

Geschäftsbericht 2009

M



Inhalt

Einleitung

- 05 Vorwort
- 06 Bericht des Aufsichtsrates
- 09 Das Unternehmen in Kürze

Konzernentwicklung

- 10 Kursverlauf
- 11 Marenave Schiffahrts AG in Zahlen
- 12 Konzern-Lagebericht

Konzern-Jahresabschluss

- 25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 26 Konzern-Bilanz
- 28 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 29 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 30 Konzern-Anhang
- 62 Konzern-Anlagenspiegel
- 64 Segmentberichterstattung
- 66 Bestätigungsvermerk

Jahresabschluss

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

Corporate Governance/Sonstige Angaben

- 93 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB
(incl. Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG)
- 96 Bilanzzeit
- 97 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben
nach § 289 Abs. 4 und 5, § 315 Abs. 4 HGB
- 100 Glossar
- 103 Impressum





Tobias König

Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG

Sehr geehrte Aktionäre,

wir blicken wieder auf ein turbulentes Jahr zurück. Die dramatischen Ereignisse auf den Kapitalmärkten haben erhebliche Auswirkungen auf die Schifffahrt gehabt, so dass es uns nicht gelungen ist, das Geschäftsjahr 2009 mit einem befriedigenden Ergebnis abzuschließen. Wir konnten unsere Flotte weiter verstärken und unsere Strategie, in der Aufbauphase ein breit diversifiziertes Portfolios aufzubauen, hat uns in diesem Krisenjahr geholfen.

Die Tankermärkte haben sich im ersten Quartal 2009 vergleichsweise robust gegenüber den Einflüssen des widrigen gesamtwirtschaftlichen Umfeldes gezeigt, konnten sich jedoch als wichtiger Bestandteil der internationalen Handels-Infrastruktur im weiteren Verlauf des Jahres nicht von den Entwicklungen der globalen Wirtschaft abkoppeln. Durch die zunehmende Verknappung von Handelsfinanzierungen sind Nachfrage und Angebot auf den internationalen Frachtmärkten in allen Segmenten zwischenzeitlich nahezu zum Erliegen gekommen. In den westlichen Industrienationen ging die Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten im Laufe des Jahres erheblich zurück. Die starken Zuwächse in Fernost konnten diesen Trend in 2009 nicht überkompensieren. Besonders stark betroffen sind hiervon die Container- und Massengutschifffahrt mit Rateneinbrüchen von bis zu 90% gegenüber den historischen Höchstständen des Jahres 2007. Viele Schiffsneubauprojekte wurden storniert und es wird allgemein davon ausgegangen, dass mindestens 30% des noch vor wenigen Monaten prognostizierten Flottenwachstums aufgrund der Knappheit der Finanzierungsmittel nicht realisiert werden kann, selbst wenn sich weltweit die Konjunkturaussichten wieder verbessern.

Die Volatilität in der Massengutfahrt 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 Frachtmärkten genutzt, um unsere vier bestellten Massengutfrachter langfristig an die erstklassige koreanische Reederei Hanjin zu verchartern. Leider haben sich die Ablieferungen der Schiffe verzögert, so dass wir in 2009 noch nicht von den guten Charterabschlüssen der Bulk-Carrier profitieren konnten. Dies wird nunmehr ab 2010 der Fall sein, so dass wir den Schwankungen in diesem Bereich mit etwas mehr Gelassenheit entgegenreten können.

Wir freuen uns, dass wir im ersten Quartal den Autotransporter MS "HÖEGH BERLIN" übernehmen konnten und damit unsere Flotte um eine weitere Schiffsklasse erweitert haben. Durch die 10-jährige Bareboat Charter des Schiffes soll eine langfristige Verstetigung der Einnahmen erreicht werden.

Die Finanzkrise ist am Abklingen und unser künftiger Erfolg wird entscheidend davon abhängen, wie lange die Unsicherheit bezüglich der Werthaltigkeit von Bankbilanzen, die der Gesellschaft aufgebürdeten Zusatzkosten sowie die Verunsicherung angesichts der rezessiven realwirtschaftlichen Entwicklung anhält. Die Erholung der internationalen Handelsströme hat bereits spürbar eingesetzt.

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. Mit einer finanzierenden Bank konnte zu Beginn des Jahres 2010 Einigkeit über Auszahlungsmodalitäten von Darlehenslinien gefunden werden. Nach dieser Neuregelung steht die Marenave Schiffahrts AG auf sicheren Beinen und ist gerüstet, auch die Ausklänge der Krise ohne Mastbruch zu durchfahren.

Die Marenave Schiffahrts AG ist mit ihrem breit aufgestellten Portfolio und den gewachsenen Geschäftsbeziehungen mit seinen Partnern in einer guten Ausgangsposition, um von Opportunitäten zu profitieren, die der Markt bieten wird. Gerade jetzt bietet die Börsennotiz und Handelbarkeit der Aktie einen für die Schifffahrt in Deutschland fast einmaligen Zugang zum Kapitalmarkt. Gelegenheiten zum Erwerb renditestarker Objekte wollen wir für Sie als unsere Aktionäre realisieren; dafür notwendige technische Weichenstellungen sollen auf der vor uns liegenden Hauptversammlung, zu der Sie gesondert eingeladen werden, gestellt werden.

Ihr Tobias König

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

die Marenave Schifffahrts AG hat sich im Geschäftsjahr 2009 – dem ersten kompletten Geschäftsjahr nach Ausbruch der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise – mit erwarteten schwierigen Rahmenbedingungen konfrontiert gesehen. Neben den Auswirkungen eines teils drastisch rückläufigen Charratenniveaus musste zudem die Neuordnung bestehender Finanzierungsparameter bewältigt werden, nachdem als Fol-

ge der Finanzkrise auch bei der Marenave Schifffahrts AG die vielzitierte „Kreditklemme“ spürbar geworden ist. So wurden seitens einer finanzierenden Bank bestehende Kreditzusagen gekürzt und Rahmenvereinbarungen mussten neu verhandelt werden.

Umso wichtiger war die im März 2009 erfolgte Übernahme des Autotransporters MS “HÖEGH BERLIN“, der über eine langfristige Bareboat-Vercharterung konstante Umsatz- und



Ergebnisbeiträge einfahren wird. Durch diesen Flottenausbau ist die Marenave Schifffahrts AG ihrem Ziel, ein hinsichtlich der Größenklassen, Beschäftigung, Risiko und Chance diversifiziertes Portfolio aufzubauen und nachhaltige Erträge aus der Vercharterung von Schiffen sowie deren An- und Verkauf zu erwirtschaften, einen großen Schritt näher gekommen.

