

Geschäftsbericht 2008

M



Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	31.12.2008	31.12.2007
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	50.458	30.061
EBIT in TEUR	16.192	8.743
Umsatzrendite in %	20,41	18,81
EBIT-Marge in %	32,09	29,08
Ergebnis pro Aktie in EUR	68,64	37,69

	31.12.2008	31.12.2007
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	304.178	208.658
Eigenkapital	156.233	137.395
Eigenkapitalquote in %	51,36	65,85

	31.12.2008	31.12.2007
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	0	1
Personalaufwand in TEUR	0	73
Personalaufwandsquote in %	0,00	0,24

Inhalt

Das Unternehmen

- 05 Vorwort
- 07 Das Unternehmen in Kürze

Konzernentwicklung

- 08 Bericht des Aufsichtsrates
- 10 Kursverlauf
- 11 Konzern-Lagebericht

Konzern-Jahresabschluss

- 23 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 24 Konzern-Bilanz
- 26 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 27 Konzern-Eigenkapitalpiegel
- 28 Konzern-Anhang
- 64 Konzern-Anlagenspiegel
- 66 Segmentberichterstattung
- 68 Bestätigungsvermerk

Jahresabschluss

- 69 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 79 Gewinn- und Verlustrechnung
- 80 Bilanz
- 82 Anhang des Einzelabschlusses
- 90 Entwicklung des Anlagevermögens
- 91 Bestätigungsvermerk

- 92 Bilanzeid
- 93 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB
- 95 Glossar
- 99 Impressum





Tobias König

Sehr geehrte Aktionäre,

wir blicken auf ein turbulentes Jahr zurück, in dem es uns trotz der dramatischen Ereignisse auf den Kapitalmärkten gelungen ist, das Geschäftsjahr 2008 mit einem guten Ergebnis abzuschließen. Wir konnten unsere Flotte weiter verstärken und unsere Strategie, in der Aufbauphase ein breit diversifiziertes Portfolio aufzubauen, ist im vergangenen Jahr voll aufgegangen.

Die Tankermärkte haben sich bisher vergleichsweise robust gegenüber den Einflüssen des widrigen gesamtwirtschaftlichen Umfeldes gezeigt, werden sich jedoch als wichtiger Bestandteil der internationalen Handels-Infrastruktur künftig nicht von den Entwicklungen der globalen Wirtschaft abkoppeln können. Durch die sich immer weiter verknappende Handelsfinanzierung sind Nachfrage und Angebot auf den internationalen Frachtenmärkten in allen Segmenten zwischenzeitlich stark beeinträchtigt worden.

Besonders stark betroffen sind hiervon die Segmente Container- und Massengutschiff, mit sehr drastischen Rateneinbrüchen von bis zu 90% gegenüber den historischen Höchstständen, die im abgelaufenen Geschäftsjahr markiert wurden. Viele Projekte in der Schifffahrt wurden storniert und es wird allgemein davon ausgegangen, dass mindestens 30% des noch vor wenigen Monaten prognostizierten Flottenwachstums aufgrund der Knappheit der Finanzierungsmittel und der weltweit unsicheren Konjunkturaussichten nicht realisiert wird.

Die Volatilität im Segment der Massengutfrachter ist nach wie vor hoch und spiegelt die sehr unterschiedlichen Erwartungen der Marktteilnehmer bezüglich der künftigen Marktentwicklung wider. Wir haben die starken Schwankungen an den Frachtenmärkten genutzt, um unsere vier bestellten Massengutfrachter langfristig an den erstklassigen Charterer Hanjin zu verchartern. Die guten Charterabschlüsse aller vier Bulk-Carrier führen dazu, dass die Marenave Schiffahrts AG für diese Neubau-Projekte nach Ablieferung eine gute Rendite erwirtschaften wird.

Wir freuen uns, dass wir die Firma Höegh als neuen Partner gewinnen konnten, und haben im neuen Geschäftsjahr mit dem Kauf des Car Carriers MS „Höegh Berlin“ unser Schiffs-Portfolio um eine weitere Schiffsklasse erweitert. Durch die langfristige Bareboat-Charter des Schiffes soll eine weitere Verstärkung der Einnahmen erreicht werden.

Die Finanzkrise hält unverändert an und unser künftiger Erfolg wird entscheidend davon abhängen, wie lange die Unsicherheit bezüglich der Werthaltigkeit von Bankbilanzen sowie die Verunsicherung angesichts der rezessiven realwirtschaftlichen Entwicklung anhält und damit eine Erholung der internationalen Handelsströme verzögert. Wir haben seit unserem Börsengang konsequent an der Umsetzung unserer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Diversifikations-Strategie gearbeitet und konnten hierbei im vergangenen Jahr nochmals die Qualität des kommerziellen und technischen Managements unserer Schiffe verbessern. So wurden frühzeitig die Weichen gestellt, um gemeinsam mit unseren Bankpartnern gestärkt aus dieser Krise hervorzugehen. Dies lässt uns, trotz der schwierigen Zeiten, die vor uns liegen, zuversichtlich in die Zukunft blicken.

Ihr Tobias König

Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG



Das Unternehmen in Kürze

Firma	Marenave Schifffahrts AG
Sitz der Gesellschaft	Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg
Gründungsjahr	2006
Vorstand	Tobias König (CEO) Jörn Meyer (CFO)
Aufsichtsrat	Dr. Harald Wauschkuhn (Vorsitzender) Bernd Zens (Stellvertreter) Thomas Christian Schulz
Handelsregisternummer	HRB 96057, Amtsgericht Hamburg
Börse	Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
Marktsegment	Regulierter Markt
Wertpapierkennnummer (WKN)	A0H1GY
International Securities Identification Number (ISIN)	DE000A0H1GY2
Börsenkürzel	M5S
Wertpapiertyp	Inlandsaktie
Marktkapitalisierung	108,79 Mio. Euro zum 31. Dezember 2008
Aktiengattung	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
Anzahl der Aktien	150.050

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

die Marenave Schifffahrts AG hat im Geschäftsjahr 2008 ihre Flotte weiter ausgebaut und ist dem Ziel, ein hinsichtlich der Größenklassen, Beschäftigung, Risiko und Chance diversifiziertes Portfolio aus Tankschiffen, Containerschiffen, und Massengutfrachtern (im folgenden auch Bulker genannt) aufzubauen und nachhaltige Erträge aus der Vercharterung von Schiffen sowie deren An- und Verkauf zu erwirtschaften, einen großen Schritt näher gekommen. Sie hat ihre Leistungs-

fähigkeit unter schwierigen Marktbedingungen unter Beweis gestellt und im Geschäftsjahr 2008 ein beachtliches Ergebnis erzielt. Es wurden die vorhandenen Segmente gestärkt, neue Geschäftsfelder eröffnet und es konnte eine deutliche Qualitätsverbesserung in allen operativen Bereichen erreicht werden. Der Aufsichtsrat sieht das Unternehmen somit in einer guten Ausgangsposition, nicht nur um in diesen schwierigen Zeiten zu bestehen, sondern auch um von den Gelegenheiten, die das derzeitige Marktumfeld bietet, zu profitieren.



Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2008 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten und die Geschäftsführung der Gesellschaft fortlaufend überwacht. Im Geschäftsjahr 2008 fanden vier turnusmäßige Aufsichtsratssitzungen statt, alle Aufsichtsratsmitglieder haben an sämtlichen Sitzungen teilgenommen. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, sowohl schriftlich als auch mündlich, über die operativen und strategischen Entwicklungen in den einzelnen Gesellschaften des Konzerns einschließlich des Risiko-Managements. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den Plänen wurden dargelegt und vom Aufsichtsrat anhand der vorgelegten Unterlagen geprüft. Beschlussvorlagen des Vorstandes hat der Aufsichtsrat entsprechend den Bestimmungen der Geschäftsordnung ausführlich behandelt, beraten und darüber Entscheidungen herbeigeführt. Er hat alle Investitionsvorhaben anhand ausführlicher Entscheidungsvorlagen eingehend geprüft und danach seine Zustimmung erteilt. Darüber hinaus hat er veranlasst, dass für die Investitionsvorhaben im Vorwege Wertgutachten eingeholt wurden. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat mit dem Vorstand auch außerhalb der Sitzungen des Aufsichtsrates relevante Themen diskutiert, seine Auffassung eingebracht und Entscheidungsprozesse des Aufsichtsrates vorbereitet.

Corporate Governance

Der Deutsche Corporate Governance Kodex war Thema der 9. ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember 2008, Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2008 wurde allen Aktionären im Internet unter www.marenave.com dauerhaft zugänglich gemacht.

Beratung und Feststellung der Jahresabschlüsse

Die durch Beschluss der Hauptversammlung am 9. Juni 2008 zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellte Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft, Niederlassung Hamburg, hat gemäß

Prüfungsauftragserteilung durch den Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht der Marenave Schifffahrts AG sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht des Marenave Konzerns geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt.

Die Abschlussunterlagen und Prüfungsberichte der Abschlussprüfer haben dem Aufsichtsrat rechtzeitig vorgelegen und wurden von ihm einschließlich des Gewinnverwendungsvorschlages des Vorstandes geprüft. Die die Bestätigungsvermerke des Jahres- und Konzernabschlusses unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrates am 27. April 2009 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses abschließend berichtet.

Auf Basis seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichtes, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichtes hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer zugestimmt. In seiner Sitzung am 27. April 2009 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinnes schließt sich der Aufsichtsrat an.

Hamburg, den 27. April 2009

Der Aufsichtsrat



Dr. Harald Wauschkuhn

Vorsitzender

Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2008

Im Laufe des Geschäftsjahres 2008 hat sich die Krise an den internationalen Finanzmärkten verschärft und zu einem Kursverfall an den internationalen Börsen geführt.

Von Januar bis Dezember 2008 verlor der DAX 30 ca. 40% und der DOW JONES EURO STOXX 50 ca. 44% seines Wertes. Demgegenüber hat sich der Kurs der Marenave Schiffahrts AG im Berichtszeitraum um ca. 28% reduziert. Diese sachwertbasierte Aktie hat sich demnach stabiler gezeigt als der DAX 30 und DOW JONES EURO STOXX 50.

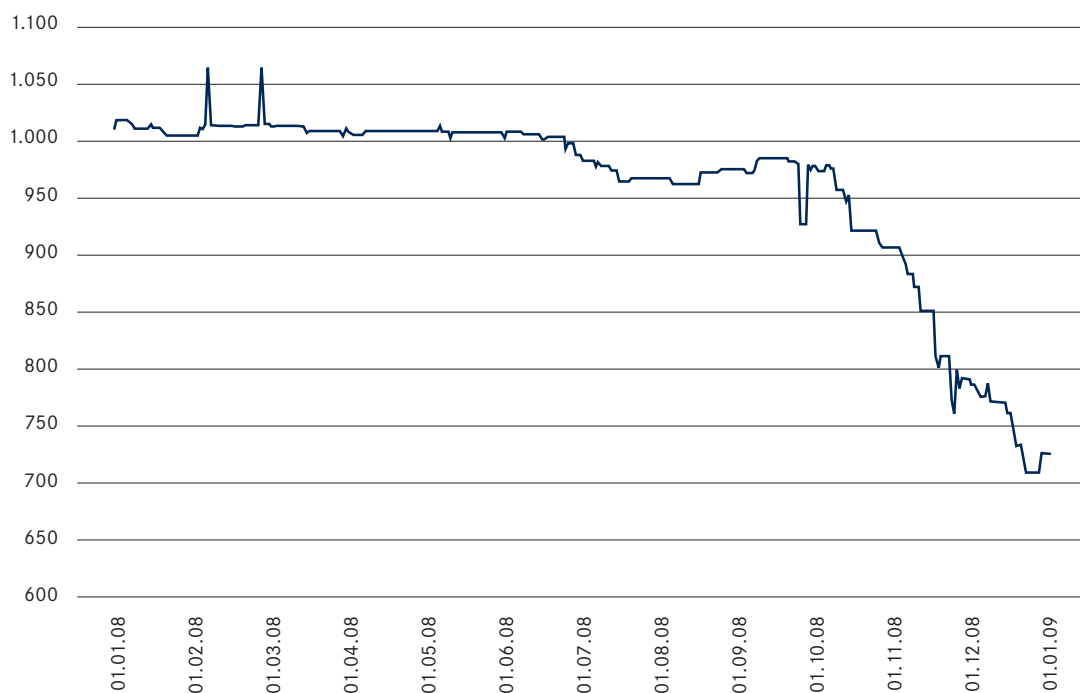
Der bisherige Höchstkurs der Marenave Schiffahrts Aktie des Jahres 2008 liegt bei EUR 1.061, der zweimal im Februar erreicht wurden. Der Tiefstand der Aktie für den Zeitraum zwi-

schen Januar und Dezember 2008 lag am 23. Dezember bei EUR 707,50.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das letzte Rating des Jahres 2008 datiert auf den 2. Dezember 2008 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Die Aktie wurde, wie schon in der vorherigen Bewertung, auf Kaufen eingestuft. Das Kursziel des Ratings wurde von EUR 1.144 auf EUR 1.006 reduziert.

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

Marenave Kursdaten Angaben in Euro



Quelle: HSH Nordbank

Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2008

Geschäftsentwicklung

Die Marenave Schiffahrts AG bietet als erste börsennotierte Schiffsbeteiligungs AG institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in zyklische Schiffahrtsmärkte zu investieren und dadurch ihr Portfolio zu diversifizieren.

Insgesamt wurde im Jahr 2008 ein Investitionsvolumen von ca. 49 Mio. USD an schwimmender Tonnage sowie weitere rund 51 Mio. USD an Anzahlungen für die in 2007 kontrahierten Bauaufträge geleistet, so dass von 2006 - 2008 ein Investitionsvolumen von rund 400 Mio. USD realisiert wurde. Bis zur Ablieferung der bestellten vier Bulkschiffe werden noch weitere Zahlungen in Höhe von ca. 118 Mio. USD zu leisten sein. Durch den Erwerb des Autotransporters MS „Høegh Berlin“ für einen Kaufpreis von 95 Mio. USD im März 2009 ist die Marenave Schiffahrts AG voll investiert.

Marktentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schiffahrt - Container, Tanker und Bulker -, im vergangenen Jahr genommen haben.

Die weltweit schwache konjunkturelle Entwicklung hat auch in der internationalen Seeschiffahrt für deutliche Rückgänge der nachgefragten Transportkapazitäten und in Folge dessen zu einem zum Teil sehr drastischen Einbruch der Frachtraten geführt. Nichtsdestotrotz ist es der Marenave Schiffahrts AG gelungen, auch in diesem schwierigen Marktumfeld ein gutes Ergebnis für das Geschäftsjahr 2008 zu erwirtschaften. Während die Raten auf dem Container- und Massengutmarkt dramatisch eingebrochen sind, hat sich der Tankermarkt bisher vergleichsweise gut behauptet.

Die Schiffsbetriebskosten aller Schiffe („Opex“) sind erneut stark angestiegen und die dadurch entstehenden Mehrkosten konnten nur teilweise über die gesunkenen Zinsen kompensiert werden.

Auch der deutliche Rückgang der Rohölpreise konnte diese Entwicklung nur leicht abmildern, da die Schmierölpreise in vielen Häfen nur marginal reduziert wurden. Langfristig wird sich der Anstieg der Kosten jedoch aufgrund der bestehenden

Knappheit an nautischem Personal fortsetzen, auch wenn aktuell steigende Verschrottungen von alten Schiffen sowie die Stornierung von Neubaufträgen partiell zu einer Entlastung führen sollte.

Der Erfolg der Marenave Schiffahrts AG im Jahr 2009 wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Containersegmentes anhält und ob sich die Tankermärkte weiterhin so robust gegen die Folgen der konjunkturellen Abkühlung zeigen.

Tankschiffmarkt

Im ersten Quartal lagen die Ergebnisse bei unseren Produktentankern noch unter den ursprünglichen Erwartungen. Innerhalb der ersten sechs Monate hat sich besonders positiv der Bereederungs- und Beschäftigungswechsel des MT „MARE ACTION“ sowie des MT „MARE AMBASSADOR“ ausgewirkt, der sowohl einkommensseitig als auch im operativen Schiffsbetrieb zu einer deutlichen Leistungsverbesserung geführt hat. Im zweiten Quartal hat die Marenave vom deutlichen Anstieg der Charraten und der guten Befrachtungsleistung von Scorpio (Commercial Management S.A.M.) profitieren können.

Der im April 2008 vorzeitig aus seiner Zeitcharter zurück gelieferte MT „MARE PACIFIC“ konnte durch seine deutlich über den ursprünglich vereinbarten Zeitcharterraten liegenden Einnahmen noch stärker als geplant zu einem guten Ergebnis beitragen. Durch die frühzeitige Rücklieferung des MT „MARE PACIFIC“ im April 2008 konnten bis zum vertragsgemäßen Rücklieferungszeitraum im September tägliche Mehreinnahmen in Höhe von ca. USD 11.000 erzielt werden. Der MT „MARE ATLANTIC“ wurde plangemäß am 1. Oktober 2008 aus seiner Charter zurückgeliefert und wird seit 31. Dezember 2008 im Scorpio Panamax Tanker Pool befrachtet. In der Zwischenzeit erfolgte eine Beschäftigung auf dem Spotmarkt.

Der MT „MARE CARIBBEAN“ wurde am Ende des 2. Quartals für 2 Jahre (+/- 15 Tage) an ST Shipping and Transport PTE Ltd. verchartert (Zeitcharter mit Poolbeschäftigung).

Im dritten Quartal wurde ein dritter Handysize Produktentanker, der MT "MARE BALTIC", erworben, der ebenfalls im Scorpio Handymax Tanker Pool beschäftigt wird und zu einer weiteren Ergebnisverbesserung in diesem Segment führen soll sowie zudem eine strategische Stärkung des Segmentes Produktentanker darstellt.

In Folge der Eintrübung der Konjunkturaussichten ist die Nachfrage nach Transportkapazitäten im dritten und vierten Quartal deutlich zurückgegangen.

Erschwerend kam hinzu, dass die Händler von Rohöl und Ölprodukten Schwierigkeiten hatten, von den Banken Akkreditive (abstrakte Zahlungsverprechen) zu erhalten. Diese Akkreditive sind ein wichtiges Instrument, um den internationalen Handel von Öl und Ölprodukten schnell und sicher abzuwickeln. Ungeachtet dieser Entwicklungen war die Höhe der Erträge aus dem Betrieb unserer sechs Tanker erfreulich.

Containerschiffmarkt

Innerhalb des gesamten Seeverkehrs profitierte die Containerschiffahrt in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels bzw. von der voranschreitenden Globalisierung. Die Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Während die Beschäftigungssituation im ersten Quartal noch durch einen Nachfrageüberhang geprägt war, deutete sich bereits im zweiten Quartal eine Rezession an den weltweiten Gütermärkten und daraus resultierend eine reduzierte Nachfrage nach Transportkapazitäten an. Der Güterumschlag zwischen Fernost und Westeuropa hat im dritten und vierten Quartal die Konsumzurückhaltung und die gedrosselte industrielle Produktion deutlich zu spüren bekommen. Die verminderte Wachstumsprognose für die Wirtschaft der westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der Transpazifik- und der Transatlantikverkehre niedergeschlagen, und auch das Weihnachtsgeschäft konnte in diesem Jahr keine spürbaren Impulse für den Frachtenmarkt geben. Diese Situation wurde durch die globale Finanzkrise nochmals verschärft, und die Charterraten im Containerbereich haben aufgrund der vorherrschenden

Verunsicherung im Laufe des zweiten Halbjahres weiter deutlich nachgegeben.

Auch das Marktumfeld, in dem sich das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" bewegen, wird durch diese Entwicklung beeinflusst, und so konnte für das MS „CAPE FOX“ nach der fristgemäßen Rücklieferung aus der aktuellen Beschäftigung am 26. September noch keine neue Beschäftigung gefunden werden. Durch die für das MS "CAPE FRIO" und MS "CAPE FOX" gewählte Beschäftigungsart im HANSE Containership Pool konnte der Einnahmeausfall jedoch vorerst noch teilweise über den Pool kompensiert werden.

Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe wird aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feeder-tonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld erwartet. In der kurzen bis mittleren Frist wird es aus heutiger Sicht in allen Größenklassen schwierig sein, zufriedenstellende Raten zu erzielen. Auch unsere MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" leiden unter den Kaskadeneffekten, die die Beschäftigungsproblematik der großen Schiffseinheiten in das Feedersegment transportiert. Die deutliche Abwärtsdynamik des Jahres 2008 setzte sich auch bis zur Aufstellung dieses Berichtes fort. Für den weiteren Verlauf des Jahres 2009 wird keine spürbare Erholung erwartet.

Ein leicht positiver Effekt ist in der mittleren Frist durch ein Kapazitätswachstum zu erwarten, das voraussichtlich tatsächlich unter den noch vor wenigen Monaten prognostizierten Zahlen liegen wird (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu sehen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich besteht die Tendenz zur Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung (sog. „slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Einheiten einzusetzen.

Trotz aller grundsätzlich optimistischen Nachfrageprognosen für die Schifffahrt sind temporäre Überkapazitäten wahrscheinlich. Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Überhänge zyklisch bedingt und somit als vorübergehend einzustufen sind. Somit vertreten auch wir die Prognose einer zyklischen Schwächephase in der Containerschifffahrt, die jedoch durch die Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt sein wird.

Der Containerschifffahrtsmarkt wird sich erst wieder nachhaltig erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine erhöhte Nachfrage von Transportkapazitäten sorgt.

