusätzlich mindern positive laufende Steuereffekte die zunächst resultie-

renden Einnahmeeinbußen auf Konzernebene. Vor allem aber werden die bis Anfang 2019 zunächst resultierenden geringeren Einnahmen durch die sehr positiven Effekte in dem Zeitraum 2019-2024 überkompensiert werden. In diesem Zeitraum wird das aktuell noch bestehende Bankdarlehen zurückgeführt worden sein, so dass aus den Chartereinnahmen nur noch der Seller's Credit bedient werden muss, so dass ab 2019 durchschnittlich ca. USD 7,3 Millionen freier Cash Flow jährlich anfallen wird.

Zum 5. März 2024 hat der Charterer zudem eine – ein Jahr vorher zu erklärende – Option, das Schiff entweder zu einem festgeschriebenen Preis von USD 32,0 Millionen zu kaufen oder aber die Charter für weitere sechs Jahre bis zum 5. März 2030 zu einer dann geltenden Rate von USD 15.250 pro Tag zu prolongieren. Sollte der Charterer die Verlängerungsoption ausüben, stünde ihm zum Laufzeitende im Jahr 2030 eine 2. Kaufoption zu dann USD 6,7 Millionen zu.

**Unternehmenssteuerung**

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG ist gekoppelt an den Erfolg der jeweiligen Konzerngesellschaften. Aus diesem Grund erfolgt die Unternehmenssteuerung auf Ebene des Marenave-Konzerns. Diese erfolgt im Wesentlichen auf der Basis der finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ auf Ebene der Segmente Tanker, Container, Bulker und Car Carrier. Diese stellen neben weiteren in der internen Berichterstattung aufgeführten finanziellen Kennzahlen die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für den Marenave-Konzern dar.

Die Umsatzerlöse umfassen dabei sämtliche Zeitcharter-, Bareboatcharter- und Poolerlöse. Auch wenn gemäß der IFRS-Vorschriften die Einnahmen aus dem Bareboat-Chartervertrag für den Autotransporter seit der vorzeitigen Verlängerung des Vertrages per 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu bilanzieren sind und mithin keine Umsatzerlöse mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt werden können, erfolgt für interne Berichts- und Steuerungszwecke unverändert ein Ausweis als Umsatzerlöse.

Im Falle von Einzelreise-/Spotcharter erfolgt zudem eine Umrechnung auf Zeitcharterbasis (sog. „TCE“: Time Charter Equivalent). Treibstoffkosten und ähnliche einzelreisespezifische Kosten, die durch – gegenüber der Zeitcharter – höhere Frachterlöse abgegolten sind, werden somit zum Zwecke der Unternehmenssteuerung eliminiert.

Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Tanker, Container und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der

Marenave Schifffahrts AG an. Der Konzernergebnisbeitrag auf Ebene der Segmente Tanker, Container, Bulker und Car Carrier entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Hiervon werden die auf der Ebene der Marenave AG anfallenden administrativen Kosten sowie Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Abzug gebracht.

Die Überwachung der Planungsannahmen erfolgt in eigener Verantwortung durch den Vorstand und in regelmäßiger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Grundlage der Überwachung ist ein in der Regel auf monatlicher Basis maßgeschneidertes Reporting (sog. „Controllingtool“), in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet werden. Hierdurch ist mit zunehmendem Zeitablauf immer absehbarer geworden, dass die Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes - insbesondere die ab 2016 geltenden Tilgungsverpflichtungen – realistischerweise kaum erreichbar sind, weswegen das gesamte Jahr 2015 bis heute ein intensiver Dialog mit den finanzierenden Banken des Konzerns geführt wird.

Darüber hinaus ergeben sich regelmäßige Berichtspflichten gegenüber den refinanzierenden Banken aus vertraglichen Darlehensvereinbarungen (Compliancezertifikate, Nachweis Einnahmesituation).

**Finanz-, Vermögens- und Ertragslage**

**Ertragslage**

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage der Marenave Schifffahrts AG für das Geschäftsjahr 2015 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 stellen sich auf Einzelabschlussebene wie folgt dar:

	2015	2014	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Beteiligungsergebnis	-40.571	-40.096	-475
Sonstige betriebliche Erträge	523	499	24
<b>Gesamtleistung</b>	<b>-40.048</b>	<b>-39.597</b>	<b>-451</b>
Personalaufwand	973	949	24
Abschreibungen	28	9	19
Sonstiger Betriebsaufwand	1.976	2.593	-617
<b>Betrieblicher Aufwand</b>	<b>2.977</b>	<b>3.551</b>	<b>-574</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-43.025</b>	<b>-43.148</b>	<b>123</b>
Zinsergebnis	-98	-30	-68
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>	<b>-43.123</b>	<b>-43.178</b>	<b>55</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.139	-2.554	1.415
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-44.262</b>	<b>-45.732</b>	<b>1.470</b>

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2015	2014	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	2.056	3.450	-1.394
Erträge aus Beteiligungen	0	189	-189
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-11.627	-14.989	3.362
Abschreibungen auf Forderungen an verbundene Unternehmen	0	-23.746	23.746
Übriger Aufwand	-31.000	-5.000	-26.000
<b>Gesamt-Beteiligungsergebnis</b>	<b>-40.571</b>	<b>-40.096</b>	<b>-475</b>

Planmäßig erfreulich wirkte sich der Ergebnisbeitrag der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH aus, deren Jahresergebnis durch den am 18. März 2009 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrag der Marenave Schiffahrts AG zuzurechnen ist. Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr begründet sich insbesondere aus der USD-EUR-Wechselkursentwicklung, welche bei der Bewertung der Fremdwährungsdarlehen der Organgesellschaft zu entsprechenden Kursverlusten führte, die den abzuführenden Gewinn minderten.

Außerplanmäßige Abschreibungen infolge der Bewertung der Beteiligungsansätze waren im Geschäftsjahr 2015 in Höhe von insgesamt EUR 1,3 Mio. (Vorjahr: EUR 4,6 Mio.) auf zwei (Vorjahr: drei) Beteiligungen innerhalb des Tankersegmentes sowie in Höhe von insgesamt EUR 10,3 Mio. (Vorjahr: EUR 10,4 Mio.) auf zwei (Vorjahr: vier) Beteiligungen innerhalb des Bulkersegmentes notwendig.

Ein weiterer Betrag in Höhe von EUR 31,0 Mio. (Vorjahr: EUR 5,0 Mio.) inkl. Aufzinsung in Höhe von EUR 0,6 Mio. (Vorjahr: EUR 0,6 Mio.) führte zur Erhöhung der Rückstellung, die bereits im Vorjahr für voraussichtlich zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt zehn (Vorjahr: fünf) ihrer Tochtergesellschaften gebildet wurde.

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Geschäftsführungs- und Dienstleistungsvergütungen.

Bei unveränderter Mitarbeiterzahl erhöhte sich der Personalaufwand nur in geringem Umfang.

Der sonstige Betriebsaufwand beinhaltet in 2015 im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten (TEUR 693; Vj. TEUR 138), Kursverluste (TEUR 501; Vj. TEUR 320), Steuerberatungskosten (TEUR 118; Vj. TEUR 23), Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 105; Vj. TEUR 105) sowie Abschlussprüfungskosten (TEUR 96; Vj. TEUR 72). Im Vorjahr wurde unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zudem die Belastung aus einer vereinbarten Ausgleichszahlung für die Auflösung eines Dienstleistungsvertrages in Höhe von EUR 1.500.000,00 ausgewiesen. Dies

begründet im Wesentlichen den Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Demgegenüber standen höhere Beratungskosten sowie Rechts- und Steuerberatungskosten in Zusammenhang mit den andauernden Refinanzierungsgesprächen sowie mit der im Geschäftsjahr abgeschlossenen Betriebsprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008.

In dem Zinsergebnis wirken sich einerseits die Zinserträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens in Höhe von TEUR 175 (Vorjahr: TEUR 144) aus. Die Zunahme resultiert aus einem durchschnittlich höheren Bestand an ausgereichten langfristigen Darlehen an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH. Weitere TEUR 24 betreffen Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH. Demgegenüber stehen die Zinsaufwendungen aus Darlehen von verbundenen Unternehmen (TEUR 189; Vj. TEUR 63) sowie Zinsen auf Steuernachforderungen (TEUR 108; Vj. TEUR 61). Im Vorjahr enthielten die Zinsaufwendungen noch Zinsen aus dem ausgereichten Commercial Paper in Höhe von TEUR 101.

Durch das Organschaftsverhältnis mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH beinhaltet das zu versteuernde Einkommen der Marenave Schiffahrts AG ebenfalls das von der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH erzielte Jahresergebnis. Für das Jahr 2015 ergibt sich eine körperschaft- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 1.139 (Vorjahr: TEUR 832).

Die Vorjahresprognose bzgl. der Erzielung eines Jahresergebnisses vor Beteiligungsergebnis in Höhe von EUR ./.3,0 Mio. wurde um EUR 0,7 Mio überschritten und betrug mithin EUR ./. 3,7 Mio. Ursächlich hierfür waren vor allem erhöhte Beratungskosten im Zusammenhang mit der laufenden Restrukturierung des Konzerns.

### Vermögenslage

Die Vermögenslage der Marenave Schiffahrts AG stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2015	31.12.2014	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
<b>Vermögen</b>			
Anlagevermögen	31.810	43.462	-11.652
Kurzfristige Forderungen	1.648	2.461	-813
Flüssige Mittel	151	137	14
Übrige Aktiva	29	28	1
	<b>33.638</b>	<b>46.088</b>	<b>-12.450</b>
<b>Kapital</b>			
Eigenkapital	-26.489	17.774	-44.263
Verbindlichkeiten	60.127	28.314	31.813
	<b>33.638</b>	<b>46.088</b>	<b>-12.450</b>

Der Rückgang des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr resultiert aus Abschreibungen auf die Anteile von insgesamt vier Tochtergesellschaften.

Die Abnahme der kurzfristigen Forderungen ist durch entsprechende Zahlungseingänge der Organgesellschaft MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH begründet.

Die Abnahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf das negative Jahresergebnis des Jahres 2015 zurückzuführen. Unter Berücksichtigung des Verlustvortrags in Höhe von TEUR 12.236 entsteht ein neuer Bilanzverlust in Höhe von TEUR 56.499. Abzüglich des Gezeichneten Kapitals in Höhe von TEUR 30.010 ergibt sich somit ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von TEUR 26.489. Eine Adressierung dieser bilanziellen Überschuldung – insbesondere aus dem Blickwinkel einer etwaigen insolvenzrechtlichen Überschuldung – erfolgt im Rahmen der laufenden Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken des Konzerns. Wir weisen auf die Ausführungen zu ‚Finanzierungsrisiken‘ innerhalb des Risikoberichts.

Die Verbindlichkeiten und Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2015 vor allem die Rückstellung für voraussichtliche zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt zehn (Vorjahr: fünf) ihrer Tochtergesellschaften in Höhe von TEUR 52.000 (Vorjahr: TEUR 21.000). Außerdem sind hier Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 5.155 (Vorjahr: TEUR 4.226) sowie Steuerrückstellungen in Höhe von TEUR 2.374 (Vorjahr: TEUR 1.773) enthalten. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert aus weiteren kurzfristigen Darlehensaufnahmen und der Bewertung der USD-Verbindlichkeiten zum Bilanzstichtag.

**Finanzlage**

Die Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der operativen Tätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

	2015	2014	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-159	783	-942
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	173	-2.732	2.905
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	1.756	-1.756
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>14</b>	<b>-193</b>	<b>207</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	137	330	-193
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>151</b>	<b>137</b>	<b>14</b>

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Mittelabfluss für Investitionen hängt mit der Anschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung zusammen. Die erhaltenen Zinserträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (TEUR 175, Vj. TEUR 144) wurden ebenso hier ausgewiesen. Der Vorjahreswert wurde entsprechend angepasst, da diese im Vorjahr unter dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen wurden. Im Vorjahr war der Cashflow aus Investitionstätigkeit noch durch die Gewährung von Darlehen an die MS Mare BERLIN Schifffahrts GmbH (EUR 1,3 Mio.) und die Einzahlung in die Rücklagen eines Tochterunternehmens im Tankersegment geprägt.

In dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit des Vorjahres wirkten sich vor allem die Rückführung des Commercial Papers und die damit gezahlten Zinsaufwendungen aus. Die im Geschäftsjahr in Anspruch genommenen kurzfristigen Darlehen bei verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 276 wurden wie im Vorjahr unter dem Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

**Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements**

Das Finanzmanagement im Marenave-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Es operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

**Kapitalstrukturmanagement**

Ziel des Kapitalstrukturmanagements war seit Gründung der Gesellschaft in 2006 und in den folgenden Jahren zunächst ein Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 30/70. Hierbei wurde im Wesentlichen das Verhältnis zwischen Schiffshypothekendarlehen und Eigenkapital der Schiffsgesellschaften durch das Management gesteuert. Der Konzern unterliegt weder satzungsmäßigen noch vertraglichen Kapitalerfordernissen oder externen Mindestkapitalanforderungen.

Als Auswirkung der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die insbesondere auch die Prämissen des schiffsfinanzierenden Sektors beeinflusst hat, ist ein genanntes EK/FK-Verhältnis von 30/70 jedoch nicht mehr haltbar. Die aktuell rigide Bankenhaltung bei der Darlehensvergabe muss vor dem Hintergrund regulatorischer Zwänge im Bankensektor (Basel III u.a.) als dauerhaftes Faktum hingenommen werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich das aktuelle geplante Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 40/60 zukünftig auf bis zu ca. 50/50 entwickeln könnte.

Durch die in den Geschäftsjahren seit 2013 umfangreich notwendig gewordenen Abwertungen auf das Sachanlagevermögen ist das EK/FK-Verhältnis seitdem deutlich unter den Zielwert gesunken und nahm im Geschäftsjahr 2015 einen negativen Wert an.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

### Liquiditätsmanagement

Da die wesentlichen finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns Bank- bzw. Schiffshypothekendarlehen umfassen, erfolgt auf Basis eines maßgeschneiderten Reporting (sog. „Controllingtool“) eine laufende Überwachung der kurz- und mittelfristigen Liquidität. Insbesondere wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Finanzkennzahlen laufend überwacht und die hieraus resultierenden Informationen zeitnah und laufend an die betroffenen Banken kommuniziert. Notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Liquidität und der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen, insbesondere die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes, können so frühzeitig eingeleitet werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen)

Wir verweisen auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Risiken aus dem Schiffsbetrieb“ und im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals EUR 150.050.000,00, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

Hinsichtlich der Angaben gemäß § 289 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 HGB wird auf die Angaben im Anhang verwiesen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

Arbeitnehmer, die ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben, sind nicht am Grundkapital beteiligt.

Nach § 84 AktG obliegt dem Aufsichtsrat die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern. Die Satzung der Marenave Schiffahrts AG enthält keine hiervon abweichenden Bestimmungen.

Änderungen der Satzungen sind gesetzlich in §§ 133, 179 AktG geregelt und erfordern prinzipiell eine Dreiviertelmehrheit. Die Satzung kann davon abweichen. Auf der Basis von § 18 der Satzung können daher Satzungsänderungen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen beschlossen werden, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas anderes vorschreibt. Der Aufsichtsrat kann gemäß § 12 der Satzung Satzungsänderungen beschließen, die nur die Fassung betreffen.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionsscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015).

Zudem wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit

Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktiengabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder – falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

Es bestehen keine wesentlichen Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels in Folge eines Übernahmeangebots stehen und die nach Maßgabe des § 289 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 HGB offenkundig sind.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind.

#### Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2015 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG bzw. Marenave-Konzern im Durchschnitt unverändert zum Vorjahr acht Mitarbeiter. Im Marenave Konzern waren zudem im Jahr 2015 durchschnittlich 104 eigene Seeleute (ohne über Crewing-Agenturen bezogene Mannschaftsdienstgrade) auf den Schiffen der Marenave-Flotte beschäftigt (Vorjahr: 106 Seeleute).

Diese Zahlen beinhalten nicht den Vorstand, der während der Jahre 2014 und 2015 aus Herrn Ole Daus-Petersen als Alleinvorstand bestand.

#### Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf ihrer Internetseite öffentlich zugänglich gemacht, worauf Bezug genommen wird. (siehe: [www.marenave.com/dt/investorrelations/unternehmensfuhrung.html](http://www.marenave.com/dt/investorrelations/unternehmensfuhrung.html))

#### Grundzüge des Vergütungssystems

##### Vorstand

Der Alleinvorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2015 eine jährliche vertragliche Vergütung von TEUR 230 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 erfolgte die Verlängerung der ansonsten bis zum 31. Dezember 2015 reichenden Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen um weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2018.

Vor diesem Hintergrund wurde am 21. Juli 2015 ein neuer Anstellungsvertrag abgeschlossen. Dieser sieht ein ab 1. Januar 2016 geltendes neues Jahresfestgehalt von TEUR 250 vor.

Außerdem wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Das Vorstandsmitglied kann danach jährlich einen Bonus in einer maximalen Gesamthöhe von bis zu EUR 100.000,00 erhalten, wobei zwei gleichgewichtete Erfolgsziele, nämlich ein EBITDA-Erfolgsziel und ein Aktienkurs-Erfolgsziel, vereinbart werden; bei 100 % Zielerreichung erhält das Vorstandsmitglied je Erfolgsziel EUR 25.000,00 und die Bonusvergütung ist bei 200 %-iger Zielerreichung je Erfolgsziel der Höhe nach begrenzt. Die konkreten Erfolgsziele und weitere Einzelheiten wurden für das Geschäftsjahr 2015 parallel zum Abschluss des Anstellungsvertrages und werden für die Zukunft vom Aufsichtsrat der Gesellschaft für jedes Geschäftsjahr im Voraus in einer separaten Zielvereinbarung geregelt. 50 % des (jeweiligen Teils des) Erfolgsbonus werden zehn Kalendertage nach Feststellung des Erreichens des jeweiligen Erfolgsziels durch den Aufsichtsrat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses) zur Zahlung fällig. Der Anspruch auf die weiteren 50 % („50 %-Aufschubanspruch“) besteht nur fort, wenn

- im Falle des EBITDA-Erfolgsziels: das EBITDA nach Herausrechnen außerordentlicher Ergebnisse im Folgejahr keinen Negativwert aufweist und eine Höhe erreicht, die zu einem EBITDA-Erfolgsbonus berechtigt;
- im Fall des Aktienkurs-Erfolgszieles: der volumengewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Wertpapierbörse Hamburg im Dezember des Folgejahres mindestens 100 %-Zielmarke des Vorjahres erreicht.

Der 50 %-Aufschubanspruch wird zehn Kalendertage, nachdem der Aufsichtsrat das Vorliegen der Bestehensvoraussetzungen festgestellt hat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses), fällig.

Für das Geschäftsjahr 2015 wurde auf Basis der jeweiligen Zielerreichung eine Rückstellung für den Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 35 (incl. „50 %-Aufschubanspruch“) eingestellt. Das Vorstandsmitglied erhält zudem eine einmalige variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 25, wenn unter seiner Mitwirkung eine finanzielle Restrukturierung von einzelnen Konzernfinanzierungen bis zum 30. Juni 2016 gelingt.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu vereinbaren. Die Zahlung darf den Wert von zwei Jahresvergütungen sowie den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages nicht überschreiten (Abfindungs-Cap). Bei der Berechnung des Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Gemäß der Mustertabelle entsprechend Nummer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex stellt sich die Vorstandsvergütung wie folgt dar. Die zuvor beschriebene variable Vergütungskomponente wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet, da jährlich eine neue Festlegung der Erfolgsziele erfolgt. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	204.000,00	230.000,00	230.000,00	230.000,00
Nebenleistungen	12.243,42	14.051,52	14.051,52	14.051,52
<b>Summe</b>	<b>216.243,42</b>	<b>244.051,52</b>	<b>244.051,52</b>	<b>244.051,52</b>
Einjährige variable Vergütung	50.000,00	35.459,00	0,00	125.000,00
Mehrfährige variable Vergütung	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>50.000,00</b>	<b>35.459,00</b>	<b>0,00</b>	<b>125.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.046,04	4.278,72	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>270.289,46</b>	<b>283.789,24</b>	<b>248.330,24</b>	<b>373.330,24</b>

Mit Ausnahme der Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2015 führten alle Zuwendungen auch zu Zuflüssen, so dass sich folgendes Bild ergibt:

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013	
	2015	2014
<b>Zuflüsse</b>		
Festvergütung	230.000,00	204.000,00
Nebenleistungen	14.051,52	12.243,42
<b>Summe</b>	<b>244.051,52</b>	<b>216.243,42</b>
Einjährige variable Vergütung	0,00	50.000,00
Mehrfährige variable Vergütung	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>50.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.046,04
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>248.330,24</b>	<b>270.289,46</b>

## Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Daneben werden dem Aufsichtsrat Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder entfallende Umsatzsteuer erstattet.