Den erschwerten Rahmenbedingungen konnte sich die Marenave Schifffahrts AG jedoch nicht gänzlich entziehen, weshalb ein negatives Konzernergebnis verzeichnet werden musste. Für die Zukunft sieht der Aufsichtsrat das Unternehmen jedoch 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 2009 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. Besonderes Augenmerk des Aufsichtsrats galt im Geschäftsjahr 2009 vor dem Hintergrund der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise der aktuellen Ertragssituation einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Im Geschäftsjahr 2009 fanden vier turnusmäßige Aufsichtsratssitzungen sowie eine außerordentliche Telefonkonferenz statt, auf welcher die aktuelle Finanzierungssituation erörtert wurde. 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 13. ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember 2009, Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Entspre-

chenserklärung vom 16. Dezember 2009 wurde allen Aktionären im Internet unter www.marenave.com dauerhaft zugänglich gemacht.

Beratung und Feststellung der Jahresabschlüsse

Die durch Beschluss der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 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 28. April 2010 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses – unter besonderer Berücksichtigung des rechnungslegungsbezogenen Kontroll- und Risikomanagementsystem – abschließend berichtet.

Auf Basis seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichtes, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichtes hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zugestimmt. In seiner Sitzung am 28. April 2010 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinnes schließt sich der Aufsichtsrat an.

Hamburg, den 28. April 2010
Der Aufsichtsrat



Dr. Harald Wauschkuhn
Vorsitzender

A close-up photograph of a boat's hull, showing a curved black section and a white section. The hull is marked with depth numbers in white, raised characters. The numbers are 260, 240, 220, and 200, arranged vertically from top to bottom. The boat is on the water, which is visible in the upper left corner.

260

240

220

200

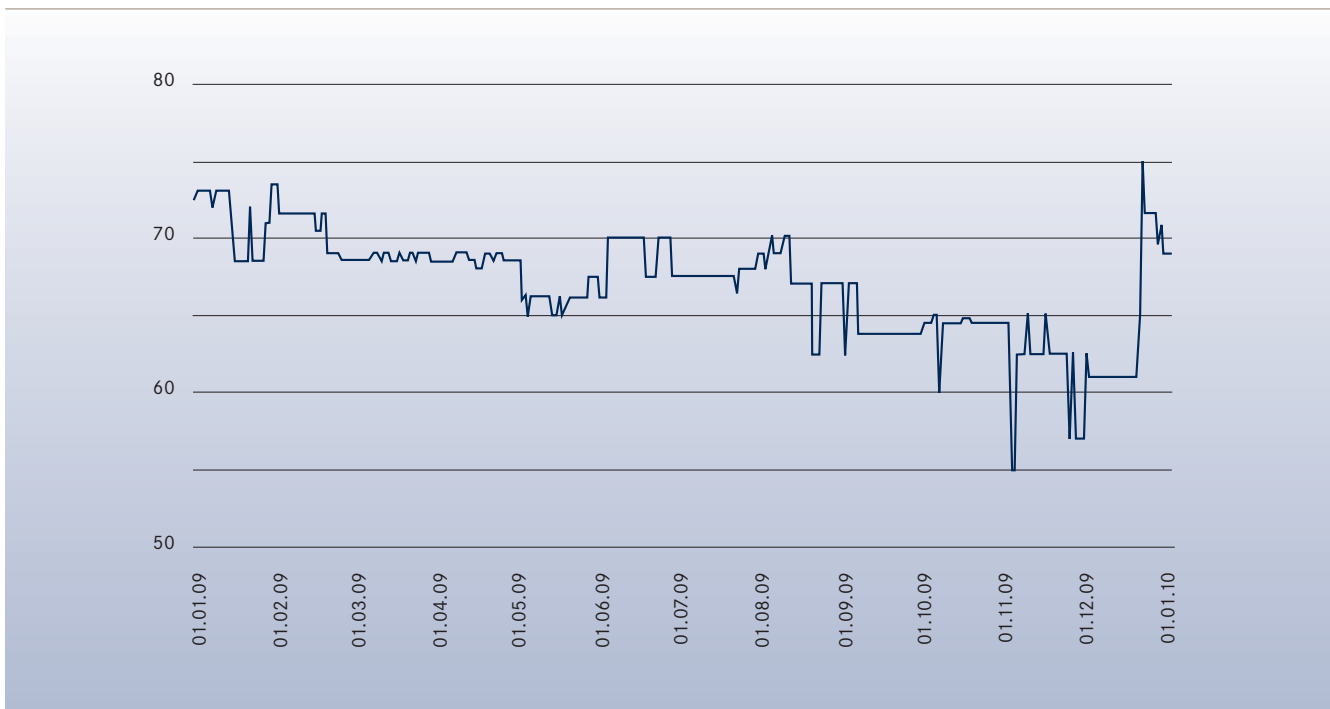
Das Unternehmen in Kürze

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	103,53 Mio. Euro zum 31. Dezember 2009
Aktiengattung	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
Anzahl der Aktien	1.500.500 (nach Aktiensplit im Juli 2009)

Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2009

Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Quelle: Bloomberg

Nachdem die Stimmung an den Börsen besonders im ersten Quartal des Jahres 2009 noch sehr wechselhaft war, führte eine sich insgesamt verbessernde Stimmung an den meisten Börsen zu steigenden Kursen. Hier machten sich die ersten Konjunkturprogramme – vor allem in Fernost – bemerkbar, welche durch die expansive Geldpolitik der Notenbanken unterstützt wurden. Nach Meinung vieler Experten ist damit die Talsohle der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise durchschritten, wenngleich auch auf niedrigem Niveau.

Im Juli 2009 wurde der auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2009 beschlossene Aktiensplit vollzogen. Danach wurde das Grundkapital im Verhältnis 1:10 in 1.500.500 Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 100,00 je Aktie neu eingeteilt.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG zeichnen sich dabei grundsätzlich durch eine Wertbeständigkeit und eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt aus. In einem von Unsicherheiten über die weltweite Wirtschaftsentwicklung – und insbesondere über die internationale Krise der Schifffahrt – geprägten Umfeld musste jedoch

auch die Marenave Aktie unterjährig Kursabschläge hinnehmen, bevor sich eine Stabilisierung zum Jahresende – bei jeweils sehr niedrigen Umsätzen – wieder einstellte.