Bulkschiffmarkt

Die Frachtenmärkte im Bereich der trockenen Massengutfahrt waren im vergangenen Jahr durch eine starke Volatilität geprägt. Nachdem die Frachtraten im ersten Quartal über alle Größenklassen deutliche Rückgänge zu verkraften hatten, zogen die Frachtenmärkte wieder kräftig an und es wurden neue Höchststände markiert, nur um dann im weiteren Jahres-Verlauf eine noch deutlichere Marktkorrektur zu vollziehen. Die aktuellen Rahmenbedingungen im Segment Bulker haben sich auf kurze bis mittlere Frist deutlich verschlechtert, und durch den konjunkturellen Abwärtstrend in den USA und Europa befinden sich auch die Rohstoffpreise in einer starken Korrekturphase. In Folge der schon angesprochenen fehlenden Handelsfinanzierung und der abwartenden Haltung der meisten Marktteilnehmer sind im dritten und vierten Quartal 2008 die Transportmengen und damit einhergehend auch die Charraten im Bereich der trockenen Massengutfahrt („Bulk-Schifffahrt“) drastisch zurückgegangen. Dennoch sollten die großen Nachfrager in Fernost auch weiterhin für eine Dynamik in den Bulkermärkten sorgen, die jedoch geringer als im vergangenen Jahr erwartet wird.

Der große Druck auf die Raten, der für die mittlere Frist aus dem im historischen Vergleich sehr großen Orderbuch prognostiziert wurde, wird nach einhelliger Meinung deutlich geringer ausfallen, da ein bedeutender Teil der Schiffe aufgrund technischer, finanzieller und/ oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder wahrscheinlich nicht gebaut wer-

den wird. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit dem vergangenen Sommer weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, so dass es bei einigen jungen Werften durch Auftragsstornierungen bereits zu existenzbedrohenden Liquiditätsgpässen gekommen ist. Nach Meinung der meisten Marktexperten ist der aktuelle Rückgang der Frachtraten im Sog der Finanzkrise jedoch fundamental überzogen.

Für unsere vier Bulker Neubauten wurde der historisch hohe Markt genutzt, um langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abzuschließen. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt und ermöglichen damit eine Entzerrung hinsichtlich der Termine für eine Anschlussbeschäftigung.

Bezüglich der Bestellung für vier 57.000 tdw. Bulker wird auf den Prognosebericht verwiesen.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die Ertragslage im Jahr 2008 ist wesentlich dadurch geprägt, dass die folgenden Schiffe im Vergleich zum Geschäftsjahr 2007 im Jahr 2008 das gesamte Geschäftsjahr für den Marenave-Konzern erwirtschafteten:

- MT "MARE ACTION" (Zugang am 3. Januar 2007)
- MT "MARE PACIFIC" (Zugang am 19. Februar 2007)
- MT "MARE ATLANTIC" (Zugang am 20. Februar 2007)
- MT "MARE CARIBBEAN" (Zugang am 6. Juli 2007)
- MS "CAPE FOX" (Zugang am 21. September 2007)
- MS "CAPE FRIO" (Zugang am 27. September 2007)

Der MT "MARE AMBASSADOR" erwirtschaftete bereits in 2007 ganzjährig Ergebnisse. Am 27. August 2008 ist der MT „MARE BALTIC“ in die Marenave Flotte übergegangen.

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2008 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2007 stellen sich wie folgt dar:

	2008	2007	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	50.458	30.061	20.397
Schiffsbetriebskosten	-22.300	-9.664	-12.636
Schiffsbetriebsergebnis	28.158	20.397	7.761
Personalaufwendungen	0	-73	73
sonstige betriebliche Erträge	834	1.698	-864
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.880	-3.800	920
Reedereiüberschuss	26.112	18.222	7.890
Abschreibungen auf Sachanlagen	-9.920	-9.479	-441
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	235	1.283	-1.048
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.300	-3.843	-3.457
Ergebnis vor Ertragsteuern	9.127	6.183	2.944
Ertragsteueraufwand	-7	-7	0
Latente Ertragsteuern	1.179	-521	1.700
Steueraufwand	1.172	-528	1.700
Konzernerfolg	10.299	5.655	4.644

Der Konzernenerfolg setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	2008	2007
Angaben in TEUR		
Marenave AG	-1.163	-1.258
Tanker	10.036	6.488
Container	307	660
Bulker	-176	0
Übrige	33	8
Konzerninterne Buchungen	1.262	-243
Konzernerfolg	10.299	5.655

Bei den konzerninternen Buchungen handelt es sich im Wesentlichen um Anpassung der latenten Ertragsteuern durch die voraussichtliche Nutzung der körperschaft- und gewerbesteuerlichen Verlustvorträge.

Der voranschreitende Ausbau der Marenave-Flotte spiegelt sich in dem Anstieg des Reedereiüberschusses um ca. 43,3% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Geschäftsjahres 2007 wider.

Die Kennzahl der Umsatzrendite, die sich aus dem Verhältnis von Ergebnis und Umsatzerlöse ergibt, ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Die Umsatzrendite wurde von der zwischenzeitlichen Spotmarktbeschäftigung des MT "MARE PACIFIC", MT "MARE ATLANTIC" und des MT "MARE BALTIC" sowie von der Spotmarktbeschäftigung des MT "MARE CARIBBEAN" bis zum Juni 2008 beeinflusst. Anders als bei Schiffen, die in Zeitcharter fahren, haben die Schiffe, die am Spotmarkt beschäftigt werden, auch die Schiffsreisekosten bei gleichzeitig höheren Umsätzen zu tragen, was im Ergebnis eine Erhöhung der Bemessungsgrundlage Umsatz zur Folge hat.

Einen hierzu gegenläufigen Effekt auf die Umsatzrendite hat die Verlängerung der Nutzungsdauern unserer Schiffe, da sich dadurch die Höhe der Abschreibung verringerte, gleichzeitig führte das gestiegene Investitionsvolumen zu einem geringeren Zinsergebnis.

Nach der vertragsgemäßen Rücklieferung aus der Zeitcharter zum 1. Oktober 2008 wurde der MT "MARE ATLANTIC" bis zum Übergang in den Scorpio Panamax Tanker Pool am 31. Dezember 2008 im Spotmarkt beschäftigt und konnte in der Folge höhere Einnahmen erzielen.

Das Ergebnis unserer beiden Containerschiffe, dem MS "CAPE FOX" und dem MS "CAPE FRIO", war neben dem fristgemäßen Drydocking und der damit einhergehenden Off-Hire Zeit durch die rückläufigen Charraten auf dem Containerschiffmarkt geprägt. Zudem hat das MS "CAPE FOX" nach seiner Rücklieferung aus der Zeitcharter noch keine neue Beschäftigung gefunden und erzielt zurzeit Ergebnisse nur über den Poolausgleich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind deutlich zurückgegangen, da im Vergleich zum Jahr 2007 wesentlich geringere Kursgewinne und -verluste angefallen sind.

Der Vorstand der Marenave Schiffahrts AG hat im dritten Quartal beschlossen, die Nutzungsdauern für neue Seeschiffe der Marenave-Flotte von 20 auf 25 Jahre zu verlängern



und damit an die Marktgegebenheiten anzupassen. Bei gebrauchten erworbenen Schiffen wird eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt. Die Verlängerung der Nutzungsdauer bei den gebrauchten Seeschiffen ermittelt sich analog. Die Änderung der Nutzungsdauer wird mit Wirkung zum 1. Januar 2008 berücksichtigt, so dass die kumulierte Ergebnisverbesserung von Januar bis Dezember 2008 ca. 2,7 Mio. EUR (4 Mio. USD bewertet zum Durchschnittskurs von Januar bis Dezember 2008 1,4706) beträgt. Der sich daraus ergebende Effekt wurde um 0,7 Mio. USD durch die Reduzierung der Schrottwerte kompensiert. Die Schrottwerte haben sich zum 31.12.2008 durch die Entwicklung der

Weltwirtschaft und der Stahlpreise reduziert und wurden entsprechend der Marktgegebenheiten von 500 USD/Idt je nach Schiffstyp auf 250 USD/Idt bis 280 USD/Idt angepasst.

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 7.300 sind neben den Zinsen für die Darlehen zur Schiffsfinanzierung auch die Aufwendungen enthalten, die auf die Mark-to-Market Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 2.067 zurückzuführen sind. Die Fremdkapitalkosten im Zusammenhang mit den Bulkschiffsneubauten in Höhe von TEUR 326 wurden aktiviert.

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2008	31.12.2007	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	268.714	194.852	73.862
Kurzfristige Vermögenswerte	35.463	13.806	21.657
Bilanzsumme	304.177	208.658	95.519
Eigenkapital			
	156.232	137.395	18.837
Schulden			
Langfristige Schulden	131.614	61.513	70.101
Kurzfristige Schulden	16.331	9.750	6.429
Bilanzsumme	304.177	208.658	95.519

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 304.177 entfallen TEUR 229.457 auf die fahrende Flotte und TEUR 36.308 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 712 im Bereich des Sachanlagevermögens.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 35.463 dar, die sich gegenüber Ende 2007 um TEUR 21.657 erhöht haben. Diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 5.718) im Wesentlichen aufgrund aktivierter, aber noch nicht abgerechneter Forderungen aus Reisecharter und der Zahlungsmittel (TEUR 14.792) zurückzuführen.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2008 auf TEUR 156.232. Gegenüber dem 31. Dezember 2007 bedeutet dieses eine Erhöhung um TEUR 18.837. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf das Konzernergebnis für 2008 in Höhe von TEUR 10.299 sowie die positive Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 8.539 zurückzuführen. Diese resultiert aus der Entwicklung des USD.

Die langfristigen Schulden resultieren im Wesentlichen aus Schiffshypothekendarlehen für die fünf Tanker MT "MARE AMBASSADOR", MT "MARE ACTION", MT "MARE ATLANTIC", MT "MARE PACIFIC", MT "MARE BALTIC" sowie die Contai-

nerschiffe MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO". Zudem wurde in 2008 mit der Inanspruchnahme der ersten Darlehens tranche zur Finanzierung der MS „MARE TRANSPORTER“ begonnen.

Im Zusammenhang mit dem Baufortschritt der Supramax-Bulker wird es zu weiteren Teilzahlungen kommen, für die Fremdkapital aus bestehenden Zusagen in Anspruch genommen wird.

Finanzlage

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

	2008	2007	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	18.785	16.500	2.285
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-67.596	-183.171	115.575
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	65.083	73.021	-7.938
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	16.272	-93.650	109.922
+/- wechsellkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-1.463	-3.736	2.273
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	9.339	106.725	-97.386
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	24.148	9.339	14.809

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen geprägt durch den Mittelabfluss für die geleisteten Anzahlungen der oben genannten Supramax-Bulker und dem Erwerb des MT "MARE BALTIC" in Höhe von insgesamt TEUR 67.596 (TUSD 99.751). Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 76.143 (TUSD 108.084).

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement so-

wie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Diesbezüglich verweisen wir auf den Risikobericht.

Das Finanzmanagement operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Berichterstattung nach § 315 Abs. 4 HGB

Das gezeichnete Kapital ist eingeteilt in 150.050 Stück nennwertlose Inhaberaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 1.000 EUR. Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

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

Der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. mit Sitz in Köln, Riehler Strasse 190, hat uns gemäß § 21 Abs. 1a) WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 9. November 2006 13,33% betrug, wovon 10% indirekt über Tochtergesellschaften gehalten würden. Dem Vorstand liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass sich seit diesem Zeitpunkt eine Änderung bezüglich der Beteiligungshöhe ergeben hat.

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.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2007 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Mai 2012 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 75.025.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienaussgabe fest. Ein bedingtes Kapital besteht derzeit nicht. Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.

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 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

Zum Stichtag 31. Dezember 2008 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über keine Mitarbeiter.

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von EUR 15.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags. Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Nachtragsbericht

Am 4. März 2009 wurde das Stammkapital der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH von EUR 25.000,00 auf EUR 27.980.270,00 erhöht.

Am 5. März 2009 hat die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH die MS „Höegh Berlin“ für einen Kaufpreis von 95 Mio. USD erworben. Die Finanzierung erfolgte zu 35 Mio. USD aus Ei-



genkapital sowie durch ein Darlehen der CALYON S.A. in Höhe von 40 Mio. USD und einem Darlehen des Verkäufers in Höhe von 20 Mio. USD.

Am 18. März 2009 wurde ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Marenave Schiffahrts AG und der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH abgeschlossen. Die Generalversammlung der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH hat dem Ergebnisabführungsvertrag am 30. März 2009 einstimmig zugestimmt. Die für die Wirksamkeit des Vertrages notwendige Zustimmung der Aktionäre der Marenave AG soll auf der anstehenden Hauptversammlung eingeholt werden. Die Zustimmung der Aktionäre wird vom Vorstand mit einer

an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit erwartet, da der Vertrag im Vorfeld mit dem Aufsichtsrat abgestimmt wurde und durch die auch steuerlich anzuerkennende Ergebnisabführung der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH an die Marenave AG die Nutzung steuerlicher Vorteile im nennenswerten Umfang ermöglicht wird.

Chancen und Risiken

Risikobericht

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schiffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe. Daher werden im

Folgenden die wesentlichen Risikopositionen – unter besonderer Berücksichtigung der Veränderungen seit der letzten Veröffentlichung des Risikoberichts - dokumentiert.

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb sowie aus den Finanzgeschäften des Unternehmens.

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die Kontrolle der Bereederer.

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 Schiffsfiananzierung.

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es wurden auch bis zum Stichtag 31. Dezember 2008 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen der Schiffshypothekendarlehensverträge zu begegnen. In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine kalkulierbare Zinsbasis abzielt. Der Anteil der abzuschließenden Zinsen wurde im Vergleich zum bisherigen Sicherungs-Horizont erhöht (Zielsicherungs-Horizont: 16,67% Free Float; 41,67% auf 2 Jahre; 41,67% auf 3 Jahre). Sämtliche abgeschlossenen Zinssatzswaps sind so ausgestaltet, dass die Schiffskommanditgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. 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.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft wird wesentlich durch den wirtschaftlichen Erfolg bestimmt, den die Schiffskommanditgesellschaften durch den Erwerb und den Betrieb der Investitionsobjekte erzielen, sowie ggf. durch deren Veräußerung.

Eine Risikominderung aus der Vercharterung der Schiffe soll mittelfristig dadurch erreicht werden, dass die eingesetzten Schiffe sowohl in Zeitcharter (Charterverträge über mehrere Monate bis hin zu mehreren Jahren) als auch in Reisecharter (Vercharterung für einzelne Reisen) eingesetzt werden.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der am 27. August übernommene MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Diese Art der Einnahmepoolung zeichnet sich durch eine Mischung aus Zeitcharter- und Spotmarktbeschäftigung aus, die eine Verstetigung der Chartereinnahmen mit sich bringt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht momentan aus 22 modernen Doppel-Hüllen Tankern der Handy-Size Klasse und wird von der renommierten Scorpio Ship Management S.A.M., Monaco, betrieben. Die Bereederung des MT "MARE BALTIC" wird, wie bei den anderen Schiffen der Marenave-Flotte, von der Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH (Columbia Shipmanagement) durchgeführt.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Zeitcharter von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet. Seit dem 31. Dezember 2008 wird der MT "MARE ATLANTIC" und seit dem 8. Februar 2009 der MT "MARE PACIFIC" im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zurzeit eine Flotte von 18 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern. Vertragsreeder aller Tanker ist Columbia Shipmanagement.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist seit Juni 2008 für zwei Jahre +/- 15 Tage an die ST Shipping and Transport PTE Ltd. Singapur verchartert. Der Bereederer ist auch hier Columbia Shipmanagement.

Auch das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH gemanagt wird.

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 zukünftige Schiffsforderungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen 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.

Der Erfolg der Marenave Schiffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und der Aufsichtsrat als auch die König & Cie. GmbH & Co. KG, mit der ein Service-, Beratungs- und Kooperationsvertrag abgeschlossen wurde, 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 ist ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schiffahrts AG. Dieser Zugang wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbeziehungen einzelner Mitglieder des Managements sowie einzelner Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG vermittelt.

Bestandsgefährdungspotentiale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen nicht vor. Für die Anzahlungen der vier Bulkschiffsneubauten sowie für die im März 2009 bereits getätigte Investition wurden langfristige feste Finanzierungsverträge abgeschlossen.

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 Schiffahrts AG über moderne Schiffe verfügt, die den hohen Anforderungen der Kunden, insbesondere im Hinblick auf die geltenden Sicherheitsstandards, gerecht werden.

Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen. Eine Gewähr können wir für diese Angaben daher nicht übernehmen.

Weiterhin ist zu beachten, dass selbst bei den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und Kapitalmarktexperten derzeit über den Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für die Geschäftsjahre 2009 und 2010 derzeit nicht für möglich hält. Unser Erfolg wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtmärkten des Containersegmentes anhält und ob sich die Tankermärkte weiterhin so robust gegen die Folgen der konjunkturellen Abkühlung zeigen.

Weitere neu aufzubauende Geschäftsfelder werden im Bereich der Bareboat-Vercharterung (nicht von der Tonnagesteuer erfasst) sowie der Ein- und Vercharterung von Schiffen gesehen, ohne dass an diesen selbst Eigentum erworben wird. Durch den Erwerb des Autotransporters MS „Höegh BERLIN“

im März 2009 wurde mit dem operativen Aufbau des Segmentes Bareboat-Vercharterung begonnen. Aufgrund des sehr opportunistischen Charakters dieser Geschäftsfelder kann der zukünftige Ergebnisbeitrag derzeit nicht geschätzt werden.

Aus den vier am 5. November 2007 von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragenen Schiffsbauverträgen ergeben sich für die unten genannten Neubauten die folgenden voraussichtlichen Ablieferungstermine:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER"	30.12.2009
MS "MARE TRADER"	30.4.2010
MS "MARE TRAVELLER"	31.8.2010
MS "MARE TRACER"	30.12.2010
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der bestellten Vierer-Serie werden weitere Anzahlungen für die bestellten Bulkschiffsneubauten zu leisten sein, so dass es in 2009 zu einem Liquiditätsabfluss in Höhe von USD 72.923.625,00 (und in 2010 in Höhe von USD 44.758.575,00) kommen wird. Mit Valuta 20. Januar 2009 erfolgte die Zahlung der zweiten Bauzeitenrate für das MS „MARE TRADER“ in Höhe von USD 8.286.300,00. Darüber hinaus erfolgte am 24. März 2009 die Zahlung der dritten Bauzeitenrate für das MS "MARE TRANSPORTER" in Höhe von USD 8.286.300,00. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen werden.

Aufgrund des großen Interesses der Geschäftsbanken an dem Geschäftsmodell der Marenave sind wir zuversichtlich, auch in Zukunft gemeinsam mit unseren Bankpartnern renditestarke Projekte realisieren zu können.

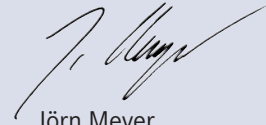
Solange die abwartende Haltung der Marktteilnehmer eine Rückkehr zu den „normalen“ Güterströmen verhindert, ist im kurzfristigen Bereich eine Erholung der Charraten unwahrscheinlich.

Hamburg, den 31. März 2009



Tobias König

Marenave Schiffahrts AG, Vorstand



Jörn Meyer



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2008 EUR	2007 EUR
Umsatzerlöse	26	50.458.332,84	30.060.799,74
Schiffsbetriebskosten	27	-22.300.739,22 ¹⁾	-9.663.365,99 ²⁾
Schiffsbetriebsergebnis		28.157.593,62	20.397.433,75
Personalaufwendungen	28	0,00	-73.220,51
Sonstige betriebliche Erträge	29	834.232,72	1.697.633,23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	30	-2.879.289,65	-3.799.812,12
Reedereiüberschuss		26.112.536,69	18.222.034,35
Abschreibungen auf Sachanlagen	9	-9.920.370,75	-9.478.583,46
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	31	234.615,43	1.282.901,85
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	32	-7.300.096,06	-3.843.492,55
Ergebnis vor Ertragsteuern		9.126.685,31	6.182.860,19
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	33	-6.785,26	-7.110,93
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	33	1.178.850,00	-521.077,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag	33	1.172.064,74	-528.187,93
Konzernerfolg		10.298.750,05	5.654.672,26
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		68,64	37,69
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		68,64	37,69

1) In den Schiffsbetriebskosten sind Schiffsreisekosten der im Spotmarkt auf Reisecharter beschäftigten Tanker in Höhe von TEUR 7.683 enthalten.

2) In den Schiffsbetriebskosten sind Schiffsreisekosten der im Spotmarkt auf Reisecharter beschäftigten Tanker in Höhe von TEUR 1.662 enthalten.