## Chancen und Risiken

### Risikobericht

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schifffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe. Daher werden im Folgenden die wesentlichen Risikopositionen dokumentiert sowie wesentliche Grundzüge des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems dargestellt.

Dabei versteht die Marenave Schifffahrts AG unter dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem die Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Rechnungslegung, zur Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Buchführung sowie zur Sicherung der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

Die einzelnen Komponenten des Risikomanagementsystems werden im Folgenden näher beschrieben. Im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess kommt das Risikomanagementsystem vor allem in Bezug auf Risikoabsicherungen, z.B. beim Abschluss und der bilanziellen Abbildung von Zinsswaps, zum Tragen.

Während das Risikomanagementsystem auf die Identifizierung und Klassifizierung von Risiken gerichtet ist, zielt das interne Kontrollsystem auf die Verringerung von Risiken durch Kontrollmaßnahmen ab. Das interne Kontrollsystem ist somit ein integraler Bestandteil des Risikomanagementsystems und wird deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Die Leistungsfähigkeit beider Systeme hat generelle Grenzen. Auch ein grundsätzlich als wirksam zu beurteilendes internes Kontrollsystem und ein Risikomanagementsystem können keine absolute Sicherheit zur Vermeidung wesentlicher Fehlansagen oder Verluste bieten.

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung und in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat entsprechend den unternehmensspezifischen Anforderungen.

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns sind die Prozesse in formaler Hinsicht auf das Notwendige beschränkt.

Die Zielsetzungen des internen Kontrollsystems sowie des Risikomanagementsystems lassen sich wie folgt beschreiben:

- Identifizierung und Bewertung von Risiken;
- Begrenzung erkannter Risiken;
- Überprüfung erkannter Risiken hinsichtlich ihres Einflusses auf den Konzernabschluss und die entsprechende Abbildung dieser Risiken.

Die Organisation der Abschlusserstellung erfolgt in einem mehrstufigen Prozess und ist an den operativen Tochterunternehmen ausgerichtet. Sie orientiert sich dabei an einem detaillierten Zeitplan, der ebenfalls als Checkliste fungiert, und welcher mit dem Abschlussprüfer zu jedem Bilanzstichtag neu abgestimmt wird.

Bei den Gesellschaften, für die der operative Schiffsbetrieb auf einen externen Bereederer ausgelagert wurde, unterhält der Bereederer zunächst einen Teilbuchungskreis, welcher monatlich durch einen Datentransfer in das eigene Buchungssystem übernommen wird. Dabei verwandte Verrechnungskonten werden regelmäßig zwischen den involvierten Buchhaltungen abgestimmt.

Für jede operative Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlusserstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, wodurch konzerninterne Salden auf dafür separaten Konten erfasst werden, so dass etwaige Differenzen bei der Schulden- oder Aufwands- und Ertragskonsolidierung unmittelbar auffallen und einer Klärung zugeführt werden.

Bilanzierungsrichtlinien und Kontierungsanweisungen bestehen in erforderlichen Teilbereichen. Abstimmungen zwischen den involvierten Personen werden aufgrund der Überschaubarkeit des beteiligten Kreises in wöchentlichen Treffen her-

beigeführt und sind aufgrund der örtlichen Nähe der Personen jederzeit gewährleistet.

Der gesamte Abschlusserstellungsprozess ist eingerahmt von einem strikten Vier-Augen-Prinzip sowie EDV-Zugriffsbeschränkungen.

Externe Sachverständige werden anlassbezogen bei speziellen IFRS-spezifischen oder steuerrechtlichen Fragestellungen hinzugezogen.

In einer jährlichen Risikoinventur werden zunächst Risiken aufgelistet. Diese werden sodann Unternehmensbereichen zugeordnet. Anschließend erfolgt eine Klassifizierung nach der Eintrittswahrscheinlichkeit wie folgt:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung
0% bis 5 %	Sehr gering
6% bis 25%	Gering
26% bis 50%	Mittel
51% bis 100%	Hoch

Sodann erfolgt eine Klassifizierung nach dem finanziellen Auswirkungsgrad bei Risikoeintritt wie folgt:

Erwartete Auswirkung in TEUR	Grad der Auswirkung
TEUR 0 bis TEUR 100	Niedrig
TEUR 100 bis TEUR 500	Moderat
TEUR 500 bis TEUR 1.000	Wesentlich
> TEUR 1.000	Gravierend

Schließlich erfolgt die Verdichtung beider Klassifizierungen zu einer Gesamt-Risiko-Einschätzung von „niedrig“ über „mittel“ bis „hoch“ gemäß folgender Matrix:

		Eintrittswahrscheinlichkeit			
		Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
Auswirkung	Gesamtrisikoeinschätzung				
	Niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
	Moderat	niedrig	mittel	mittel	mittel
	Wesentlich	mittel	mittel	mittel	hoch
Gravierend	mittel	mittel	hoch	hoch	

Anschließend werden Kontrollen zur Begrenzung der jeweiligen Risiken eingerichtet. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt sodann bezüglich der Merkmale:

- Art der Kontrolle (manuell oder automatisch)
- Wirkung der Kontrolle (präventiv oder aufdeckend) sowie
- Häufigkeit der Kontrolle

In Bezug auf rechnungslegungsbezogene Risiken bestehen diese Kontrollen im Wesentlichen aus übergeordneten Plausibilitätsbeurteilungen sowie Abstimmungshandlungen.

Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat in der Regel pro Quartal und darüber hinaus nach Ermessen des Vorstands bzw. auf Anforderung des Aufsichtsrats ein auf sein Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrats und der Belegschaft verfügen über ausgezeichnete Erfahrungen sowie Kontakte im Bereich der Schifffahrt. Auch die detaillierte Kenntnis über und der Zugang zu den aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche sind ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratententwicklung, Kursrisiken), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave-Konzerns.

#### **Risiken aus dem Schiffsbetrieb**

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Hierzu zählt ebenso die Einhaltung behördlicher Auflagen. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die laufende Kontrolle der Bereederer. Hierbei wird auch auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charratenthöhe bzw. damit eng verbunden dem Risiko, dass in der Rückschau in die falschen Objekte oder Märkte investiert wurde. Diese Risiken aus dem Betrieb der Schiffe können auch in Finanzierungsrisiken münden, worauf im Folgenden noch separat eingegangen wird. Bei dem derzeit teilweise niedrigen Charratentniveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen. Neben dieser Diversifikation über die gesamte Flotte hinweg soll zukünftig auch vermehrt dem Risikomanagementgedanken auf Ebene jeder einzelnen Beschäftigung Rechnung getragen werden, was beispielsweise durch

den Einbau derivativer Elemente - wie z.B. Optionen oder Floors und Collars - möglich ist.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" wurden im Jahr 2015 im Hafnia Handy Pool eingesetzt. Die Marenave Schifffahrts AG war als Vertreter ihrer drei Tochtergesellschaften an der Konzeption und Gründung des Hafnia Handy Pool's beteiligt und konnte damit die organisatorischen Rahmenbedingungen zusammen mit zwei weiteren Partnern (Kirkshipping A/S, Vejle/Dänemark, und Hafnia Tankers Cyprus Ltd., Nicosia/Zypern) setzen. Neben dem Einbringen von Schiffen in diesen Pool sind wir zudem auch an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, die den Hafnia Handy Pool verwaltet, beteiligt. Dies gibt uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine (Teil-)Kontrolle derselben. Wir messen dieser Gesellschafterstellung daher eine hohe strategische Bedeutung zu.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE ATLANTIC" fuhr im Jahr 2015 in einer Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag. Nach Auslaufen der Charter im 1. Quartal 2016 wurde direkt anschließend eine neue Zeitcharter für mindestens 17 Monate zu USD 18.227,85 brutto abgeschlossen.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" wurde im Jahr 2015 zunächst von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Am 8. November 2015 haben wir den MT „MARE PACIFIC“ aus dem Scorpio Panamax Tanker Pool abgezogen. Nach der dann zu absolvierenden planmäßigen großen Klasedocking sowie Positionierungsreisen wurde eine neue Zeitcharter ab Ende Dezember 2015 für mindestens 17 Monate zu USD 18.227,85 brutto abgeschlossen.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist in 2014 in den Hafnia MR Pool eingetreten und seitdem dort beschäftigt.

Vertragsreeder aller Marenave-Tanker ist COLUMBIA Shipmanagement (Deutschland) GmbH, Hamburg.

Auch das MS "MARE FOX" und das MS "MARE FRIO" werden durch COLUMBIA Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffgrößen 1.100 TEU bis 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2015 aus 18 Schiffen bestand.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 18 Schiffe.

Das MS "MARE TRADER" fuhr im Jahr 2015 und aktuell kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Für unseren Massengutfrachter MS "MARE TRANSPORTER" konnten wir bereits in 2014 eine innovative neue Beschäftigung finden, die dem von uns als über die Maßen wichtig erachteten Risikomanagementgedanken Rechnung trägt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulker-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charterraten ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern. Das Schiff wird voraussichtlich im 2. Quartal 2016 aus dieser Charter zurückgeliefert.

Das MS "MARE TRACER" und das MS "MARE TRAVELLER" fuhren zu weiten Teilen in 2015 noch in der direkt nach Ablieferung begonnen und über eine Dauer von fünf Jahren laufenden Zeitcharter bei Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul. Das MS "MARE TRAVELLER" wurde planmäßig am 12. November 2015 zurückgeliefert; das MS "MARE TRACER" folgte am 7. März 2016. Beide Schiffe werden seitdem in kurzen Zeitchartern auf Marktniveau beschäftigt.

Die Befrachtung erfolgte in 2015 durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG.

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe vermindern sich dadurch, dass neben Ankauf und Vercharterung der Schiffe ein Großteil der Schiffsbetriebskosten ebenfalls in der funktionalen Währung USD anfallen und abgerechnet werden. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinauzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finauzierungen währungskongruent in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir Risiken aus dem Schiffsbetrieb wie im Vorjahr als „hoch“ klassifiziert.

#### **Adressausfallrisiko**

Das Adressausfallrisiko wird bei unseren in Einnahmepools fahrenden Schiffen bereits durch die damit verbundene Diversifizierung auch in Bezug auf die Bonität der verschiedenen Charterer gemindert.

Bei den Schiffen, die durch lang- und mittelfristige Charterverträge an einen Charterer gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

Im Berichtsjahr wurde mit Wirkung zum 1. August 2015 eine vorzeitige Anpassung des Bareboatchartervertrages für den Autotransporter vereinbart, wodurch die Mindestmietdauer um fünf Jahre bis ins Jahr 2024 verlängert wurde und insgesamt absolut USD 33,1 Mio. mehr Einnahmen gesichert werden konnten. Vor diesem Hintergrund kommt dem Bestand des Vertrages eine große Bedeutung zu und im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko in diesem Falle als „mittel“ klassifiziert.

#### **Finanzierungsrisiken**

Für die Finanzgeschäfte des Unternehmens erfolgt das Risikomanagement durch strikte Funktionstrennung von Geschäftsabschluss und Geschäftsdokumentation. Außerdem wird das Vier-Augen-Prinzip durchgängig angewendet sowie die währungskongruente Schiffsfinauzierung.

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schiffahrts AG. Danach setzt der Marenave-Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 31. Dezember 2015 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend den Schiffshypothekendarlehensvertrag des MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationssicherheit einerseits sowie die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Der abgeschlossene Zinsswap ist so ausgestaltet, dass das MS "HÖEGH BERLIN" einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlt und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhält. Somit kompensiert ein möglicher Gewinn aus dieser Transaktion den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) bzw. ein Verlust den Effekt aus den sinkenden Zinsen aus dem Grundgeschäft.

Um das aktuelle und auch das für die nähere Zukunft erwartete niedrige Zinsniveau auszunutzen, wurden seit 2010 keine neuen Zinsswaps mehr abgeschlossen.

Weitere wesentliche Risiken mit dem Potenzial, eine Bestandsgefährdung zu konstituieren, können aus der Unfähigkeit resultieren, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben.

Als wesentliche Verpflichtungen aus Darlehensnehmersicht sind hier die Bedienung des vereinbarten Kapitaldiensts und die Einhaltung von Finanzkennzahlen (sog. "covenants") zu nennen.

Auf Basis der internen Unternehmensplanung ist aktuell davon auszugehen, dass sowohl in dem Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte als auch in dem Finanzierungskreis der Bulker der vereinbarte Kapitaldienst nicht mehr dauerhaft vertragsgemäß erbracht werden kann. Gemäß aktuellen Tilgungsplänen im Bulkersegment werden vor dem Hintergrund der schlechten Einnahmesituation der Schiffe und der in den vergangenen Monaten geschmolzenen Liquiditätsreserven voraussichtlich bereits Mitte des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr alle vereinbarten Tilgungen geleistet werden können.

Im Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte wurde seitens der finanzierenden Banken am 15. Februar 2016 bestätigt (siehe „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“), dass die ursprünglich gemäß Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 nur bis Ende 2015 geltenden verringerten Tilgungsverpflichtungen von TUSD 100 je Schiff und Quartal für ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden. Der zeitlich danach vereinbarte Kapitaldienst kann gemäß der internen Unternehmensplanung voraussichtlich nur bis ins 1. Halbjahr 2017 erfüllt werden. Die Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 erfolgte auf Basis der Erwartung, dass die Schiffahrtmärkte ab 2016 sich derart verbessert hätten, dass die erhöhten Kapitaldienste wieder erfüllbar wären. Außerdem wurde gemäß der damaligen Unternehmensplanung erwartet, dass die Entwicklung des Bulkermarktes deutlich besser sein wird und dass entstehende Liquiditätsüberschüsse im Bulkersegment dann zur internen Querfinanzierung der Tanker- und Containerflotte hätten verwandt werden können. Diese beiden Bedingungen sind wie bereits erläutert derzeit nicht erfüllt und werden in absehbarer Zeit auch nicht vorliegen.

Die Marenave Schiffahrts AG fungiert in allen Einschiffsgesellschaften als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung. Bereits seit Mitte 2014 zeichnete sich die Möglichkeit ab, dass die ehemaligen Erwartungen an den Markt nicht erfüllt werden könnten, weswegen unverzüglich der Dialog mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium erneut aufgenommen wurde, um die sich abzeichnenden Probleme ab 2016 rechtzeitig zu adressieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Aufgrund des massiven Einbruchs im Bulkermarkt wurde zudem auch in der 2. Jahreshälfte 2015 erkennbar, dass die Bulker nicht nur keine Liquiditätsüberschüsse für den anderen Finanzierungskreis erwirtschaften könnten, sondern dass sie ihren eigenen Tilgungsverpflichtungen nicht mehr nachkommen könnten.

Aus Sicht des Konzerns wird bei den mit mittlerweile allen Banken des Konzerns geführten Gesprächen eine nachhaltig tragfähige Lösung präferiert, die nicht nur auf zukünftige

Marktsteigerungen baut, sondern die das Finanzierungsvolumen auf ein Maß zurückführt, welches die betroffenen Schiffe aus sich selbst heraus verdienen können. Dies kann dadurch erreicht werden, dass sich die Darlehenshöhen durch einen Mix aus Eigenkapitalbeiträgen und Bankenzugeständnisse verringern. Diese bedingen sich gegenseitig und begründen zum Teil die Tatsache, dass bis heute noch keine Neukonzeptionierung zur Finanzierung gefunden wurde bzw. zeigt, dass sich die Verhandlungen mit den Banken als langwierig gestalten. Sofern seitens der Banken keine Zugeständnisse in Form von Verzichten ausgesprochen werden sollten, sind also auch keine Eigenkapitalbeiträge, mit denen Darlehen gesondert getilgt werden könnten, realistisch. Um in diesem Fall eine Insolvenz, die sowohl für den Konzern, die Aktionäre als auch die Banken Verluste bedeuten würde, zu vermeiden, müsste alternativ – neben einer Anpassung des Tilgungsprofils der Einschiffsfinanzierungen – zudem eine Entlassung der Marenave Schiffahrts AG aus ihren Garantieverpflichtungen erfolgen. Gegenstand der derzeitigen Verhandlungen mit den Banken ist neben der strategischen zukünftigen Ausrichtung des Konzerns auch die Frage, inwiefern der durch die Charterverlängerung für den Autotransporter konkretisierte Wert zur teilweisen Entschärfung der Situation in den krisenbetroffenen Finanzierungskreisen verwendet werden kann. Dieser Abschluss wurde von allen Finanzierungspartnern des Konzerns unterstützt. Aufgrund dessen sowie wegen des vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachten Interesses von Investorenseite ist der Vorstand trotz der Länge der Verhandlungen unverändert zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden. Nichtsdestotrotz besteht die Möglichkeit, dass die Erwartungen zwischen Gesellschaft und Investoren einerseits sowie den Banken andererseits bzw. auch innerhalb der Banken in einem so hohen Maß voneinander abweichen, dass eine gemeinsame Lösung entweder zu spät oder gar nicht realisierbar ist. Für diesen Fall hätten die Banken spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem der aktuell fixierte erhöhte Kapitaldienst womöglich nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaft selbst, noch durch die Marenave Schiffahrts AG als Bürge/Garant – erbracht werden kann (Mitte 2. Halbjahr 2016 (Bulker)/ab 2. Halbjahr 2017 (Container- und Tankerflotte)), das Recht, die offenen Darlehensstände fälligzustellen, was eine Bestandsgefährdung durch drohende Insolvenz der betroffenen Einschiffsgesellschaften sowie der Marenave Schiffahrts AG nach sich ziehen würde. Da ein solcher Schritt jedoch unmittelbar erhebliche Verluste für die Banken bedeuten würde, hält der Vorstand es aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, dass eine solche bankengetriebene Insolvenz ausgelöst wird.

Neben der Zahlungsunfähigkeitsthematik besteht zudem eine Überschuldungsthematik auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG. Im Einzelabschluss des Mutterunternehmens Marenave Schiffahrts AG wird zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von EUR 26,5 Mio. ausgewiesen. Dieser entstand insbesondere

re aufgrund der Tatsache, dass das Mutterunternehmen für die Finanzierungen ihrer Tochterunternehmen bürgt bzw. garantiert, was zu entsprechenden Rückstellungen aufgrund drohender Inanspruchnahme aus diesen Garantien/Bürgschaften führte. Eine Reduktion dieser Rückstellungen und damit eine Vermeidung der bilanziellen – und noch wichtiger: der insolvenzrechtlichen – Überschuldung kann entweder durch eine Reduktion der zugrundeliegenden Finanzierungsverpflichtungen auf Ebene der Tochterunternehmen und/oder durch eine Enthftung des Mutterunternehmens erfolgen. Die Vermeidung einer insolvenzrechtlich relevanten Überschuldung – und damit die Heilung der bilanziellen Überschuldung – ist Gegenstand der laufenden Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken.