Der Höchstkurs im Laufe des Jahres wurde im 4. Quartal am 22. Dezember 2009 mit EUR 75 erreicht und übertraf damit den bisherigen Höchstkurs des Jahres 2009 von EUR 73,50, der am 30. Januar erreicht wurde. Der Tiefstand der Aktie lag Anfang November 2009 bei EUR 55,00. Zum 31. Dezember 2009 schloss die Aktie mit einem Kurs von EUR 69,00.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das letzte Rating des Jahres 2009 datiert auf den 2. Dezember 2009 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Die Aktie wurde auf Halten eingestuft. Das Kursziel des Ratings wurde auf Sicht von 12 Monaten mit EUR 64,10 angegeben.

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

Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	31.12.2009	31.12.2008
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	33.111	50.458
EBIT in Tsd. EUR	-893	16.192
Umsatzrendite in %	-23,18	20,41
EBIT-Marge in %	-2,70	32,09
Ergebnis pro Aktie in EUR ¹⁾	-5,12	6,86

	31.12.2009	31.12.2008
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	354.834	304.178
Eigenkapital	140.605	156.233
Eigenkapitalquote in %	39,63	51,36

	31.12.2009	31.12.2008
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	7	0
Personalaufwand in TEUR	257	0
Personalaufwandsquote in %	0,78	0,00

1) Im Juli 2009 wurde der von der Hauptversammlung beschlossene Aktiensplit im Verhältnis 1:10 durchgeführt. Danach bestanden 1.500.500 Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 100,00 je Aktie. Das Ergebnis je Aktie für das Jahr 2008 wurde gemäß IAS 33.64 rückwirkend berichtigt.

Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2009

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG bietet als erste börsennotierte AG institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in zyklische Schifffahrtsmärkte zu investieren und dadurch ihr Anlage-Portfolio zu diversifizieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schifffahrt – Container, Tanker und Bulker – sowie das Segment Car Carrier im abgelaufenen Geschäftsjahr genommen haben.

Wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig ist die Entwicklung der gesamten Schifffahrt abhängig von der Weltwirtschaftsentwicklung. Die Beurteilung der für die Marenave Schifffahrts AG relevanten Schifffahrtsbereiche ist somit nur vor dem Hintergrund der Weltwirtschaft möglich.

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise beeinflusste ab Herbst 2008 in zunehmender Deutlichkeit das Ergebnis der

Marenave Schifffahrts AG. In der zweiten Hälfte des Jahres 2009 nahm die Zahl positiver Meldungen stetig zu, was jedoch wenig Auswirkungen auf das Jahresgesamtergebnis hatte.

Das Wirtschaftswachstum in den USA nahm im vierten Quartal des Jahres 2009 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 5,9 % zu, was die höchste Steigerungsrate seit sechs Jahren bedeutet.

Die global langsam wieder erstarrende Konjunktur konnte die lang anhaltende Verunsicherung auf den weltweiten Handels- und Finanzierungsmärkten beruhigen, so dass sich die nachgefragten Transportkapazitäten auf einem niedrigen Niveau stabilisieren konnten. In der Folge haben sich auch die Frachtraten stabilisiert und es mehrten sich die Zeichen, dass die sich im Laufe des Geschäftsjahres 2009 ankündigende Trendumkehr im Laufe der Jahre 2010 / 2011 verfestigt. Das vierte Quartal 2009 war geprägt von einem Angebotsüberhang, so dass sich trotz der steigenden Nachfrage nach Transportkapazitäten in einigen Bereichen der Tanker- und Container-



schifffahrt insgesamt kein Marktgleichgewicht einstellen konnte. Entsprechend ist auch das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG im vierten Quartal negativ ausgefallen. Für das gesamte Geschäftsjahr 2009 ergab sich ein negatives Konzernergebnis von EUR 7,68 Mio.

Die Erfolgsentwicklung der Marenave Schifffahrts AG wird aufgrund der derzeitigen Struktur der Marenave-Flotte maßgeblich von der Entwicklung der Frachtenmärkte der Container- und Tankerschifffahrt beeinflusst und wird von einer Erholung der Weltwirtschaft profitieren.

Nach der Indienststellung der vier Bulkerneubauten wird mit einer Erhöhung und Verstetigung des Umsatzes und Ergebnisses gerechnet.

Tankschifffahrt

Der Ergebnisbeitrag der Tanker fiel im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses um EUR 13,32 Mio. geringer aus. Während im 1. Halbjahr 2009 noch auskömmliche Charraten vereinnahmt werden konnten, war die zweite Jahreshälfte durchgängig von einer geringen Nachfrage nach Transportkapazitäten und in Folge dessen niedrigeren Einnahmen geprägt, und nur Teilbereiche konnten sich zwischenzeitlich positiv absetzen. Die Konjunkturprognosen haben sich in den vergangenen Monaten deutlich aufgehellt und die Frachtenmärkte konnten sich gegen Ende des

Jahres 2009 und zu Beginn des Jahres 2010 erholen, was unter anderem auch dem extrem kalten Winter auf der nördlichen Halbkugel zu verdanken ist. Da es sich hier um einen saisonalen Zyklus handelt, gehen wir nicht davon aus, dass bereits eine Trendwende erfolgt ist. Diese erwarten Fachleute eher in der zweiten Jahreshälfte 2010, wenn die Konjunkturerholung in den westlichen Industrienationen spürbar werden müsste. Schon im März 2010 haben OPEC und das US Department of Energy Daten veröffentlicht, wonach in 2010 wieder mit einem Wachstum der Nachfrage nach Öl zu rechnen wäre. Entscheidend ist jedoch die Entwicklung von Angebot und Nachfrage. Positiv ist, dass neueste Statistiken darauf hindeuten, dass das Flottenwachstum deutlich geringer ausfallen könnte, als ursprünglich erwartet.