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2008

Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	2008 EUR	2007 EUR
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	9	265.765.854,39	193.359.743,65
Ausleihungen	10	712.428,51	434.862,89
Aktive latente Steuern	11	2.235.994,00	1.057.144,00
		268.714.276,90	194.851.750,54
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	12	999.040,26	677.687,36
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	7.866.334,84	2.148.665,52
Sonstige finanzielle Forderungen	13	1.237.403,73	522.785,29
Sonstige Vermögenswerte	14	1.213.095,53	1.102.293,47
		11.315.874,36	4.451.431,64
Zahlungsmittel	15	24.147.486,90	9.355.021,50
Bilanzsumme		304.177.638,16	208.658.203,68

Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	2008 EUR	2007 EUR
Eigenkapital			
Grundkapital/gezeichnetes Kapital	16	150.050.000,00	150.050.000,00
Rücklagen	17	-2.045.492,03	-2.522.826,86
Währungsumrechnungsdifferenzen	18	-7.405.934,09	-15.944.934,25
Konzernbilanzergebnis (kum.)		15.633.933,90	5.812.518,68
		156.232.507,78	137.394.757,57
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	19	130.453.818,93	60.999.602,17
Derivate	20	996.202,55	387.662,50
Kapitalanteile im Fremdbesitz	21	164.000,00	126.000,00
		131.614.021,48	61.513.264,67
Kurzfristige Schulden			
Rückstellungen	22	0,00	373.000,00
Schiffshypothekendarlehen	19	10.769.686,75	6.284.529,29
Derivate	20	1.759.739,86	263.882,62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23	2.572.739,94	2.174.277,60
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	24	276.590,50	178.291,90
Sonstige Verbindlichkeiten	25	952.351,85	476.200,03
		16.331.108,90	9.750.181,44
Summe Schulden		147.945.130,38	71.263.446,11
Bilanzsumme		304.177.638,16	208.658.203,68

Konzern-Kapitalflussrechnung

für das Geschäftsjahr 2008

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2008 TEUR	2007 TEUR
Konzernerfolg		10.299	5.655
+ Abschreibungen auf Sachanlagen	9	9.920	9.479
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerposition		-1.179	521
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		-6.482	-4.510
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		-822	2.796
- Zinserträge	31	-234	-1.283
+ Zinsaufwendungen	32	7.283	3.843
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		18.785	16.500
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-67.596	-183.171
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-67.596	-183.171
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen		76.143	76.474
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-7.066	-2.260
+ erhaltene Zinsen		224	1.283
- gezahlte Zinsen		-4.218	-2.476
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		65.083	73.021
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		16.272	-93.650
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-1.463	-3.736
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		9.339	106.725
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres		24.148	9.339
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende des Geschäftsjahres			
+ Zahlungsmittel	15	24.148	9.355
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		0	-16
Finanzmittelfonds		24.148	9.339

Konzern-Eigenkapitalpiegel

für das Geschäftsjahr 2008

Konzern-Eigenkapitalpiegel in EUR

Abschnitt/Notes	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
	16	17	18		
Stand 01.01.2007	150.050.000,00	-2.306.266,23	0,00	165.085,79	147.908.819,56
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,00	0,00	-15.944.934,25	0,00	-15.944.934,25
Veränderung Verrechnung Emissionskosten	0,00	-223.800,00	0,00	0,00	-223.800,00
Summe der direkt im Eigenkapital erfassten Positionen	0,00	-223.800,00	-15.944.934,25	0,00	-16.168.734,25
Konzernüberschuss	0,00	0,00	0,00	5.654.672,26	5.654.672,26
Gesamtperiodenergebnis	0,00	-223.800,00	-15.944.934,25	5.654.672,26	-10.514.061,99
Zuführung zu den gesetzlichen Rücklagen	0,00	7.239,37	0,00	-7.239,37	0,00
Stand 31. Dezember 2007	150.050.000,00	-2.522.826,86	-15.944.934,25	5.812.518,68	137.394.757,57
Stand 1. Januar 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-15.944.934,25	5.812.518,68	137.394.757,57
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,00	0,00	8.539.000,16	0,00	8.539.000,16
Summe der direkt im Eigenkapital erfaßten Positionen	0,00	0,00	8.539.000,16	0,00	8.539.000,16
Konzernüberschuss	0,00	0,00	0,00	10.298.750,05	10.298.750,05
Gesamtperiodenergebnis	0,00	0,00	8.539.000,16	10.298.750,05	18.837.750,21
Zuführung zu den gesetzlichen Rücklagen	0,00	477.334,83	0,00	-477.334,83	0,00
Stand 31. Dezember 2008	150.050.000,00	-2.045.492,03	-7.405.934,09	15.633.933,90	156.232.507,78

Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2008

1. Allgemeine Angaben

Die Marenave Schiffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft. Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg, Deutschland.

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

Die Marenave Schiffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Der Konzern ist internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage. Darüber hinaus wurde am 5. März 2009 der Autotransporter MS „Høegh Berlin“ von der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH erworben. Hauptaktivitäten des Konzerns sind Kauf und Betrieb von Seeschiffen, Verkauf dieser Seeschiffe und Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und ab dem Geschäftsjahr 2009 auch über eine GmbH.

Die Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2008 aus insgesamt 8 (Vorjahr: 7) Schiffen. Es handelt sich hierbei um 6 (Vorjahr: 5) Produkten/Chemikaliertanker der Panamax- und Handymax-Klasse sowie 2 (Vorjahr: 2) 1.200 TEU Containerschiffe. Zudem wurden bereits 2007 vier Supramax-Bulker mit einer Tragfähigkeit von jeweils 57.000 tdw. bestellt. Die Ablieferungen werden in den Jahren 2009 und 2010 erfolgen.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schiffahrts AG beschäftigte im Vorjahr vorübergehend einen Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 31. März 2009 aufgestellt; er wurde noch nicht nach § 172 Abs. 1 AktG durch den Aufsichtsrat gebilligt.

2. Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Der Konzernabschluss wird auf Basis des Anschaffungskostenprinzips erstellt. Hiervon ausgenommen sind bestimmte Fi-

nanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften (§§ 315a (1), 298 (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 (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.

Im Unterschied zum Vorjahr weist der Konzern zur klareren Darstellung nunmehr finanzielle und sonstige Vermögenswerte und Schulden bereits in der Bilanz getrennt aus. Im Vorjahr erfolgte der separate Ausweis nur im Anhang. Zudem werden Aufwendungen, die durch Steuern aufgrund der pauschalen Gewinnermittlung nach § 5a EStG verursacht werden, nicht mehr wie im Vorjahr unter den laufenden Ertragsteueraufwendungen, sondern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die folgenden Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2008 anzuwenden:

- Änderung von IAS 39 und IFRS 7 – Umwidmung von finanziellen Vermögenswerten (anzuwenden auf die von diesen Standardänderungen erfassten Umwidmungen, die nach dem 1.7.2008 erfolgen). Der geänderte IAS 39 lässt nunmehr in Ausnahmefällen auch Umwidmungen bestimmter finanzieller Vermögenswerte der Kategorie „held for tra-

ding“ und erweiterte Umwidmungsmöglichkeiten für finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „available for sale“ zu. Der geänderte IFRS 7 definiert zusätzliche Anhangangaben, soweit solche Umwidmungen erfolgt sind.

- IFRIC 11 „IFRS 2 Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen“. Die Interpretation regelt Einzelfragen der Anwendung von IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütung“ auf Vereinbarungen, die unternehmenseigene Eigenkapitalinstrumente oder Eigenkapitalinstrumente eines anderen Unternehmens innerhalb desselben Konzerns (wie etwa Eigenkapitalinstrumente des Mutterunternehmens) als Vergütung gewähren.
- IFRIC 14 „IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer: Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestfinanzierungsvorschriften und ihr Zusammenwirken“ gibt Leitlinien zur Bestimmung der Obergrenze des Überschussbetrags eines Pensionsfonds, der nach IAS 19 als Vermögenswert angesetzt werden kann. IFRIC 14 klärt auch, wie sich gesetzliche oder vertragliche Mindestfinanzierungsvorschriften auf die Bilanzierung von Vermögenswerten und Schulden aus einem leistungsorientierten Plan auswirken können. IFRIC 14 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

Mangels Relevanz für den Konzern ergaben sich aus der Anwendung der oben genannten neuen/geänderten IFRS keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS waren für das Geschäftsjahr 2008 noch nicht verpflichtend anzuwenden und wurden vom Konzern auch nicht vorzeitig angewendet:

- Überarbeitung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ (anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen). Neu gegenüber der gültigen Fassung von IAS 1 ist unter anderem: (i) gesonderter Ausweis aller Eigenkapitalveränderungen, die nicht anteilseignerbezogen sind, entweder in einer „umfassenden Einkommensrechnung“ oder in zwei getrennten Darstellungen (einer

traditionellen Gewinn- und Verlustrechnung und einer umfassenden Einkommensrechnung); (ii) bei rückwirkender Anwendung einer Bewertungs- oder Bilanzierungsmethode oder bei einer Fehlerkorrektur und Ausweisänderung ist eine zusätzliche Bilanz zu Beginn der frühesten Vergleichsperiode in den Abschluss aufzunehmen. IAS 1 (überarbeitet) wird sich auf die formale Darstellung des Konzernabschlusses auswirken. Der Konzern erwartet jedoch keine materiellen Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung von IAS 1 (überarbeitet) auf die Darstellung seiner Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

- Überarbeitung von IAS 23 „Fremdkapitalkosten“. Die bedeutendste Änderung gegenüber dem bisherigen Standard besteht in der Abschaffung des Wahlrechts, Fremdkapitalkosten, die einem qualifizierten Vermögenswert zuzuordnen sind, sofort als Aufwand zu erfassen. Der neue Standard sieht eine Aktivierungspflicht für diese Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Vermögenswertes vor. Die Neufassung von IAS 23 ist auf Fremdkapitalkosten für qualifizierte Vermögenswerte anzuwenden, deren Anfangszeitpunkt für die Aktivierung am oder nach dem 1.1.2009 beginnt. Im Geschäftsjahr 2008 lagen beim Konzern erstmalig qualifizierte Vermögenswerte im Sinne des IAS 23 vor. Der Konzern hat 2008 das bislang in IAS 23 vorgesehene Wahlrecht zur Aktivierung von Fremdkapitalkosten (alternativ zulässige Methode nach IAS 23.10 f.) ausgeübt und Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 326 aktiviert. Die erstmalige Anwendung von IAS 23 (überarbeitet) wird demnach keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.
- Änderung von IFRS 2 – Ausübungsbedingungen und Annullierungen (anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung des geänderten IFRS 2 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- Überarbeitung von IFRS 3 und IAS 27 – Unternehmenszusammenschlüsse „Phase II“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am

oder nach dem 1.7.2009 beginnen). Die Änderung des Standards bezieht sich auf die Kapitalkonsolidierung und die Bilanzierung von Geschäfts- und Firmenwerten. Die überarbeitete Version von IFRS 3 ist im Wesentlichen prospektiv anzuwenden. Abhängig von Art und Umfang künftiger Transaktionen ergeben sich aus den Änderungen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

- Änderung von IAS 32 und IAS 1 – Kündbare Instrumente (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen). Nach der bestehenden Fassung von IAS 32 sind Instrumente als finanzielle Verbindlichkeiten zu klassifizieren, wenn der Emittent verpflichtet werden kann, Bargeld oder andere finanzielle Vermögenswerte für die Rücknahme oder den Rückkauf eines Finanzinstruments abzugeben. Infolge der Änderungen werden einige Finanzinstrumente, die derzeit die Definition einer finanziellen Verbindlichkeit erfüllen, als Eigenkapital klassifiziert, weil sie den nachrangigsten Anspruch auf das Nettovermögen des Unternehmens darstellen. Die Änderungen beinhalten detaillierte Anforderungen, sind aber im Großen und Ganzen auf Folgendes zurückführbar: (i) Kündbare Instrumente, die allen anderen Klassen von Instrumenten im Rang nachgehen und den Inhaber zu einem proportionalen Anteil am Nettovermögen des Unternehmen im Falle dessen Liquidation berechtigen. Ein kündbares Finanzinstrument gibt dem Inhaber das Recht, das Instrument gegen bar oder andere finanzielle Vermögenswerte zurückzugeben oder fällt automatisch an den Emittenten bei Eintritt eines unsicheren zukünftigen Ereignisses, Tod oder Eintritt in den Ruhestand des Halters des Instruments zurück. (ii) Instrumente oder Teile von Instrumenten, die allen anderen Instrumentenklassen im Rang nachgehen und die einem Unternehmen nur im Liquidationsfall die Verpflichtung auferlegen, an ein anderes Unternehmen einen proportionalen Anteil am Nettovermögen des Unternehmens abzugeben. Die Anwendung der geänderten Standards wird keine Auswirkungen auf die bislang im Fremdkapital ausgewiesenen Anteile anderer Gesellschafter an Tochterunternehmen haben. Bei diesen handelt es sich

um die Beteiligung von Minderheitskommanditisten an den Objekt-Kommanditgesellschaften.

- Änderung von IFRS 1 und IAS 27 – Anschaffungskosten eines Tochterunternehmens im separaten Abschluss eines Mutterunternehmens (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung der geänderten IFRS keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- Änderung von IAS 39 – Risikopositionen, die für das Hedge-Accounting qualifizieren (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.7.2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung des geänderten IAS 39 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- Klarstellung von IAS 39 – Umwidmung von finanziellen Vermögenswerten. Am 27.10.2008 hat das IASB eine aktualisierte Fassung der Änderungen von IAS 39 vom 13.10.2008 veröffentlicht. Das IASB stellt klar, dass jede Umklassifizierung, die am oder nach dem 1.11.2008 vorgenommen wird, mit dem Zeitpunkt der Umklassifizierung wirksam wird. Umklassifizierungen jedoch, die vor dem 1.11.2008 vorgenommen wurden, können zum 1.7.2008 oder einem späteren Zeitpunkt wirksam werden. Umklassifizierungen können nicht rückwirkend zu einem Datum vor dem 1.7.2008 vorgenommen werden. Die Übernahme der Klarstellung durch die EU steht noch aus. Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung des geänderten IAS 39 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- Überarbeitung von IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards“. Die überarbeitete Fassung von IFRS 1 tritt (bei unveränderter Übernahme durch die EU) für Unternehmen, die erstmalig die IFRS anwenden, für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwen-

derung des geänderten IFRS 1 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

- Im Mai 2008 veröffentlichte der Board erstmals einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS mit dem primären Ziel, Inkonsistenzen zu beseitigen und Formulierungen klarzustellen. Für jeden Standard gibt es eigene Übergangsregelungen. Die Änderungen sind bei unveränderter Übernahme durch die EU, frühestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen. Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung der geänderten IFRS keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2008 beginnen). Da der Konzern keine Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen tätigt, werden mangels Relevanz aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- IFRIC 13 „Kundentreueprogramme“ (anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.7.2008 beginnen). Da der Konzern derzeit keine Kundentreueprogramme aufgelegt hat, werden aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 13 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- IFRIC 15 „Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 15 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- IFRIC 16 „Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.10.2008 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 16 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

- IFRIC 17 „Sachauschüttungen an Eigentümer“ (bei unveränderter Übernahme durch die EU prospektiv anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen). Mangels Relevanz werden aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 17 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

Der Konzern wird die neuen bzw. geänderten IFRS spätestens dann anwenden, wenn diese nach Übernahme durch die EU in der EU verpflichtend anzuwenden sind.

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 wesentlichsten Auswirkungen, die sich bezüglich der Höhe des Ausweises im Jahresabschluss ergeben haben.

Die Umsatzerlöse des Konzerns (siehe Anhangangabe [26]) 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 der Konzern die wesentlichen Risiken und Chancen aus dem Eigentum der Schiffe an den Leasingnehmer übertragen hat. Dabei ist der Vorstand zu dem Ergebnis gelangt, dass die wesentlichen Risiken und Chancen nicht übertragen wurden. Bei den Chartergeschäften liegen daher gemäß IAS 17.10 i. V. m. IAS 17.12 so genannte Operating-Leasingverhältnisse (operate leases) vor. Der Buchwert der Seeschiffe (einschl. der Komponente „Drydocking“) beläuft sich zum 31.12.2008 auf EUR 229.456.934,15 (31.12.2007: EUR 193.358.121,03).

Seeschiffe werden als einheitlicher Gegenstand angesehen, wobei unverändert zum Vorjahr für das sogenannte „Drydocking“, welches regelmäßig nach 5 Jahren fällig wird, ein Jahreswert von TUSD 110 (bei fünfjähriger Laufzeit bis zur Dockung also insgesamt TUSD 550) für die Restlaufzeit bis zur nächsten Dockung von den Anschaffungskosten abgesetzt und als Komponente gesondert abgeschrieben wird (Kompo-

umentenansatz). Das Drydocking des MT "MARE BALTIC" wurde mit TUSD 1.126 bilanziert. Aufgrund der geringeren Größe wurde bisher bei dem MS "CAPE FRIO" und dem MS "CAPE FOX" lediglich ein Jahreswert von TUSD 90 angesetzt (bei fünfjähriger Laufzeit bis zur Dockung also insgesamt TUSD 450). Auf Basis der in 2008 durchgeführten Drydocking wurde eine Anpassung auf einen Gesamtwert von TUSD 449 (MS "CAPE FRIO") bzw. TUSD 601 (MS "CAPE FOX") vorgenommen. Der Buchwert der Komponente dry docking beträgt am 31.12.2008 EUR 2.011.402,09 (Vorjahr: EUR 985.686,80).

Aktive latente Steuern werden für alle nicht genutzten steuerlichen Verlustvorräte in dem Maße erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass hierfür zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, so dass die Verluste tatsächlich genutzt werden können. Bei der Ermittlung der Höhe der aktiven latenten Steuern ist eine Ermessensausübung der Unternehmensleitung bezüglich des erwarteten Eintrittszeitpunktes und der Höhe des künftig zu versteuernden Einkommens sowie der zukünftigen Steuerplanungsstrategien erforderlich.

Zum 31. Dezember 2008 beliefen sich die berücksichtigten körperschaftsteuerlichen Verluste auf EUR 7.158.000,00 (Vorjahr: EUR 3.753.302,41), die berücksichtigten gewerbesteuerlichen Verluste auf EUR 6.706.000,00 (Vorjahr: EUR 2.816.000,00) und die nicht berücksichtigten gewerbesteuerlichen Verluste auf EUR 1.166.000,00 (Vorjahr: EUR 1.561.570,95). Der Buchwert der aktiven latenten Steuern aus nicht genutzten steuerlichen Verlusten beträgt am 31. Dezember 2008 EUR 2.235.944,00 (Vorjahr: 1.057.144,00).

Aufgrund der aktuellen Prognoserechnungen des Managements wird erwartet, dass die körperschaftsteuerlichen Verluste trotz bestehender Verlustausgleichsbeschränkung (Mindestbesteuerung) in voller Höhe genutzt werden können. Durch die Begrenzung der in einem Veranlagungszeitraum nutzbaren Verlustvorräte gemäß § 10a GewStG können die gewerbesteuerlichen Verlustvorräte im Prognosezeitraum (5 Jahre) nur teilweise genutzt werden.

In den steuerlichen Prognoserechnungen sind neben den anhand der steuerlichen Vorschriften zur Tonnagegewinnermittlung ermittelten Gewinnen der Schiffsgesellschaften insbesondere auch Gewinne aus einem Ergebnisabführungsvertrag vom 18. März 2009 mit der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH, Hamburg, enthalten. Die MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH ist Organgesellschaft und führt ihr Ergebnis über einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren (steuerliche Mindestlaufzeit) an die Marenave AG (Organträgerin) ab. Die Marenave AG ist Alleingesellschafterin der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH.

Die Organgesellschaft hat im Jahr 2009 ein Seeschiff (Autoliner) erworben, welches nicht nach der Tonnagesteuer besteuert wird und fest über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren im Rahmen einer Bareboat-Charter verchartert ist. Die prognostizierten Ergebnisse der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages (auch steuerlich) der Marenave AG zugerechnet und im Rahmen der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt.

Die Gesellschafterversammlung der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH hat dem Ergebnisabführungsvertrag am 30. März 2009 einstimmig zugestimmt. Die für die Wirksamkeit des Vertrages notwendige Zustimmung der Aktionäre der Marenave AG soll auf der anstehenden Hauptversammlung eingeholt werden. Der Vorstand geht davon aus, dass die Zustimmung auf der Hauptversammlung erteilt wird. Die Zustimmung der Aktionäre wird vom Vorstand mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit erwartet, da der Vertrag im Vorfeld mit dem Aufsichtsrat abgestimmt wurde und durch die auch steuerlich anzuerkennende Ergebnisabführung der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH an die Marenave AG die Nutzung steuerlicher Vorteile im nennenswerten Umfang ermöglicht wird.

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.

Die Bestimmung der Nutzungsdauer wird unter Beachtung der voraussichtlichen physischen Abnutzung, der technischen Veralterung sowie rechtlicher und vertraglicher Beschränkungen vorgenommen. Die so ermittelte Nutzungsdauer neuer Seeschiffe wurde bis 2007 mit 20 Jahren ermittelt. Bei gebraucht erworbenen Schiffen wurde eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Konzern sowohl die Restwerte als auch die Nutzungsdauern der im Bestand befindlichen Seeschiffe überprüft. Aufgrund der dabei gewonnenen Erkenntnisse waren die Nutzungsdauern für neue Seeschiffe von 20 auf 25 Jahre zu verlängern. Die Verlängerung der Nutzungsdauer bei den gebrauchten Seeschiffen ermittelt sich analog. Die Schrottwerte haben sich zum 31.12.2008 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise reduziert und wurden entsprechend von 500 USD/Idt abhängig vom Schiffstyp auf 250 USD/Idt bis 280 USD/Idt angepasst. Die Schätzungsänderungen werden prospektiv berücksichtigt.

Die Verlängerung der Nutzungsdauern hat ebenso wie die Anpassung der Schrottwerte einen Einfluss auf die Ertragslage des Konzerns und zwar sowohl für das abgelaufene als auch für die folgenden Geschäftsjahre. Die Verminderung der Schrottwerte führt zu einem erhöhten jährlichen Abschreibungsaufwand. Die Verlängerung der Nutzungsdauern führt zunächst zu einem verminderten jährlichen Abschreibungsaufwand im Konzern. Ohne die Schätzungsänderungen wäre der Abschreibungsaufwand um 3,3 Mio. USD (2,2 Mio. EUR) höher ausgefallen und hätte damit 2008 12,1 Mio. EUR betragen. Diese Verminderung um 3,3 Mio. USD ergibt sich entsprechend auch für die nächsten Jahre (bis 2020). Ab dem Jahr 2021 wird sich der Abschreibungsaufwand bis zum Jahr 2030 um durchschnittlich 5,7 Mio. USD erhöhen, da ein Teil der Seeschiffe dann das Ende der ursprünglich angenommenen Nutzungsdauer erreicht hat. Der Restbuchwert der Seeschiffe (ohne die Komponente Drydocking) beträgt am 31. Dezember 2008 EUR 227.445.532,06 (Vorjahr: EUR 192.372.434,23).

6. Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss werden neben der Gesellschaft alle Tochterunternehmen einbezogen. Hierbei handelt es sich um Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik die Marenave Schifffahrts AG direkt oder indirekt beherrschen kann.

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

Bei den Anteilen anderer Gesellschafter an Tochterunternehmen 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.

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 Schifffahrts AG übergegangen ist. Tochtergesellschaften werden in der Regel, wenn entsprechende Schiffsprojekte anstehen, von der Marenave Schifffahrts 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- und Firmenwerte zu erfassen und fortzuführen.