Neben der Verpflichtung zur Erbringung der vereinbarten Kapitaldienste ist die Einhaltung von Finanzkennzahlen zur Sicherstellung der Finanzierung des Marenave-Konzerns eine weitere wesentliche Verpflichtung aus Darlehensnehmersicht. Wesentliche „covenants“ betreffen die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-Value“-Ratio (LtV) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL). Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff einen festgelegten Prozentsatz des Schiffmarktwertes nicht überschreiten darf.

In Abhängigkeit der jeweiligen Kreditvereinbarung hat die darlehensgebende Bank im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge verschiedene Rechte. Dies kann sich in einer Anhebung der Marge ausdrücken, wofür im Gegenzug auf die Ausübung weiterer möglicher Rechte aus dem Bruch der Darlehensvoraussetzung temporär verzichtet wird (sog. „waiver fee“), was entsprechende Auswirkungen auf die Ertragslage hätte. Außerdem wäre die Bank bei Vorliegen der Voraussetzungen berechtigt, Teile des Darlehens fälligzustellen, damit danach die geforderte LtV-Ratio wieder erreicht wäre, bzw. kann die Bank eine Ausschüttungssperre verhängen, bis die geforderte VtL-Ratio wieder erreicht ist. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu Liquiditätsrisiken mit bestandsgefährdenden Ausmaßen nicht nur für die Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG als Bürge führen.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 sind im Bereich der Finanzierung der Container- und Tankerflotte in 2015 erstmals erneut schiffsindividuelle LtV-Ratios nachzuweisen. Im Geschäftsjahr 2015 konnten – zumindest durchschnittlich für die Tanker- und Containerflotte – die LtV-Ratios eingehalten werden. Sofern die Einhaltung der vereinbarten – in 2016 gegenüber 2015 gestiegenen – LtV-Ratio-Anforderungen (durchschnittliche LtV-Ratio von 142 %) nicht gewährleistet werden kann, könnte das Bankenkonsortium darin einen Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung sehen. Auf der Basis unserer eigenen Berechnung und den von uns nicht beeinflussbaren Marktwerten der Seeschiffe, die dieser

Berechnung zugrundeliegt, halten wir derzeit zumindest in der Durchschnittsbetrachtung die durchschnittliche LtV-Ratio im Bereich der Tanker- und Containerflotte ein. Allerdings weisen wir darauf hin, dass vertraglich die Einhaltung der schiffsindividuell geforderten LtV-Ratio gefordert ist.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung hat das Bankenkonsortium das Recht, die Sanierungsvereinbarung außerordentlich zu kündigen, wenn die Sanierung sich nicht in dem erwarteten Rahmen des vorgelegten Sanierungskonzepts bewegt. Derzeit gehen wir davon aus, die aktuell geforderten LtV-Ratios einzuhalten. Da wie beschrieben aber ein Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung aufgrund des absehbaren Nicht-Einhaltens der Verpflichtung, den geforderten Kapitaldienst erbringen zu können, zu erwarten ist, spielt die Einhaltung der LtV-Ratios aktuell de facto eine weniger wichtige Rolle und steht nicht im Mittelpunkt der mit den Banken geführten Gespräche. Nichtsdestotrotz wird im Rahmen der angestrebten Gesamtfinanzierungslösung auch eine Neuordnung bzw. Aussetzung der LtV-Ratios angestrebt werden.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave Schifffahrts AG vorgenommen werden. Diese Liquiditätsausschüttungssperre gilt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze – sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte – wieder eingehalten sein wird. Vor dem Hintergrund des aktuellen Marktumfeldes ist derzeit bis auf Weiteres nicht davon auszugehen, dass die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze allein durch eine Verbesserung der Marktwerte zeitnah wieder erreicht werden kann.

Die weitere Entwicklung wird vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch und laufend überprüft.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko als „hoch“ klassifiziert.

#### **Gesamtbild der Risikolage**

Die Risiken, die sich aus dem rein operativen Betrieb der Schiffe ergeben, erachtet der Vorstand als insgesamt akzeptabel und durch entsprechende Maßnahmen adressiert.

Die aktuelle Risikosituation des Konzerns hat derzeit aber ganz klar im Bereich der Finanzierungsrisiken ihren Schwerpunkt. Aufgrund der bisher noch nicht geklärten zukünftigen Ausgestaltung der Darlehensverträge bei gleichzeitiger Absehbarkeit, dass die aktuell geltenden Verträge innerhalb des kommenden Jahres in dieser Form voraussichtlich nicht eingehalten werden können, besteht eine nicht nur abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung. Über die bestehenden Garantieverflechtungen des Mutterunternehmens zu ih-

ren Tochterunternehmen betrifft die Bestandsgefährdung nicht nur einzelne Unternehmensteile, sondern den kompletten Konzern.

### Chancen der zukünftigen Entwicklung

Chancen der zukünftigen Entwicklung ergeben sich insbesondere aus der langfristig weiter steigenden Nachfrage nach Schiffstonnage, den starken Schwankungen der Charterraten sowie der Tatsache, dass die Marenave Schiffahrts AG über Schiffe verfügt, die – gemessen an dem Alter der Schiffe – den aktuellen Anforderungen der Kunden gerecht werden.

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schiffahrts AG auch grundsätzlich als Konsolidierungsplattform für u.a. sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften im deutschen Markt. Eine liquiditätsschonende Erweiterung der Flotte wäre dabei beispielsweise auch durch eine Sachkapitalerhöhung denkbar, in der Kommanditanteile an Einschiffsgesellschaften in die Marenave Schiffahrts AG gegen Gewährung von Aktien eingebracht werden.

Ebenso eignet sich die Marenave Schiffahrts AG aufgrund ihrer Kapitalmarktpräsenz und vor allem aufgrund Ihrer organisatorischen und rechtlichen Unabhängigkeit von anderen Reedereigruppen als ideales Bindeglied zwischen Reederseite und Kapitalmarkt, um kapitalintensive maritime Projekte zu realisieren.

Aufgrund der aktuellen ungeklärten Finanzierungssituation der derzeitigen Flotte ist die Marenave Schiffahrts AG allerdings momentan noch nicht der präferierte Partner; weder aus Sicht von finanzierenden Banken noch aus Sicht potenzieller Investoren. Der Vorstand sieht es als seine wichtigste Aufgabe an, die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen und die aktuellen Wachstumshemmnisse zu beseitigen.

### Nachtragsbericht

Am 15. Februar 2016 konnte mit dem die Tanker- und Containerflotten finanzierenden Bankenkonsortium vereinbart werden, dass die dort ursprünglich nur bis Ende 2015 vertraglich geregelten verminderten Tilgungsleistungen von TUSD 100 je Quartal und je Seeschiff bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden. Wir verweisen auf die Ausführungen zum Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ innerhalb des Risikoberichts.

Das Niveau der Marktwerte per 31. März 2016 stellt sich derartig dar, dass in dem zukünftig zu veröffentlichenden Zwischenabschluss zum 31. März 2016 bei der Anwendung der Neubewertungsmethode voraussichtlich ca. USD 8,0 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen – die im Wesentlichen auf die Bulkerflotte entfallen – zu berücksichtigen sein werden.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Kon-

zerns nach dem 31. Dezember 2015 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

### Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Insbesondere erfolgen die Prognosen unter der Prämisse, dass die bestehenden lang- und mittelfristigen Bareboat- bzw. Zeitcharterverträge von den Vertragspartnern erfüllt werden. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen jedoch nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Die prognostizierten Werte basieren auf der aktuellen Flottenstruktur und umfassen weder Effekte aus der Mark-to-Market-Bewertung von Zinsswaps noch mögliche Adressausfallrisiken. Ebenfalls sind grundsätzlich etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegenstand der Prognose, sofern sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind. Bezüglich zukünftiger Finanzierungsaufwendungen erfolgt die Planung auf Basis der Margen der derzeit bestehenden Darlehensverträge mit einer moderaten kontinuierlichen Steigerung des kurzfristigen Zinsniveaus in Form des USD-3-Monats-Libors.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen. Die Prognose zu den einzelnen Segmenten wird entsprechend der internen Planung in der funktionalen Währung USD angegeben und folgt der Sichtweise der Segmentberichterstattung; das heißt insbesondere, dass die als Finanzierungsleasing klassifizierten Einnahmen aus der Bareboatvercharterung des Autotransporters anders als in der bilanzierten IFRS Konzern-Gesamtergebnisrechnung als Umsatzerlöse gezeigt werden. Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schiffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG an. Der prognostizierte Konzernergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern und umfasst nicht etwaige Erträge oder Aufwendungen aus Intercompany-Darlehen.

### Überprüfung Vorjahresprognose

Die folgende Tabelle stellt die in dem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014 getätigten Prognosen für das Jahr 2015 mit den tatsächlich erzielten Ergebnisbeiträgen in 2015 (wir verweisen auf den Abschnitt „Ertragslage“) gegenüber.

	Prognose		Ist		Delta	
	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*
<b>Angaben in Mio. USD</b>						
Car Carrier	11,7	ca. 6,0	10,5	5,2 **	-1,2	ca. -0,8
Bulker	20,0 bis 25,0	5,0 bis 7,0	19,1	-0,5	-0,9 bis -5,9	-5,5 bis -7,5
Container	5,0 bis 6,0	ca. -1,0	5,8	-0,5	+0,8 bis -0,2	ca. +0,5
Tanker	30,0 bis 35,0	2,0	38,5	3,0	+8,5 bis +3,5	+ 3,0 bis + 1,0
Marenave***	0,0	-4,7	0,0	-3,3	0,0	+1,4
<b>rechnerische Summe</b>	<b>66,7 bis 77,7</b>	<b>ca. 7,3 bis 9,3</b>	<b>73,9</b>	<b>3,9</b>	<b>+ 7,2 bis -3,8</b>	<b>ca. -3,4 bis -5,4</b>
<b>Prognoseverdichtung 2015</b>	<b>70,0 bis 75,0</b>	<b>ca. 7,0 bis 9,0</b>	<b>73,9</b>	<b>3,9</b>	<b>+3,9 bis -1,1</b>	<b>ca. -3,1 bis -5,1</b>

\* vor Impairments

\*\* ohne Effekte Mark-to-Market-Bewertung Zinssatzswap (TUSD + 279)

\*\*\* Administrative Kosten und laufende Steuern von Plan: EUR 3,0 Mio. p.a. (USD 4,7 Mio.)

Die erzielten Ergebnisbeiträge sowie die zur Prognose entstandenen Abweichungen sind ein Spiegelbild der in der Beschreibung des Marktes und der Ertragslage bereits getätigten Ausführungen.

Die Abweichung bei dem Car Carrier resultiert aus der in 2015 erfolgten Anpassung des Chartervertrages, der ab dem 1. August 2015 zu gegenüber dem vorherigen Vertragsstand um USD 8.150 pro Tag verminderten Einnahmen führte.

Eine deutliche Prognoseverfehlung liegt im Bereich der Bulker vor. Die bereits unterjährig sowie auch zum Geschäftsjahresende erfolgten Wertberichtigungen auf dieses Segment tragen dieser Entwicklung, die bedauerlicherweise als nachhaltig betrachtet werden muss, Rechnung.

Das Übertreffen der Prognose im Bereich der Tanker belegt das gute Jahr 2015 für dieses Segment, welches sich nicht zuletzt auch zu der Dotierung der Neubewertungsrücklage, die hauptsächlich auf dieses Segment entfällt, korrespondiert.

Die tatsächliche Entwicklung im Bereich der Container entspricht unserer Erwartung.

Die folgenden Erläuterungen zur Prognose für das Geschäftsjahr 2016 basieren auf der Unternehmensplanung unter Berücksichtigung der IST-Charterraten im 1. Quartal 2016.

#### Car Carrier

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2016 und 2017 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Einnahmen von USD 8,8 Mio. einfahren und einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 4,4 Mio. leisten. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinsswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch. Für Zwecke der Segmentbericht- sowie der hier erfolgten Prognosebe-

richterstattung werden die in 2016 vertraglich vereinbarten Chartereinnahmen aus dem Finanzierungsleasing in Höhe von insgesamt USD 8,8 Mio. (Zins- und Tilgung) entsprechend der internen Unternehmenssteuerung als Umsatzerlöse gezeigt. Demgegenüber wird die Erfassung der Charterertragsleistungen entsprechend den IFRS Bilanzierungsregeln in Höhe von USD 4,5 Mio. als Minderung der Forderungen aus Finanzierungsleasing in der Konzernbilanz und in Höhe von USD 4,3 Mio. als Zinsertrag in der Konzerngesamtergebnisrechnung im Geschäftsjahr 2016 erfolgen.

#### Bulker

Die vier Bulker werden im Jahr 2016 gemäß den bestehenden kurzfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse zwischen USD 7,5 Mio. und USD 10,0 Mio. erzielen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) der Bulkerflotte dürfte damit in 2016 zwischen USD ./. 5,0 Mio. und USD ./. 7,0 Mio. liegen.

#### Container

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Geschäftsjahr 2016 aber wieder zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) wird damit im Jahr 2016 voraussichtlich noch negativ bei ca. USD ./. 0,5 Mio. liegen.

#### Tanker

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise saisonalen Schwankungen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Aufgrund der po-



sitiven Marktfundamentaldaten (siehe entsprechende Ausführungen unter „Markt und Geschäftsentwicklungen“) erwarten wir in 2016 Umsatzerlöse in einer Größenordnung wie im Jahr 2015 und damit in einem Bereich zwischen USD 35,0 Mio. und USD 40,0 Mio. Dies würde in 2016 zu einem positiven Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) von USD 2,0 Mio. bis USD 5,0 Mio. führen.

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche administrative Kosten sowie Steuern in Höhe von ca. EUR 3,0 Mio. p.a. (USD 3,5 Mio.) an, die von den oben angegebenen Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Insgesamt werden somit für das Jahr 2016 Umsatzerlöse (einschließlich der Charterrateneinnahmen des Car Carriers von insgesamt USD 8,8 Mio.) in Höhe von ca. USD 56,3 Mio. bis USD 64,8 Mio. erwartet und mit einem Konzernergebnis gerechnet, welches im Jahr 2016 zwischen USD ./. 1,1 Mio bis USD + 3,9 Mio. ausfallen sollte. Ausgehend von einem Umrechnungskurs von EUR/USD 1,10 errechnen sich für das Geschäftsjahr 2016 demnach Plan-Umsatzerlöse von ca. EUR 51,2 Mio. bis EUR 58,9 Mio. sowie ein Plan-Konzernergebnis zwischen EUR ./. 1,0 Mio. bis EUR 3,5 Mio. Unter Berücksichtigung der auf Ebene des Mutterunternehmens anfallenden Kosten ist somit allenfalls mit einem knapp positiven Gesamtergebnis zu rechnen.

Zugleich weisen wir auf unsere Erläuterungen unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ im Risikobericht hin. Demnach könnten sich Risiken mit bestandsgefährdendem Ausmaß ab dem 2. Halbjahr 2016 ergeben, sofern nicht rechtzeitig eine

nachhaltige und tragfähige Finanzierungslösung mit den die Container- und Tankerflotte sowie Bulkerflotte refinanzierenden Bankenkonsortien gefunden werden. Wir halten eine bankengetriebene Insolvenz aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, da ein solcher Schritt unmittelbar erhebliche Verluste für das Bankenkonsortium bedeuten würde. Zudem stimmen uns die bisher geführten und noch anhaltenden Gespräche sowie das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse von Investorensseite zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte und prüft, inwieweit von den aktuell bestehenden Marktopportunitäten profitiert werden kann, um auch in Zukunft renditestarke Projekte zu realisieren.

Ohne Zweifel liegt die Zukunft des maritimen Standortes Deutschland in „Corporate Structures“, wie die Marenave Schiffahrts AG sie schon heute bietet. Dies proaktiv zu nutzen, ist unverändert das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schiffahrts AG.

Hamburg, den 31. März 2016

Marenave Schiffahrts AG

Der Vorstand  
Ole Daus-Petersen

# Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2015 EUR	2014 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge davon aus Währungsumrechnung EUR 440,95 (Vj. EUR 6.967,58)	523.282,30	498.548,69
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-876.488,73	-859.075,57
b) Soziale Abgaben	-96.752,07	-89.741,56
3. Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	0,00	-23.746.055,78
4. Abschreibungen auf Sachanlagen	-27.563,78	-9.190,00
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus Währungsumrechnung EUR 500.853,57 (Vj. EUR 1.921,36)	-32.400.501,76	-6.988.426,66
6. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (Vj. EUR 189.336,00)	0,00	189.336,00
7. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	174.600,00	144.025,06
8. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2.055.887,06	3.450.159,28
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 24.312,37 (Vj. EUR 50.504,38)	24.312,37	50.504,38
10. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-11.626.875,04	-14.989.049,97
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 189.397,54 (Vj. EUR 62.574,73)	-872.358,54	-828.786,06
<b>12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-43.122.458,19</b>	<b>-43.177.752,19</b>
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.139.281,44	-2.554.047,85
14. Sonstige Steuern	-593,16	-414,83
<b>15. Jahresfehlbetrag</b>	<b>-44.262.332,79</b>	<b>-45.732.214,87</b>
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-12.236.318,53	0,00
17. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	0,00	33.011.322,14
18. Entnahme aus der gesetzlichen Rücklage	0,00	484.574,20
<b>19. Bilanzverlust</b>	<b>-56.498.651,32</b>	<b>-12.236.318,53</b>

# Bilanz

zum 31. Dezember 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Aktiva und Passiva in EUR

	EUR	31.12.2015 EUR	31.12.2014 EUR
<b>AKTIVA</b>			
<b>A. Anlagevermögen</b>			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung		46.171,00	71.820,00
II. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	28.163.037,13		
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.600.000,00		
3. Beteiligungen	606,06		
		<b>31.763.643,19</b>	<b>43.390.518,23</b>
		<b>31.809.814,19</b>	<b>43.462.338,23</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.470.605,54		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	177.111,02		
		<b>1.647.716,56</b>	<b>2.461.217,49</b>
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		150.681,55	137.338,35
		<b>1.798.398,11</b>	<b>2.598.555,84</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>29.933,17</b>	<b>27.597,55</b>
<b>D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag</b>			
		<b>26.488.651,32</b>	<b>0,00</b>
		<b>60.126.796,79</b>	<b>46.088.491,62</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital: EUR 15.005.000,00; Vj.: EUR 15.005.000,00)		30.010.000,00	30.010.000,00
II. Bilanzverlust		-56.498.651,32	-12.236.318,53
III. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		26.488.651,32	0,00
		<b>0,00</b>	<b>17.773.681,47</b>
<b>B. Rückstellungen</b>			
1. Steuerrückstellungen	2.373.896,37		1.773.359,42
2. Sonstige Rückstellungen	52.386.462,45		21.157.071,55
		<b>54.760.358,82</b>	<b>22.930.430,97</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 163.417,13 (Vj. EUR 1.030.069,09)	163.417,13		1.030.069,09
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 5.155.122,45 (Vj. EUR 4.225.903,37)	5.155.122,45		4.225.903,37
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: EUR 46.438,55 (Vj. EUR 127.753,16) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 1.459,84 (Vj. EUR 653,56) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 47.898,39 (Vj. EUR 128.406,72)	47.898,39		128.406,72
		<b>5.366.437,97</b>	<b>5.384.379,18</b>
		<b>60.126.796,79</b>	<b>46.088.491,62</b>

# Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## 1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2015 der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, wird nach den gesetzlichen Vorschriften des HGB sowie den einschlägigen Vorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt. Gemäß § 267 Abs. 3 Satz 2 HGB in Verbindung mit § 264d HGB gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

Die Aufstellung des vorliegenden Jahresabschlusses erfolgte unter der Annahme der Unternehmensfortführung. Inwieweit diese Annahme gerechtfertigt ist, hängt insbesondere von dem Ausgang der laufenden Verhandlungen mit den finanzierenden Banken des Konzerns über die Restrukturierung der bestehenden Schiffsfinanzierungen von Tochtergesellschaften der Marenave Schifffahrts AG ab, für welche die Marenave Schifffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant fungiert. Eine Testierung des unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellten Jahresabschlusses durch den Abschlussprüfer wird erst erfolgen können, sobald und sofern der Ausgang der Verhandlungen diese Annahme rechtfertigt. Voraussichtlich unmittelbar danach wird der Aufsichtsrat die Feststellung des Abschlusses vornehmen können. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ innerhalb des Risikoberichts als Teil des Lageberichts.