Im Jahr 2010 läuft die Frist für die Ausmusterung der Einhüllentanker aus. Aufgrund der gegenwärtigen Marktsituation ist es wenig rentabel, alte Einhüllentanker zu betreiben, so dass wir einen deutlichen Anstieg der Abwrackungen beobachten. Aufgrund der noch längerfristig stark angespannten Situation am Finanzmarkt und einer Finanzierungslücke von ca. USD 300 Milliarden wurden deutlich mehr Neubaufträge storniert als bisher erwartet. Außerdem wird mit weiteren Stornierungen und Verzögerungen in der Ablieferung der Neubauten gerechnet, so dass ein deutlich breiter gestaffeltes Ablieferungsprofil vorliegt, das durch eine Vielzahl von verschobenen Ablieferungen entstanden ist. So wurden lediglich ca. 82% der



bestellten Tanker mit geplantem Ablieferungsdatum 2009 auch tatsächlich abgeliefert. Laut aktuellen Marktberichten wurden in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 56% der erwarteten Tonnage abgeliefert. Positiv wirkt sich hierbei außerdem aus, dass seit rund 18 Monaten keine nennenswerten Neubauverträge abgeschlossen wurden. Darüber hinaus haben die vergangenen Monate bereits gezeigt, dass die getroffenen Maßnahmen zur Steuerung des Tonnageangebotes durch das sog. „slow steaming“ (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung) sich positiv auf den Tankersector auswirkten. Auch wenn wir diese Faktoren durchweg positiv bewerten, wird die Ratenentwicklung in der Tankschiffahrt maßgeblich davon abhängen, wie sich die Erholung der globalen Wirtschaft fortsetzt, wann das Tonnageangebot wieder mit der Nachfrage korrespondiert und wie sich die Transportwege bzw. die Transportdistanzen zukünftig entwickeln werden.

Trotz der insgesamt sehr schwierigen Marktbedingungen war der Beitrag aus dem Betrieb der Tanker auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses im Geschäftsjahr 2009 mit EUR 11,41 Mio. unverändert deutlich positiv.

Containerschiffahrt

Die Containerschiffahrt profitierte in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels und der voranschreitenden Globalisierung. Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Der Einbruch des Welthandels führte im Jahr 2009 zu einem starken Rückgang der Nachfrage nach Transportkapazitäten besonders in großen Fahrtgebieten zwischen Fernost, Westeuropa und den USA. Diese verminderte Nachfrage in den westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der wichtigen Transpazifik- und Transatlantikverkehre niedergeschlagen.

Das Marktumfeld, in dem sich die beiden Feederschiffe MS „CAPE FOX“ und MS „CAPE FRIO“ bewegen, konnte sich im 4. Quartal 2009 leicht positiv von den anderen Größenklassen abheben. Es wurde eine deutlich erhöhte Aktivität festgestellt, jedoch immer noch auf einem unbefriedigenden Rateniveau, das sich unterhalb der reinen Schiffsbetriebskosten befindet. Die Linienreedereien konnten gegenüber ihren Kunden auf vielen Routen bereits erhebliche Frachtraten erhöhungen durchsetzen, was allgemein als erste Stufe der Erholung des Gesamtmarktes gesehen wird. In Folge dessen haben sich auch bereits die Verhandlungsbedingungen für Charter-Reeder verbessert, was sich zunächst an der Länge der vereinbarten Perioden (noch auf niedrigem Niveau) und im weiteren Verlauf an gestiegenen Charterraten festmachen lässt. Durch die Beschäftigung der beiden Schiffe im HANSE Container-ship Pool konnten durch das zyklische Tief hindurch lange Zeit Einnahmen erzielt werden, die über dem jeweils herr-

schen Marktiveau lagen, und durch die beschriebene Belegung des Marktes für Feedertonnage (unter 2.000 TEU) haben wir dort derzeit wieder nahezu Vollbeschäftigung.

Die derzeitige Entwicklung bestätigt die Einschätzung, dass es für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe weiterhin langfristig wieder ein gesundes und stabiles Marktumfeld geben wird und wir folgen der Einschätzung vieler Analysten und hoffen, in der kurzen bis mittleren Frist eine weitere Erholung der Frachtenmärkte feststellen zu können.

Die Neubauaktivitäten für Feederschiffe sind nahezu zum Erliegen gekommen. Daher wird in diesem Schifffahrtssegment von einem stagnierenden bis negativen Wachstum der Flotte ausgegangen und eine positive Entwicklung des Gesamtmarktes erwartet (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu erkennen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen selbst bei einer verminderten wirtschaftlichen Aktivität eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich spielt auch hier das „Slow-Steaming“ eine Rolle, denn um die Transportleistung auf den Linien aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Schiffe einzusetzen.

Trotz aller grundsätzlich langfristig optimistischen Nachfrageprognosen für die Schiffahrt bestehen temporäre Überkapazitäten. Die Containerschiffahrt befindet sich in einer zyklischen Schwächephase, die durch die weltweite Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt ist. Die Containerschiffahrt ist sehr heterogen strukturiert und wird sich erst dann erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine dauerhaft erhöhte Nachfrage von Transportkapazität sorgt und die derzeit noch aufliegenden Schiffe in allen Größenklassen wieder Beschäftigung gefunden haben. In den vergangenen Monaten wurde bereits eine deutliche Reduzierung der aufliegenden Schiffe verzeichnet, obwohl in dieser Zeit auch Neubauten abgeliefert wurden.

Bulkschiffahrt

Nach der extremen Volatilität auf den Frachtenmärkten im Geschäftsjahr 2008 haben sich die Bulkerraten über das Gesamtjahr 2009 auf einem zufriedenstellenden Niveau stabilisiert. Die vergleichsweise hohe Dynamik der Bulkschiffahrt wurde im Jahr 2009 vor allem durch die große Nachfrage in Fernost getrieben. Das chinesische Stimulus-Programm hat dazu in erheblichem Umfang beigetragen. Die Marktentwicklung in der Bulkschiffahrt ist dennoch selbst auf kurze bis mittlere Frist schwer vorherzusehen. Die Prognosen der Marktanalysten bezüglich der wichtigsten Marktparameter wie z.B. der Rohstoffpreise, sind generell uneinheitlich. Ein „Leading Indicator“ sind

jedoch die Erzeugerpreise für Eisenerz, die wieder stark angezogen sind und jetzt erstmalig nicht für ein ganzes Jahr ausgehandelt wurden. Die für die Bulkschiffahrt wichtigen Rohstoffhandelsmärkte befinden sich derzeit in einer Umbruchphase, in deren Folge mit einer noch stärkeren Volatilität der Frachtenmärkte gerechnet wird. Auch bei den Bulkern verzeichnen wir erhebliche Rückgänge bei den Neuablieferungen, so dass sich Angebot und Nachfrage wieder zugunsten der Reedereien verschoben haben. So wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr lediglich etwas mehr als die Hälfte der zur Ablieferung vorgesehenen Neubauten abgeliefert. Die Ablieferungszahlen zu Beginn des Jahres 2010 haben die Fortsetzung dieses Trends bestätigt. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit geraumer Zeit weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, und es wird aller Voraussicht nach aufgrund der angespannten Bilanzsituation vieler schiffsfinanzierender Banken und Reeder in naher Zukunft ebenfalls sehr geringe Neubauaktivitäten geben. Durch diese Entwicklung ist es bereits bei einer Reihe von Werften zu existenzbedrohenden Liquiditätsengpässen gekommen, so dass für die Werftindustrie – insbesondere im asiatischen Raum – eine Konsolidierungswelle erwartet wird.