Zum 31. Dezember 2008 umfasst der Konsolidierungskreis die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

		Sitz	Anteil am Kapital 2008	Anteil am Kapital 2007
Muttergesellschaft				
Marenave Schifffahrts AG		Hamburg	-	-
Tochtergesellschaften				
MARE Panamax Tankschifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Supramax Bulker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,82%	99,82%
MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,80%	90%
MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	50%
MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	50%
MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	50%
MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	50%
MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH	[c]	Hamburg	100%	0%
MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[c]	Hamburg	50%	50%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[c]	Hamburg	50%	50%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Schiff für die künftige operative Geschäftstätigkeit bestellt

[c] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

Die MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG und die MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG wurden wie im Vorjahr als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, da gemäß der Satzung die Geschäftsführung ab dem Zeitpunkt des Erwerbs der Beteiligung der MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH als Komplementärin oblag. Die MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH hatte damit die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik der MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG und der MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG zu bestimmen.

Die MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, die MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, die MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG und die MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG wurden bereits in 2007 als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, da gemäß der Satzung die Geschäftsführung ab dem Zeitpunkt des Erwerbs der MARE Supramax Bulker GmbH als Komplementärin oblag. Die MARE Supramax Bulker GmbH hatte damit die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik der MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, der MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, der MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG

und der MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG zu bestimmen.

Die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH ist am 24. November 2008 in den Konsolidierungskreis aufgenommen worden und wird zu 100% konsolidiert.

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 (zukünftige) 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 Gesellschaft 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 Währung 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 Mittelkurs am Abschlussstichtag 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 2008 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2008	31.12.2007	2008	2007
Währung				
USD	1,3917	1,4721	von 1,2732 bis 1,5770	von 1,2999 bis 1,4684

Zum Betrag der erfolgswirksam erfassten Umrechnungsdifferenzen verweisen wir auf den Aufriss der sonstigen betrieblichen Erträge bzw. Aufwendungen (Anhangangabe [29] bzw. [30]).

8. Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Vermögenswerte des Sachanlagevermögens werden mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung eines Schrottwertes bewertet. Die zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den erwarteten Nutzungsdauern im Konzern und werden regelmäßig überprüft. Gleiches gilt für die erwarteten Schrottwerte. Fremdkapitalkosten werden mit Ausübung des Wahlrechts nach IAS 23 ab 2008 aktiviert, da ab 2008 qualifizierte Vermögenswerte vorliegen.

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

Das Sachanlagevermögen wird zum Abschlussstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der erzielbare Betrag der Vermögenswerte unter den Buchwert gesunken ist (Wertminderung/Impairment). Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus dem Vergleich von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert ermittelt.

Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäfts-

verkehr erzielbare Verkaufserlös abzüglich geschätzter Vertriebskosten.

Die derzeit durch die Gesellschaft verwendeten Finanzinstrumente umfassen insbesondere Zahlungsmittel 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 gehaltenen 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.

Ansatz und Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgen zum Erfüllungstag.

Finanzielle Vermögenswerte werden bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Davon ausgenommen sind finanzielle Vermögenswerte, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ kategorisiert wurden. Hier erfolgt der Erstansatz zum beizulegenden Zeitwert ohne Berücksichtigung von Transaktionskosten.

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

Die Effektivzinismethode 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 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 einer 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 aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern an den Charterer eines Seeschiffes resultieren. Der Konzern stundet regelmäßig diese Forderungen bis zur Rückgabe des Schiffes. Die Abzinsung erfolgt mit einem fristenkongruenten Zinssatz von durchschnittlich 4,1% (Vorjahr: 6%) für die Dauer der voraussichtlichen Vercharterung. Gibt der Charterer den Treibstoffbunker an Erfüllung statt zurück, erfasst der Konzern 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.

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 und umfasst in Anspruch genommene Kontokorrentkredite.

Derivate (z.B. Zinsswaps), die nicht als Sicherungsinstrument designiert werden und als solche effektiv sind, 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 Effektivzinsmethode 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.

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.

Soweit der Konzern für eine passivierte Rückstellung 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 Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug der Erstattungen ausgewiesen.

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.

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 anderen Abgabe bleiben unberücksichtigt. Darüber 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 Umsatzerlöse aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern an die Charterer von Seeschiffen.

Erträge aus Dienstleistungen werden erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht ist. Beim Konzern betrifft dies ausschließlich die Umsatzerlöse aus der Vercharterung von Seeschiffen: gemäß dem Chartervertrag stellt der Konzern 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 (Spot-Markt) und bei der Zeitcharter „time charter“ werden das betriebsbereite, ladefähige und bemannte Schiff dem Charterer zur Verfügung gestellt. Als Eigentümer bleibt der Konzern für den technischen Zustand des Schiffes verantwortlich und hat das Schiff während der Nutzung durch den Charterer instand zu halten. 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, Verproviantierung, Charterabrechnungen).

Kann das Schiff während der Dauer der Charter nicht genutzt werden (z.B. wegen Dockung oder wegen eines tech-

nischen Defekts) geht das Schiff „off-hire“, d.h. der Charterer zahlt für diesen Zeitraum keine Charter („loss-of-hire“). 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 Hafkapazitäten 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 im Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.
- Soweit Schiffe des Konzerns vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die Umsatzerlöse als „Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung“ bezeichnet.

Der Konzern vermietet bis zum Bilanzstichtag keine Schiffe im Wege der Bareboat-Charter. Sämtliche bislang geschlossenen Charterverträge sehen entweder die Reisecharter oder die Zeitcharter vor.

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 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 verwendet werden können. Steuererstattungsansprüche und -schulden auf temporäre Unterschiede waren zum Abschlussstichtag nicht zu bilden.

Im Zusammenhang mit Ergebnisanteilen, die im Rahmen der gesonderten und einheitlichen Gewinnermittlung der Schiffahrtsgesellschaften der Marenave Schiffahrts AG zugewiesen werden, aber durch die Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) abgegolten sind, werden Verlustvorträge im Rahmen der Ermittlung latenter Steueransprüche nicht berücksichtigt.

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 Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden nicht erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung gebucht, sondern erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet. 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 Steuerobjektes beziehen, die von derselben Steuerbehörde erhoben werden.

9. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht aus den 8 (Vorjahr: 7) bis zum 31. Dezember 2008 erworbenen Seeschiffen (technische Anlagen) sowie den vier Bulkschiffsneubauten (Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau).

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Technische Anlagen		
Seeschiffe	227.445.532,06	192.372.434,23
Drydocking	2.011.402,09	985.686,80
	229.456.934,15	193.358.121,03
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	953,96	1.622,62
	229.457.888,11	193.359.743,65
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.307.966,28	0,00
	265.765.854,39	193.359.743,65

Im August 2008 wurde der MT „MARE BALTIC“, mit 38.402 t.d.w. ein Doppelhüllen-Produktentanker der Handymax-Klasse (Mid Range), erworben. Bei einer Länge von 183 m und einer Breite von 27,4 m erreicht das Schiff einen Tiefgang von 11,6 m.

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

Vor dem Hintergrund der Verwerfungen auf den Finanzmärkten und den daraus folgenden Konsequenzen auf den Schiffahrtmarkt wurde zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe ein Impairment-Test durchgeführt.

Beim Impairment-Test wird der erzielbare Betrag der Seeschiffe bestimmt. Dieser ist definiert als der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Verkaufskosten einerseits und Nutzungswert (value in use) andererseits. In diesem Jahr wurden keine Kurzwertgutachten eingeholt, da derzeit fast keine Marktaktivitäten auf dem Schiffmarkt stattfinden, so dass keine beizulegenden Zeitwerte für die Marenave Flotte anhand von Gutachten ermittelt werden können.

Wertbestimmende Faktoren des value in use sind die künftigen Cashflows aus der künftigen Nutzung der zu bewertenden Vermögenswerte sowie die Diskontierungssätze einschließlich der Wachstumsrate. Zum Bilanzstichtag lag der value in use über den Buchwerten der Seeschiffe des Konzerns. Die Verminderung der TCE (Time Charter Equivalent) bei den Containerschiffen um minus 5% bzw. minus 10% hätte eine Abwertung pro Schiff um TUSD 1.069 bzw. TUSD 3.460 ergeben.

Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Unternehmensbewertungsmodells ermittelt, das auf der unternehmensinternen Sicht aufbaut. Die Bestimmung des Nutzungswertes greift auf die operative Cashflow-Planung zurück, die auf der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung des Impairment-Test gültigen Planung bis zum Jahr 2012 basiert. Die Planung wurde unter Berücksichtigung der Erfahrungen sowie der Erwartungen hinsichtlich der zukünftigen Marktentwicklung für die einzelnen Schiffssegmente und Schiffstypen aufgestellt. Die erwarteten Entwicklungen der TCE und der Schiffsbetriebskosten für die einzelnen Schiffssegmente auf Basis der von Reedern antizipierten Steigerungen bilden die Grundlage für die Entwicklung der erwarteten Cashflows bis zum Ende der Nutzungsdauern der jeweiligen Schiffe.

Die vorstehende Cashflow-Planung erfolgte zeitnah zum Abschlussstichtag. Der Cashflow unterliegt Schwankungen, da er von zahlreichen Faktoren, wie zum Beispiel der Entwicklung der Weltwirtschaft, den Stahlpreisen, dem Bedarf an Transportleistungen und der Verfügbarkeit alternativer Transportkapazitäten und deren Kosten abhängig ist.

Die prognostizierten Free Cashflows stehen zur Bedienung der Eigenkapitalverzinsung und Fremdkapitalgeber zur Verfügung und werden mit dem gewogenen Kapitalkostensatz wacc (weighted average cost of capital) diskontiert. Durch die Verwendung des wacc als Diskontierungssatz werden neben der aktuellen Kapitalstruktur der Beta-Faktor sowie die Marktrisikoprämie berücksichtigt.

Bei der Ermittlung der Kapitalstruktur wird nicht auf die Kapitalstruktur der einzelnen Zahlungsmittel generierenden Ein-

heiten zurückgegriffen, sondern auf die gegenwärtige Kapitalstruktur des Konzerns, da die Finanzierungsstruktur von der Muttergesellschaft gesteuert wird. Dem Impairment-Test wurde ein wacc in Höhe von 6,17% (nach Steuern; vor Steuern 6,30%) zugrunde gelegt.

Der Beta-Faktor wurde der Kapitalmarktanalyse der HSH Nordbank AG vom 2. Dezember 2008 entnommen.

Bei der Marktrisikoprämie wird auf die veröffentlichten Angaben in den Kapitalmarktanalysen der größten schiffahrtsfinanzierenden Bank zurückgegriffen.

10. Ausleihungen

	2008	2007
Angaben in EUR		
01.01.	434.862,89	93.344,90
Zugänge	753.241,49	373.120,49
Abgänge	-434.862,89	0,00
Abzinsung	-85.281,57	-48.989,93
Aufzinsung	46.399,52	25.748,90
Währungseffekt	-1.930,93	-8.361,47
31.12.	712.428,51	434.862,89

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.

11. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern enthalten die zukünftigen Nutzen aus steuerlichen Verlustvorträgen.

Die nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge können unbegrenzt vorgetragen werden. Es ist jedoch zu beachten, dass ertragsteuerlich eine Verlustausgleichsbeschränkung (Mindestbesteuerung) besteht, welche die Abzugsfähigkeit von Verlustvorträgen begrenzt. Aufgrund der Mindestbesteuerung können in einen Veranlagungszeitraum (Kalenderjahr) Verlustvorträge unbeschränkt nur bis zu einem Betrag von EUR 1.000.000,00 gekürzt werden. Der den Betrag von EUR 1.000.000,00 übersteigende Ertrag darf nur zu 60% um Verlustvorträge gekürzt werden.

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

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
01.01.	1.057.144,00	1.429.021,00
Steuerliche Verluste	741.642,00	205.736,43
Anpassung erwarteter Steuersatz	0,00	-320.735,00
Änderung aufgrund nicht nutzbarer gewerbesteuerlicher Verlustvorträge	437.208,00	-256.878,43
31.12.	2.235.994,00	1.057.144,00

12. Vorräte

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Treibstoff/Bunker	494.671,98	196.357,53
Schmieröl	434.712,96	404.317,71
Proviant	53.253,53	57.335,22
Kantine	16.401,79	19.676,90
	999.040,26	677.687,36

Am 31.12.2008 waren Vorräte mit einem Buchwert von EUR 999.040,26 zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet (Vorjahr: EUR 677.687,36).

13. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.866.334,84	2.148.665,52
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.237.403,73	522.785,29
	9.103.738,57	2.671.450,81

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

Wie im Vorjahr war die Erfassung von Wertberichtigungen nicht erforderlich. Es bestehen wie im Vorjahr keine überfälligen Beträge. 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 Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte bestehen zum Konzernabschlussstichtag wie im Vorjahr keine Anzeichen, dass Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen.

14. Sonstige Vermögenswerte

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Steuerforderungen	282.795,45	280.903,87
Vorauszahlungen Versicherungen	537.650,68	370.152,99
Vorauszahlung Hafenkosten	0,00	313.379,27
Übrige sonstige Vermögenswerte	392.649,40	137.857,34
	1.213.095,53	1.102.293,47

15. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 24.072.996,40 (Vorjahr: EUR 9.287.398,15) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 74.490,50 (Vorjahr: 67.623,35).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2008 verfügt der Konzern über eine nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von EUR 6.199.180,86 ((USD 8.627.400,00); Vorjahr: EUR 68.093.200,19 (USD 100.240.000,00)).

16. Grundkapital/gezeichnetes Kapital

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital unverändert zum Vorjahr aus 150.050 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 8. Mai 2007 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 7. Mai 2012 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 75.025.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen. 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.

17. 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 Jahre 2006 ein Betrag von EUR 2.306.266,23 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. Zu der vom Konzern insofern (nach Abzug der darauf entfallenden Ertragsteuervorteile) erfolgsneutral durch Verrechnung

mit dem Eigenkapital (Emissionskosten) in 2007 gebildeten Rückstellung siehe Anhangangabe [22].

Gemäß § 150 (2) AktG wurde die gesetzliche Rücklage bei der Marenave Schiffahrts AG im Geschäftsjahr 2008 mit EUR 477.334,83 (Vorjahr: EUR 7.239,37) dotiert.

18. Rücklage für Währungsumrechnung (Währungsumrechnungsdifferenzen)

Die Währungsumrechnungsdifferenzen entstehen gemäß IAS 21.39c durch die Umrechnung der Jahresabschlüsse in den Konzernabschluss einbezogener Unternehmen von funktionaler Währung (USD) in die Darstellungswährung (EUR).

19. Schiffshypothekendarlehen (lang- und kurzfristig)

Schiffshypothekendarlehen (langfr. Teil)

	31.12.2008	31.12.2007	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen	130.453.818,93	60.999.602,17	variabel	2010 bis 2024
	130.453.818,93	60.999.602,17		

Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2008	31.12.2007	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb.)	10.769.686,75	6.284.529,29	variabel	2009
	10.769.686,75	6.284.529,29		

Die Verzinsung der Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 2,99% bis 6,05% (Vorjahr: 6,00% bis 6,05%).

Die Schiffshypothekendarlehen der Gesellschaften mit abgelieferten Schiffen sind durch abstrakte Schuldversprechen der jeweiligen Schiffahrtsgesellschaft besichert, welche

durch erstrangige Schiffshypothesen in Höhe von zusammen EUR 174.408.493,21 (USD 242.724.300,00, Vorjahr: EUR 107.954.622,62 (USD 158.920.000,00)) zugunsten der HSH Nordbank AG (finanzierende Bank) gedeckt sind. Daneben haben die Schiffsgesellschaften sämtliche Ansprüche aus der gegenwärtigen und künftigen Beschäftigung der Schiffe (insbesondere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) sowie aus den abzuschließenden Versicherungen an die finanzierende Bank abgetreten. Ergänzend hat die Marenave Schiffahrts AG jeweils Kapitaldienstgarantien bzw. Bürgschaften in Höhe der erstrangigen Schiffshypothesen gegeben.

Der Buchwert der Vermögenswerte, die als Sicherheit für Verbindlichkeiten dienen, beträgt insgesamt EUR 217.765.725,69 (Vorjahr: EUR 195.928.900,85), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypothesen belasteten Seeschiffe, ein-

schließlich der geleisteten Anzahlungen, EUR 210.269.477,77 (Vorjahr: EUR 193.358.121,03) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, einschließlich der abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen EUR 7.496.247,91 (Vorjahr: EUR 2.570.779,82).

20. Derivate (lang- und kurzfristig)

Die zwischen der HSH Nordbank AG, Hamburg, und den Schiffahrtsgesellschaften abgeschlossenen Zinsswaps wurden wie im Vorjahr zum 31. Dezember 2008 mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,31% (Vorjahr: 4,5%) bei täglicher Laufzeit über 1,435% (Vorjahr: 3,818%) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 2,501% (Vorjahr 4,681%) bei zehnjähriger Bindung zugrunde;

	Nominal- betrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2008 Marktwert EUR	31. Dez. 2007 Marktwert EUR
MT "MARE AMBASSADOR"	10.000.000	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	-345.561,29	-210.409,23
MT "MARE ACTION"	10.000.000	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	-345.561,29	-210.409,23
MT "MARE ATLANTIC"	7.000.000	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	-299.546,38	-115.363,33
MT "MARE PACIFIC"	7.000.000	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	-299.546,38	-115.363,33
MT "MARE AMBASSADOR"	10.000.000	25. Jan. 2008	8. Feb. 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	-97.423,25	
MT "MARE ACTION"	10.000.000	25. Jan. 2008	8. Feb. 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	-97.423,25	
MT "MARE ATLANTIC"	5.000.000	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	-57.234,81	
MT "MARE PACIFIC"	5.000.000	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	-57.234,81	
MS "MARE FOX"	3.000.000	25. Jan. 2008	30. März 2010	2,68%	3-Monats USD/LIBOR	-37.171,84	
MS "MARE FOX"	4.437.500	30. Sep. 2008	30. Sep. 2010	3,29%	3-Monats USD/LIBOR	-105.056,10	
MT "MARE ATLANTIC"	3.987.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-62.637,93	
MT "MARE PACIFIC"	3.987.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-62.637,93	
MT "MARE ATLANTIC"	7.187.500	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	-164.499,22	
MT "MARE PACIFIC"	7.187.500	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	-164.499,22	
MS "MARE FRIO"	7.065.625	16. Sep. 2008	28. Nov. 2011	3,47%	3-Monats USD/LIBOR	-191.426,54	
MS "MARE FRIO"	7.437.500	16. Sep. 2008	26. Nov. 2010	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-189.977,49	
MS "MARE FOX"	6.678.620	30. Sep. 2008	30. Sep. 2011	3,46%	3-Monats USD/LIBOR	-178.504,68	
Gesamt	114.969.245					-2.755.942,41	-651.545,12

der Zins für die den Zinsswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 1,4% (Vorjahr: 4,675%).

21. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz (EUR 164.000,00; Vorjahr: EUR 126.000,00) betreffen die Kommanditbeteiligungen von Minderheitengeschaftern 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 der Fremdgeschafter am Konzernergebnis werden wie im Vorjahr als Zinsaufwand erfasst.

22. Rückstellungen

	01.01.2008	Inanspruchnahme	Zuführung
Angaben in EUR			
Umsatzsteuernachforderungen	373.000,00	-373.000,00	0,00
	373.000,00	-373.000,00	0,00

	Aufzinsung	Auflösung	Währungsdiff.	31.12.2008
Angaben in EUR				
Umsatzsteuernachforderungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00

Die in 2007 gebildete Rückstellung für Umsatzsteuernachzahlungen wird zum 31. Dezember 2008 als Sonstige Verbindlichkeit ausgewiesen, da der Umsatzsteuerbescheid für 2006 vorliegt und dieser eine Zahlung in Höhe von 390.145,57 EUR inkl. Zinsen vorsieht.

23. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 2.572.739,94 (Vorjahr: EUR 2.174.277,60) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

24. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	86.430,74	61.517,13
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	190.159,76	116.774,77
	276.590,50	178.291,90

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

25. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten aus Steuern und Abgaben	413.822,86	225.273,88
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	538.528,99	250.926,15
	952.351,85	476.200,03

26. Umsatzerlöse

	2008	2007
Angaben in EUR		
Zeitcharter mit Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	24.413.210,15	14.575.888,29
Zeitcharter (fixed rate time charter)	5.884.043,44	11.301.821,37
Reisecharter	20.161.079,25	4.183.090,08
	50.458.332,84	30.060.799,74

Bei den Chartergeschäften liegen gemäß IAS 17.10 i. V. m. IAS 17.12 so genannte operate leases vor. Soweit die Schiffe am Abschlussstichtag in der fixed rate Zeitcharter mit einer festen, unkündbaren Charterzeit beschäftigt sind, ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingzahlungen:

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in TUSD		
Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	0	13.091
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	105.521	0
fällig nach mehr als 5 Jahren	32.241	0

Soweit die Schiffe in der floating rate Zeitcharter 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.

	2008	2007
Angaben in EUR		
Bedingte Leasingzahlungen (floating rate time charter)	24.413.210,15	14.575.888,29

27. Schiffsbetriebskosten

	2008	2007
Angaben in EUR		
Bereederungsgebühren, Kommissionen	3.078.117,73	1.554.473,54
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	7.889.159,66	1.889.386,47
Schiffspersonalkosten	5.251.677,25	3.304.026,44
sonstige Schiffsbetriebskosten	6.081.784,58	2.915.479,54
	22.300.739,22	9.663.365,99

28. Personalaufwendungen

Unter den Personalaufwendungen EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 73.220,51) werden die Kosten für Angestellte der Marenave Schifffahrts AG ausgewiesen. Die Gesellschaft beschäftigte 2008 keinen (Vorjahr: 1) Mitarbeiter. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe 27).

29. Sonstige betriebliche Erträge

	2008	2007
Angaben in EUR		
Kursgewinne	218.532,19	979.151,75
Tonnagesteuer Vorjahr	148.100,00	0,00
Periodenfremde Erträge	23.401,03	0,00
Übrige	444.199,50	718.481,48
	834.232,72	1.697.633,23

Unter den Währungskursgewinnen werden laufende Kursgewinne sowie Gewinne aus unterjährig abgerechneten Devisengeschäften ausgewiesen.

30. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2008	2007
Angaben in EUR		
Dienstleistungsvergütung	1.162.910,04	1.048.856,03
Rechts- und Beratungskosten	433.818,24	249.867,17
Abschluss- und Prüfungskosten	255.665,64	133.590,56
Kursverluste	277.437,74	1.269.311,40
Tonnagesteuer	31.856,00	212.569,47
periodenfremde Aufwendungen	87.777,72	11.717,95
Übrige	629.824,27	873.899,54
	2.879.289,65	3.799.812,12

Unter den Währungskursverlusten werden laufende Kursverluste ausgewiesen (Vorjahr: auch Verluste aus unterjährig abgerechneten Devisengeschäften).

31. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 234.615,43 (Vorjahr: EUR 1.282.901,85) ausgewiesen. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist auf die Abnahme des durchschnittlichen Zahlungsmittelbestandes durch die in 2007 und 2008 getätigten Investitionen zurückzuführen.

32. Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen

	2008	2007
Angaben in EUR		
Schiffshypothekendarlehen	4.578.737,09	3.077.049,05
Zinsaufwand und Bewertung Zinsswaps	2.597.039,44	651.545,12
Ergebnisanteil Minderheitsgesellschaftler	17.212,07	11.671,32
sonstiger Zinsaufwand	107.107,46	103.227,06
	7.300.096,06	3.843.492,55

33. Steuern vom Einkommen und Ertrag

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

	2008	2007
Angaben in EUR		
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	6.785,27	7.110,93 ¹⁾
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.178.850,00	521.077,00
	-1.172.064,73	528.187,93

1) Umgliederung der Vorjahresbeträge für Aufwendungen durch Steuern nach der pauschalen Gewinnermittlung des § 5a EStG in Höhe von EUR 212.569,47 in die sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

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

	2008	2007
Angaben in EUR bzw. %		
Konzernergebnis vor Steuern	9.126.685,31	6.182.860,19
Steuersatz	32,28%	40,00%
Erwarteter Steueraufwand	2.945.638,00	2.473.144,08
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	-3.734.162,74	-2.522.569,58
Anpassung erwarteter Steuersatz	0,00	320.735,00
Anpassung Steuern Vorjahre	-372.066,00	0,00
Nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorträge	-65.142,00	256.878,43
Sonstige	53.668,00	0,000
Tatsächlicher Steueraufwand [-ertrag (-)]	-1.172.064,74	528.187,93

34. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die vier Neubauten MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" sind ursprünglich von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, einem Tochterunternehmen der König & Cie. GmbH & Co. KG bestellt worden. Die Schiffsbauverträge sind am 5. November 2007 mit Zustimmung der Werft auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragen worden. Die Werft hat ihre Zustimmung zu der Übertragung allerdings davon abhängig gemacht, dass die König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG auch weiterhin für die Erfüllung der jeweiligen Baupreiszahlung uneingeschränkt haftet. Da die Rechte aus den Schiffsbauverträgen aber nunmehr allein den Schiffskommanditgesellschaften zustehen, haben sich die Marenave Schifffahrts AG und die jeweilige Schiffskommanditgesellschaft gegenüber der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG verpflichtet, diese im Innenverhältnis von der Erfüllung etwaiger Ansprüche freizustellen, falls diese aus dem jeweiligen Schiffsbauvertrag in Anspruch genommen wird. Eine Vergütung für die Übertragung der Schiffsbauverträge ist nicht gezahlt worden.

Am 31.12.2008 sind (wie im Vorjahr) 4 Schiffe bestellt:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER":	30.12.2009
MS "MARE TRADER":	30.04.2010
MS "MARE TRAVELLER":	31.08.2010
MS "MARE TRACER":	30.12.2010
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Es bestehen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen aus den obigen Schiffbau- und -kaufverträgen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2008:

Zahlungstermine für die einzelnen Schiffe in EUR (USD); zum Stichtagskurs: 1,3917 USD/EUR)

	2009 EUR (USD)	2010 EUR (USD)	Summe EUR (USD)
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	16.674.444,92 (23.205.825,00)	0,00 (0,00)	16.674.444,92 (23.205.825,00)
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	17.862.254,80 (24.858.900,00)	4.766.275,06 (6.633.225,00)	22.628.529,86 (31.492.125,00)
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	11.908.169,86 (16.572.600,00)	10.720.359,99 (14.919.525,00)	22.628.529,86 (31.492.125,00)
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	5.954.084,93 (8.286.300,00)	16.674.444,92 (23.205.825,00)	22.628.529,86 (31.492.125,00)
Summe	52.398.954,52 (72.923.625,00)	32.161.079,97 (44.758.575,00)	84.560.034,49 (117.682.200,00)

Hinsichtlich der nach dem Bilanzstichtag vorgenommenen Zahlung weiterer Bauzeitenraten verweisen wir auf Ereignisse nach dem Abschlussstichtag [45].

Im Rahmen der Bauzeitfinanzierung für die MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" und die MS "MARE TRACER" wurden bislang Sicherheiten in Form von Abtretungen des Bauvertrages, der bislang erhaltenen Refundment Garantien und der Charterverträge sowie einer Verpfändung der Gesellschaftskonten und der Gesellschaftsanteile an das finanzierende Bankkonsortium herausgegeben. Weiterhin existieren zum Bilanzstichtag noch unter den Bauverträgen der Schiffe drei Zahlungsgarantien in Höhe von jeweils USD 8.286.300,00, welche gegenüber der Werft die Zahlung der zweiten Bauzeitraten besichert. Zu diesem Zweck wurde ein der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG zugesagtes Darlehen zunächst in Form eines Avalkredites in Anspruch genommen.

Als weitere Sicherheiten der oben genannten vier Gesellschaften werden im Rahmen der langfristigen Finanzierung erstrangige Schiffshypotheken in Höhe von jeweils 120% des gesamten Darlehensbetrages zugunsten der Darlehensgeber bestellt, deren Eintragung erst bei Übernahme der Schiffe erfolgt. Ferner wird noch die Abtretung sämtlicher Versicherungsansprüche an die Darlehensgeber erfolgen.

Die den anderen Schiffskommanditgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	USD 47.500.000	HSH Nordbank	26.011.353,02 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	USD 47.500.000	HSH Nordbank	26.011.353,02 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	USD 51.500.000	HSH Nordbank	31.084.285,41 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	USD 51.500.000	HSH Nordbank	31.084.285,41 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	USD 25.500.000	HSH Nordbank	15.391.248,11 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	USD 25.500.000	HSH Nordbank	15.391.248,11 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	USD 48.167.000	HSH Nordbank	29.434.720,13 (40.964.300,00)

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der HSH Nordbank EUR 174.408.493,21 (USD 242.724.300,00) (Vorjahr: EUR 107.954.622,62 (USD 158.920.000,00)). Dies entspricht 120% (Vorjahr: 120%) der zugesagten Darlehen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Charterreinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave AG Bürgschaften in Höhe der erstrangigen Schiffshypotheken gegeben.

Das Bestellobligo beläuft sich auf USD 80.819,00 (EUR 58.072,14) (Vorjahr: USD 0,00).

Aus dem von der Marenave Schiffahrts AG mit der König & Cie. GmbH & Co. KG am 15. August 2006 geschlossenen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen bestehen wie im Vorjahr jährliche sonstige finanzielle Verpflichtungen von EUR 1.120.347,75. Diese ergeben sich aus 0,75% p. a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hat eine Gesamtlauzeit von 20 Jahren, die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag insgesamt EUR 19.606.085,63 (Vorjahr: EUR 20.819.437,50).

35. Ergebnis je Aktie

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

	31.12.2008	31.12.2007
Angaben in EUR		
Konzernergebnis	10.298.750,05	5.654.672,26
Anzahl ausgegebener Aktien	150.050,00	150.050
Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)	68,64	37,69

36. Segmentberichterstattung

Die Marenave Schiffahrts AG erzielt nachhaltige Erträge aus der Vercharterung von Container- und Tankerschiffen.

Zum Zwecke der Unternehmenssteuerung ist der Konzern nach Dienstleistungen in Geschäftseinheiten organisiert und verfügte im Geschäftsjahr 2008 über folgende zwei 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

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.

Desweiteren werden die folgenden Gesellschaften unter dem Segment Bulker erfasst:

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

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 Betriebsergebnisses bewertet.

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

37. Nahestehende Personen

Die vier Neubauten MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" sind ursprünglich von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, einem Tochterunternehmen von der König & Cie. GmbH & Co. KG bestellt worden.

Transaktionen mit nahestehenden Personen

		Transaktionsvolumen*	Salden	
			Forderungen gg. nahestehende Parteien	Verbindlichkeiten gg. nahestehende Parteien
Angaben in EUR				
König & Cie. GmbH & Co. KG				
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2008	1.120.347,75	0,00	0,00
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2007	1.306.187,06	0,00	0,00
sonstiges	2008	280.000,00	0,00	280.000,00
sonstiges	2007	0,00	0,00	0,00
König & Cie. Shipping and Chartering GmbH & Co. KG				
Vergütung für Dienstleistungen	2008	17.232,23	0,00	7.185,46
Vergütung für Dienstleistungen	2007	0,00	0,00	0,00
Bunkerforderungen	2008	819.747,27	836.948,95	0,00
Bunkerforderungen	2007	0,00	0,00	0,00
Aufsichtsrat				
	2008	52.500,00		26.104,16
	2007	52.500,00	0,00	26.104,16

* ohne Umsatzsteuer

Die Schiffsbauverträge sind am 5. November 2007 mit Zustimmung der Werft auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragen worden.

Die Werft hat ihre Zustimmung zu der Übertragung allerdings davon abhängig gemacht, dass die König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG auch weiterhin für die Erfüllung der jeweiligen Baupreiszahlung uneingeschränkt haftet. Da die Rechte aus den Schiffsbauverträgen aber nunmehr allein den Schiffskommanditgesellschaften zustehen, haben sich die Marenave Schiffahrts AG und die jeweilige Schiffskommanditgesellschaft gegenüber der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG verpflichtet, diese im Innenverhältnis von der Erfüllung etwaiger Ansprüche freizustellen, falls diese aus dem jeweiligen Schiffsbauvertrag in Anspruch genommen wird.

Eine Vergütung für die Übertragung der Schiffsbauverträge ist nicht gezahlt worden.

Die Marenave Schiffahrts AG hat mit der König & Cie. GmbH & Co. KG einen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen mit einer Laufzeit von 20 Jahren (Servicevertrag) mit Datum von 15. August 2006 abgeschlossen, nach dem die König & Cie. GmbH & Co. KG eine Vergütung in Höhe von 0,75% p. a. des jeweiligen Eigenkapitals der Gesellschaft im Sinne von § 266 Abs. 3 Buchstabe a HGB zuzüglich etwaiger gesetzlicher Umsatzsteuer erhält. Die Vergütung ist jeweils anteilig am Ende eines Quartals auf der Basis des Eigenkapitals der Gesellschaft zum Ende des vorangegangenen Quartals, wie es sich aus dem diesbezüglichen Quartalsabschluss ergibt, zu zahlen.

Ferner hat die Marenave Schiffahrts AG am 8. September 2006 einen Vertrag mit der König & Cie. GmbH & Co. KG über die Kooperation auf der Ebene der Schiffskommanditgesellschaften geschlossen. Für die von der König & Cie. GmbH & Co. KG zu erbringenden Gesellschafterleistungen erhält die König & Cie. GmbH & Co. KG gemäß § 2 des Vertrages einen Gewinnvorab von der jeweiligen Tochtergesellschaft. Der Gewinnvorab ist nach deutschen handelsrechtlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zu ermitteln und beträgt 25% eines kumulierten fortgeführten Mehrergebnisses. Ein Mehr-

oder Minderergebnis ergibt sich, wenn das Konzernergebnis den Betrag von 6,5% des Grundkapitals der Marenave Schiffahrts AG über- bzw. unterschreitet. Die Laufzeit des Vertrages richtet sich nach dem vorstehend beschriebenen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen.

Alle Konzerngesellschaften, deren Schiffe im Scorpio Handy-max Tanker Pool sowie im Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt sind, haben seit 2008 einen Vertrag mit der König & Cie. Shipping & Chartering GmbH geschlossen. Dieser umfasst die Einbringung der Schiffe in die oben genannten Pools. Die Dauer des Vertrages richtet sich nach der Poolzugehörigkeit/-mitgliedschaft des jeweiligen Schiffes. Hierfür erhält die König & Cie. Shipping & Chartering GmbH von jeder im Pool befindlichen Einschiffsgesellschaft eine Vergütung in Höhe von USD 5.000 p. a.

Die am 31.12.2008 bzw. 2007 ausstehenden Salden sind (so weit es sich nicht um Forderungen aus Bunkerverkäufen handelt) wie im Vorjahr kurzfristig fällig, unbesichert und unverzinslich. Forderungen aus Bunkerverkäufen von insgesamt EUR 789.913,82 (Vorjahr: EUR 434.862,89) sind in Höhe von EUR 77.485,31 fällig.

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von EUR 15.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrages. Daneben werden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Der Vorstand erhält keinerlei Bezüge.

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

38. Organe der Gesellschaft

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2008 durch den

Vorstand

- Herr Tobias König, Hamburg (Vorstandsvorsitzender), Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg
- Herr Jörn Meyer, Strande (Finanzvorstand), Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg

Beide Vorstandsmitglieder sind vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt. Dieses wurde mit der Eintragung ins Handelsregister am 15. Juni 2006 bekannt gegeben.

Aufsichtsrat

Nach Wahl der außerordentlichen Hauptversammlung vom 6. November 2006 setzt sich der Aufsichtsrat wie folgt zusammen:

- Herr Dr. Harald Wauschkuhn, Rechtsanwalt, (Vorsitzender), Hamburg
- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Stellvertreter),
- Herr Thomas Christian Schulz, Generalbevollmächtigter der Deka Bank, Bad Homburg.

Herr Dr. Harald Wauschkuhn ist Mitglied in folgenden weiteren Kontrollgremien:

- Dreiundsiebzigste Hanseatische Grundbesitz GmbH & Co. KG, Hamburg (Verwaltungsratsvorsitzender)
- Achtzigste Hanseatische Grundbesitz GmbH & Co. KG, Hamburg (Verwaltungsratsvorsitzender)

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

- SADA Société Anonyme de Défense et d' Assurance, Nîmes, Frankreich
- MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)

- SIM Sireo Investment Management S.à.r.l., Plateau de Kirchberg, Luxemburg
- Echo Rückversicherungs-AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrates)

Herr Thomas Christian Schulz war bis zum 23. Dezember 2008 Mitglied in folgenden weiteren Kontrollgremien:

- Deutsche Girozentrale Holding S.A., Luxemburg, (Vorsitzender des Verwaltungsrates)
- Deutsche Girozentrale Overseas Limited, Grand Cayman, (Mitglied des Verwaltungsrates)

39. Abschlussprüferhonorar

	2008	2007
Angaben in EUR		
Prüfungsleistungen	230.156,64	101.000,00
Steuerliche Beratung	0,00	24.000,00
sonstige	25.509,00	8.590,56
	255.665,64	133.590,56

In den Prüfungsleistungen 2008 sind neben den Prüfungskosten des diesjährigen Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG auch die Prüfungskosten für die Schiffskommanditgesellschaften der Jahre 2007 und 2008 enthalten.

40. Corporate Governance Kodex

Die Gesellschaft hat die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite (www.marenave.com) dauerhaft zugänglich gemacht.

41. 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.

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2008					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	712.428,51	712.428,51	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	7.866.334,84	7.866.334,84	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.237.403,73	1.237.403,73	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	24.147.486,90	24.147.486,90	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	-	-	-	-
Kredite und Forderungen	LaR	33.963.653,98	33.963.653,98	-	-
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	-	-	-	-

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2007					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	434.862,89	434.862,89	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	2.148.665,52	2.148.665,52	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	522.785,29	522.785,29	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	9.355.021,50	9.355.021,50	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	-	-	-	-
Kredite und Forderungen	LaR	12.461.335,20	12.461.335,20	-	-

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2008				
Langfristige Finanzschulden				
Bankschulden	AC	130.453.818,93	130.453.818,93	-
Derivate	HfT	996.202,55	-	996.202,55
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Bankschulden	AC	10.769.686,75	10.769.686,75	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	2.572.739,94	2.572.739,94	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	1.759.739,86	-	1.759.739,86
Übrige	AC	276.590,50	276.590,50	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	144.072.836,12	144.072.836,12	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	2.755.942,41	-	2.755.942,41

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2007				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffhypothekendarlehen	AC	60.999.602,17	60.999.602,17	-
Derivate	HfT	387.662,50	-	387.662,50
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffhypothekendarlehen	AC	6.284.529,29	6.284.529,29	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	2.174.277,60	2.174.277,60	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	263.882,62	-	263.882,62
Übrige	AC	178.291,90	178.291,90	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	69.636.700,96	69.636.700,96	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	651.545,12	-	651.545,12



Die Nettoverluste beschränken sich auf die beim Konzern in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Fair Value-Änderungen in Höhe von TEUR 2.067 (Vorjahr: TEUR 652).

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:

	2008	2007
Angaben in TEUR		
Zinserträge	138.007,18	1.282.901,85
Zinsaufwendungen	-4.703.056,62	-3.191.947,43

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	31.12.2008 Buchwert	31.12.2008 Zeitwert	31.12.2007 Buchwert	31.12.2007 Zeitwert
Angaben in EUR					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	712.428,51	712.428,51	434.862,89	434.862,89
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	7.866.334,84	7.866.334,84	2.148.665,52	2.148.665,52
sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.237.403,73	1.237.403,73	522.785,29	522.785,29
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	24.147.486,90	24.147.486,90	9.355.021,50	9.355.021,50
Langfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	130.453.818,93	132.021.156,76	60.999.602,17	61.067.862,24
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	996.202,55	996.202,55	387.662,50	387.662,50
Kurzfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	10.769.686,75	10.769.686,75	6.284.529,29	6.450.206,08
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	2.572.739,94	2.572.739,94	2.174.277,60	2.174.277,60
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	1.759.739,86	1.759.739,86	263.882,62	263.882,62
Übrige	AC	276.590,50	276.590,50	178.291,90	178.291,90
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	2.755.942,41	2.755.942,41	651.545,12	651.545,12
Kredite und Forderungen	LaR	33.963.653,98	33.963.653,98	12.461.335,20	12.461.335,20
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	144.072.836,12	145.640.173,95	69.636.700,96	69.870.637,82
Finanzinstrumente die nicht unter IFRS 7 fallen	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-

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

Die beizulegenden Zeitwerte von langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungsströme unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter, welcher marktbezogene Veränderungen der Konditionen und Erwartungen reflektiert.

Ebenso wie im Vorjahr lagen beim Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Vertragsverletzungen bei Darlehensverbindlichkeiten vor.

42. Finanzrisikomanagement

Die wesentlichen finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns umfassen Bankdarlehen 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 Zahlungsmitteln, 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 in den Geschäftsjahren 2008 und 2007 und wird auch künftig kein Handel mit Derivaten betrieben.

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 auf Grund 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 auf Grund sich ändernder Marktzinssätze führen. Neben den Marktrisiken ist für den Konzern das Liquiditätsrisiko relevant, dem durch Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit des Konzerns begegnet wird, sowie Ausfallrisiken, 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. Der Konzern ist bestrebt, derartige Risiken durch den Einsatz von Zinsswaps zu begrenzen. Ein Zinsswap ist so ausgestaltet, dass die Schiffskommanditgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlt und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhält. 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 1.415 (Vorjahr: TEUR 679) geführt. Gegenläufig hätten sich die vom Konzern kontrahierten Zinsswaps ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 826 (Vorjahr: TEUR 231) bei einer Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich bei einer Änderung des Zinsniveaus um +/- 1% Punkt der beizulegende Zeitwert der Swaps um +/- TEUR 1.378 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 Zinssatzswaps ermittelt. So ermittelt hätte eine Änderung der Zinssätze um +/- 1%-Punkt folgenden

Einfluss auf das Konzernergebnis sowie das Konzerneigenkapital gehabt:

+ 1%-Punkt: + TEUR 889 (Vorjahr + TEUR 231)
 - 1%-Punkt: - TEUR 889 (Vorjahr - TEUR 231)

Die positive Ergebnisauswirkung steigender Zinsen resultiert aus der erfolgswirksamen Bewertung der Zinssatzswaps zum beizulegenden Zeitwert, die den gegenläufigen Effekt aus dem Zinsänderungsrisiko der Schiffshypothekendarlehen überkompensiert.

Aus den vom Konzern in Bankguthaben angelegten Geldern resultieren ebenfalls zinsbedingte Risiken. Ein zinsbedingtes Cashflowrisiko resultiert aus den variabel verzinslichen Bankguthaben des Konzerns. Zum 31.12.2008 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31.12.2008 um 0,25%-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 59 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 22), wenn diese Bankguthaben jeweils das ganze Geschäftsjahr bestanden hätten. Bezogen auf den durchschnittlichen Guthabenbestand während des Geschäftsjahres hätte eine Veränderung des Marktzinssatzes um +/- 0,25%-Punkte zu einer Erhöhung des Zinsertrags um TEUR 40 (Verminderung TEUR 40; Vorjahr Erhöhung TEUR 145, Verminderung TEUR 145) geführt.

Aus den langfristigen Ausleihungen resultiert kein zinsbedingtes Risiko für das Konzernergebnis oder das Konzerneigenkapital. Die Ausleihungen sind die zinslose Stundung der Forderungen aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern an Schiffscharterer und werden mit durchschnittlich 4,1% (Vorjahr 6%) zu Beginn der Laufzeit ab- und über die Laufzeit hinweg aufgezinnt. Die Ausleihungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten und nicht mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden weiteren wesentlichen Risiken bestehen zur Zeit aus Liquiditätsrisiken. Die Unternehmensleitung überwacht laufend das Liquiditätsrisiko.