## 2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bzw. dem am Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalwert angesetzt. Soweit erforderlich, werden Wertabschläge auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennwert bewertet.

Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist. Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sonstige Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr sind

mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre, der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden ist, abgezinst worden. Die langfristigen Rückstellungen betreffen zukünftige finanzielle Einzahlungsverpflichtungen, die mit einem restlaufzeitadäquaten Zinssatz von 2,74 % (Vj. 3,78 %) zum Barwert angesetzt wurden.

Die Verbindlichkeiten sind zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Latente Steuern auf temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen und den steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen und Schulden oder aufgrund steuerlicher Verlustvorträge werden ermittelt. Im Geschäftsjahr 2015 liegen bei der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH, mit der eine steuerliche Organschaft - in der diese Gesellschaft Organgesellschaft ist - besteht, Differenzen zwischen Handels- und Steuerrecht im Zusammenhang mit der Stichtagsbewertung und Fremdwährungsumrechnung von Darlehensverbindlichkeiten vor. Von dem nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB bestehenden Wahlrecht, darauf aktive latente Steuern zu bilden, wurde wie im Vorjahr kein Gebrauch gemacht. Es bestehen keine anderen temporären Differenzen noch steuerliche Verlustvorträge zum Bilanzstichtag.

Die Umrechnung von Geschäftsvorfällen in fremder Währung erfolgt grundsätzlich bei den Forderungen und Verbindlichkeiten mit dem Euro-Referenzkurs (Devisenkassamittelkurs) am Entstehungsstichtag. Die kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten werden zum Stichtag mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Langfristige Forderungen und Verbindlichkeiten werden unter Beachtung des Niederstwert- bzw. Höchstwertprinzips umgerechnet. In der Gewinn- und Verlustrechnung werden als Davon-Vermerke zu den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen diejenigen aus der Währungsumrechnung ausgewiesen. Sie beinhalten sowohl die im jeweiligen Geschäftsjahr realisierten als auch die unrealisierten Währungsumrechnungseffekte.

## 3. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

### a) Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen

Das Anlagevermögen der Marenave Schifffahrts AG besteht zum überwiegenden Teil aus Finanzanlagen. Unter dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen (EUR 28.163.037,13; Vj. EUR 39.789.912,17) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 28.043.036,13)
- MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)

Die Bewertung der Tochterunternehmen führte zu außerplanmäßigen Abschreibungen der Beteiligungsansätze an den Unternehmen MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt EUR 11.626.875,04.

Im Geschäftsjahr 2014 hat die Marenave Schiffahrts AG die Anteile des Kommanditisten König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg, an zwölf bereits im Mehrheitsbesitz der Marenave Schiffahrts AG stehenden operativen Schiffahrtsgesellschaften und an zwei derzeit nicht operativen Kommanditgesellschaften im Wege der Sonderrechtsnachfolge mit Wirkung zum 1. Januar 2014 übernommen. In Anbetracht der aufgelaufenen Verlustanteile betrug der Kaufpreis für diese Kommanditistenanteile insgesamt EUR 1,00.

Unter den Beteiligungen wird der Anteil an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, in Höhe von 9% ausgewiesen.

Hinsichtlich der Entwicklung des Anlagevermögens wird auf den beigefügten Anlagenspiegel verwiesen.

#### b) Ausleihungen an verbundene Unternehmen

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 3.600.000,00 (Vj. EUR 3.600.000,00) bestehen gegenüber der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und resultieren aus einem am 3. Juni 2013 ausgereichten Darlehen in Höhe von EUR 2.300.000,00 mit einer Laufzeit bis Ende 2019 sowie einem am 27. Juni 2014 ausgereichten Darlehen in Höhe von EUR 1.300.000,00 mit einer Laufzeit bis Ende Juni 2020. Beide Darlehen werden mit 4,85 % p.a. fest verzinst.

#### c) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 1.470.605,54 (Vj. EUR 2.271.192,81) beinhalten Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 1.426.596,78 (Vj. EUR 2.227.184,05) sowie Darlehenszinsforderungen gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 44.008,76.

Bei den sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich im Wesentlichen um Forderungen gegen das Finanzamt aus Umsatzsteuer sowie aus Körperschaftsteuer- und Gewerbesteuer Guthaben aus dem Vorjahr.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

#### d) Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag

Durch den Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 44.262.332,79 wurde das gesamte Eigenkapital aufgezehrt. Zum 31. Dezember 2015 besteht daher ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von EUR 26.488.651,32.

#### e) Grundkapital/Gezeichnetes Kapital

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals 150.050.000,00 EUR, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am

Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

Durch Eintragung des Beschlusses über die Herabsetzung des Grundkapitals in das Handelsregister am 26. Juli 2010 ist das Grundkapital herabgesetzt.

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen, so dass das Grundkapital EUR 30.010.000,00 beträgt. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen, Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015).

Um die Gesellschaft in die Lage zu versetzen, ihre Eigenkapitalausstattung den sich ergebenden Erfordernissen anpassen zu können, wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem

Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

Bis zum Bilanzstichtag wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

**f) Kapitalrücklage**

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 erfolgte im Zuge einer ordentlichen Kapitalherabsetzung die Einstellung von EUR 120.040.000,00 in eine gebundene Kapitalrücklage. Es handelt sich bei dieser Rücklage um eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB.

In der Gründungsurkunde (der Vorratsgesellschaft) vom 1. Dezember 2005 verpflichtet sich der Gründer Dr. Robert Röttger zu einer einmaligen Zahlung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von EUR 5.000,00; die Einzahlung erfolgte im Jahr 2005.

Aus der Kapitalrücklage wurden im Geschäftsjahr 2013 EUR 87.033.677,86 zum Ausgleich des nach Verrechnung mit dem Gewinnvortrag verbleibenden Jahresfehlbetrages 2013 entnommen.

Im Geschäftsjahr 2014 erfolgte eine Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von EUR 33.011.322,14 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von -45.732.214,87.

Seit dem 31. Dezember 2014 betragen die Kapitalrücklagen mithin EUR 0,00.

**g) Gesetzliche Rücklage**

Die gesetzliche Rücklage wurde im Vorjahr vollständig in Höhe von EUR 484.574,20 zur Reduzierung des Jahresfehlbetrages verwendet.

**h) Bilanzverlust**

	2015	2014
<b>Angaben in EUR</b>		
Jahresfehlbetrag	-44.262.332,79	-45.732.214,87
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-12.236.318,53	0,00
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	0,00	33.011.322,14
Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage	0,00	484.574,20
<b>Bilanzverlust</b>	<b>-56.498.651,32</b>	<b>-12.236.318,53</b>

**i) Steuerrückstellungen**

Die Steuerrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2015 insgesamt EUR 2.373.896,37 (Vorjahr: EUR 1.773.359,42). Sie resultierten im Wesentlichen aus Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005-2008, welche entsprechende Folgewirkungen für die Jahre 2009-2015 entfalten.

**j) Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2015 im Wesentlichen voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt zehn (Vj. fünf) ihrer Tochtergesellschaften, ohne dass dies nachhaltig den Wert der Beteiligungen erhöhen würde (EUR 52,0 Mio., Vj. EUR 21,0 Mio.). Außerdem sind unter den sonstigen Rückstellungen Zinsen auf Steuernachforderungen in Höhe von EUR 154.060,00 (Vj. EUR 60.545,00), der noch nicht ausgezahlte Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von EUR 57.410,95 (Vj. EUR 32.383,55), Kosten für Abschlussprüfung in Höhe von EUR 46.000,00 (Vj. EUR 40.000,00), Beratungskosten des Bereederers Mercator Navigation GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 34.550,00 (Vj. 0,00), Kosten für Steuerberatung in Höhe von EUR 20.115,00 (Vj. EUR 2.960,00), noch nicht genommener Urlaub in Höhe von EUR 20.000,00 (Vj. EUR 16.000,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 18.867,50 (Vj. EUR 8.143,00) enthalten. Darüber hinaus enthalten die sonstigen Rückstellungen eine Bonusrückstellung in Höhe von EUR 35.459,00 (Vj. EUR 0,00) für das voraussichtliche Erreichen eines vereinbarten Erfolgsziels im Rahmen der variablen Vergütung des Vorstands.

**k) Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betrafen im Vorjahr im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg, (EUR 898.935,28). Diese resultierten in Höhe von EUR 892.500,00 aus einer vertraglich vereinbarten Ausgleichszahlung aufgrund der einvernehmlichen Beendigung eines Vertrages über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von EUR 5.150.622,45 (Vj. EUR 4.217.403,37) sowie ausstehende Einlagen gegenüber den Unternehmen MT "MARE ARCTIC" Tank-schifffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 2.500,00 (Vj. EUR 4.500,00) und MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 2.000,00 (Vj. EUR 4.000,00).

Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von EUR 30.187,06 (Vj. EUR 39.960,66), Umsatzsteuerverbindlichkeiten in Höhe von EUR 16.251,49 (Vj. EUR 0,00) und Verbindlichkeiten im Rahmen

der sozialen Sicherheit in Höhe von EUR 1.459,84 (Vj. EUR 653,56) ausgewiesen. Im Vorjahr bestanden darüber hinaus Verbindlichkeiten aus Gewerbesteuer in Höhe von EUR 87.792,50.

**4. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung**

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gliederungsschema des Gesamtkostenverfahrens gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt.

**a) Sonstige betriebliche Erträge**

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von EUR 523.282,30 (Vj. EUR 498.548,69) beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen die Vergütung für die Geschäftsführung in Höhe von EUR 240.000,00 (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften), Dienstleistungsvergütungen von konzernfremden Gesellschaften in Höhe von EUR 240.075,00 (Vj. EUR 217.650,00), Erstattungen von Lohnausfallkosten in Höhe von EUR 9.152,22 (Vj. EUR 14.691,03), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von EUR 1.391,25 (Vj. EUR 1.246,94), Kursgewinne von EUR 440,95 (Vj. EUR 6.967,58) sowie periodenfremde Erträge von EUR 6.674,18 (Vj. EUR 227,06).

**b) Personalaufwand**

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 973.240,80 (Vj. EUR 948.817,13) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 876.488,73) sowie sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung (EUR 96.752,07).

**c) Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten**

Im Vorjahr wurden unter diesem Posten vorgenommene Wertberichtigungen von Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 23.746.055,78 ausgewiesen.

**d) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 32.400.501,76 (Vj. EUR 6.988.426,66) sind im Wesentlichen die Aufwendungen aus der Anpassung der Rückstellung für voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt zehn (Vj. fünf) ihrer Tochtergesellschaften (EUR 30.424.600,00, Vj. EUR 4.395.200,00) erfasst. Außerdem enthalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Rechts- und Beratungskosten von EUR 692.674,08 (Vj. EUR 137.593,38), Kursverluste von EUR 500.853,87 (Vj. EUR 320.277,05), Steuerberatungskosten von EUR 118.332,61 (Vj. EUR 22.675,56), Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 103.602,74 (Vj. EUR 105.000,00) sowie Abschlussprüfungs-



kosten in Höhe von EUR 95.600,00 (Vj. EUR 71.600,00). Periodenfremde Aufwendungen bestehen in Höhe von EUR 65.024,10 (Vj. EUR 3.502,47). Im Vorjahr wurde unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zudem die Belastung aus einer vereinbarten Ausgleichszahlung für die Auflösung eines Dienstleistungsvertrages in Höhe von EUR 1.500.000,00 ausgewiesen.

#### e) Erträge aus Beteiligungen

Die im Vorjahr ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen (EUR 189.336,00) stammten aus Ausschüttungen von Tochtergesellschaften, die Komplementäre der Schiffskommanditgesellschaften sind.

#### f) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Die Erträge erfassen die Zinserträge aus Ausleihungen an verbundene Unternehmen.

#### g) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Die Erträge aufgrund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 2.055.887,06 (Vj. EUR 3.450.159,28) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH.

#### h) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

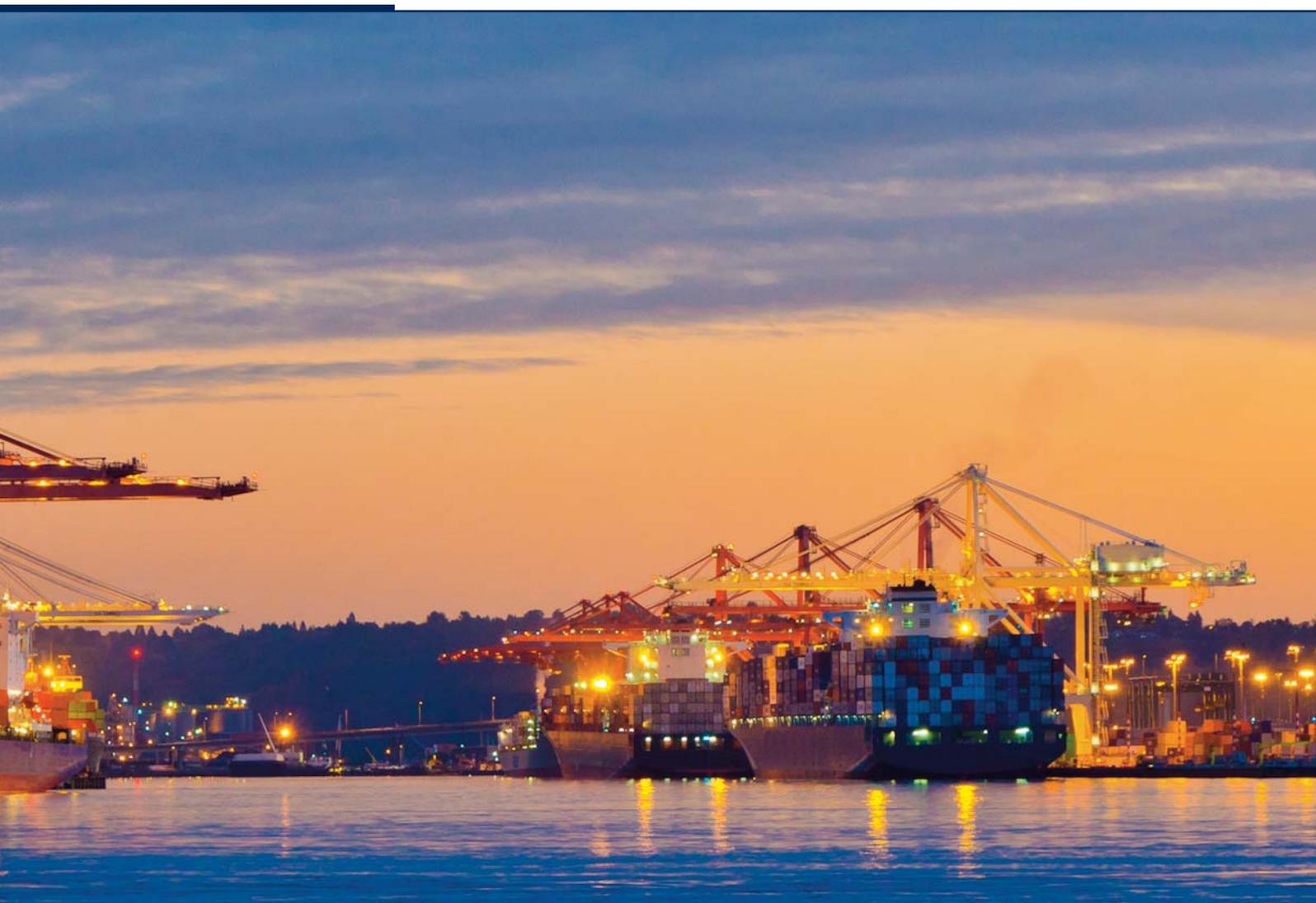
Unter dem Posten Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von EUR 24.312,37 (Vj. EUR 50.504,38) werden Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH ausgewiesen.

#### i) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 11.626.875,04 (Vj. EUR 14.989.049,97) resultieren aus der Abschreibung der Anteile an der MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 859.977,57), MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 458.366,14), MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 4.879.430,85) und MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 5.429.100,48).

#### j) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 872.358,54 (Vj. EUR 828.786,06) beinhaltet Zinsaufwand in Höhe von EUR 575.400,00 aus der Aufzinsung der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für ungewisse Einzahlungs-



verpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt fünf ihrer Tochtergesellschaften, Zinsaufwand aus Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 189.397,54 sowie Zinsen auf Steuernachforderungen in Höhe von EUR 107.561,00.

#### k) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von EUR 1.139.281,44 betreffen im Wesentlichen das Geschäftsjahr 2015, während im Vorjahr neben dem laufenden Steueraufwand für das Geschäftsjahr 2014 (TEUR 832) noch die Mehrbelastungen bis einschließlich 2013 aus den Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Veranlagungszeiträume 2005 bis 2008 berücksichtigt wurden (TEUR 1.725).

### 5. Sonstige Angaben

#### a) Anzahl der Arbeitnehmer

Im Jahresdurchschnitt waren bei der Marenave Schifffahrts AG acht Mitarbeiter (Vj. acht Mitarbeiter) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2015 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über acht Mitarbeiter (ohne Vorstand).

#### b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2015 durch den Vorstand Herrn Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO).

Der Vorstand ist satzungsgemäß vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

#### c) Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Vorsitzender seit 1. Januar 2015, stellvertretender Vorsitzender bis 31. Dezember 2014),
- Herr Dr. iur. Henning Winter, Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Neumünster (stellvertretender Vorsitzender seit 1. Januar 2015),

- Herr Klaus Meyer, Hamburg, Partner bei Pricewaterhouse-Coopers AG i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien (seit 18. Januar 2015).

Mitgliedschaften in weiteren Kontrollgremien:

Herr Bernd Zens ist Mitglied in folgenden weiteren Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

- SADA Société Anonyme de Défense et d' Assurance, Nimes, Frankreich
- MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- CSIM Sireo Investment Management S.à.r.l., Plateau de Kirchberg, Luxemburg
- Echo Rückversicherungs-AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrates)
- German Assistance Versicherung AG, Coesfeld (Vorsitzender des Aufsichtsrates)
- DEVK Pensionsfonds-AG, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEREIF SICAV-FIS, Luxemburg
- DRED S.C.S., Luxemburg (Mitglied des Verwaltungsrates)

Herr Dr. iur. Henning Winter ist Mitglied folgender gesetzlich zu bildender Aufsichtsräte oder vergleichbarer in- und ausländischer Kontrollgremien:

- Hartmann AG, Leer; (Mitglied des Aufsichtsrates)
- Vineta GmbH, Hamburg, (Mitglied des Aufsichtsrates)
- CONTI 56. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Arabella", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- CONTI 58. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Daphne" i.L., München, (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- CONTI 170. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "Conti Lapislazuli", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 95 MT Front Melody GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 98 VLCC Front Tina GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 102 MT Stena Venture GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- Norddeutsche Vermögen Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, (Vorsitzender des Beirats)
- Paribus Schiffsportfolio Renditefonds X GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Investitionsbeirats)
- Schiffahrtsgesellschaft "Nordsee" mbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- MS "Hammonia Berolina" Schiffahrts-GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)

- Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- KG MS "Charles Dickens" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. i.L., Hamburg, (Mitglied des Beirats)

Herr Klaus Meyer ist Mitglied des Verwaltungsrats bei den folgenden Gesellschaften, mit Sitz in München:

- CONTI 164. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI OPAL"
- CONTI 162. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI MADAGASKAR"
- CONTI 3. Container Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI HELSINKI"
- CONTI 178. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI TANSANIT"
- CONTI 183. Schiffahrts-GmbH & Co. KG Nr. 1
- CONTI 55. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ARIADNE" i.L.
- CONTI 160. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ONTARIO"
- CONTI 19. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI CHAMPION"
- CONTI 4. Beteiligungsfonds GmbH & Co. KG

**d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Der Allein-Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2015 eine Vergütung in Höhe von TEUR 230, die dem vereinbarten Grundgehalt für das Jahr 2015 entsprechen. Aufwandswirksam erfasst – jedoch noch nicht ausgezahlt – wurde zudem ein Betrag in Höhe von TEUR 35 für das voraussichtliche Erreichen eines vereinbarten Erfolgsziels im Rahmen der variablen Vergütung. Daneben wurden dem Vorstand im Geschäftsjahr 2015 Sachbezüge in Höhe von EUR 14.051,52 gewährt. Der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung betrug für das Geschäftsjahr 2015 EUR 4.278,72.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 betragen EUR 103.602,74 (Vj. EUR 105.000,00) und setzen sich wie folgt zusammen:

	EUR
Herr Bernd Zens	45.000,00
Herr Dr. iur. Henning Winter	30.000,00
Herr Klaus Meyer (seit 18. Januar 2015)	28.602,74

Die Beträge wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsrats-tätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 110,59 netto erstattet.