Für unsere vier Bulkerneubauten wurden langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass die kurzfristigen Geschehnisse auf den Bulkermärkten lediglich mittelbaren Einfluss auf unsere Neubauten haben. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt und ermöglichen damit eine Entzerrung hinsichtlich der Termine für eine Anschlussbeschäftigung.

Bezüglich der Bestellung von vier 57.000 tdw Bulkern wird des Weiteren auf den Prognosebericht verwiesen.

Car Carrier

Auch für die „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) war 2009 ein außerordentlich herausforderndes Geschäftsjahr und es mussten vielerorts schmerzhaft Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden, um sich den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden ca. 104 Car Carrier (ca. 14% der Gesamtflotte) abgewrackt, „slow steaming“ implementiert und zahlreiche Neubauverträge storniert oder verschoben, um auf diese Weise den Angebotsdruck etwas zu verringern. Nachfrageseitig mussten im ersten Halbjahr 2009 extreme Rückgänge verkraftet werden, die aber im weiteren Jahresverlauf, nicht zuletzt auch hier mithilfe staatlicher Konjunkturförderprogramme, wieder etwas ausgeglichen wurden. Ausgehend von den relativ niedrigen Transportmengen zur Mitte 2009 hat die Nachfrage sehr stark zugelegt, die Auslastung liegt jedoch noch deutlich unter dem Rekordniveau von 2008. Nach Analysten-Meinung befinden sich Angebot und Nachfrage in diesem Markt mittelfristig wieder in einem ausgewogenen Verhältnis. Das MS „HÖEGH BERLIN“ befindet sich in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS, so dass die kurzfristige

Entwicklung dieses Marktes keinen Einfluss auf die Entwicklung der Marenave Schiffahrts AG haben dürfte.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die Ertragslage im Jahr 2009 ist durch einen deutlichen Umsatzrückgang von 34,4% gekennzeichnet, wofür ein deutlicher Preiseffekt in Form eines gesunkenen Charterratenniveaus verantwortlich zeichnet. Gegenläufig wirkten sich mit EUR 6,9 Mio. die Umsatzerlöse des im März 2009 in die Flotte aufgenommenen Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ aus. Aufgrund der Bareboat-Beschäftigung entsprechen bei der MS „HÖEGH BERLIN“ die Umsatzerlöse dem Schiffsbetriebsergebnis.

Der Produktentanker MT „MARE BALTIC“ wurde im August 2008 übernommen und hat im Jahr 2009 durchgängig zum Ergebnis beigetragen.

Einen wesentlichen Einmaleffekt auf das Konzernergebnis hat auch die außerplanmäßige Abschreibung über insgesamt EUR 3,9 Mio. auf die beiden in der Flotte befindlichen Containerschiffe. Sie macht mehr als die Hälfte des negativen Konzernergebnisses aus. Die Abschreibung war notwendig, da der durchgeführte Impairment Test gegenüber dem Vorjahr durch schlechtere Zukunftsaussichten sowie erhöhte Diskontierungssätze (von 6,17% auf 7,82%) eine entsprechende Wertminderung anzeigte.

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2009 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 stellen sich wie folgt dar:

	2009	2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	33.111	50.458	-17.347
Schiffsbetriebskosten	-14.668	-22.300	7.632
Schiffsbetriebsergebnis	18.443	28.158	-9.715
Personalaufwendungen	-257	0	-257
Sonstige betriebliche Erträge	1.023	834	189
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.457	-2.880	423
Reedereiüberschuss	16.752	26.112	-9.360
Abschreibungen auf Sachanlagen	-13.746	-9.920	-3.826
Wertminderungen	-3.900	0	-3.900
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.261	235	1.026
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.650	-7.300	-350
Ergebnis vor Ertragsteuern	-7.283	9.127	-16.410
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-48	-7	-41
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-344	1.179	-1.523
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-392	1.172	-1.564
Konzernerfolg	-7.675	10.299	-17.974

Der Konzernenerfolg setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	2009	2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-1.274	-1.163	-111
Tanker	-1.947	10.036	-11.983
Container	-6.587	307	-6.894
Autotransporter	2.562	0	2.562
Bulker	-136	-176	40
Übrige	48	33	15
Konsolidierungsbuchungen	-341	1.262	-1.603
Konzernerfolg	-7.675	10.299	-17.974

Bei den Konsolidierungsbuchungen handelt es sich im Wesentlichen um Anpassung der latenten Ertragsteuern.

Die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise spiegeln sich in dem Rückgang des Reedereiüberschusses um ca. 35,8% gegenüber dem Vorjahr wider.

Dem Umsatzrückgang von EUR 17,3 Mio. steht ein Rückgang bei den Schiffsbetriebskosten von nur EUR 7,6 Mio. gegenüber. Die Schiffsbetriebskosten fallen nur in sehr eingeschränktem Maße – und zwar im Bereich der Kommissionen, die zumeist in Form einer Prozentkommission bezahlt werden – proportional zu den Umsatzerlösen an. Der Rückgang der Schiffsbetriebskosten im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 ist vielmehr dem Umstand geschuldet, dass im Jahr 2008 noch einige Schiffe eine zwischenzeitliche Spotmarktbeschäftigung hatten.

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.