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



Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2008

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden gg. Kreditinstitute			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"	1.461.521,88	5.846.087,52	12.056.477,69
MT "MARE AMBASSADOR"	1.461.521,88	5.846.087,52	12.056.477,69
MT "MARE PACIFIC"	1.724.509,59	6.898.038,37	15.125.386,22
MT "MARE ATLANTIC"	1.724.509,59	6.898.038,37	15.125.386,22
MT "MARE BALTIC"	1.533.089,03	6.132.356,11	16.863.476,32
MS "MARE FOX"	1.090.579,87	4.362.319,47	6.543.433,40
MS "MARE FRIO"	1.068.836,67	4.275.346,70	7.214.647,55
MS "MARE TRANSPORTER"	0,00	5.897.104,26	314.840,86
MS "MARE TRACER"	0,00	188.811,11	0,00
MS "MARE TRADER"	0,00	188.290,54	0,00
MS "MARE TRAVELLER"	0,00	188.550,84	0,00
	10.064.568,51	46.721.030,81	85.300.125,95
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"	676.762,41	2.176.224,88	1.806.301,49
MT "MARE AMBASSADOR"	676.762,41	2.176.224,88	1.806.301,49
MT "MARE PACIFIC"	684.281,81	2.221.498,89	3.199.312,89
MT "MARE ATLANTIC"	684.281,81	2.221.498,89	3.199.312,89
MT "MARE BALTIC"	974.257,45	3.268.463,32	2.852.035,43
MS "MARE FOX"	558.925,40	1.703.389,56	958.154,95
MS "MARE FRIO"	396.084,15	1.232.261,80	772.364,09
MS "MARE TRANSPORTER"	202.354,11	425.220,11	42.305,76
MS "MARE TRACER"	6.150,52	12.301,04	0,00
MS "MARE TRADER"	6.133,56	12.267,13	0,00
MS "MARE TRAVELLER"	6.142,04	12.284,09	0,00
	4.872.135,67	15.461.634,59	14.636.088,99
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	2.572.739,94	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate			
Zinsauszahlungen	1.182.653,86	682.934,65	0,00
Zinseinzahlungen	0,00	0,00	0,00
Übrige	276.590,50	0,00	0,00
	18.968.688,48	62.865.600,05	99.936.214,94

Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2007

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden gg. Kreditinstitute			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"	1.381.699,61	5.526.798,45	12.779.702,47
MT "MARE AMBASSADOR"	1.381.699,61	5.526.798,45	12.779.702,47
MT "MARE PACIFIC"	1.630.324,03	6.521.296,11	5.706.134,09
MT "MARE ATLANTIC"	1.630.324,03	6.521.296,11	5.706.134,09
	6.024.047,28	24.096.189,12	36.971.673,12
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"	1.139.841,04	3.730.344,41	3.546.367,43
MT "MARE AMBASSADOR"	1.139.841,04	3.730.344,41	3.546.367,43
MT "MARE PACIFIC"	789.076,83	2.169.961,28	1.596.647,65
MT "MARE ATLANTIC"	789.076,83	2.169.961,28	1.596.647,65
	3.857.835,74	11.800.611,38	10.286.030,16
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	2.174.277,60	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate			
Zinsauszahlungen	0,00	0,00	0,00
Zinseinzahlungen	917,74	20.288,90	0,00
Übrige	178.291,90	0,00	0,00
	12.235.370,26	35.917.089,40	47.257.703,28

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 Schiffahrtsgesellschaften des Konzerns ihre wesentlichen Geschäfte nahezu ausschließlich in der funktionalen Währung USD abwickeln, werden nach IFRS 7 zu nennende Währungsrisiken weitgehend 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 Fremdfinanzie-

rung werden auch die aus diesen Verträgen resultierenden Währungsrisiken weitgehend minimiert. 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. Zur Optimierung, Unterstützung und Umsetzung der Währungsstrategie finden regelmäßig Sitzungen mit dem entsprechenden Bankpartner statt.

Der Konzern ist Ausfallrisiken ausgesetzt, wenn Vertragspartner ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Zur Vermeidung derartiger Risiken werden Kontrakte nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen. Die eingeräum-

ten 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 2008 und 31. Dezember 2007 demnach kein wesentliches Ausfallrisiko, so dass nach Auffassung der Konzernleitung das Risiko der Nichterfüllung durch die Vertragspartner sehr 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.

43. Angaben zum Kapital (Kapitalsteuerung)

Ziel der Kapitalsteuerung des Konzerns ist 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.

Zum 31. Dezember 2008 wurden ebenso wie zum 31. Dezember 2007 keine Änderungen der Ziele oder der Verfahren zur Kapitalsteuerung vorgenommen.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Zum Konzernabschlussstichtag ergibt sich folgendes Verhältnis:

	31.12.2008	31.12.2007	Änderung
Angaben in TEUR			
Eigenkapital	163.638	153.340	7%
- als % vom Gesamtkapital	54%	70%	
langfristige Schiffshypothekendarlehen	130.454	61.000	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	10.770	6.285	
Schiffshypothekendarlehen	141.224	67.285	110%
- als % vom Gesamtkapital	46%	30%	
Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)	304.862	220.625	38%

Da sich der Konzern noch in der Investitionsphase befindet, wurde das Zielverhältnis noch nicht erreicht.

44. Zusammenfassung der Meldungen nach WpHG

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt, 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% gem. § 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 Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 6,67% beträgt. Dieser Anteil ist der Ostsächsischen Sparkasse Dresden als Stimmrecht nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Baden-Württembergische Investmentgesellschaft mbH teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil am 17. März 2008 die Schwelle von 3% unterschritten hat und nunmehr 0% 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% 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% der Stimmrechte unterschritten hat und nunmehr 4,75% (das entspricht 7.125 Stimmrechten) beträgt.

Die Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 04. Oktober 2007 die Schwellen von 3% der Stimmrechte überschritten hat und nun 4,00% (6.000 Stimmrechte) beträgt.

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

Die DEKA Investment, Frankfurt teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 8. Februar 2008 die Schwellen von 5% der Stimmrechte überschritten hat und nun 5,29% (7.940 Stimmrechte) beträgt. 5,29% der Stimmrechte sind der Gesellschaft gem. § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Von folgenden Aktionären deren Stimmrechtsanteil an der Marenave AG jeweils 3% oder mehr beträgt werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: Sparkasse Biberach.

Die Deka Fundmaster Investmentgesellschaft mbH, Frankfurt, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. April 2008 die Schwellen von 5% überschritten hat und nunmehr 6,65% (9.975 Stimmrechte) beträgt. 3,33% der Stimmrechte (5.000 Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1, Nr. 6 WpHG von der Sparkasse Mecklenburg-Schwerin. 3,32% der Stimmrechte (4.975 Stimmrechte) sind der Gesellschaft von der Kreissparkasse Bautzen zuzurechnen. Gleichzeitig hat die Sparkasse Bautzen der Gesellschaft mitgeteilt, dass am 3. April 2008 die Schwelle von 3% überschritten wurde und nunmehr 3,32% (4.975 Stimmrechte) beträgt.

45. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Mit Valuta 20. Januar 2009 erfolgte die Zahlung der zweiten Bauzeitenrate für die MS "MARE TRADER" in Höhe von USD 8.286.300,00 (Vorjahr: jeweils USD 10.357.875,00 pro Schiff; zudem für die MS "MARE TRANSPORTER" die zweite Bauzeitenrate in Höhe von USD 8.286.300,00).

Die Zahlung der dritten Bauzeitenrate für die MS "MARE TRANSPORTER" in Höhe von USD 8.286.300,00 erfolgte am 24. März 2009.

Die MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG hat am 3. März 2009 einen ersten Teilbetrag des Schiffshypothekendarlehens in Höhe von EUR 6.839.001,19 (USD 8.627.400,00) in Anspruch genommen.

Am 4. März 2009 wurde das Stammkapital der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH von EUR 25.000,00 auf EUR 27.980.270,00 erhöht.

Am 5. März 2009 hat die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH die MS „Höegh Berlin“ für einen Kaufpreis von 95 Mio. USD erworben. Die Finanzierung erfolgte zu 35 Mio. USD aus Eigenkapital sowie durch ein Darlehen der Caylon Credit Agricole CIB in Höhe von 40 Mio. USD und einem Darlehen des Verkäufers in Höhe von 20 Mio. USD.

Die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH hat am 6. März 2009 mit der CAYLON S.A. einen Vertrag über den Tausch von Zinssätzen abgeschlossen. Das Geschäft wurde über einen Basisbetrag von 39 Mio. USD mit Tilgungen vereinbart. Der Vertrag hat eine Laufzeit vom 5. Juni 2009 bis 5. März 2019. Die Schiffsgesellschaft zahlt jeweils quartalsweise einen Festbetrag in Höhe von 4,85% (inkl. Marge) p.a. auf den jeweiligen Basisbetrag. Die Caylon Credit Agricole CIB hingegen zahlt zu den genannten Terminen jeweils einen variablen Jahreszins auf den jeweiligen Basisbetrag.

46. Inanspruchnahme der Befreiungsvorschrift nach § 264b HGB

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

- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84%)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84%)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84%)

- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84%)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,82%)
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,65%)
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,65%)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,8%)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (50%)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (50%)
- 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 2009



Tobias König



Jörn Meyer

Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2008 und 2007

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2008 in EUR

	historische Anschaffungskosten					
	01.01.2008	Währungs- differenzen	Zugänge	Umglie- derung	Abgänge	31.12.2008
I. Sachanlagen						
1. technische Anlagen	202.392.645,62	13.779.972,14	33.275.049,15	0,00	-97.140,14	249.350.526,76
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.299,25	-582,89	0,00	0,00	0,00	1.716,36
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	1.986.437,78	34.321.528,50	0,00	0,00	36.307.966,28
	202.394.944,87	15.765.827,03	67.596.577,65	0,00	-97.140,14	285.660.209,40
II. Finanzanlagen						
Ausleihungen	467.115,07	29.293,14	753.241,49	0,00	-467.115,07	782.534,63
	202.862.059,94	15.795.120,17	68.349.819,14	0,00	-564.255,21	286.442.744,03

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2007 in EUR

	historische Anschaffungskosten					
	01.01.2007	Währungs- differenzen	Zugänge	Umglie- derung	Abgänge	31.12.2007
I. Sachanlagen						
1. technische Anlagen	35.951.920,83	-3.768.529,84	166.604.488,76	3.604.765,87	0,00	202.392.645,62
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,00	0,00	2.299,25	0,00	0,00	2.299,25
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.604.765,87	0,00	0,00	-3.604.765,87	0,00	0,00
	39.556.686,70	-3.768.529,84	166.606.788,01	0,00	0,00	202.394.944,87
II. Finanzanlagen						
Ausleihungen	105.000,31	-11.005,74	373.120,49	0,00	0,00	467.115,07
	39.661.687,01	-3.779.535,58	166.979.908,50	0,00	0,00	202.862.059,94

01.01.2008	Währungs- differenzen	aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				Nettobuchwerte	
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
9.034.524,59	939.410,96	9.919.657,07	0,00	0,00	19.893.592,61	229.456.934,15	193.358.121,03
676,63	-627,90	713,68	0,00	0,00	762,41	953,96	1.622,62
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36.307.966,28	0,00
9.035.201,22	938.783,06	9.920.370,75	0,00	0,00	19.894.355,02	265.765.854,39	193.359.743,65
32.252,18	31.224,07	85.281,57	46.399,52	32.252,18	70.106,11	712.428,51	434.862,89
9.067.453,40	970.007,13	10.005.652,32	46.399,52	32.252,18	19.964.461,13	266.478.282,90	193.794.606,54

01.01.2007	Währungs- differenzen	aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				Nettobuchwerte	
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2007	31.12.2007	31.12.2006
160.101,83	-603.434,48	9.477.857,24	0,00	0,00	9.034.524,59	193.358.121,03	35.791.819,00
0,00	-49,59	726,22	0,00	0,00	676,63	1.622,62	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.604.765,87
160.101,83	-603.484,07	9.478.583,46	0,00	0,00	9.035.201,22	193.359.743,65	39.396.584,87
11.655,41	-2.644,26	48.989,93	25.748,90	0,00	32.252,18	434.862,89	93.344,90
171.757,24	-606.128,33	9.527.573,39	25.748,90	0,00	9.067.453,40	193.794.606,54	39.489.929,77

Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2008 und 2007

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2008 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	übrige Segmente	Zwischen- summe	Konso- lidierung	Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	0	44.368	6.090	0	0	50.458	0	50.458
Intersegmentäre Umsatzerlöse	383	0	0	0	57	439	-439	0
	383	44.368	6.090	0	57	50.897	-439	50.458
Segmentergebnis	383	24.739	3.419	0	57	28.597	-439	28.158
Personalaufwendungen								0
sonstige betriebliche Erträge								834
sonstige betriebliche Aufwendungen								-2.880
Reedereiüberschuss								26.112
Abschreibungen auf Sachanlagen								-9.920
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge								235
sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen								-7.300
Ergebnis vor Ertragsteuern								9.127
Segmentvermögen 31.12.2008	142.747	225.814	38.372	36.375	257	443.565	-139.387	304.178
Segmentschulden 31.12.2008	904	114.631	25.847	6.236	44	147.662	283	147.945
Segmentinvestitionen*	0	33.434	707	34.209	0	68.350	0	68.350

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2007 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	übrige Segmente	Zwischen- summe	Konso- lidierung	Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	0	27.992	2.069	0	0	30.061	0	30.061
Intersegmentäre Umsatzerlöse	100	0	0	0	25	125	-125	0
	100	27.992	2.069	0	25	30.186	-125	30.061
Segmentergebnis	100	18.980	1.417	0	25	20.522	-125	20.397
Personalaufwendungen								-73
sonstige betriebliche Erträge								1.698
sonstige betriebliche Aufwendungen								-3.800
Reedereiüberschuss								18.222
Abschreibungen auf Sachanlagen								-9.479
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge								1.283
sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen								-3.843
Ergebnis vor Ertragsteuern								6.183
Segmentvermögen 31.12.2007	145.793	170.553	36.108	21	201	352.676	-144.018	208.658
Segmentschulden 31.12.2007	814	70.105	518	3	39	71.479	-216	71.263
Segmentinvestitionen*	2	132.349	34.629	0	0	166.980	0	166.980

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalspiegel, Kapitalflussrechnung sowie Anhang - und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und über den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 9. April 2009

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Feldmann
Wirtschaftsprüfer

Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2008

Geschäftsentwicklung

Die Marenave Schiffahrts AG bietet als erste börsennotierte Schiffsbeteiligungs AG institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in zyklische Schiffahrtsmärkte zu investieren und dadurch ihr Portfolio zu diversifizieren.

Insgesamt wurde im Jahr 2008 ein Investitionsvolumen von ca. 49 Mio. USD an schwimmender Tonnage sowie weitere rund 51 Mio. USD an Anzahlungen für die in 2007 kontrahierten Bauaufträge geleistet, so dass von 2006 - 2008 ein Investitionsvolumen von rund 400 Mio. USD realisiert wurde. Bis zur Ablieferung der bestellten vier Bulkschiffe werden noch weitere Zahlungen in Höhe von 118 Mio. USD zu leisten sein. Durch den Erwerb des Autotransporters MS „Höegh BERLIN“ für einen Kaufpreis von 95 Mio. USD im März 2009 ist die Marenave Schiffahrts AG voll investiert.

Marktentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schiffahrt - Container, Tanker und Bulker -, im vergangenen Jahr genommen haben.

Die weltweit schwache konjunkturelle Entwicklung hat auch in der internationalen Seeschiffahrt für deutliche Rückgänge der nachgefragten Transportkapazitäten und in Folge dessen zu einem zum Teil sehr drastischen Einbruch der Frachtraten geführt. Nichtsdestotrotz ist es der Marenave Schiffahrts AG gelungen, auch in diesem schwierigen Marktumfeld ein gutes Ergebnis für das Geschäftsjahr 2008 zu erwirtschaften. Während die Raten auf dem Container- und Massengutmarkt dramatisch eingebrochen sind, hat sich der Tankermarkt bisher vergleichsweise gut behauptet.

Die Schiffsbetriebskosten aller Schiffe („Opex“) sind erneut stark angestiegen und die dadurch entstehenden Mehrkosten konnten nur teilweise über die gesunkenen Zinsen kompensiert werden.

Auch der deutliche Rückgang der Rohölpreise konnte diese Entwicklung nur leicht abmildern, da die Schmierölpreise in vielen Häfen nur marginal reduziert wurden. Langfristig wird sich der Anstieg der Kosten jedoch aufgrund der bestehenden

Knappheit an nautischem Personal fortsetzen, auch wenn aktuell steigende Verschrottungen von alten Schiffen sowie die Stornierung von Neubaufträgen partiell zu einer Entlastung führen sollte.

Der Erfolg der Marenave Schiffahrts AG im Jahr 2009 wird maßgeblich davon abhängen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Containersegmentes anhält und ob sich die Tankermärkte weiterhin so robust gegen die Folgen der konjunkturellen Abkühlung zeigen.

Tankschiffmarkt

Im ersten Quartal lagen die Ergebnisse bei unseren Produktentankern noch unter den ursprünglichen Erwartungen. Innerhalb der ersten sechs Monate hat sich besonders positiv der Bereederungs- und Beschäftigungswechsel des MT „MARE ACTION“ sowie des MT „MARE AMBASSADOR“ ausgewirkt, der sowohl einkommensseitig als auch im operativen Schiffsbetrieb zu einer deutlichen Leistungsverbesserung geführt hat. Im zweiten Quartal hat die Marenave Schiffahrts AG vom deutlichen Anstieg der Charraten und der guten Befrachtungsleistung von Scorpio (Commercial Management S.A.M.) profitieren können.

Der im April 2008 vorzeitig aus seiner Zeitcharter zurück gelieferte MT „MARE PACIFIC“ konnte durch seine deutlich über den ursprünglich vereinbarten Zeitcharterraten liegenden Einnahmen noch stärker als geplant zu einem guten Ergebnis beitragen. Durch die frühzeitige Rücklieferung des MT „MARE PACIFIC“ im April 2008 konnten bis zum vertragsgemäßen Rücklieferungszeitraum im September tägliche Mehreinnahmen in Höhe von ca. USD 11.000 erzielt werden. Der MT „MARE ATLANTIC“ wurde plangemäß am 1. Oktober 2008 aus seiner Charter zurückgeliefert und wird seit 31. Dezember 2008 im Scorpio Panamax Tanker Pool befrachtet. In der Zwischenzeit erfolgte eine Beschäftigung auf dem Spotmarkt.

Der MT „MARE CARIBBEAN“ wurde am Ende des 2. Quartals für 2 Jahre (+/- 15 Tage) an ST Shipping and Transport PTE Ltd. verchartert (Zeitcharter mit Poolbeschäftigung).

Im dritten Quartal wurde ein dritter Handysize Produktentanker, der MT "MARE BALTIC", erworben, der ebenfalls im Scorpio Handymax Tanker Pool beschäftigt wird und zu einer weiteren Ergebnisverbesserung in diesem Segment führen soll sowie zudem eine strategische Stärkung des Segmentes Produktentanker darstellt.

In Folge der Eintrübung der Konjunkturaussichten ist die Nachfrage nach Transportkapazitäten im dritten und vierten Quartal deutlich zurückgegangen.

Erschwerend kam hinzu, dass die Händler von Rohöl und Ölprodukten Schwierigkeiten hatten, von den Banken Akkreditive (abstrakte Zahlungsverprechen) zu erhalten. Diese Akkreditive sind ein wichtiges Instrument, um den internationalen Handel von Öl und Ölprodukten schnell und sicher abzuwickeln. Ungeachtet dieser Entwicklungen war die Höhe der Erträge aus dem Betrieb unserer sechs Tanker erfreulich.

Containerschiffmarkt

Innerhalb des gesamten Seeverkehrs profitierte die Containerschiffahrt in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels bzw. von der voranschreitenden Globalisierung. Die Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Während die Beschäftigungssituation im ersten Quartal noch durch einen Nachfrageüberhang geprägt war, deutete sich bereits im zweiten Quartal eine Rezession an den weltweiten Gütermärkten und daraus resultierend eine reduzierte Nachfrage nach Transportkapazitäten an. Der Güterumschlag zwischen Fernost und Westeuropa hat im dritten und vierten Quartal die Konsumzurückhaltung und die gedrosselte industrielle Produktion deutlich zu spüren bekommen. Die verminderte Wachstumsprognose für die Wirtschaft der westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der Transpazifik- und der Transatlantikverkehre niedergeschlagen, und auch das Weihnachtsgeschäft konnte in diesem Jahr keine spürbaren Impulse für den Frachtenmarkt geben. Diese Situation wurde durch die globale Finanzkrise nochmals verschärft, und die Chatterraten im Containerbereich haben aufgrund der vorherrschenden

Verunsicherung im Laufe des zweiten Halbjahres weiter deutlich nachgegeben.

Auch das Marktumfeld, in dem sich das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" bewegen, wird durch diese Entwicklung beeinflusst, und so konnte für das MS „CAPE FOX“ nach der fristgemäßen Rücklieferung aus der aktuellen Beschäftigung am 26. September noch keine neue Beschäftigung gefunden werden. Durch die für das MS "CAPE FRIO" und das MS "CAPE FOX" gewählte Beschäftigungsart im HANSE Containership Pool konnte der Einnahmeausfall jedoch vorerst noch teilweise über den Pool kompensiert werden.

Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe wird aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feeder-tonnage weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld erwartet. In der kurzen bis mittleren Frist wird es aus heutiger Sicht in allen Größenklassen schwierig sein, zufriedenstellende Raten zu erzielen. Auch unsere MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" leiden unter den Kaskadeneffekten, die die Beschäftigungsproblematik der großen Schiffseinheiten in das Feedersegment transportiert. Die deutliche Abwärtsdynamik des Jahres 2008 setzte sich auch bis zur Aufstellung dieses Berichtes fort. Für den weiteren Verlauf des Jahres 2009 wird keine spürbare Erholung erwartet.

Ein leicht positiver Effekt ist in der mittleren Frist durch ein Kapazitätswachstum zu erwarten, das voraussichtlich tatsächlich unter den noch vor wenigen Monaten prognostizierten Zahlen liegen wird (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Stau-effekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu sehen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich besteht die Tendenz zur Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung (sog. „slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Einheiten einzusetzen.