Den oben genannten Personen wurden keine Vorschüsse und Kredite gewährt und es wurden auch keine Haftungsverhältnisse zugunsten dieser Personen eingegangen.

**e) Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse**

Die den Schiffs(kommandit)gesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank Konsortialführer	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR* (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	33.250.665,93 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	DekaBank	33.250.665,93 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	39.735.464,32 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	39.735.464,32 (43.260.000,00)
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	19.674.841,55 (21.420.000,00)
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	19.674.841,55 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	37.626.784,24 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	37.960.870,76 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	45.926.334,16 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	142.708.184,08
MS "MARE TRADER"	41.002.000 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRAVELLER"	41.074.000 USD	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	41.090.000 USD	Crédit Agricole	hypothek

\* Umrechnung mit Stichtagskurs zum 31.12.2015 1 EURO= 1,0887 USD

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 449.544.116,84 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 403.112.330,12 (USD 489.418.680,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120 % und bzgl. der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH 125 % der zugesagten Darlehen. Zusätzlich besteht eine erstrangige Schiffshypothek in Höhe von EUR 22.044.640,40 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave Schiffahrts AG Höchstbetragsbürgschaften gegenüber Banken und Dritten in Höhe der erstrangigen Schiffshypotheken gegeben. Die ausstehende Valuta aller Darlehen der Tochtergesellschaften beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt EUR 220,9 Mio. (Vorjahr: EUR 218,7 Mio.). Das Risiko einer Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen kann nicht abschließend ausgeschlossen werden. Für die sich am Bilanzstichtag auf der Basis der aktuellen Unternehmensplanung ergebenden Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt zehn (Vj. fünf) ihrer Tochtergesellschaften wurde bereits eine bilanzielle Vorsorge in Höhe von EUR 52,0 Mio. (Vj.: EUR 21,0 Mio.) in den Rückstellungen gebildet und insoweit ein Teil dieses Risikos erfasst.

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 162.156,52 (Vj.: EUR 162.156,52) aus dem Betrag der im Handelsregister gemäß § 172 Abs. 1 HGB eingetragenen Einlagen, der gemäß § 172 Abs. 4 Satz 2 HGB als nicht geleistet gilt.

**f) Zusammenfassung der Meldungen gemäß WpHG**

Die Nennung von absoluten Aktienanzahlen und Stimmrechten in den folgenden Meldungen bezieht sich jeweils auf die Zeit vor dem im Juli 2009 durchgeführten Aktiensplit. Dabei wurde das gezeichnete Kapital mit aus 150.050 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00 auf einen rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 (1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien) gesplittet.

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 mit einer Aktienanzahl von 15.000 9,99 % betrug.

Die Debeka Krankenversicherungsverein a.G., Koblenz, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 10 % beträgt.

Die Debeka Lebensversicherungsverein e.V., Koblenz, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 10 % betrug.

Die DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Köln, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 13,33 % betrug. Davon sind dem Mitteilenden 10 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Weiter wurde der Gesellschaft mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der DEVK Rückversiche-



rungs-Beteiligungs AG, Köln, und der DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln, an der Gesellschaft am 9. November 2006 jeweils 5 % betrug.

Die DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G., Köln, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 6,66 % betrug.

Die Baden-Württembergische Investmentgesellschaft mbH teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil am 17. März 2008 die Schwelle von 3,00 % unterschritten hat und nunmehr 0,00 % beträgt.

Herr Tobias König teilte der Gesellschaft mit, dass sein Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 8. März 2007 die Schwelle von 3 % unterschritten hat und zu diesem Tag 0,72 % betrug. Davon waren ihm 0,72 % nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die König & Cie. GmbH & Co. KG teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 8. März 2007 die Schwelle von 3,00 % unterschritten hat und zu diesem Tag 0,72 % (Stimmrechte 1.076) beträgt.

Die HSH Nordbank AG teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 12. September 2008 die Schwellen von 5,00 % der Stimmrechte unterschritten hat und nunmehr 4,75 % (das entspricht 7.125 Stimmrechten) beträgt.

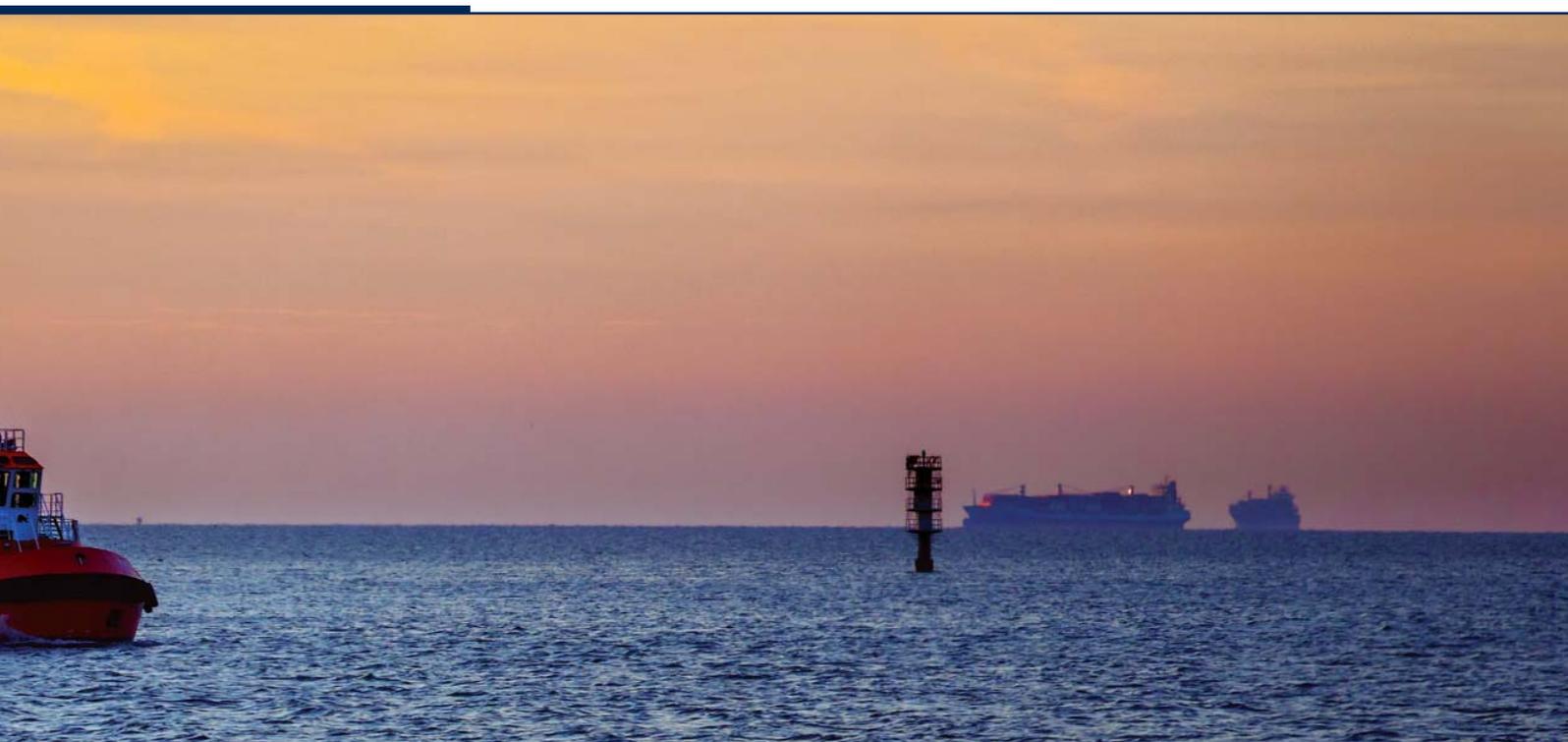
Die Deutscher Ring Lebensversicherungs AG, Hamburg, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. Ok-

tober 2007 die Schwellen von 3,00 % und 5,00 % der Stimmrechte überschritten hat und nun 6,00 % (9.000 Stimmrechte) beträgt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Freien und Hansestadt Hamburg sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Das Land Schleswig-Holstein, 24105 Kiel, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind dem Land Schleswig-Holstein sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Die HSH Finanzfonds AöR, 20097 Hamburg, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.



Folgende Stimmrechtsmitteilungen und Nennungen von absoluten Aktienanzahlen beziehen sich auf die Zeit nach dem Aktiensplit vom Juli 2009 (sofern nicht explizit auf vorherige Zeitpunkte abgestellt wird). Es wird jeweils der Inhalt der gemäß § 26 Abs. 1 WpHG bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2015 veröffentlichten Stimmrechtsmitteilungen angegeben:

Der Landkreis Bautzen, 02625 Bautzen, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2010 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY am 3. April 2008 die Schwelle von 3,00 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,32 % (das entspricht 4.975 Stimmrechten) betragen hat. 3,32 % der Stimmrechte (das entspricht 4.975 Stimmrechten) sind dem Landkreis gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, gehalten: Kreissparkasse Bautzen.

Die Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 10.02.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658 % (das entspricht 40.000 Stimmrechten) betragen hat.

Der Sparkassenzweckverband für die Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.02.2011 mitgeteilt, dass ihr

Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658 % (das entspricht 40.000 Stimmrechten) betragen hat. 2,6658 % der Stimmrechte (das entspricht 40.000 Stimmrechten) sind dem Sparkassenzweckverband gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Deko Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 23.12.2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.12.2014 die Schwelle von 10 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 11,94 % (das entspricht 179140 Stimmrechten) betragen hat. 11,94 % der Stimmrechte (das entspricht 179140 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Kreissparkasse Biberach, Kreissparkasse Bautzen, Kreissparkasse Heilbronn.

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 22.01.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.01.2015 die Schwelle von 10 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 9,93 % (das entspricht 149.032 Stimmrechten) betragen hat. 9,93% der Stimmrechte (das entspricht 149032 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3

Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse, Dresden, Sparkasse Hildesheim.

Die Sachsen-Finanzgruppe, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 05.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99 % (das entspricht 74882 Stimmrechten) betragen hat. 4,99 % der Stimmrechte (das entspricht 74882 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 06.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99 % (das entspricht 74882 Stimmrechten) betragen hat.

Der Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 10.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 0 % (das entspricht 0 Stimmrechten) betragen hat.

Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04 % der Stimmrechte (das entspricht 60690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihm kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft.

Die DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04 % der Stimmrechte (das entspricht 60690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft ge-

mäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft.

Die VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04 % der Stimmrechte (das entspricht 60690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Die Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60690 Stimmrechten) betragen hat.

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 30.09.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 25.09.2015 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,44% (das entspricht 66605 Stimmrechten) betragen hat.

Die DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 07.10.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.10.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 0,00% (das entspricht 0 Stimmrechten) betragen hat.

Der Landkreis Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44982 Stimmrechten) betragen hat. 2,998% der Stimmrechte (das entspricht 44982 Stimmrechten) sind dem Landkreis Biberach gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG zuvor 3 Prozent oder mehr betrug: Kreissparkasse Biberach.

g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2015 <sup>1)</sup>

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2015 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	38.770,01	6.827,88
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	57.012,87	16.482,71
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	38.902,32	6.936,76
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	56.960,49	16.572,79
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-8.812,00	619.252,94
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	776.201,17	1.045.495,53
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-9.571.852,79	-1.550.733,01
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-9.196.215,33	-763.701,20
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,91	936.218,69	2.220.601,89
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,90	-4.948.484,02	324.283,15
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,83	-6.206.909,21	-1.015.739,6
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,83	-5.257.358,61	-516.688,73
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00	3.412,72	-1.599,39
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00	2.916,82	-1.532,49
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-17.791.425,62	-10.791.643,78
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-16.740.417,39	-10.202.429,63
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-13.560.227,12	-11.308.879,05
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-11.281.424,43	-10.319.358,91
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	28.043.034,56	0,00 <sup>2)</sup>

1) Die zum 31. Dezember 2015 aufgestellten Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften wurden noch nicht festgestellt.

2) Ergebnisabführungsvertrag mit der Marenave Schiffahrts AG.

Der Kreissparkasse Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44982 Stimmrechten) betragen hat.

	EUR
Abschlussprüfungsleistungen	95.600,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	<b>95.600,00</b>

## h) Corporate Governance

Die Gesellschaft hat für 2015 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite ([www.marenave.com](http://www.marenave.com)) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

Die Abschlussprüfungsleistungen enthalten die Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG des abgelaufenen Geschäftsjahres 2015 und Kosten für weitere Abschlussprüfungsleistungen (TEUR 20) betreffend das Geschäftsjahr 2014.

## i) Konzernverhältnisse

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2015 wird ein Konzernabschluss und Konzernlagebericht gemäß IFRS und den ergänzenden Vorschriften des Aktiengesetzes sowie den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Hamburg, 31. März 2016

Marenave Schiffahrts AG



## j) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2015 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für den Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

Der Vorstand  
Ole Daus-Petersen

# Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2015 (siehe hierzu „Wichtiger Hinweis“ auf dem Deckblatt)

## Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2015	Anschaffungskosten		31.12.2015
		Zugänge	Abgänge	
<b>Sachanlagen</b>				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	83.668,00	1.914,78	0,00	85.582,78
<b>Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	169.954.310,97	0,00	0,00	169.954.310,97
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.600.000,00	0,00	0,00	3.600.000,00
3. Beteiligungen	606,06	0,00	0,00	606,06
	173.554.917,03	0,00	0,00	173.554.917,03
<b>Gesamtsumme</b>	<b>173.638.585,03</b>	<b>1.914,78</b>	<b>0,00</b>	<b>173.640.499,81</b>

	1.1.2015	Kumulierte Abschreibungen		31.12.2015	Buchwert 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014
		Zugänge	Abgänge			
<b>Sachanlagen</b>						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.848,00	27.563,78	0,00	39.411,78	46.171,00	71.820,00
<b>Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	130.164.398,80	11.626.875,04	0,00	141.791.273,84	28.163.037,13	39.789.912,17
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	3.600.000,00	3.600.000,00
3. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	606,06	606,06
	130.164.398,80	11.626.875,04	0,00	141.791.273,84	31.763.643,19	43.390.518,23
<b>Gesamtsumme</b>	<b>130.176.246,80</b>	<b>11.654.438,82</b>	<b>0,00</b>	<b>141.830.685,62</b>	<b>31.809.814,19</b>	<b>43.462.338,23</b>

## Bilanzzeit zum aufgestellten Einzelabschluss

### **Versicherung der gesetzlichen Vertreter zur Aufstellung des Einzelabschlusses**

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der aufgestellte Jahresabschluss – unter Annahme der Unternehmensfortführung (going concern) – ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Hamburg, den 31. März 2016

Marenave Schifffahrts AG



Ole Daus-Petersen



# Vorläufiger Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2015

## Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

rein operativ betrachtet gab es im vergangenen Jahr 2015 segmentabhängig unterschiedliche Rahmenbedingungen: Während für die in der Flotte befindlichen Produktentanker 2015 ein sehr ordentliches Jahr war, hielt die Abwärtsspirale bei den Bulkern unverändert an. Diese Entwicklungen schlugen sich auch in der Bewertung unserer Flotte nieder, was insgesamt zum Jahresende zu einer bilanziellen Aufzehrung des Eigenkapitals – sowohl nach HGB als auch nach IFRS – führte. Insofern stand das Jahr 2015 sehr im Zeichen der Diskussionen und Verhandlungen der Gesellschaft mit den finanzierenden Banken zu einer Neuordnung der bestehenden Finanzierungen und mit dem Ziel einer nachhaltigen Sanierung der Gesellschaft, die vom Aufsichtsrat sehr detailliert und eng begleitet wurde.

Dass das Unternehmen dabei für die Zukunft strategisch grundsätzlich richtig aufgestellt ist, zeigt sich aus Sicht des Aufsichtsrats unter anderem an dem Umstand, dass verschiedene potentielle Investoren – sei es aus dem maritimen Umfeld oder aus dem Umfeld klassischer Finanzinvestoren – Interesse an einer Investition in und Beteiligung an der Marenave Schifffahrts AG zeigen. Eine notwendige Voraussetzung für deren aktive Beteiligung – und damit der Realisierung neuen Geschäfts – ist aber eine Einigung mit den Banken über eine Anpassung der Finanzierung der aktuellen Flotte.

## Veränderungen/Neuwahlen im Aufsichtsrat

Wie bereits im Bericht des Aufsichtsrats für das vergangene Jahr dargelegt, wurde durch Beschluss des Amtsgerichts Hamburg vom 18. Januar 2015 Herr Klaus Meyer antragsgemäß zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Auf der ordentlichen Hauptversammlung vom 11. Juni 2015 erfolgten sodann Neuwahlen der Aufsichtsratspositionen, wobei alle drei zu diesem Zeitpunkt amtierenden Aufsichtsratsmitglieder von der Hauptversammlung (erneut) in den Aufsichtsrat gewählt und damit bestätigt wurden. Die Amtsdauer der Aufsichtsratsmitglieder reicht jeweils bis zu der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019 entscheidet. In der sich an die ordentliche Hauptversammlung anschließenden Aufsichtsratssitzung wurde der Unterzeichner zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herr Dr. Henning Winter zu dessen Stellvertreter gewählt.

## Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2015 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand vor dem Hintergrund der notwendigen Neuordnung der bestehenden Finanzierung und der intensiven Sanierungsbemühungen der Gesellschaft regelmäßig und umfassend beraten und die Geschäftsführung der Gesellschaft in dieser kritischen Situation gesteigert überwacht. Insbesondere begleitete der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2015 intensiv die Verhandlungen des Vorstands mit den finanzierenden Bankenkonsortien, die darauf abzielen, die Finanzierung der Tochterunternehmen neu aufzustellen und ihre zukünftigen Kapitaldienstverpflichtungen an deren operativem Einnahmepotential auszurichten. Auch die Arbeitsergebnisse des in diesen Prozess einbezogenen unabhängigen Sanierungsgutachters wurden fortlaufend gesichtet, analysiert und mit dem Vorstand diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr auch eingehend mit den durch den Vorstand vorgenommenen Weichenstellungen in der Beschäftigungssituation einzelner Schiffe, allen voran der vorzeitigen Verlängerung der Vercharterung des Autotransporters um weitere fünf Jahre bis ins Jahr 2024. Die hierdurch zusätzlich gesicherten Einnahmen untermauern den Wert dieses Schiffes, was auch im Zusammenhang der bestehenden Restrukturierungen der anderen Schiffe ein positives Signal darstellt.

In seiner Sitzung am 11. Juni 2015 hat sich der Aufsichtsrat darüber hinaus auch mit dem im Jahr 2015 in Kraft getretenen "Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst" befasst und Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und Vorstand festgelegt (siehe hierzu näher in der „Erklärung zur Unternehmensführung nach §289a HGB“ aus März 2016, abrufbar unter <http://www.marenave.com/investor-relations/corporate-governance/2016-03-28-erklarung-zur-unternehmensfuehrung.pdf>).