Bei dem MT "MARE CARIBBEAN" fielen im ersten Halbjahr 18 Off-Hire-Tage im Rahmen der planmäßigen Klassedocking an. Im dritten Quartal 2009 waren weitere 24 Off-Hire-Tage im Zusammenhang mit einem Defekt an der Pumpensteuerung zu verzeichnen. Die Schäden werden bis auf die Selbstbeteiligung in Höhe von TUSD 70 direkt von der Versicherung ersetzt, und auch der Einnahmeausfall ist im Wesentlichen von der Loss-of-Hire-Versicherung gedeckt.

Nachdem der MT "MARE ATLANTIC" bereits seit dem 31. Dezember 2008 in dem Scorpio Panamax Tanker Pool fährt, wird seit dem 8. Februar 2009 auch der MT "MARE PACIFIC" in diesem Pool eingesetzt.

Das Ergebnis unserer beiden Containerschiffe, dem MS "CAPE FOX" und dem MS "CAPE FRIO", war durch die rückläu-

figen Charterraten auf dem Containerschiffmarkt geprägt und befindet sich auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Erfreulich ist zwar, dass das MS "CAPE FOX" seit Anfang Juni 2009 eine neue Beschäftigung gefunden hat; dies hat jedoch nur geringe Auswirkungen auf die Ertragssituation, da die beiden Containerschiffe – unabhängig von der eigenen Beschäftigungssituation – Poolerlöse beziehen.

Im Gesamtjahr 2009 konnten die beiden Containerschiffe durch den Pooleinsatz, der eine zeitliche Verzögerung der Auswirkungen von Markttendenzen auf die Poolergebnisse nach sich zieht, über dem Markt liegende Chartereinnahmen erzielen.

Personalaufwendungen werden entgegen der Vergleichsperiode mit TEUR 257 ausgewiesen, was auf den Aufbau des eigenen Mitarbeiterstamms zurückzuführen ist; gegenläufig wurden Kosten für externe Dienstleistungen eingespart, da diese nicht mehr im bisherigen Umfang in Anspruch genommen werden. Den Personalaufwendungen stehen gestiegene sonstige betriebliche Erträge – welche vor allem Kursgewinne enthalten – sowie gesunkene sonstige betriebliche Aufwendungen gegenüber. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind außerdem Erträge aus einer Loss-of-Hire-Versicherung für den MT "MARE CARIBBEAN" in Höhe von TEUR 188 enthalten.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um TEUR 3.826 auf TEUR 13.746 zu. Neben den Abschreibungen auf die sich gegenüber dem Vergleichszeitraum neu in der Flotte befindlichen MT "MARE BALTIC" (TEUR 1.430 in 2009 gegenüber TEUR 605 in 2008) und dem MS "HÖEGH BERLIN" (TEUR 2.516) wirkte sich hier vor allem die Änderung des Wechselkurses USD/EUR sowie eine zum 31. Dezember 2009 vorgenommene Anpassung der Schrottwerte aus (je nach Schiffstyp von 250 USD/Idt bis 280 USD/Idt auf 280 USD/Idt bis 320 USD/Idt).

In der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 7.650 sind neben den Zinsen für die Darlehen zur Schiffsfinanzierung inklusive in diesem Zusammenhang abgeschlossener Zinssatzswaps (insgesamt TEUR 7.403) auch die Aufwendungen enthalten, die auf durch die Effektivverzinsung erfolgte Verteilung der Transaktionskosten über die Darlehenslaufzeit zurückzuführen sind.

Bei den Zinserträgen von insgesamt TEUR 1.261 sind Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 1.254 enthalten.

Nach Berücksichtigung der latenten und anderen Steuern wurde insgesamt ein negatives Konzernergebnis von TEUR 7.675 verzeichnet (Vorjahr: positives Ergebnis in Höhe von TEUR 10.299).

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2009	31.12.2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	346.865	268.714	78.151
Kurzfristige Vermögenswerte	7.969	35.463	-27.494
Bilanzsumme	354.834	304.177	50.657
Eigenkapital			
	140.605	156.232	-15.627
Schulden			
Langfristige Schulden	76.828	131.614	-54.786
Kurzfristige Schulden	137.401	16.331	121.070
Bilanzsumme	354.834	304.177	50.657

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 354.834 entfallen TEUR 270.997 auf die fahrende Flotte und TEUR 70.677 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 846 im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 7.969 dar, die sich gegenüber Ende 2008 um TEUR 27.494 verringert haben. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf eine investitionsbedingte Abnahme der Zahlungsmittel zurückzuführen (TEUR -20.775). Auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nahmen um TEUR 5.408 ab, da im Gegensatz zum Bilanzstichtag des Vorjahres keine nicht abgerechneten Reisechartern bestanden.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2009 auf TEUR 140.605. Gegenüber dem 31. Dezember 2008 bedeutet dies eine Verringerung um TEUR 15.627. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf das negative Konzernergebnis für 2009 in Höhe von TEUR 7.676 sowie die negative Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 4.951 zurückzuführen, welche aus der Entwicklung des USD resultiert. Die im Geschäftsjahr 2009 vorgenommene Dividendenzahlung in Höhe von TEUR 3.001 führte ebenfalls zur Abnahme des Eigenkapitals.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2009 und 2008 um TEUR 54.786 ab, während die kurzfristigen Schulden um TEUR 121.070 zunahmen. Ursache für diese Verschiebungen in der Bilanzstruktur sind IFRS-Bilanzierungsregeln.

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2009 wurde von einer finanzierenden Bank ein Verstoß gegen ein wesentliches Financial Covenant (loan-to-value-ratio) in den Kreditverträgen behauptet, welche die Bank bei tatsächlichem Vorliegen eines Verstoßes zur Forderung nach Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten berechtigt hätte. Auf dieses Recht hat die

Bank zunächst mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 bis zum 30. Juni 2010 verzichtet. Ein längerfristiger Verzicht („waiver“) bis zum 1. März 2012 wurde jedoch erst im März 2010 ausgesprochen.

Wegen der Regelungen des IAS 1.74 mussten aufgrund der Tatsache, dass der zum 31. Dezember 2009 bestehende Waiver nur bis zum 30. Juni 2010 reichte und eine längerfristige Lösung erst nach dem Bilanzstichtag gefunden wurde, Finanzverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 115.766 zum Bilanzstichtag als kurzfristig klassifiziert werden, obwohl die Kreditverträge grundsätzlich eine wesentlich längere Laufzeit vorsehen und obwohl noch vor dem Erstellungszeitpunkt des Abschlusses eine langfristige Neuordnung vereinbart werden konnte. In den folgenden (Zwischen-) Abschlüssen wird deshalb wieder eine Rückumgliederung in den langfristigen Bereich erfolgen.