Trotz aller grundsätzlich optimistischen Nachfrageprognosen für die Schifffahrt sind temporäre Überkapazitäten wahrscheinlich. Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Überhänge zyklisch bedingt und somit als vorübergehend einzustufen sind. Somit vertreten auch wir die Prognose einer zyklischen Schwächephase in der Containerschifffahrt, die jedoch durch die Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt sein wird.

Der Containerschifffahrtsmarkt wird sich erst wieder nachhaltig erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine erhöhte Nachfrage von Transportkapazitäten sorgt.

Bulkschiffmarkt

Die Frachtenmärkte im Bereich der trockenen Massengutfahrt waren im vergangenen Jahr durch eine starke Volatilität geprägt. Nachdem die Frachtraten im ersten Quartal über alle Größenklassen deutliche Rückgänge zu verzeichnen hatten, zogen die Frachtenmärkte wieder kräftig an und es wurden neue Höchststände markiert, nur um dann im weiteren Jahres-Verlauf eine noch deutlichere Marktkorrektur zu vollziehen. Die aktuellen Rahmenbedingungen im Segment Bulker haben sich auf kurze bis mittlere Frist deutlich verschlechtert, und durch den konjunkturellen Abwärtstrend in den USA und Europa befinden sich auch die Rohstoffpreise in einer starken Korrekturphase. In Folge der schon angesprochenen fehlenden Handelsfinanzierung und der abwartenden Haltung der meisten Marktteilnehmer sind im dritten und vierten Quartal 2008 die Transportmengen und damit einhergehend auch die Charraten im Bereich der trockenen Massengutfahrt („Bulk-Schifffahrt“) drastisch zurückgegangen. Dennoch sollten die großen Nachfrager in Fernost auch weiterhin für eine Dynamik in den Bulkermärkten sorgen, die jedoch geringer als im vergangenen Jahr erwartet wird.

Der große Druck auf die Raten, der für die mittlere Frist aus dem im historischen Vergleich sehr großen Orderbuch prognostiziert wurde, wird nach einhelliger Meinung deutlich geringer ausfallen, da ein bedeutender Teil der Schiffe aufgrund technischer, finanzieller und/ oder wirtschaftlicher Probleme der Werften und der Reeder wahrscheinlich nicht gebaut werden wird. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit dem ver-

gangenen Sommer weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, so dass es bei einigen jungen Werften durch Auftragsstornierungen bereits zu existenzbedrohenden Liquiditätsengpässen gekommen ist. Nach Meinung der meisten Marktexperten ist der aktuelle Rückgang der Frachtraten im Sog der Finanzkrise jedoch fundamental überzogen.

Für unsere vier Bulker Neubauten wurde der historisch hohe Markt genutzt, um langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abzuschließen. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt und ermöglichen damit eine Entzerrung hinsichtlich der Termine für eine Anschlussbeschäftigung.

Bezüglich der Bestellung für vier 57.000 tdw Bulker wird auf den Prognosebericht verwiesen.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die Ertragslage im Jahr 2008 ist wesentlich dadurch geprägt, dass die folgenden Schiffe im Vergleich zum Geschäftsjahr 2007 im Jahr 2008 das gesamte Geschäftsjahr für die Marenave AG Ergebnisse erwirtschafteten und, sofern die Schiffsgesellschaft ein positives Ergebnis ausgewiesen hat, in Form von Beteiligungserträgen in die Marenave Schifffahrts AG einfließen:

- MT "MARE ACTION" (Zugang am 3. Januar 2007)
- MT "MARE PACIFIC" (Zugang am 19. Februar 2007)
- MT "MARE ATLANTIC" (Zugang am 20. Februar 2007)
- MT "MARE CARIBBEAN" (Zugang am 6. Juli 2007)
- MS "CAPE FOX" (Zugang am 21. September 2007)
- MS "CAPE FRIO" (Zugang am 27. September 2007)

Der MT "MARE AMBASSADOR" erwirtschaftete bereits in 2007 ganzjährig Ergebnisse. Am 27. August 2008 ist der MT „MARE BALTIC“ in die Marenave Flotte übergegangen.

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2008 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2007 stellen sich wie folgt dar:

	31.12.2008	31.12.2007	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	12.165	5.238	6.927
Sonstige betriebliche Erträge	728	232	496
Gesamtleistung	12.893	5.470	7.423
Personalaufwand	0	73	-73
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	3.157	2.901	256
Betrieblicher Aufwand	3.158	2.975	183
Betriebsergebnis	9.735	2.495	7.240
Zinsergebnis	-188	1.040	-1.228
Jahresergebnis vor Steuern	9.547	3.535	6.012
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0	0
Jahresergebnis	9.547	3.535	6.012

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in 2008 im Wesentlichen Kursaufwendungen (TEUR 1.280), Dienstleistungsvergütung gegenüber König & Cie. GmbH & Co. KG (TEUR 1.120) und die Vergütung für Serviceleistungen im Rahmen des IFRS Konzernabschlusses (TEUR 358) sowie die Abschluss- und Prüfungskosten (TEUR 143).

Die kurzfristige unterjährige Darlehensgewährung der Tochtergesellschaften an die Marenave Schifffahrts AG führte zu einer Erhöhung des Zinsaufwandes (TEUR 180) in 2008 und damit zu einem negativen Zinsergebnis (Vorjahr: im Wesentlichen Zinserträge aus Termingeld- und Festgeldanlagen (TEUR 761) sowie Zinserträge aus Darlehensgewährungen an Tochtergesellschaften (TEUR 301)). Außerdem waren an das Finanzamt Zinsen (TEUR 17) für die im Rahmen der Umsatzsteuer-sonderprüfung festgestellte Umsatzsteuernachzahlung aus dem Jahr 2006 zu zahlen.

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2008	31.12.2007	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögen			
Anlagevermögen	147.412	144.517	2.895
Kurzfristige Forderungen	12.579	5.971	6.608
Flüssige Mittel	603	525	78
Übrige Aktiva	13	12	1
	160.607	151.025	9.582
Kapital			
Eigenkapital	159.746	150.200	9.546
Kurzfristige Verbindlichkeiten	861	825	36
	160.607	151.025	9.582

Im Anlagevermögen werden im Wesentlichen Finanzanlagen in Höhe von TEUR 147.411 ausgewiesen.

Die Erhöhung der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf höhere Beteiligungserträge in 2008 zurückzuführen.

Finanzlage

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

	2008	2007	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.974	47.990	-45.016
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.896	-119.388	116.492
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	0	0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	78	-71.398	71.476
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	525	71.923	-71.398
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	603	525	78

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Mittelabfluss für Investitionen ist vorwiegend auf die Eigenkapitalzuführung an die MT "MARE BAL TIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG sowie an die vier Bulkschiffahrts-Gesellschaften zurückzuführen. Dieser Mittelabfluss wird kompensiert durch Mittelzuflüsse aus den Teilrückzahlungen der Kapitalrücklage anderer Beteiligungsgesellschaften.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Diesbezüglich verweisen wir auf den Risikobericht.

Das Finanzmanagement operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB

Das gezeichnete Kapital ist eingeteilt in 150.050 Stück nennwertlose Inhaberaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 1.000 EUR. Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

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

Der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. mit Sitz in Köln, Riehler Strasse 190, hat uns gemäß § 21 Abs. 1a) WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 9. November 2006 13,33% betrug, wovon 10% indirekt über Tochtergesellschaften gehalten würden. Dem Vorstand liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass sich seit diesem Zeitpunkt eine Änderung bezüglich der Beteiligungshöhe ergeben hat.

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 Mare-

nave 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.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2007 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Mai 2012 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 75.025.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktiengabe fest. Ein bedingtes Kapital besteht derzeit nicht. Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.

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.

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

Mitarbeiter

Zum Stichtag 31. Dezember 2008 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über keine Mitarbeiter.

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung von EUR 15.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags. Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Nachtragsbericht

Am 4. März 2009 wurde das Stammkapital der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH von EUR 25.000,00 auf EUR 27.980.270,00 erhöht.

Am 5. März 2009 hat die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH die MS „Høegh Berlin“ für einen Kaufpreis von 95 Mio. USD erworben. Die Finanzierung erfolgte zu 35 Mio. USD aus Eigenkapital sowie durch ein Darlehen der CALYON S.A. in Höhe von 40 Mio. USD und einem Darlehen des Verkäufers in Höhe von 20 Mio. USD.

Am 18. März 2009 wurde ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Marenave Schiffahrts AG und der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH abgeschlossen. Die Gesellschafterversammlung der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH hat dem Ergebnisabführungsvertrag am 30. März 2009 einstimmig zugestimmt. Die für die Wirksamkeit des Vertrages notwendige Zustimmung der Aktionäre der Marenave AG soll auf der anstehenden Hauptversammlung eingeholt werden. Die Zustimmung der Aktionäre wird vom Vorstand mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit erwartet, da der Vertrag im Vorfeld mit dem Aufsichtsrat abgestimmt wurde und durch die auch steu-



erlich anzuerkennende Ergebnisabführung der MS Mare Berlin Schiffahrts GmbH an die Marenave AG die Nutzung steuerlicher Vorteile im nennenswerten Umfang ermöglicht wird.

Chancen und Risiken

Risikobericht

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schiffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe. Daher werden im Folgenden die wesentlichen Risikopositionen – unter besonderer Berücksichtigung der Veränderungen seit der letzten Veröffentlichung des Risikoberichts – dokumentiert.

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb sowie aus den Finanzgeschäften des Unternehmens.

Der Bereederer ist für das Management der mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Risiken verantwortlich. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die Kontrolle der Bereederer.

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 Schiffsfinanzierung.

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 wurden auch bis zum Stichtag 31. Dezember 2008 ausschließlich Zinssatzswaps abgeschlossen, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen der Schiffshypothekendarlehensverträge zu begegnen. In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine kalkulierbare Zinsbasis abzielt. Der Anteil der abzusichernden Zinsen wurde im Vergleich zum bisherigen Sicherungs-Horizont erhöht (Zielsicherungs-Horizont: 16,67% Free Float; 41,67% auf 2 Jahre; 41,67% auf 3 Jahre). Sämtliche abgeschlossenen Zins-

satzswaps sind so ausgestaltet, dass die Schiffskommanditgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. 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.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft wird wesentlich durch den wirtschaftlichen Erfolg bestimmt, den die Schiffskommanditgesellschaften durch den Erwerb und den Betrieb der Investitionsobjekte erzielen, sowie ggf. durch deren Veräußerung.

Eine Risikominderung aus der Vercharterung der Schiffe soll mittelfristig dadurch erreicht werden, dass die eingesetzten Schiffe sowohl in Zeitcharter (Charterverträge über mehrere Monate bis hin zu mehreren Jahren) als auch in Reisecharter (Vercharterung für einzelne Reisen) eingesetzt werden.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der am 27. August übernommene MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Diese Art der Einnahmepooling zeichnet sich durch eine Mischung aus Zeitcharter- und Spotmarktbeschäftigung aus, die eine Verstetigung der Chartereinnahmen mit sich bringt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht momentan aus 22 modernen Doppel-Hüllen Tankern der Handy-Size Klasse und wird von der renommierten Scorpio Ship Management S.A.M., Monaco, betrieben. Die Bereederung des MT "MARE BALTIC" wird, wie bei den anderen Schiffen der Marenave-Flotte, von der Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH (Columbia Shipmanagement) durchgeführt.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Zeitcharter von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet. Seit dem 31. Dezember 2008 wird der MT "MARE ATLANTIC" und seit dem 8. Februar 2009 der MT "MARE PACIFIC" im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zurzeit eine Flotte von 18 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern. Vertragsreeder aller Tanker ist Columbia Shipmanagement.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist seit Juni 2008 für zwei Jahre +/- 15 Tage an die ST Shipping and Transport PTE Ltd. Singapur verchartert. Der Bereederer ist auch hier Columbia Shipmanagement.

Auch das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH gemanagt wird.

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 zukünftige Schiffsfinauzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen 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.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und der Aufsichtsrat als auch die König & Cie. GmbH & Co. KG, mit der ein Service-, Bera-

tungs- und Kooperationsvertrag abgeschlossen wurde, 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 ist ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG. Dieser Zugang wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbeziehungen einzelner Mitglieder des Managements sowie einzelner Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG vermittelt.

Bestandsgefährdungspotentiale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen nicht vor. Für die Anzahlungen der vier Bulkschiffsneubauten sowie für die im März 2009 bereits getätigte Investition wurden langfristige feste Finanzierungsverträge abgeschlossen.

Chancen der zukünftigen Entwicklung

Chancen der zukünftigen Entwicklung ergeben sich insbesondere aus der langfristig weiter steigenden Nachfrage nach Schiffstonnage, den starken Schwankungen der Charrerraten, sowie der Tatsache, dass die Marenave Schifffahrts AG über moderne Schiffe verfügt, die den hohen Anforderungen der Kunden, insbesondere im Hinblick auf die geltenden Sicherheitsstandards, gerecht werden.

Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen. Eine Gewähr können wir für diese Angaben daher nicht übernehmen.

Weiterhin ist zu beachten, dass selbst bei den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und Kapitalmarktexperten derzeit über den Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für die Geschäftsjahre 2009 und 2010 derzeit nicht für möglich hält. Unser Erfolg wird maßgeblich davon abhän-

gen, wie lange die Schwächephase auf den Frachtenmärkten des Containersegmentes anhält und ob sich die Tankermärkte weiterhin so robust gegen die Folgen der konjunkturellen Abkühlung zeigen.

Weitere neu aufzubauende Geschäftsfelder werden im Bereich der Bareboat-Vercharterung (nicht von der Tonnagesteuer erfasst) sowie der Ein- und Vercharterung von Schiffen gesehen, ohne dass an diesen selbst Eigentum erworben wird. Durch den Erwerb des Autotransporters MS „Höegh BERLIN“ im März 2009 wurde mit dem operativen Aufbau des Segmentes Bareboat-Vercharterung begonnen. Aufgrund des sehr opportunistischen Charakters dieser Geschäftsfelder kann der zukünftige Ergebnisbeitrag derzeit nicht geschätzt werden.

Aus den vier am 5. November 2007 von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragenen Schiffsbauverträgen ergeben sich für die unten genannten Neubauten die folgenden voraussichtlichen Ablieferungstermine:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER"	30.12.2009
MS "MARE TRADER"	30.4.2010
MS "MARE TRAVELLER"	31.8.2010
MS "MARE TRACER"	30.12.2010
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der bestellten Vierer-Serie werden weitere Anzahlungen für die bestellten Bulkschiffsneubauten zu leisten sein, so dass es in 2009 zu einem Liquiditätsabfluss in Höhe von USD 72.923.625,00 (und in 2010 in Höhe von USD 44.758.575,00) kommen wird. Mit Valuta 20. Januar 2009 erfolgte die Zahlung der zweiten Bauzeitenrate für das MS „MARE TRADER“ in Höhe von USD 8.286.300,00. Darüber hinaus erfolgte am 24. März 2009 die Zahlung der dritten Bauzeitenrate für das MS „MARE

TRANSPORTER“ in Höhe von USD 8.286.300,00. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen werden.

Aufgrund des großen Interesses der Geschäftsbanken an dem Geschäftsmodell der Marenave sind wir zuversichtlich, auch in Zukunft gemeinsam mit unseren Bankpartnern renditestarke Projekte realisieren zu können.

Solange die abwartende Haltung der Marktteilnehmer eine Rückkehr zu den „normalen“ Güterströmen verhindert, ist im kurzfristigen Bereich eine Erholung der Charraten unwahrscheinlich.

Hamburg, den 31. März 2009



Tobias König
Marenave Schifffahrts AG, Vorstand



Jörn Meyer



Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2008 EUR	2007 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge	728.208,89	232.356,00
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	0,00	67.500,00
b) Soziale Abgaben	333,40	5.421,54
3. Abschreibungen auf Sachanlagen	795,00	746,00
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.156.939,87	2.901.333,94
5. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 12.165.113,02 (Vj. EUR 5.238.387,78)	12.165.113,02	5.238.387,78
6. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (Vj. EUR 301.256,40)	8.640,74	1.079.560,49
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 180.316,85 (Vj. EUR 0,00)	197.197,78	40.600,60
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	9.546.696,60	3.534.702,19
9. Jahresüberschuss	9.546.696,60	3.534.702,19
10. Gewinnvortrag/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	137.548,03	-3.389.914,79
11. Einstellungen in die gesetzliche Rücklage	477.334,83	7.239,37
12. Bilanzgewinn	9.206.909,80	137.548,03

Bilanz

zum 31. Dezember 2008

Aktiva in EUR

	EUR	EUR	31.12.2007 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Sachanlagen			
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	994,00		1.789,00
II. Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	147.410.891,88		144.515.134,16
		147.411.885,88	144.516.923,16
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	12.232.968,80		5.545.476,59
2. Sonstige Vermögensgegenstände	346.128,76		425.655,14
		12.579.097,56	5.971.131,73
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		603.510,75	525.314,15
C. Rechnungsabgrenzungsposten		13.001,15	11.719,51
		160.607.495,34	151.025.088,55

Passiva in EUR

	EUR	EUR	31.12.2007 EUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	150.050.000,00		150.050.000,00
II. Kapitalrücklage	5.000,00		5.000,00
III. Gesetzliche Rücklage	484.574,20		7.239,37
IV. Bilanzgewinn	9.206.909,80		137.548,03
		159.746.484,00	150.199.787,40
B. Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen		129.854,16	533.104,16
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45.574,13		111.672,50
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	15.437,48		152.298,41
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 390.145,57 (Vj. EUR 0,00)	670.145,57		28.226,08
		731.157,18	292.196,99
	160.607.495,34		151.025.088,55

Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2008

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, wird nach den gesetzlichen Vorschriften des HGB sowie den einschlägigen Vorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2007 angewandt.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennwert bewertet.

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 Nennwerten angesetzt.

Rückstellungen werden in Höhe des Betrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist. Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten werden mit den Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Die Umrechnung von Geschäftsvorfällen in fremder Währung erfolgt grundsätzlich bei den Forderungen mit dem Euro-Referenzkurs am Entstehungstichtag bzw. mit dem niedrigeren Kurs am Abschlussstichtag sowie bei den Verbindlichkeiten mit dem Euro-Referenzkurs am Entstehungstichtag bzw. mit dem höheren Kurs am Abschlussstichtag. Konzerninterne Transaktionen werden mit dem Euro-Referenzkurs angesetzt.

3. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

a) Anlagevermögen

Das Anlagevermögen der Marenave Schiffahrts AG besteht zum überwiegenden Teil aus Finanzanlagen. Unter dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen (EUR 147.410.891,88; Vj. EUR 144.515.134,16) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 12.530.000,00)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 12.530.000,00)
- MT „MARE ATLANTIC“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.628.816,00)
- MT „MARE PACIFIC“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.628.816,00)
- MT „MARE CARIBBEAN“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 33.900.692,01)
- MS „MARE FOX“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.517.871,33)
- MS „MARE FRIO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.438.922,78)
- 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 17.440.851,74)
- MS „MARE TRANSPORTER“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.198.705,09)
- MS „MARE TRADER“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)
- MS „MARE TRAVELLER“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)
- MS „MARE TRACER“ Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)
- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- 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)

Hinsichtlich der Entwicklung des Anlagevermögens wird auf den beigefügten Anlagenspiegel verwiesen.

b) Forderungen

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 12.232.968,80 (Vj. EUR 5.545.476,59) beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Beteiligungserträgen in Höhe von EUR 12.165.113,02 aus dem Jahr 2008, sowie Forderungen aus Weiterbelastungen gegenüber einzelnen Schiffahrtsgesellschaften.

Bei den sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um Forderungen gegenüber dem Finanzamt aus Zinsabschlagssteuer und Solidaritätszuschlag sowie aus Umsatzsteuer.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind innerhalb eines Jahres fällig.

c) Gezeichnetes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. August 2006 wurde das voll eingezahlte, in 50.000 nennwertlose Aktien zu je EUR 1,00 eingeteilte Grundkapital neu eingeteilt in 50 nennwertlose Stückaktien. Die Eintragung erfolgte mit dem Datum vom 11. September 2006 in das Handelsregister.

Am 8. September 2006 hat die außerordentliche Hauptversammlung den Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft gegen Bareinlage um bis zu EUR 250.000.000,00 auf bis zu EUR 250.050.000,00 durch Ausgabe von bis zu 250.000 neue, auf den Inhaber lautende Stückaktien zu erhöhen. Die Kapitalerhöhung war bis zum Abschlussstichtag des Geschäftsjahres 2006 in Höhe von EUR 150.000.000,00 durchgeführt worden. Mit Eintragung ins Handelsregister beim Amtsgericht Hamburg am 8. November 2006 ist die Kapitalerhöhung bekannt gegeben worden.

Im Berichtsjahr setzt sich das gezeichnete Kapital aus 150.050 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00 zusammen.

Mit Beschluss der Hauptversammlung am 08. Mai 2007 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 07. Mai 2012 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 75.025.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital).

d) Kapitalrücklagen

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 gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von EUR 5.000,00; die Einzahlung erfolgte im Jahr 2005.

e) Gesetzliche Rücklage

Gem. § 150 Abs. 2 AktG wurde eine gesetzliche Rücklage in Höhe von EUR 477.334,83 gebildet (Vj.: EUR 7.239,37).

f) Bilanzgewinn

	2008	2007
Angaben in EUR		
Jahresüberschuss	9.546.696,60	3.534.702,19
Gewinnvortrag (Vj: Verlustvortrag)	137.548,03	-3.389.914,79
Einstellung in die gesetzliche Rücklage	-477.334,83	-7.239,37
Bilanzgewinn	9.206.909,80	137.548,03

g) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten Kosten für Beratungsleistungen EUR 24.250,00 (Vj. EUR 0,00), Abschlussprüfung EUR 74.000,00 (Vj. EUR 95.000,00), den noch nicht ausgezahlten Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2008 in Höhe von EUR 26.104,16 (Vj. EUR 26.104,16) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 5.500,00 (Vj. EUR 42.000,00).

h) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten aus anrechenbaren Steuern.

Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten sind solche gegenüber Aktionären in Höhe von EUR 280.000,00 (Vj. EUR 28.226,08) ausgewiesen. Diese resultieren aus Kostenverauslagungen der König & Cie. GmbH & Co. KG gegenüber der Marenave Schiffahrts AG. Außerdem werden hier Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer 2006 in Höhe von EUR 390.145,57 ausgewiesen. Sämtliche Verbindlichkeiten weisen eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr auf.

4. Angaben 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 728.208,89 beinhalten im Wesentlichen die Vergütung für die Geschäftsführung in Höhe von EUR 227.010,87 (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften), Erträge aus weiterbelasteten Kosten in Höhe von EUR 155.537,84 sowie Erträge aus Kursdifferenzen in Höhe von EUR 345.496,62.

b) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 3.156.939,87 sind im Wesentlichen Dienstleistungsvergütung in Höhe von EUR 1.120.347,75, Aufwendungen aus Kursdifferenzen von EUR 1.280.286,35, Serviceleistungen im Rahmen des IFRS Konzernabschlusses von EUR 358.497,84 sowie Abschluss- und Prüfungskosten in Höhe von EUR 142.759,00 enthalten.

c) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 12.165.113,02 stammen aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2008.

Zur Vermittlung eines besseren Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wurden bei einzelnen Tochterunternehmen im Geschäftsjahr 2008 erstmals Bewertungseinheiten zwischen den in USD eingehenden Umsatzerlösen und den in USD zu erbringenden Tilgungsleistungen auf das Schiffshypothekendarlehen gebildet. Dabei wurde ein Zeithorizont von vier Jahren zugrunde gelegt. Ohne die erstmalige Bildung dieser Bewertungseinheiten in den Jahresabschlüssen der Tochterunternehmen wären die Beteiligungserträge bei der Marenave Schiffahrts AG um TEUR 343 niedriger ausgefallen. Ein von unserer Gesellschaft als wirtschaftlich zutreffend gehaltener zeitlich unbegrenzter Hedge der Chartererlöse mit den Schiffshypothekendarlehen konnte aufgrund des Imparitätsprinzips nicht umgesetzt werden.

d) Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 197.197,78 setzen sich im Wesentlichen zusammen aus EUR 180.316,85 für Zinsaufwand aus Darlehen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Zinsaufwand aus Steuernachzahlung 2006 in Höhe von EUR 16.798,00.

e) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von EUR 8.640,74 werden im Wesentlichen Zinsen aus einer Termingeldanlage in Höhe von EUR 3.429,64 sowie aus Kontokorrentzinserträgen in Höhe von EUR 4.299,10 ausgewiesen.

5. Sonstige Angaben**a) Anzahl der Arbeitnehmer**

Die Marenave Schiffahrts AG hat im Geschäftsjahr 2008 keine Mitarbeiter beschäftigt.

b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2008 durch den Vorstand:

- Herr Tobias König, Hamburg (Vorstandsvorsitzender), Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg

- Herr Jörn Meyer, Strande (Finanzvorstand), Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg

Beide Vorstandsmitglieder sind vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt. Dieses wurde mit der Eintragung ins Handelsregister am 15. Juni 2006 bekannt gegeben.

c) Aufsichtsrat

Nach Wahl der außerordentlichen Hauptversammlung vom 6. November 2006 setzt sich der Aufsichtsrat wie folgt zusammen:

- Herr Dr. Harald Wauschkuhn, Rechtsanwalt, (Vorsitzender), Hamburg
- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Stellvertreter),
- Herr Thomas Christian Schulz, Generalbevollmächtigter der Deka Bank, Bad Homburg.

Herr Dr. Harald Wauschkuhn ist Mitglied in folgenden weiteren Kontrollgremien:

- Dreiundsiebzigste Hanseatische Grundbesitz GmbH & Co. KG, Hamburg (Verwaltungsratsvorsitzender)
- Achtzigste Hanseatische Grundbesitz GmbH & Co. KG, Hamburg (Verwaltungsratsvorsitzender)

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

- SADA Société Anonyme de Défense et d' Assurance, Nîmes, Frankreich
- MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- SIM Sireo Investment Management S.à.r.l., Plateau de Kirchberg, Luxemburg
- Echo Rückversicherungs-AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrates)

Herr Thomas Christian Schulz war bis zum 23. Dezember 2008 Mitglied in folgenden weiteren Kontrollgremien:

- Deutsche Girozentrale Holding S.A., Luxemburg (Vorsitzender des Verwaltungsrates)
- Deutsche Girozentrale Overseas Limited, Grand Cayman (Mitglied des Verwaltungsrates)

d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2008 betragen EUR 52.500,00 (Vj. EUR 52.500,00); diese wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2008 keinerlei Bezüge. Des Weiteren wurden den oben genannten Personen keine Vorschüsse und Kredite gewährt sowie Haftungsverhältnisse zugunsten dieser Personen eingegangen.

e) Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Die vier Neubauten MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" sind ursprünglich von der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, einem Tochterunternehmen der König & Cie. GmbH & Co. KG, bestellt worden. Die Schiffsbauverträge sind am 5. November 2007 mit Zustimmung der Werft auf die jeweiligen Schiffskommanditgesellschaften übertragen worden. Die Werft hat ihre Zustimmung zu der Übertragung allerdings davon abhängig gemacht, dass die König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG auch weiterhin für die Erfüllung der jeweiligen Baupreiszahlung uneingeschränkt haftet. Da die Rechte aus den Schiffsbauverträgen aber nunmehr allein den Schiffskommanditgesellschaften zustehen, haben sich die Marenave Schiffahrts AG und die jeweilige Schiffskommanditgesellschaft gegenüber der König & Cie. Reederei GmbH & Co. KG verpflichtet, diese im Innenverhältnis von der Erfüllung etwaiger Ansprüche freizustellen, falls diese aus dem jeweiligen Schiffsbauvertrag in Anspruch genommen wird. Eine Vergütung für die Übertragung der Schiffsbauverträge ist nicht gezahlt worden.

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen geplant	
MS "MARE TRANSPORTER"	30.12.2009
MS "MARE TRADER"	30.4.2010
MS "MARE TRAVELLER"	31.8.2010
MS "MARE TRACER"	30.12.2010
Bauwerft	Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Es bestehen folgende Haftungsverhältnisse aus den obigen Schiffbau- und -kaufverträgen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2008:

Zahlungstermine für die einzelnen Schiffe in EUR (USD); zum Stichtagskurs: 1,3917 USD/EUR)

	2009	2010	Summe
Angaben in EUR (USD)			
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	16.674.444,92 (23.205.825,00)	0,00 (0,00)	16.674.444,92 (23.205.825,00)
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	17.862.254,80 (24.858.900,00)	4.766.275,06 (6.633.225,00)	22.628.529,86 (31.492.125,00)
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	11.908.169,86 (16.572.600,00)	10.720.359,99 (14.919.525,00)	22.628.529,86 (31.492.125,00)
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	5.954.084,93 (8.286.300,00)	16.674.444,92 (23.205.825,00)	22.628.529,86 (31.492.125,00)
Summe	52.398.954,52 (72.923.625,00)	32.161.079,97 (44.758.575,00)	84.560.034,49 (117.682.200,00)

Die den Schiffskommanditgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	26.011.353,02 (36.200.000,00)
MT " MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	26.011.353,02 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	31.084.285,41 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	31.084.285,41 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	15.391.248,11 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	15.391.248,11 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	29.434.720,13 (40.964.300,00)

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der HSH Nordbank EUR 174.408.493,21 (USD 242.724.300,00) (Vorjahr: EUR 107.954.622,62 (USD 158.920.000,00)). Dies entspricht 120% (Vorjahr: 120%) der zugesagten Darlehen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave AG Bürgschaften in Höhe der erstrangigen Schiffshypotheken gegeben.

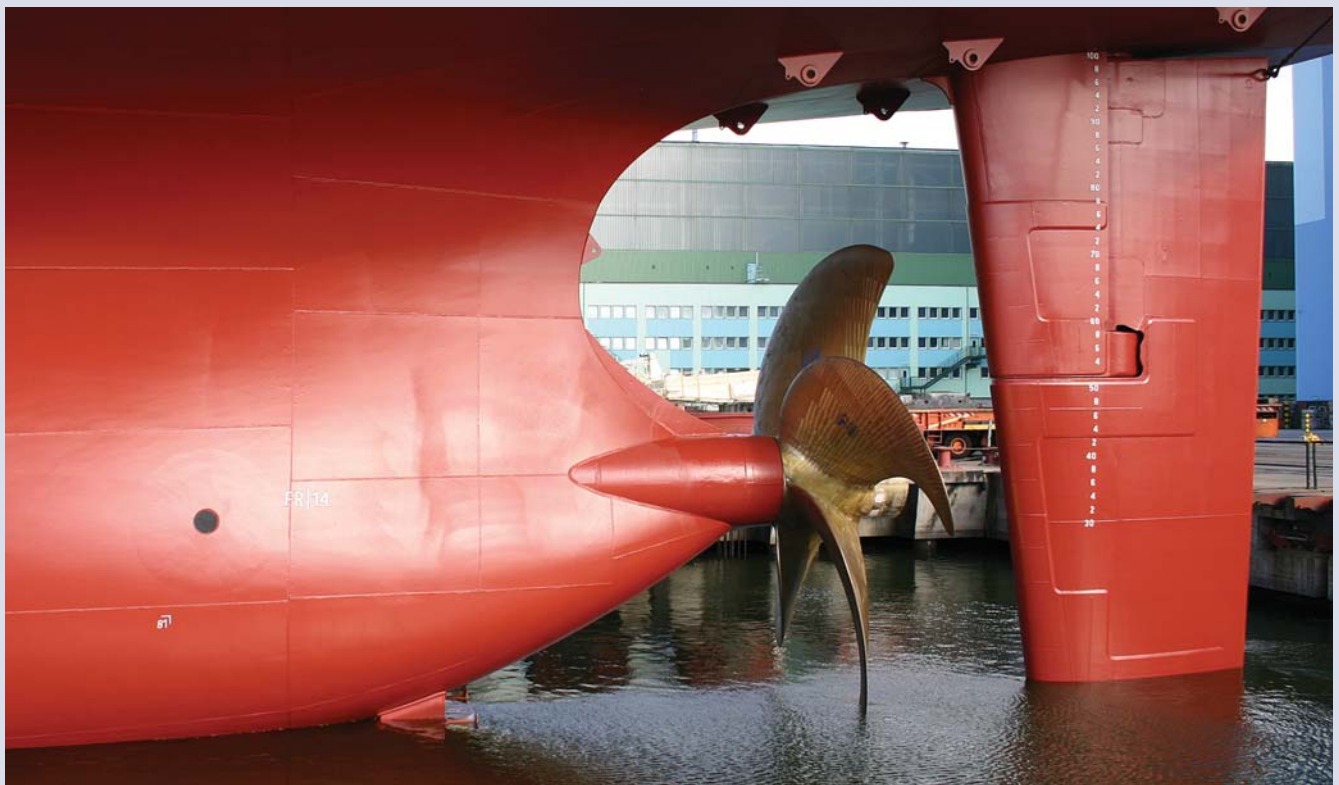
Zusätzlich besteht eine selbstschuldnerische Höchstbetragsbürgschaft der Marenave Schiffahrts AG in Höhe von USD 155.366.400,00 für die Darlehen der MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, der MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, der MS "MARE

TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG und der MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG.

Aus dem von der Marenave Schiffahrts AG mit der König & Cie. GmbH & Co. KG geschlossenen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen bestehen jährliche sonstige finanzielle Verpflichtungen von EUR 1.120.347,75. Diese ergeben sich aus 0,75% p.a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufrzeit von 20 Jahren, die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag insgesamt EUR 19.606.085,63.

f) Zusammenfassung der Meldungen gem. WpHG

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt, 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% gem. § 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 Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 6,67% beträgt. Dieser Anteil ist der Ostsächsischen Sparkasse Dresden als Stimmrecht nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Baden-Württembergische Investmentgesellschaft mbH teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil am 17. März 2008 die Schwelle von 3% unterschritten hat und nunmehr 0% 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% 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% der Stimmrechte unterschritten hat und nunmehr 4,75% (das entspricht 7.125 Stimmrechten) beträgt.

Die Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 04. Oktober 2007 die Schwellen von 3% der Stimmrechte überschritten hat und nun 4,00% (6.000 Stimmrechte) beträgt.

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

Die DEKA Investment, Frankfurt teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 8. Februar 2008 die Schwellen von 5% der Stimmrechte überschritten hat und nun 5,29% (7.940 Stimmrechte) beträgt. 5,29% der Stimmrechte sind der Gesellschaft gem. §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Von folgenden Aktionären deren Stimmrechtsanteil an der Marenave AG jeweils 3% oder mehr beträgt werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: Sparkasse Biberach.

Die Deka Fundmaster Investmentgesellschaft mbH, Frankfurt, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. April 2008 die Schwellen von 5% überschritten hat und nunmehr 6,65% (9.975 Stimmrechte) beträgt. 3,33% der Stimmrechte (5.000 Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1, Nr. 6 WpHG von der Sparkasse Mecklenburg-Schwerin. 3,32% der Stimmrechte (4.975 Stimmrechte) sind der Gesellschaft von der Kreissparkasse Bautzen zuzurechnen. Gleichzeitig hat die Sparkasse Bautzen der Gesellschaft mitgeteilt, dass am 3. April 2008 die Schwelle von 3% überschritten wurde und nunmehr 3,32% (4.975 Stimmrechte) beträgt.

g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2008 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100	37.942,73	8.321,20
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100	53.987,87	14.707,48
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100	34.225,47	9.563,12
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100	39.798,05	16.639,61
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	12.550.000,00	2.543.945,53
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	12.550.000,00	2.812.054,07
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	14.697.919,68	2.862.445,67
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	14.697.919,68	1.511.182,66
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	6.239.222,01	-39.845,22
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	5.996.684,70	-519.512,21
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,82	33.920.692,00	2.456.241,84
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,8	16.045.582,00	-1.412.647,32
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50	17.329,93	-125,22
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50	17.215,90	-334,11
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.913.619,82	-245.638,96
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.885.400,59	-322.157,64
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.912.217,51	-247.041,27
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.911.933,03	-247.325,75
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100	9.034,00	-15.966,00

h) Corporate Governance

Die Gesellschaft hat die Entsprechenserklärung gemäß § 11 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite (www.marenave.com) dauerhaft zugänglich gemacht.

i) Konzernverhältnisse

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2008 wird ein Konzernabschluss und Konzernlagebericht gemäß IFRS und den ergänzenden Vorschriften des Aktiengesetzes sowie den ergänzend nach § 315 Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

j) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2008 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für die Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

	EUR
Abschlussprüfung	117.250,00
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	25.509,00
	142.759,00

Hamburg, den 31. März 2009



Tobias König



Jörn Meyer

Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2008

Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	Anschaffungskosten			
	1.1.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008
Sachanlagen				
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.385,00	0,00	0,00	2.385,00
Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	144.515.134,16	55.877.528,80	52.981.771,08	147.410.891,88
	144.517.519,16	55.877.528,80	52.981.771,08	147.413.276,88

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	1.1.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
Sachanlagen						
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	596,00	795,00	0,00	1.391,00	994,00	1.789,00
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	147.410.891,88	144.515.134,16
	596,00	795,00	0,00	1.391,00	147.411.885,88	144.516.923,16

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 9. April 2009

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Feldmann
Wirtschaftsprüfer

Bilanzaid

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Konzern-Jahresabschlusses

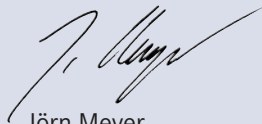
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses 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 im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, den 31. März 2009

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Einzelabschlusses

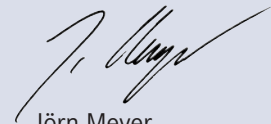
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses 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 im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, den 31. März 2009

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB

- Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt gemäß § 4 der Satzung € 150.050.000,00. Es ist eingeteilt in 150.050 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien. Verschiedene Aktiengattungen bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.
- Die Satzung sieht keine Beschränkungen hinsichtlich der Stimmrechte oder der Übertragung von Aktien vor. Entsprechende Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern sind dem Vorstand nicht bekannt.
- Informationsquelle für die Beteiligungen am Kapital sind in erster Linie die Stimmrechtsmeldungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz. Die Angaben im Lagebericht und im Konzernlagebericht basieren 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. Der Vorstand weist darauf hin, dass Änderungen der Stimmrechtsanteile, durch die keine Meldeschwellen berührt werden, der Gesellschaft nicht mitgeteilt werden müssen.
- Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.
- Arbeitnehmer, die ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben, sind nicht am Grundkapital beteiligt.
- 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 Hauptversammlung gemäß § 179 Aktiengesetz dem Aufsichtsrat übertragen. Hiervon hat die Hauptversammlung in § 12 der Satzung Gebrauch gemacht.
- Der Vorstand ist auf der Grundlage eines von der Hauptversammlung beschlossenen genehmigten Kapitals zur Ausgabe neuer Aktien befugt: Im Einzelnen wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2007 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Mai 2012 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 75.025.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienausgabe fest. Ein bedingtes Kapital besteht derzeit nicht. Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.
- 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.
- Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind.



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

Bruttoraumzahl: Maßeinheit nach IMO-Vermessung, die den gesamten umbauten Raum eines Schiffes angibt. Ersetzt seit 1994 die Maßeinheit Brutto-Registertonne.

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 an-

dere 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 Selbstbehalten 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 Charterrate 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 Charterrate 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 Schifffverkehr 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 Be-

treuung des Schiffes verantwortlich. Der Umfang der Dienstleistung wird im Bereederungsvertrag vereinbart.

WACC

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2009
Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg

Ansprechpartner

Bernd Raddatz
Telefon +49.40.28 41 93-0
Telefax +49.40.28 41 93-297

E-Mail: info@marenave.com
www.marenave.com

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY
ISIN DE000A0H1GY2

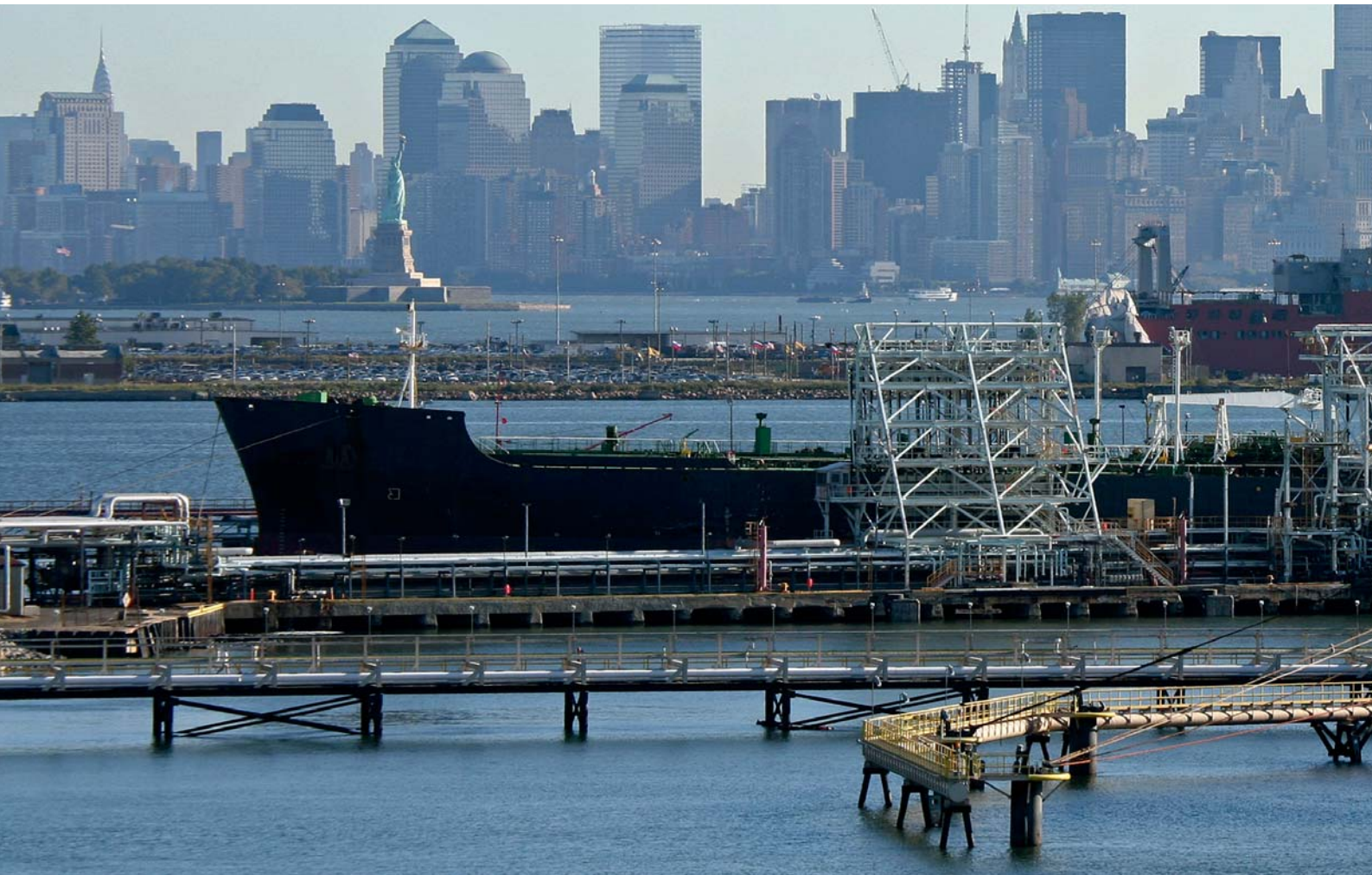
Bildnachweis

Avenue Images, Fotodock.com, Foto Flite,
Hasenpusch Photoproductions, HHLA,
Höegh Autoliners, Panthermedia

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2009



Marenave Schiffahrts AG | Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | www.marenave.com | info@marenave.com