Insgesamt fanden im Geschäftsjahr 2015 vier turnusmäßige Aufsichtsratssitzungen statt. Darüber hinaus erfolgten zahlreiche Telefonkonferenzen, die teilweise mit und teilweise ohne den Vorstand stattgefunden haben. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an sämtlichen Sitzungen teilgenommen.



Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat nach Maßgabe des § 90 Abs. 1 und Abs. 2 AktG regelmäßig, zeitnah und umfassend – schriftlich und mündlich – über alle relevanten Fragen im Zusammenhang mit den Verhandlungen mit den Bankenkonsortien, dem Sanierungsgutachten, der Unternehmensplanung sowie der strategischen Weiterentwicklung. Der Aufsichtsrat wurde zudem umfassend informiert über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Gesellschaft, die Geschäftsentwicklung, die Lage des Konzerns als Ganzes und seiner Tochtergesellschaften einschließlich Risikolage, Risikomanagement und Compliance. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens im Lichte der laufenden Sanierungsbemühungen stimmte der Vorstand regelmäßig mit dem Aufsichtsrat ab. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den Planungen und Zielen wurden nach Kenntnis des Aufsichtsrats vom Vorstand jeweils zeitnah detailliert erläutert und begründet. Sämtliche für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge erörterte der Aufsichtsrat anhand der schriftlichen und mündlichen Berichte und Vorlagen des Vorstands ausführlich. Der Aufsichtsrat stand auch über die förmlichen Aufsichtsratssitzungen und Telefonkonferenzen hinaus im ständigen und engen Kontakt mit dem Vorstand, um sich über aktuelle Entwicklungen im Zusammenhang mit den Sanierungsbemühungen der Gesellschaft sowie über aktuelle Geschäftsvorfälle zu informieren und mit dem Vorstand Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens zu beraten. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung waren, unterrichtete der Aufsichtsratsvorsitzende seine Aufsichtsratskollegen jeweils unverzüglich. Vom Einsichts- und Prüfungsrecht gemäß § 111 Abs. 2 Satz 1 und 2 AktG wurde nicht Gebrauch gemacht, da keine klärungsbedürftigen Sachverhalte bestanden. Zu Beanstandungen der Vorstandstätigkeit gab es keinen Anlass.

#### **Ausschüsse**

Ausschüsse bestehen nicht, da der Aufsichtsrat nur aus drei Mitgliedern besteht.

#### **Verlängerung Vorstandsbestellung**

In seiner Sitzung am 11. Juni 2015 hat der Aufsichtsrat die ursprünglich bis zum 31. Dezember 2015 reichende Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen zum Vorstand der Gesellschaft um weitere drei Jahre – und somit bis zum 31. Dezember 2018 – verlängert.

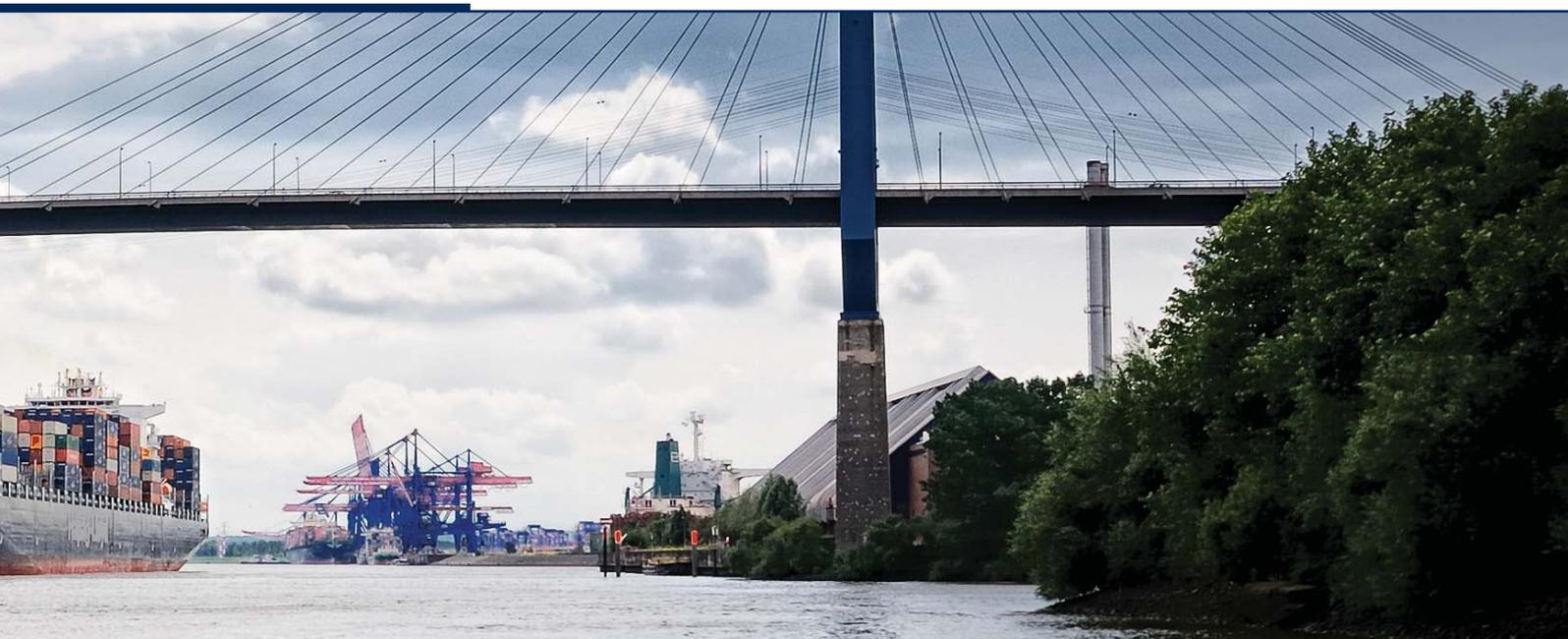
#### **Vorstandsvergütung**

Vor dem Hintergrund der verlängerten Vorstandsbestellung wurde am 21. Juli 2015 ein neuer Anstellungsvertrag abgeschlossen. Dieser sieht eine ab 1. Januar 2016 geltende neue Jahresfestvergütung in Höhe von TEUR 250 vor.

Außerdem wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Detaillierte Ausführungen zur Vorstandsvergütung finden Sie im Abschnitt „Grundzüge des Vergütungssystems“ innerhalb des vorläufigen, ungeprüften Lageberichts zum Konzern- bzw. Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2015.

#### **Corporate Governance**

Der Deutsche Corporate Governance Kodex – in der Fassung vom 5. Mai 2015, veröffentlicht am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger – war unter anderem Thema der Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2015. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben, die allen Aktionären im Internet unter [www.marenave.com](http://www.marenave.com) dauerhaft zugänglich gemacht wurde. Über die Corporate Governance bei der Marenave Schifffahrts AG berichtet der Vorstand zugleich auch für den Aufsichtsrat gemäß



Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex im Corporate-Governance-Bericht.

#### Diskussion des Jahres- und Konzernabschlusses

Die durch Beschluss der Hauptversammlung am 11. Juni 2015 zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellte Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, Niederlassung Hamburg, war gemäß Auftragserteilung durch den Aufsichtsrat beauftragt, den Jahresabschluss und Lagebericht der Marenave Schifffahrts AG sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht des Marenave-Konzerns zum 31. Dezember 2015 zu prüfen. Vor dem Hintergrund der per 31. Dezember 2015 bestehenden bilanziellen Überschuldung und der noch ausstehenden Einigung mit den finanzierenden Banken über ein Sanierungskonzept sah der Abschlussprüfer bislang keine Möglichkeit, die den vom Vorstand aufgestellten Abschlüssen zugrundeliegende Annahme der Unternehmensfortführung ausreichend zu validieren. In Abstimmung mit Vorstand und Aufsichtsrat hat der Abschlussprüfer deswegen seine Prüfungshandlungen vorerst unterbrochen bis eine Einigung mit den Banken über die Sanierung der Gesellschaft gefunden wurde, die es dem Abschlussprüfer ermöglicht, die Annahme der Unternehmensfortführung für die Zwecke der Rechnungslegung hinreichend zu validieren und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen. Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt.

Die Abschlussunterlagen haben dem Aufsichtsrat rechtzeitig vorgelegen und wurden von ihm einer eigenen vorläufigen Prüfung unterzogen. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrates am 28. April 2016 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über den bisherigen Verlauf der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses – unter besonderer Berücksichtigung des rechnungslegungsbezogenen Kontroll- und Risikomanage-

mentsystems sowie mit Schwerpunkt auf die beschriebene Unternehmensfortführungsthematik - berichtet und mit dem Aufsichtsrats diskutiert. Da die Prüfung des vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2015 noch nicht abgeschlossen werden konnte, kann der Aufsichtsrat diese zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch noch nicht feststellen bzw. billigen.

Der Aufsichtsrat ist jedoch zuversichtlich, dass bis spätestens zum 30. Juni 2016 eine Situation vorliegt, die eine Testierung der Abschlüsse und damit eine Feststellung bzw. Billigung des Jahres- und Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2015 durch den Aufsichtsrat ermöglicht. Der Aufsichtsrat wird im Zusammenhang mit der Feststellung bzw. Billigung des geprüften Jahres- und Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2015 seinen endgültigen schriftlichen Bericht für das Geschäftsjahr 2015 nach § 171 Abs. 2 AktG abgeben.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Marenave-Konzerns für ihr gezeigtes großes Engagement in einem unverändert herausfordernden Geschäftsumfeld.

Hamburg, den 28. April 2016  
Der Aufsichtsrat

Bernd Zens  
Vorsitzender

# Corporate-Governance-Bericht

Im folgenden Kapitel berichtet der Vorstand – zugleich auch für den Aufsichtsrat – gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex über die Corporate Governance bei der Marenave Schifffahrts AG.

Dabei verstehen Vorstand und Aufsichtsrat eine gute Corporate Governance als einen alle Bereiche des Unternehmens umfassenden Führungs- und Kontrollansatz, der auf eine verantwortungsbewusste und langfristige Wertschöpfung ausgerichtet ist, um somit den Bestand des Unternehmens sowie eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes zu gewährleisten.

Das Kapitel enthält auch die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB sowie die Entsprechenserklärung vom 10. Dezember 2015 zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Beide Erklärungen wurden bereits auf unserer Homepage (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/index.html>) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

## Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

### 1. Entsprechenserklärung

Die Marenave Schifffahrts AG sieht sich den Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils aktuellen Form verbunden. Die vom Vorstand und Aufsichtsrat am 10. Dezember 2015 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 12. Juni 2015 finden Sie auf Seite 125 dieses Geschäftsberichts.

### 2. Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die Marenave Schifffahrts AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance ergibt sich somit aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien- und dem Kapitalmarktrecht.

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr, welche innerhalb der ersten acht Monate des Geschäftsjahres stattfindet.

Es ist das Ziel von Vorstand und Aufsichtsrat, die Aktionäre jederzeit einheitlich, zeitnah und umfassend zu informieren und ihnen die Ausübung ihrer Rechte auf der Hauptversammlung zu erleichtern.

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schifffahrts AG werden von dem Vorstand keine über die Anforderungen des deutschen Rechts hinausgehenden Unternehmensführungspraktiken für notwendig erachtet.

### 3. Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Zusammensetzung und Arbeitsweise von deren Ausschüssen

Aufsichtsrat und Vorstand arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng zusammen. Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich neben dem Gesetz auch aus der Satzung sowie einer sich selbst gegebenen Geschäftsordnung. Der Aufsichtsrat hat insbesondere die Geschäftsführung durch den Vorstand zu überwachen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Vorstand durch seinen Rat zu unterstützen und die Ziele des Unternehmens zu fördern.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt ihre Zahl.

Aktuell besteht der Vorstand bis auf Weiteres aus einer Person.

Für die folgenden Geschäfte bedarf der Vorstand – neben den gesetzlich vorgesehenen Zustimmungserfordernissen – einer Einwilligung des Aufsichtsrates:

- a) Erwerb und Veräußerung von Schiffen und Schifffahrtsgesellschaften
- b) Erwerb und Veräußerung von Beteiligungen und Finanzanlagen, sofern der Transaktionswert Euro 500.000,- übersteigt
- c) Der Abschluss von Charterverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr

Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus drei Mitgliedern.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst

Der Aufsichtsrat tagt mindestens zweimal im Kalenderhalbjahr.

Zu den Sitzungen wird mit einer Frist von zwei Wochen unter Beifügung der vorgeschlagenen Tagesordnung sowie der Tagungsunterlagen einberufen.

Außerordentliche Sitzungen werden vom Aufsichtsratsvorsitzenden nach Bedarf einberufen. Telefon-Konferenzen werden in Ausnahmefällen bei eilbedürftigem Entscheidungs- und Diskussionsbedarf abgehalten.

Auch außerhalb der regulären Sitzungen findet ein Austausch zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats untereinander sowie mit dem Vorstand statt.

Die Größe und das bearbeitete Geschäftsvolumen der Marenave Schifffahrts AG sowie vor allem die Anzahl der Mitglieder des Aufsichtsrats machen derzeit die Bildung von separaten Ausschüssen entbehrlich. Da der Aufsichtsrat selbst satzungsgemäß nur 3 Mitglieder hat, ist die Bildung von Ausschüssen nicht sachgerecht, zumal Ausschüsse mit Beschlusskompetenzen ebenfalls 3 Mitglieder haben müssen.

Der Aufsichtsrat verfügt in der derzeitigen Zusammensetzung über mindestens ein unabhängiges Mitglied mit Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung oder der Abschlussprüfung.

Die Satzung der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, dass ein Investmentbeirat installiert werden kann. Der Vorstand beruft und entlässt in diesem Falle die Mitglieder des Beirats in Absprache mit dem Aufsichtsrat und regelt die Struktur des Beirats. Bislang hat sich die Einrichtung des Investmentbeirats als nicht notwendig erwiesen.

Der Aufsichtsrat überprüft einmal jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit auf formalem Weg in Form einer Selbstevaluierung.

#### 4. Geschlechterquote

Vorstand und Aufsichtsrat haben am 11. Juni 2015 folgende Zielgrößen festgelegt:

##### Aufsichtsratsquote

Der Aufsichtsrat ist nach § 111 Abs. 5 AktG verpflichtet, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat, sowie eine Frist zum Erreichen dieses Zieles festzulegen. Nach § 25 Abs. 1 S. 2 EGAktG darf die Zielerreichungsfrist nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Um einen Gleichlauf mit dem kalendergleichen Geschäftsjahr der Marenave zu erreichen, setzt der Aufsichtsrat den 31. Dezember 2016 als Ende der Zielerreichungsfrist fest. Der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG hat zur Zeit drei Mitglieder, die alle männlich sind. Alle Mitglieder wurden auf der Hauptversammlung am 11. Juni 2015 bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Beginn der Amtszeit entscheidet, in den Aufsichtsrat gewählt. Zur Zeit plant kein Aufsichtsratsmitglied, sein Amt vor Ablauf der Amtszeit niederzulegen. Auch ist keine Vergrößerung des mit drei Mitgliedern äußerst effizient arbeitenden Aufsichtsrats beabsichtigt. Daher kann der Aufsichtsrat für den Zeitraum

bis zum 31. Dezember 2016 für den Frauenanteil im Aufsichtsrat nur eine Zielgröße von 0% festsetzen.

Mit Ablauf der Zielerreichungsfrist, aber auch für den Fall etwaiger bereits davor erforderlich werdender Aufsichtsratswahlen wird sich der Aufsichtsrat jedoch erneut mit der Zielquote befassen und dabei – wie auch in der Vergangenheit – einer Beteiligung von Frauen im Aufsichtsrat der Gesellschaft stets offen gegenüberstehen.

Im Geschäftsjahr 2015 und aktuell ist die festgesetzte Zielgröße erreicht.

##### Vorstandsquote

Der Aufsichtsrat ist nach § 111 Abs. 5 AktG verpflichtet, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand, sowie eine Frist zum Erreichen dieses Zieles festzulegen. Nach § 25 Abs. 1 S. 2 EGAktG darf die Zielerreichungsfrist nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Um einen Gleichlauf mit dem kalendergleichen Geschäftsjahr der Marenave zu erreichen, setzt der Aufsichtsrat den 31. Dezember 2016 als Ende der Zielerreichungsfrist fest.

Momentan besteht der Vorstand mit Herrn Ole Daus-Petersen ausschließlich aus einer männlichen Person und weist daher eine Frauenquote von 0% auf. Die Bestellung von Herrn Daus-Petersen wurde vom Aufsichtsrat in seiner Aufsichtsratsitzung vom 11. Juni 2015 bis zum 31. Dezember 2018 verlängert. Eine personelle Veränderung im Vorstand oder eine Vergrößerung des Vorstands um weitere Vorstandsmitglieder ist derzeit nicht konkret absehbar. Daher kann der Aufsichtsrat für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2016 für den Frauenanteil im Vorstand nur eine Zielgröße von 0% festsetzen.

Mit Ablauf der Zielerreichungsfrist, aber auch für den Fall etwaiger bereits davor erforderlich werdender personeller Veränderungen im Vorstand wird sich der Aufsichtsrat jedoch erneut mit der Zielquote befassen und dabei – wie auch in der Vergangenheit – einer Beteiligung von Frauen im Vorstand der Gesellschaft stets offen gegenüberstehen.

Im Geschäftsjahr 2015 und aktuell ist die festgesetzte Zielgröße erreicht.

##### Quote auf den beiden Führungsebenen unter dem Vorstand

Der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG ist gemäß § 76 Abs. 4 AktG verpflichtet, Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unter dem Vorstand sowie eine Zielerreichungsfrist festzulegen. Nach § 25 Abs. 1 S. 2 EGAktG darf die Zielerreichungsfrist nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Um einen Gleichlauf mit dem kalendergleichen Geschäftsjahr der Marenave zu erreichen, setzt der Vorstand den 31. Dezember 2016 als Ende der Zielerreichungsfrist fest.



Die Marenave Schifffahrts AG weist unter dem Vorstand zwei Führungsebenen auf, die jeweils aus einer Person bestehen. Die erste Führungsebene ist zur Zeit mit einem Mann, die zweite Führungsebene ist mit einer Frau besetzt. Der Vorstand beabsichtigt derzeit bis zum 31. Dezember 2016 keine personellen Veränderungen auf der ersten und zweiten Führungsebene. Auch ist mit Blick auf die mit derzeit 8 Personen nur geringe Zahl der angestellten Mitarbeiter der Gesellschaft nicht vorgesehen, die Führungsebenen personell zu vergrößern. Daher kann der Vorstand für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene nur eine Zielgröße von 0 % und in der zweiten Führungsebene nur eine Zielgröße von 100 % festlegen.

Mit Ablauf der Zielerreichungsfrist, aber auch für den Fall etwaiger bereits davor erforderlich werdender personeller Veränderungen in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands wird sich der Vorstand jedoch erneut mit der Zielquote befassen und dabei – wie auch in der Vergangenheit – einer Beteiligung von Frauen im Management der Gesellschaft stets offen gegenüberstehen.

Im Geschäftsjahr 2015 und aktuell ist die festgesetzte Zielgröße erreicht.

Hamburg, im März 2016  
Der Vorstand

## Weitere Angaben zur Corporate Governance

### Ziele des Aufsichtsrats hinsichtlich seiner Zusammensetzung

Aufsichtsrat und Vorstand haben sich eingehend mit der in Ziffer 5.4.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex enthaltenen Empfehlung, nach der der Aufsichtsrat die für seine Zusammensetzung konkreten Ziele unter Berücksichtigung von „Diversity“ festlegen soll, auseinandergesetzt.