Um diesen Effekt bereinigt hätten die langfristigen Schulden also tatsächlich um TEUR 60.980 zugenommen, während der Anstieg bei den kurzfristigen Schulden nur TEUR 5.304 betragen hätte.

Die so bereinigten 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 Containerschiffe MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO". Zudem wurde in 2008 mit der Inanspruchnahme der ersten Darlehens tranche zur Finanzierung des MS "MARE TRANSPORTER" begonnen. Im Verlauf des Jahres 2009 gingen jeweils eine weitere Tranche für das MS "MARE TRANSPORTER" und das MS "MARE TRACER" sowie zwei Raten für das MS "MARE TRADER" sowie das MS "MARE TRAVELLER" zu. Auch für das MS "HÖEGH BERLIN" erfolgte in 2009 die Auszahlung des Fremdfinanzierungsanteils. Für den MT "MARE CARIBBEAN" wurde Anfang März 2009 ein erster Betrag des Schiffshypothekendarlehens in Anspruch genommen. Insgesamt, nach Abzug der planmäßig erfolgten Tilgungsleistungen, nahmen dadurch die Schulden aus der Schiffsfinanzierung um TEUR 66.426 zu.

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.

	2009	2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	21.107	18.785	2.322
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-113.235	-67.596	-45.639
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	69.455	65.083	4.372
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-22.673	16.272	-38.945
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.897	-1.463	3.360
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	24.148	9.339	14.809
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	3.373	24.148	-20.775

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 sechs Bauzeitraten der oben genannten Supramax-Bulker und dem Erwerb des MS "HÖEGH BERLIN".

Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 92.160 (TUSD 120.742). TEUR 15.930 (TUSD 20.000) sind davon sowohl bei den Investitionen in das Sachanlagevermögen als auch bei den Mittelzuflüssen aus der Finanzierungstätigkeit nicht liquiditätswirksam geflossen, sondern wurden im Zusammenhang mit dem Erwerb des MS "HÖEGH BERLIN" über einen Seller's Credit verrechnet.

Mindernd wirkten sich auf den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit Tilgungs- und Zinszahlungen an die Banken in Höhe von TEUR 19.709 aus sowie der Umstand, dass auf der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 die Ausschüttung einer Dividende beschlossen wurde, die am 11. Juni 2009 zu Auszahlungen an die Aktionäre in Höhe von TEUR 3.001 führte.

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 § 315 Abs. 4 HGB

Das gezeichnete Kapital wurde durch den auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2009 beschlossenen Aktiensplit in 1.500.500 Stück (zuvor 150.050 Stück) nennwertlose Inhaberaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital

von jeweils 100 EUR (vor Aktiensplit 1.000 EUR) neu eingeteilt. Die Umstellung der Börsennotierung der Aktien erfolgte mit Wirkung zum 16. Juli 2009. 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 Schifffahrts AG enthält keine hiervon abweichenden Bestimmungen.

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

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 offenlegungspflichtig 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 2009 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über sieben Mitarbeiter, von denen einer zum 1. April 2009 und sechs weitere zum 1. Juli 2009 angestellt wurden. Externe Dienstleistungen wurden im Gegenzug reduziert.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Der Vorstand der Marenave Schiffahrts AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf ihrer Internetseite öffentlich zugänglich gemacht, worauf Bezug genommen wird.

(siehe: www.marenave.de/dt/investorrelations/unternehmensfuehrung.html)

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

Der Konzern befand sich zum Abschlussstichtag noch in schwebenden Verhandlungen mit einer finanzierenden Bank über mögliche Vertragsverletzungen von Kreditverträgen und daraus resultierenden Konsequenzen auf die Gewährung von zugesagten Darlehenslinien sowie die Margenhöhe. Mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 hat die Bank dem Konzern bestätigt, dass sie zunächst bis zum 30. Juni 2010 – bis dahin sollte eine längerfristige Lösung gefunden werden – die behauptete Überschreitung der Loan-to-Value-Kennzahl duldet, ohne Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten zu verlangen. Mit Einigung vom 10. März 2010 wurde diese längerfristige Lösung vereinbart. Mit dieser Einigung wurde eine neue gesonderte Darlehenslinie in Höhe von maximal USD 12,65 Mio. eingeräumt mit der zweckgebundenen Inanspruchnahme zur Verrechnung fälliger Tilgungen unter verschiedenen Einzelfinanzierungen seit Dezember 2009 bis Ende des 3. Quartals 2010. Diese gesonderte Linie erfolgt unter der Finanzierung der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG; die vormals unter dieser Gesellschaft bestandene Zusage über USD 24,5 Mio. wurde gestrichen. Die gesonderte Linie ist bis zum 30. Mai 2013 zurückzuführen. Die finanzierende Bank weitete mit Einigung im März 2010 des Weiteren ihre temporäre Zusage vom 30. Dezember 2009, für die behauptete Überschreitung der Loan-to-value-Kennzahl keine Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten zu fordern, vom 30. Juni 2010 bis zum 1. März 2012 aus. Zudem wurde die Marge für die Zeit bis zum 1. März 2012 um 1,125%-Punkte erhöht, was zusätzlichen Zinsaufwand von ca. USD 1,0 Mio.

im Jahr 2010, USD 2,0 Mio. in 2011 sowie USD 0,5 Mio. in 2012 nach sich zieht.

Die Vornahme von Dividendenzahlungen der Marenave Schiffahrts AG während der Inanspruchnahme der gesonderten Darlehenslinie ohne das Einverständnis der Bank würde gegen die Auflagen der erzielten Einigung verstoßen.

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 etwaiger Veränderungen seit der Veröffentlichung des letzten Risikoberichts – dokumentiert sowie wesentliche Grundzüge des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems dargestellt.

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

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

Während das Risikomanagementsystem auf die Identifizierung und Klassifizierung von Risiken gerichtet ist, zielt das Interne Kontrollsystem auf die Verringerung von Risiken durch Kontrollmaßnahmen ab. Das interne Kontrollsystem ist somit ein integraler Bestandteil des Risikomanagementsystems, weshalb folgend eine zusammengefasste Darstellung erfolgt.

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

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen aus.