Folgende Ziele sind vor dem Hintergrund zu verstehen, dass allein die Größe des Aufsichtsrats – welcher satzungsgemäß aus drei Mitgliedern besteht, was unverändert als effizient erachtet wird – einen übermäßig breit gefächerten Zielkanon unmöglich macht.

Der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG soll sich aus Vertretern unterschiedlicher Berufsgruppen zusammensetzen, die jeweils unterschiedliche berufliche Erfahrungen in die Arbeit des Aufsichtsrats einbringen. Dabei sollen folgende Kenntnisse repräsentiert werden:

- Bank-/Finanzgeschäft
- Schifffahrt
- Gesellschafts- und Kapitalmarktrecht
- Rechnungslegung und Abschlussprüfung



Mindestens ein Mitglied soll seine beruflichen Erfahrungen dabei unter anderem vor einem internationalen Hintergrund gesammelt haben. Ebenso soll mindestens ein Mitglied unabhängig sein.

Bei gleicher Qualifikation und fachlicher Geeignetheit sollen Frauen bei der Zusammensetzung berücksichtigt werden. Im Übrigen wird auf den Abschnitt „Geschlechterquote“ innerhalb der „Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB“ verwiesen.

Eine erneute Berücksichtigung der genannten Ziele kann – bei den aktuellen Amtsperioden der Aufsichtsräte – erstmals bei den Wahlvorschlägen zu der Aufsichtsratswahl auf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 entscheidet – bzw. vorher im Falle außerhalb der regulären Amtszeit stattfindenden Neuwahlen –, erfolgen. Aktuell ist der Aufsichtsrat so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.

#### **Vergütungsbericht**

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Daneben werden dem Aufsichtsrat Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Der Alleinvorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2015 eine jährliche vertragliche Vergütung von TEUR 230 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 erfolgte die Verlängerung der ansonsten bis zum 31. Dezember 2015 reichenden Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen um weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2018.

Vor diesem Hintergrund wurde am 21. Juli 2015 ein neuer Anstellungsvertrag abgeschlossen. Dieser sieht ein ab 1. Januar 2016 geltendes neues Jahresfestgehalt von TEUR 250 vor.

Außerdem wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Das Vorstandsmitglied kann danach jährlich einen Bonus in einer maximalen Gesamthöhe von bis zu EUR 100.000,00 erhalten, wobei zwei gleichgewichtete Erfolgsziele, nämlich ein EBITDA-Erfolgsziel und ein Aktienkurs-Erfolgsziel, vereinbart werden; bei 100 % Zielerreichung erhält das Vorstandsmitglied je Erfolgsziel EUR 25.000,00 und die Bonusver-

gütung ist bei 200 %-iger Zielerreichung je Erfolgsziel der Höhe nach begrenzt. Die konkreten Erfolgsziele und weitere Einzelheiten wurden für das Geschäftsjahr 2015 parallel zum Abschluss des Anstellungsvertrages und werden für die Zukunft vom Aufsichtsrat der Gesellschaft für jedes Geschäftsjahr im Voraus in einer separaten Zielvereinbarung geregelt. 50 % des (jeweiligen Teils des) Erfolgsbonus werden zehn Kalendertage nach Feststellung des Erreichens des jeweiligen Erfolgsziels durch den Aufsichtsrat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses) zur Zahlung fällig. Der Anspruch auf die weiteren 50 % („50 %-Aufschubanspruch“) besteht nur fort, wenn

- im Falle des EBITDA-Erfolgsziels: das EBITDA nach Herausrechnen außerordentlicher Ergebnisse im Folgejahr keinen Negativwert aufweist und eine Höhe erreicht, die zu einem EBITDA-Erfolgsbonus berechtigt;
- im Fall des Aktienkurs-Erfolgsziels: der volumengewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Wertpapierbörse Hamburg im Dezember des Folgejahres mindestens 100 %-Zielmarke des Vorjahres erreicht.

Der 50 %-Aufschubanspruch wird zehn Kalendertage, nachdem der Aufsichtsrat das Vorliegen der Bestehensvoraussetzungen festgestellt hat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses), fällig.

Für das Geschäftsjahr 2015 wurde auf Basis der jeweiligen Zielerreichung eine Rückstellung für den Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 35 (incl. „50 %-Aufschubanspruch“) eingestellt.

Das Vorstandsmitglied erhält zudem eine einmalige variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 25, wenn unter seiner Mitwirkung eine finanzielle Restrukturierung von einzelnen Konzernfinanzierungen bis zum 30. Juni 2016 gelingt.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu vereinbaren. Die Zahlung darf den Wert von zwei Jahresvergütungen sowie den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages nicht überschreiten (Abfindungs-Cap). Bei der Berechnung des Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Gemäß der Mustertabelle entsprechend Nummer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex stellt sich die Vorstandsvergütung wie folgt dar. Die zuvor beschriebene variable Vergütungskomponente wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet, da jährlich eine neue Festlegung der Erfolgsziele erfolgt. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2014	2015	2015 (min.)	2015 (max.)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	204.000,00	230.000,00	230.000,00	230.000,00
Nebenleistungen	12.243,42	14.051,52	14.051,52	14.051,52
<b>Summe</b>	<b>216.243,42</b>	<b>244.051,52</b>	<b>244.051,52</b>	<b>244.051,52</b>
Einjährige variable Vergütung	50.000,00	35.459,00	0,00	125.000,00
Mehrfährige variable Vergütung	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>50.000,00</b>	<b>35.459,00</b>	<b>0,00</b>	<b>125.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.046,04	4.278,72	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>270.289,46</b>	<b>283.789,24</b>	<b>248.330,24</b>	<b>373.330,24</b>

Mit Ausnahme der Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2015 führten alle Zuwendungen auch zu Zuflüssen, so dass sich folgendes Bild ergibt:

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013	
	2015	2014
<b>Zuflüsse</b>		
Festvergütung	230.000,00	204.000,00
Nebenleistungen	14.051,52	12.243,42
<b>Summe</b>	<b>244.051,52</b>	<b>216.243,42</b>
Einjährige variable Vergütung	0,00	50.000,00
Mehrfährige variable Vergütung	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>50.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.046,04
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>248.330,24</b>	<b>270.289,46</b>

#### Meldepflichtige Wertpapiergeschäfte sowie Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihnen nahe stehende Personen sind gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Wertpapieren der Marenave Schiffahrts AG offenzulegen, sofern der Wert der Geschäfte im Kalenderjahr 5.000 EUR erreicht oder übersteigt. Die Marenave AG veröffentlicht Angaben zu den Geschäften unverzüglich auf ihrer Internetseite (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/dealing.html>) und übersendet der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht einen entsprechenden Beleg; die Information wird dem Unternehmensregister zur Speicherung übermittelt.

Der Marenave Schiffahrts AG wurden für das Geschäftsjahr 2015 keine meldepflichtigen Geschäfte mitgeteilt.

Nach Mitteilung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats an die Gesellschaft ist deren Gesamtbesitz an Aktien der Marenave Schiffahrts AG oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente am Abschlussstichtag kleiner als 1 % der ausgebenen Aktien.

## Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz

### Marenave Schifffahrts AG

Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, ISIN: DE000A0H1GY2

Vorstand und Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG erklären hiermit gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 (im Folgenden „der neu gefasste Kodex“), veröffentlicht am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger, generell entsprochen wird.

Nicht entsprochen wird den nachfolgend aufgeführten Empfehlungen; hierbei ist der Text der Empfehlung kursiv gesetzt, die Begründung der Gesellschaft für die Abweichung hingegen nicht kursiv:

#### 3.8 Abs. 2

*Schließt die Gesellschaft für den Vorstand eine D&O-Versicherung ab, ist ein angemessener Selbstbehalt von mindestens 10 % des Schadens bis mindestens zur Höhe des Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des Vorstandsmitgliedes zu vereinbaren. In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden.*

Aktuell besteht für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Marenave Schifffahrts AG eine D&O-Versicherung, die einen Selbstbehalt nicht vorsieht. Vorstand und Aufsichtsrat sind der Auffassung, dass die Vereinbarung eines Selbstbehaltes nicht geeignet ist, das Verantwortungsbewusstsein zu verbessern, mit dem die Mitglieder des Aufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben und Funktionen wahrnehmen.

#### 4.2.1

*Der Vorstand soll aus mehreren Personen bestehen und einen Vorsitzenden oder Sprecher haben. Eine Geschäftsordnung soll die Arbeit des Vorstandes, insbesondere die Ressortzuständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) regeln.*

Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2014 durch einen Alleinvorstand geführt. Vorstand und Aufsichtsrat erachten einen Alleinvorstand aufgrund der aktuellen Unternehmensstruktur derzeit für zweckgemäß und ausreichend.

Da wesentliche Regelungsinhalte einer Geschäftsordnung – z.B. die Ressortzuständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) – nur einen aus mehr als einer Person bestehenden Vorstand betref-

fen, wird eine separate Geschäftsordnung für den Vorstand zumindest momentan als nicht sachgerecht betrachtet, da zudem Einzelfragen der Geschäftsführung durch die Satzung bindend geregelt sind.

#### 4.2.3

*Die monetären Vergütungsteile sollen fixe und variable Bestandteile umfassen. Der Aufsichtsrat hat dafür zu sorgen, dass variable Vergütungsteile grundsätzlich eine mehrjährige Bemessungsgrundlage haben. Sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen soll bei der Ausgestaltung der variablen Vergütungsteile Rechnung getragen werden. .... Die Vergütung soll insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen. Die variablen Vergütungsteile sollen auf anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter bezogen sein. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder Vergleichsparameter soll ausgeschlossen sein. ... Bei Abschluss von Vorstandsverträgen soll darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit einschließlich Nebenleistungen den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten..... Für die Berechnung des Abfindungs-Caps soll auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden. Eine Zusage für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge des Kontrollwechsels (Change of Control) soll 150 % des Abfindungs-Caps nicht übersteigen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats soll die Hauptversammlung einmalig über die Grundzüge des Vergütungssystems und sodann über deren Veränderung informieren.*

Der bis Ende 2015 geltende Vorstands-Anstellungsvertrag wurde vor dem Hintergrund einer ursprünglich zunächst auf zwei Jahre befristeten Bestellung abgeschlossen und enthält keine variablen Bestandteile. Der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG war der Auffassung, dass die Vereinbarung variabler Vergütungsbestandteile bei einer ursprünglich zunächst auf zwei Jahre befristeten Bestellung nicht geeignet ist, die Leistung oder das Verantwortungsbewusstsein zu verbessern, mit dem die Mitglieder des Vorstandes die ihnen übertragenen Aufgaben und Funktionen wahrnehmen. Durch Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 ist das aktuelle Vorstandsmitglied vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2018 wiederbestellt worden. Der für diesen Zeitraum geltende neue Vorstands-Anstellungsvertrag berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Aufsichtsrat und der Vorstand erachten eine Information der Aktionäre über die Grundzüge des Vergütungssystems innerhalb des Geschäftsberichtes der Gesellschaft für ausreichend, so dass eine zusätzliche Erläuterung im Rahmen der Hauptversammlung nicht erforderlich ist.

**5.1.2**

*Eine Altersgrenze für Vorstandsmitglieder soll festgelegt werden.*

Vorstand und Aufsichtsrat erachten eine pauschale Altersgrenze für Vorstandsmitglieder als nicht adäquat, da vor allem die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen relevant sind. Eine pauschale Grenze schränkt die Auswahl geeigneter Kandidaten möglicherweise ein.

**5.2**

*Der Aufsichtsratsvorsitzende soll nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss innehaben.*

Da ein Prüfungsausschuss im Hinblick auf die Größe des Aufsichtsrats bisher nicht geschaffen und auch nicht geplant ist, ist die Anwendung dieser Empfehlung nicht relevant.

**5.3.1**

*Der Aufsichtsrat soll abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens und der Anzahl seiner Mitglieder fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.*

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Meinung, dass die Größe und das bearbeitete Geschäftsvolumen der Gesellschaft sowie vor allem die Anzahl der Mitglieder des Aufsichtsrats keine separaten Ausschüsse erfordern. Da der Aufsichtsrat selbst satzungsgemäß nur 3 Mitglieder hat, ist die Bildung von Ausschüssen nicht sachgerecht, zumal Ausschüsse mit Beschlusskompetenzen ebenfalls 3 Mitglieder haben müssen.

**5.3.2**

*Der Aufsichtsrat soll einen Prüfungsausschuss einrichten, der sich – soweit kein anderer Ausschuss damit betraut ist – insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie der Compliance, befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen. Er soll unabhängig und kein ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft sein, dessen Bestellung vor weniger als zwei Jahren endete.*

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Meinung, dass die Größe und das bearbeitete Geschäftsvolumen der Gesellschaft derzeit kein Audit Committee erfordern. Da der Aufsichtsrat selbst satzungsgemäß nur 3 Mitglieder hat, wäre die Bildung eines separaten Prüfungsausschusses nicht sachgerecht.

**5.3.3**

*Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern geeignete Kandidaten benennt.*

Aufgrund der jetzigen Größe des Aufsichtsrates sind Vorstand und Aufsichtsrat der Meinung, dass kein Nominierungsausschuss erforderlich ist.

**5.4.1**

*Der Aufsichtsrat soll für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potentielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinn von Nummer 5.4.2, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und eine festzulegende Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat sowie Vielfalt (Diversity) berücksichtigen.*

Vorstand und Aufsichtsrat erachten eine pauschale Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder sowie eine pauschale Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat als nicht adäquat, da vor allem die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen relevant sind. Pauschale Grenzen schränken die Auswahl möglicher Kandidaten möglicherweise ein.

**7.1.2**

*Der Konzernabschluss soll binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, die Zwischenberichte sollen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums, öffentlich zugänglich sein.*

Vorstand und Aufsichtsrat halten die gesetzlichen Fristen für ausreichend, um eine zeitnahe Information der Aktionäre zu gewährleisten.

Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2014 hat die Marenave Schiffahrts AG bis zur Veröffentlichung des neugefassten Kodex den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 24. Juni 2014 mit den in der letzten Entsprechenserklärung genannten Abweichungen (Ziffern 3.8, 4.2.1, 4.2.3, 5.1.2, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.4.1 und 7.1.2) und den dort jeweils genannten Begründungen entsprochen. Seit der Veröffentlichung des neugefassten Kodex hat die Marenave Schiffahrts AG den Empfehlungen des neugefassten Kodex mit den in dieser Entsprechenserklärung genannten Ausnahmen und den jeweils genannten Begründungen entsprochen.

Hamburg, den 10. Dezember 2015  
Der Vorstand und der Aufsichtsrat

## Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB

### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals:

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals 150.050.000,00 Euro, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen, so dass das Grundkapital 30.010.000 Euro beträgt. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Verschiedene Aktiegattungen bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.

### 2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Die Satzung sieht keine Beschränkungen hinsichtlich der Stimmrechte oder der Übertragung von Aktien vor. Entsprechende Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern sind dem Vorstand nicht bekannt.

### 3. Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10 vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Informationsquelle für die Beteiligungen am Kapital sind in erster Linie die Stimmrechtsmeldungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz. Die Angaben im Lagebericht und im Konzernlagebericht bzw. im Anhang und im Konzern-Anhang nach IFRS (Notes) basieren zum einen auf einer Stimmrechtsmeldung des DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsvereins a.G., die die Gesellschaft nach § 21 Abs. 1a) WpHG anlässlich der erstmaligen Zulassung der Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel erhalten hat und wonach der Stimmrechtsanteil des Mitteilenden 13,33 % betrug, wovon 10 % dem Mitteilenden zuzurechnen sind.

Zum anderen wurde der Gesellschaft am 23. Dezember 2014 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG von der Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, mitgeteilt, dass deren Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft 11,94 %, betrug, welche ihr von insgesamt drei Gesellschaften, deren Stimmrechtsanteil jeweils 3 % oder mehr beträgt, zuzurechnen ist.

Der Vorstand weist darauf hin, dass Änderungen der Stimmrechtsanteile, durch die keine Meldeschwellen berührt werden, der Gesellschaft nicht mitgeteilt werden müssen.

### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.

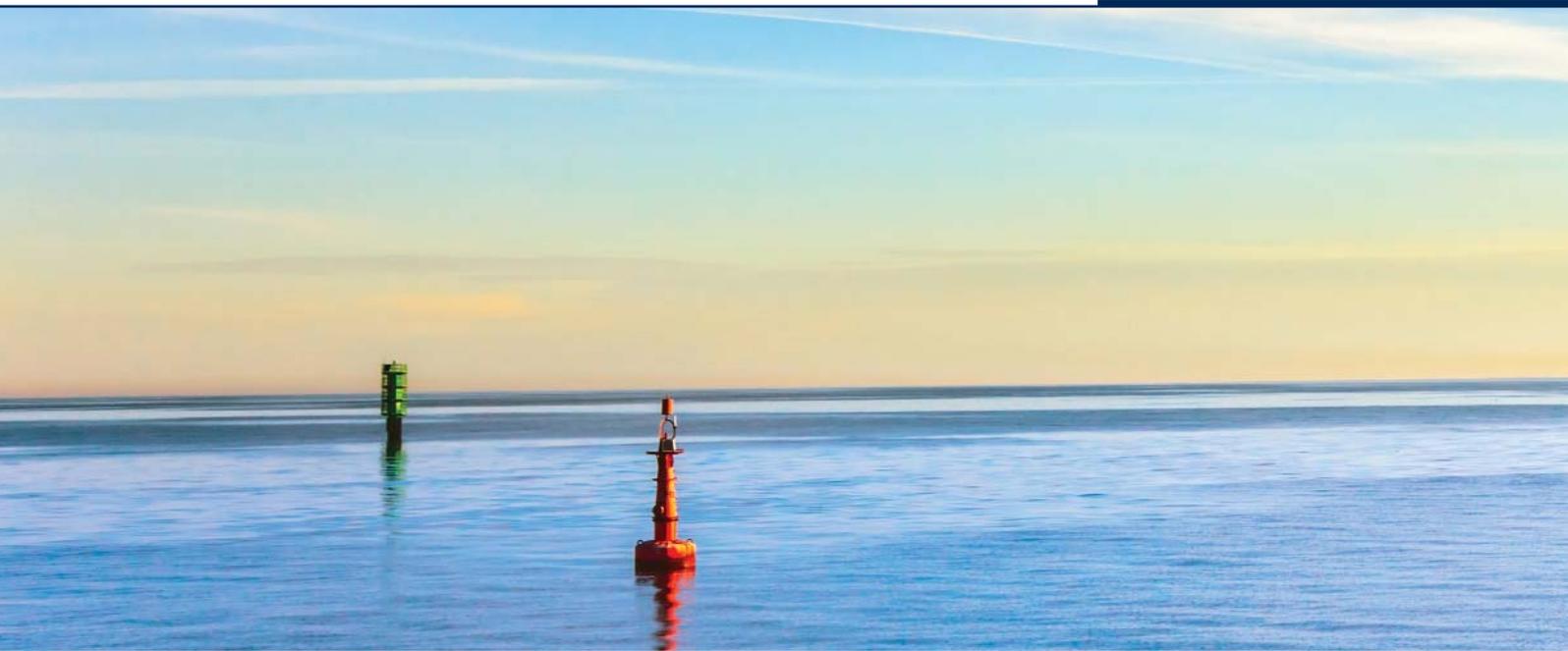
### 5. Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

Arbeitnehmer, die ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben, sind nicht am Grundkapital beteiligt.

### 6. Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

Gemäß § 84 Abs. 1 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Gemäß § 84 Abs. 3 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat die Bestellung widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderungen der Satzung bedürfen gemäß § 179 Aktiengesetz grundsätzlich einer Dreiviertelmehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Kapitals. Die Satzung kann laut Gesetz eine andere, im Falle einer Änderung des Unternehmensgegenstandes jedoch nur eine größere, Kapitalmehrheit vorsehen. So bestimmt § 18 der Satzung der Gesellschaft: „Die Hauptversammlung beschließt mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Kapitalmehrheit. Die Sätze 1 und 2 gelten nur dann nicht, wenn das Gesetz zwingend etwas anderes vorschreibt.“ Für bestimmte Beschlussgegenstände sieht das Gesetz höhere Kapitalmehrheiten und/oder weitere Erfordernisse vor. Die Befugnis zu Satzungsänderungen, die nur die Fassung betreffen, kann die Hauptversamm-



lung gemäß § 179 Aktiengesetz dem Aufsichtsrat übertragen. Hiervon hat die Hauptversammlung in § 12 der Satzung Gebrauch gemacht.

#### **7. Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015).

Zudem wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni 2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktiengabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist– zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

#### **8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen:**

Es bestehen keine wesentlichen Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels in Folge eines Übernahmeangebots stehen und die nach Maßgabe des § 289 Abs. 4 Nr. 8 HGB offenkundig sind.

#### **9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind**

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind.



## 10. Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Managementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Der Lagebericht sowie der Konzernlagebericht der Marenave Schiffahrts AG enthalten eine Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems gemäß den §§ 289 Abs. 5, 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratenentwicklung, Kursrisiken), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave-Konzerns.

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schiffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe.

Dabei versteht die Marenave Schiffahrts AG unter dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem die Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Rechnungslegung, zur Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Buchführung sowie zur Sicherung der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

Die einzelnen Komponenten des Risikomanagementsystems werden im Folgenden näher beschrieben. Im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess kommt das Risikomanagementsystem vor allem in Bezug auf Risikoabsicherungen, z.B. beim Abschluss und der bilanziellen Abbildung von Zinsswaps, zum Tragen.

Während das Risikomanagementsystem auf die Identifizierung und Klassifizierung von Risiken gerichtet ist, zielt das in-

terne Kontrollsystem auf die Verringerung von Risiken durch Kontrollmaßnahmen ab. Das interne Kontrollsystem ist somit ein integraler Bestandteil des Risikomanagementsystems und wird deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Die Leistungsfähigkeit beider Systeme hat generelle Grenzen. Auch ein grundsätzlich als wirksam zu beurteilendes internes Kontrollsystem und ein Risikomanagementsystem können keine absolute Sicherheit zur Vermeidung wesentlicher Fehlansagen oder Verluste bieten.

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung und in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat entsprechend den unternehmensspezifischen Anforderungen.

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schiffahrts AG und des Konzerns sind die Prozesse in formaler Hinsicht auf das Notwendige beschränkt.

Die Zielsetzungen des internen Kontrollsystems sowie des Risikomanagementsystems lassen sich wie folgt beschreiben:

- Identifizierung und Bewertung von Risiken;
- Begrenzung erkannter Risiken;
- Überprüfung erkannter Risiken hinsichtlich ihres Einflusses auf den Konzernabschluss und die entsprechende Abbildung dieser Risiken.

Die Organisation der Abschlusserstellung erfolgt in einem mehrstufigen Prozess und ist an den operativen Tochterunternehmen ausgerichtet. Sie orientiert sich dabei an einem detaillierten Zeitplan, der ebenfalls als Checkliste fungiert, und welcher mit dem Abschlussprüfer zu jedem Bilanzstichtag neu abgestimmt wird.

Bei den Gesellschaften, für die der operative Schiffsbetrieb auf einen externen Bereederer ausgelagert wurde, unterhält der Bereederer zunächst einen Teilbuchungskreis, welcher monatlich durch einen Datentransfer in das eigene Buchungssystem übernommen wird. Dabei verwandte Verrechnungskonten werden regelmäßig zwischen den involvierten Buchhaltungen abgestimmt.

Für jede operative Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlussprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, wodurch konzerninterne Salden auf dafür separaten Konten erfasst werden, so dass etwaige Differenzen bei der Schulden- oder Aufwands- und Ertragskonsolidierung unmittelbar auffallen und einer Klärung zugeführt werden.

Bilanzierungsrichtlinien und Kontierungsanweisungen bestehen in erforderlichen Teilbereichen. Abstimmungen zwischen den involvierten Personen werden aufgrund der Übersichtbarkeit des beteiligten Kreises in wöchentlichen Treffen herbeigeführt und sind aufgrund der örtlichen Nähe der Personen jederzeit gewährleistet.

Der gesamte Abschlusserstellungsprozess ist eingerahmt von einem strikten Vier-Augen-Prinzip sowie EDV-Zugriffsbeschränkungen.

Externe Sachverständige werden anlassbezogen bei speziellen IFRS-spezifischen oder steuerrechtlichen Fragestellungen hinzugezogen.

In einer jährlichen Risikoinventur werden zunächst Risiken aufgelistet. Diese werden sodann Unternehmensbereichen zugeordnet. Anschließend erfolgt eine Klassifizierung nach der Eintrittswahrscheinlichkeit wie folgt:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung
0% bis 5 %	Sehr gering
6% bis 25%	Gering
26% bis 50%	Mittel
51% bis 100%	Hoch

Sodann erfolgt eine Klassifizierung nach dem finanziellen Auswirkungsgrad bei Risikoeintritt wie folgt:

Erwartete Auswirkung in TEUR	Grad der Auswirkung
TEUR 0 bis TEUR 100	Niedrig
TEUR 100 bis TEUR 500	Moderat
TEUR 500 bis TEUR 1.000	Wesentlich
> TEUR 1.000	Gravierend

Schließlich erfolgt die Verdichtung beider Klassifizierungen zu einer Gesamt-Risiko-Einschätzung von „niedrig“ über „mittel“ bis „hoch“ gemäß folgender Matrix:

		Eintrittswahrscheinlichkeit			
		Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
Auswirkung	Gesamtrisikoeinschätzung				
	Niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
	Moderat	niedrig	mittel	mittel	mittel
	Wesentlich	mittel	mittel	mittel	hoch
Gravierend	mittel	mittel	hoch	hoch	

Anschließend werden Kontrollen zur Begrenzung der jeweiligen Risiken eingerichtet. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt sodann bezüglich der Merkmale:

- Art der Kontrolle (manuell oder automatisch)
- Wirkung der Kontrolle (präventiv oder aufdeckend) sowie
- Häufigkeit der Kontrolle

In Bezug auf rechnungslegungsbezogene Risiken bestehen diese Kontrollen im Wesentlichen aus übergeordneten Plausibilitätsbeurteilungen sowie Abstimmungs-handlungen.

Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat in der Regel pro Quartal und darüber hinaus nach Ermessen des Vorstands bzw. auf Anforderung des Aufsichtsrats ein auf sein Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Hamburg, im April 2016



Der Vorstand  
Ole Daus-Petersen

# Glossar

## AC

„Amortised cost“: Bewertung unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten.

## AFS

„Available for Sale“: Als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte („financial assets available for sale“).

## Bareboat-Charter

Es wird nur das „nackte Schiff“ (Bareboat) vermietet, d.h. ohne Besatzung und ohne Ausrüstung. Der Charterer betreibt das Schiff auf seine Kosten und übernimmt die Aufgaben und Kosten, die unter einer Zeitcharter dem Eigner zufallen würden.

## Bereederung

Die Bereederung beinhaltet die technische und kommerzielle Betreuung des Schiffes. Hierzu gehört im Wesentlichen: Bemannung, Einkauf von Ersatzteilen und Organisation von Reparaturen, Abschluss von Versicherung und Verproviantierung. Im Normalfall gehört auch die Befrachtung des Schiffes, d.h. die Organisation der Beschäftigung des Schiffes, dazu.

## Beta-Faktor

Kennzahl zur Angabe, wie stark die Kurse des ausgewählten Titels nach oben oder nach unten ausschlagen, wenn der Gesamtmarkt um einen Prozentpunkt nach oben oder nach unten ausschlägt (Maß zur Volatilität eines Titels).

## Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten

Kosten, die nach Abschluss der Investitionsphase während des laufenden Betriebes eines Unternehmens, hier des Schiffes, anfallen. Dazu zählen im Einzelnen: Kosten für Personal, Ausrüstung, Reparaturen, Schmieröl, Versicherungen, Besichtigungen und sonstige Kosten.

## BRZ

Bruttoreaumzahl: Maßeinheit nach IMO-Vermessung, die den gesamten umbauten Raum eines Schiffes angibt. Ersetzt seit 1994 die Maßeinheit Brutto-Registertonne.

## Bulker

Herkunft: engl. Bulk = Masse

Bulker (Massengutfrachter) sind Frachtschiffe zur Beförderung von losen Massengütern / trockenem Schüttgut, wie z.B. Kohle, Erz und Getreide. Die Flotte der Bulker beträgt gut ein Drittel der gesamten Welthandelsflotte.

## Charterer

Nutzer eines Schiffes für eine bestimmte Zeit oder Reise. Bei einer Bareboat-Charter wird in der Regel nur der Schiffskörper (Bareboat) ohne Ausrüstung und Besatzung vermietet. Steuerlich führt eine Nutzungsüberlassung eines ausgerüsteten und bemannten Schiffes im Rahmen einer Zeit- oder Reisecharter zu Einkünften aus Gewerbebetrieb, wobei eine Option zur pauschalen Gewinnermittlung nach § 5a EStG möglich ist, während dagegen eine Bareboat-Charter den Charakter von Einkünften aus Vermietung und Verpachtung in sich trägt.

## Charterrate

Der „Mietzins“ für die Überlassung eines Schiffes. Die Charterrate wird i.d.R. in USD pro Tag gezahlt.

## Chartervertrag

Ein Vertrag, der zwischen dem Charterer und dem Eigentümer des Schiffes für die Beschäftigung (Zeitperiode oder Reise, siehe Charterer) des Schiffes geschlossen wird.

## Container

International standardisierter und registrierter Metallbehälter für die Verwendung in Transportketten, insbesondere im kombinierten Verkehr. Container haben eine einheitliche Breite von 8 Fuß (2,44 Meter) und eine Höhe von 8,5 Fuß (2,59 Meter). Die Länge beträgt 20 oder 40 Fuß (6,10 Meter bzw. 12,20 Meter), daraus ergeben sich auch die Abkürzungen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) und FEU (Forty-feet Equivalent Unit), mit denen z.B. die Transportkapazität von Containerschiffen angegeben wird. Neben den Standardcontainern gibt es auch andere spezialisierte Containertypen wie z.B. Kühlcontainer oder Tankcontainer.

## DAX

„Deutscher Aktienindex“: misst die Performance der 30 hinsichtlich Orderbuchumsatz und Marktkapitalisierung größten deutschen Unternehmen des Prime Standard.

## Derivate

Derivate sind gegenseitige Verträge, deren Preisbildung im Allgemeinen auf einer marktabhängigen Bezugsgröße (Basiswert oder Underlying) basiert. Solche Basiswerte können andere Wertpapiere (z.B. Aktien, Anleihen), marktbezogene Referenzgrößen (Zinssätze, Indizes, Frachtraten) oder andere Handelsgegenstände (Rohstoffe, Devisen) sein.

**Dockung**

Die von den Klassegesellschaften auferlegte Pflicht zur Trockendockung der Schiffe wird in festen Zyklen alle 60 Monate ab Ablieferung eines Schiffes fällig. Bei einer Dockung wird ein Schiff auf seinen Kiel trocken gelegt (mit Hilfe eines Schwimm- oder Trockendocks), um erforderliche Reparaturarbeiten am Unterwasserschiff oder den technischen Anlagen des Schiffes vorzunehmen.

**Dwt.**

„Deadweight“: Maximal zulässige Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen. Gleichbedeutend mit tdw.

**EBIT-Marge**

„Earnings before Interest and Taxes“: Prozentualer Anteil des EBIT am Umsatz.

**EURO STOXX 50**

Der Dow Jones Euro Stoxx 50 ist ein Aktienindex, der 50 große börsennotierte Unternehmen der Eurozone beinhaltet.

**Fremdkommission****(Befrachtungs- und Adresskommission)**

Vergütung für die Vermittlung der Charter in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der Charrate. Die Befrachtungskommission wird beim Abschluss eines Chartervertrages durch fremde dritte Makler fällig. Auch der Bereederer kann für seine Tätigkeit als Befrachter eine Befrachtungskommission erhalten. Gelegentlich wird darüber hinaus eine Adresskommission von der Reederei an den Charterer bzw. dessen Makler gezahlt.

**HfT**

„Held for Trading“: Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden („at fair value through profit and loss“ bzw. „financial assets held for trading“).

**HGB**

Deutsches Handelsgesetzbuch.

**HtM**

„Held to Maturity“: bis zur Endfälligkeit gehaltenen Finanzinvestitionen („financial assets held to maturity“ – HtM).

**IFRS**

„International Financial Reporting Standards“ Hierbei handelt es sich um international anerkannte Rechnungslegungsvorschriften. Kapitalmarktorientierte Unternehmen sind für ihre Konzernabschlüsse verpflichtet, diese Standards anzuwenden.

**LaR**

„loans and receivables“ Kredite und Forderungen.

**Ldt**

„Light Displacement Tons“ Stahlgewicht des Schiffes.

**Loss-of-Hire**

Übersetzt: Erlösausfall. In Zeitcharterverträgen wird die Unterbrechung der Zahlung des Charterentgeltes durch die Off-Hire-Klausel (siehe Off Hire) geregelt. Diese sieht eine Einstellung der Zahlung durch den Charterer bei definierten Ereignissen vor, z.B. wenn das Schiff durch einen Maschinenschaden nicht einsatzbereit ist. Dieses Risiko wird unter Berücksichtigung von Selbsthalten versichert.

**Nettotonnen**

Angabe zur Schiffsgröße, die als Berechnungsgrundlage zur Tonnagesteuerermittlung dient.

**Off-hire**

Bezeichnet die Zeit, die ein Schiff im Rahmen einer Charter nicht vereinbarungsgemäß eingesetzt werden kann, z.B. aufgrund eines Maschinenausfalls.

**OPEX**

„Operational expenditures“: siehe Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten.

**Pool oder auch Einnahmepool**

Schiffe, die gemeinsam unter der Regie eines Koordinators (Poolmanager) als Einheit betrachtet werden und deren Erträge zuerst kumuliert und anschließend nach einem festgelegten Schlüssel wieder auf die einzelnen Schiffe verteilt werden, werden allgemein als Pool bezeichnet. Meist als Einnahmepool konzipiert. Damit werden für die Poolmitglieder die üblichen, teilweise sehr heftigen Ratenschwankungen geglättet.

**Reedereiüberschuss**

Das Reedereiergebnis ergibt sich aus den Umsatzerlösen abzüglich der Schiffsbetriebskosten, zuzüglich der sonstigen betrieblichen Erträge und abzüglich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

- + Umsatzerlöse
- Schiffsbetriebskosten
- = Schiffsbetriebsergebnis
- + Sonstige betriebliche Erträge
- Sonstige betriebliche Aufwendungen
- = Reedereiüberschuss

**Reisecharter**

Bei der Reisecharter wird die auf dem Spotmarkt erzielte Charrate nicht für einen bestimmten Zeitraum vereinbart, sondern für eine fest definierte Strecke, auf der eine konkrete Ladung abzufahren ist. Bei der Reisecharter wird der erwartete Treibstoffverbrauch während der Reise in die Höhe der Charrate einkalkuliert. Die Schiffsbetriebskosten enthalten bei der Reisecharter auch den Treibstoffverbrauch.

**Schiffshypothekendarlehen**

Langfristiges Bankdarlehen. Die Darlehensforderung ist – entsprechend einer Immobilienfinanzierung – durch Eintragung einer Schiffshypothek im Seeschiffsregister abgesichert.

**See-Schiffsregister**

Öffentliches, bei den Amtsgerichten geführtes Register, das über Rechtsverhältnisse an Schiffen Auskunft gibt.

**Spot-Markt**

Chartermarkt, auf dem Schiffe kurzfristig für eine fest definierte Reise oder für einen kurzen Zeitraum Beschäftigung finden. Auf dem Spot-Markt werden so beispielsweise Schiffe aus Pools beschäftigt und zu pro Reise festgelegten Reisechartern bezahlt.

**Tanker**

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

Bezeichnung	Tragfähigkeit in tdw.
Handy	< 50.000
Panamax	50.000 - 70.000
Aframax	70.000 - 120.000
Suezmax	120.000 - 200.000
VLCC Very Large Crude Carrier	200.000 - 320.000
ULCC Ultra Large Crude Carrier	> 320.000

**Tdw.**

siehe dwt.

**TEU**

„Twenty-Foot Equivalent Unit“: Standardcontainer mit einer Länge von 20 Fuß (rd. sechs Meter).

**Time-Charter/Zeitcharter**

Im Rahmen einer Time-Charter wird ein Schiff zu einer üblicherweise fixierten Rate zu einem fixierten Zeitraum, der mehr als eine einzelne Reise umfasst, verchartert. Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate –zumeist in USD– pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charterrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die im Pool fahren, ist die Entwicklung der Charterraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools. Bei der Zeitcharter zahlt der Charterer selbst den tatsächlichen Treibstoffverbrauch. Insoweit fallen die Umsatzerlöse bei der Reisecharter ceteris paribus höher aus als bei einer ansonsten identischen Zeitcharter. Entsprechend ist die Umsatzrendite (definiert als der Quotient aus Konzernergebnis und Umsatzerlösen) bei der Reisecharter niedriger als bei einer Zeitcharter bei ansonsten gleichem wirtschaftlichem Ergebnis.

**TCE**

„Time Charter Equivalent“: Das Time Charter Equivalent beschreibt die durchschnittlichen Poolerträge, die einer regulären Zeitcharterbeschäftigung (Timecharter) entsprechen.

**Tonnage**

Begriff aus der behördlichen Schiffsvermessung zum Zwecke der Gebührenerhebung oder als Maß für die Ermittlung des nutzbringenden Raumes in Bezug auf seine Aufnahmefähigkeit an Gewicht und Volumen der zu transportierenden Ladung.

**Tonnagesteuer**

Nach dem § 5 a EStG haben Schifffahrtsgesellschaften seit dem 1. Januar 1999 die Möglichkeit, eine pauschalierte Gewinnermittlung in Abhängigkeit von der im internationalen Schiffverkehr eingesetzten Tonnage vorzunehmen. Diese Gewinnermittlungsmethode wird im allgemeinen Sprachgebrauch als „Tonnagesteuer“ bezeichnet. Wesentliche Voraussetzung für den Wechsel zur pauschalierten Gewinnermittlung sind u.a., dass sich die Geschäftsführung im Inland befindet, die Bereederung des Schiffes im Inland durchgeführt wird und das Schiff im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist, wobei das Führen der deutschen Flagge nicht erforderlich ist. Soweit die Schiffe unter ausländischer Flagge fahren, müssen sie im deutschen Zweitregister eingetragen sein. An der Gewinnermittlungsart ist die Gesellschaft für zehn Jahre gebunden.

**Umsatzrendite**

Quotient aus Ergebnis und Umsatzerlösen.

**Vertragsreeder**

Schifffahrtsunternehmen, welches von dem Schiffseigentümer mit der Bereederung des Schiffes beauftragt wird. Der Vertragsreeder ist für die technische und kommerzielle Betreuung des Schiffes verantwortlich. Der Umfang der Dienstleistung wird im Bereederungsvertrag vereinbart.

**WACC**

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

# Impressum

## **Kontakt**

Marenave Schiffahrts AG | © 2016  
Caffamacherreihe 7 | 20355 Hamburg

## **Ansprechpartner**

Bernd Raddatz  
Telefon +49.40.28 41 93-0  
Telefax +49.40.28 41 93-297

E-Mail: [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com)  
[www.marenave.com](http://www.marenave.com)

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY  
ISIN DE000A0H1GY2

## **Bildnachweis**

Archiv, Fotolia, Panthermedia, Shutterstock

## **Konzeption, Satz und Layout**

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2016





Marenave Schiffahrts AG | Caffamacherreihe 7 | 20355 Hamburg  
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | [www.marenave.com](http://www.marenave.com) | [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com)