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

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

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

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

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

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

Bilanzierungsrichtlinien und Kontierungsanweisungen bestehen in erforderlichen Teilbereichen und befinden sich in weiterem Aufbau. Abstimmungen zwischen den involvierten Per-

sonen werden aufgrund der Überschaubarkeit des Kreises in wöchentlichen Treffen herbeigeführt und sind aufgrund der rein örtlichen Nähe der Personen jederzeit gewährleistet.

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

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

In einer jährlichen Risikoinventur werden Risiken aufgelistet und sodann Kontrollen und Verantwortlichkeiten definiert. In Bezug auf rechnungslegungsbezogene Risiken bestehen diese Kontrollen im Wesentlichen aus übergeordneten Plausibilitätsbeurteilungen sowie Abstimmungshandlungen.

Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat auf monatlicher Basis ein seinem Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb, dem Adressausfallrisiko unserer Charterer 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. Hierbei wird auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und zu dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Risiken ergeben sich auch aus der Entwicklung der Charratenhöhe. Bei einem geringen Niveau könnten diese gegebenenfalls nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung ausreichen. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgt ein diversifizierter Einsatz der Flotte in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus langfristiger Zeitcharter und kurzfristiger Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

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

Bei den Schiffen, die durch langfristige Charterverträge an einen Charterer gebundenen sind, begegnen wir dem Adress-

ausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen. Diese Prüfung wird in der Regel jährlich wiederholt, sofern nicht Gründe für einen kürzeren Turnus gegeben sind.

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 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 2009 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 Mischung aus Kalkulationssicherheit einerseits sowie Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. 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 sowie ggf. durch deren Veräußerung erzielen.

Eine Risikominderung aus der Vercharterung der Schiffe erfolgt durch den Einsatz unserer Schiffe in Einnahmepools. Innerhalb dieser Pools erfolgt eine weitere Diversifikation dadurch, dass die 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 im zweiten Halbjahr 2008 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 zum Bilanzstichtag aus 26 modernen Doppelhüllen Tankern der

Handy-Size Klasse, und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Charter 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 zum Bilanzstichtag eine Flotte von 17 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern.

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

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

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

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus der Fähigkeit, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben (sog. „covenants“). Diese sehen als wesentlichen Punkt die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-value-Ratio“ vor. Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff – so-

wie insgesamt für alle in Fahrt befindlichen Schiffe – zu keinem Zeitpunkt einen festgelegten Prozentsatz des Marktwertes der als Sicherheit für die Darlehen stehenden Schiffe überschreiten darf.

Die Einhaltung dieser Kennzahl kann insbesondere in Krisenzeiten problematisch sein, da dies regelmäßig zum Teil stark gesunkene Marktwerte der Schiffe nach sich zieht.

Im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge hat die darlehensgebende Bank verschiedene Rechte. Dies kann sich in einer Anhebung der Marge ausdrücken, wofür im Gegenzug auf die Ausübung weiterer möglicher Rechte aus dem Bruch der Darlehensvoraussetzung temporär verzichtet wird (sog. „waiver fee“), was entsprechende Auswirkungen auf die Ertragslage hätte.

Außerdem wäre die Bank bei Vorliegen der Voraussetzungen berechtigt, Teile des Darlehens fällig zu stellen, damit danach die geforderte „loan-to-value-Ratio“ wieder erreicht wäre. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu bestandsgefährdenden Ausmaßen führen.

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 Teile des Aufsichtsrats 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 derzeit nicht vor. Die weitere Entwicklung wird vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch und laufend überprüft. 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 Charterra-

ten, 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 weiteren Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 derzeit nur eingeschränkt möglich – und in Bezug auf konkrete oder gar punktgenaue Angaben unmöglich – erachtet. Insofern können allenfalls Trends und Tendenzen genannt werden.

Bei aktuell erwarteten Indienststellungen der vier zum Bilanzstichtag im Bau befindlichen Supramax-Bulker wird das Segment der Bulker aufgrund der langfristigen Charterverträge konstante Umsatzerlöse einfahren und einen erfreulichen positiven Ergebnisbeitrag leisten, der sich vor allem ab dem Jahr 2011 voll auswirken wird.

Auch der langfristig über eine Bareboatcharter vermietete Autotransporter wird in 2010 und 2011 aufgrund der fixen Planungsparameter einen positiven Ergebnisbeitrag leisten, der noch über demjenigen des Jahres 2009 liegen sollte, da die Übernahme im 1. Quartal 2009 erfolgte.

Das Container-Segment wird im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 keinen besseren Ergebnisbeitrag leisten können. Für das Jahr 2011 gehen wir zwar von einem besseren, aber noch von keinem absolut positiven Ergebnisbeitrag aus. Aufgrund des Einsatzes in einem Einnahmen-Pool sind die Schwankungen in den Poolraten geringer als die ansonsten vorherrschenden Marktraten und Auswirkungen von Marktentwicklungen folgen mit zeitlichem Verzug. Das im Jahr 2009 stetig abnehmende Poolratenniveau hat im 1. Quartal 2010 seinen Tiefpunkt erreicht. Wir gehen ab diesem Zeitpunkt von einem stetigen aber langsamen Anstieg des Poolratenniveaus aus.

Unsicherheit besteht bei dem Tanker-Segment, welches auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hohen saisonalen und zyklischen Schwankungen unterworfen ist. Die Beschäftigung in Pools erfolgt im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marena-

ve-Konzerns in diesem Segment deutlich spürbar von einer Wiederbelebung der Tankermärkte profitieren können.

Dies ist ein wichtiger Teil der Beschäftigungsstrategie, in der ein Teil der Erträge durch langfristige Charterverträge gesichert ist und ein anderer Teil bei entsprechender Entwicklung von den Ertragsschwankungen in der Schifffahrt profitieren kann.

Insgesamt rechnen wir in 2010 mit einem besseren Ergebnis als im Jahr 2009; für das Jahr 2011 ist nach den derzeitigen Umständen wieder von einem deutlich positiven Ergebnis auszugehen.

Für unsere vier Bulkerneubauten ergeben sich gemäß jeweiligem Bauvertrag die in untenstehender Tabelle aufgeführten ursprünglich avisierten Ablieferungstermine. Diese werden sich aber voraussichtlich jeweils um einige Monate verschieben. Die Verschiebung ist unter anderem dem Umstand geschuldet, dass einige Schiffe aus der Werft-Produktion durch die Insolvenz eines Kunden nicht planmäßig fertig gestellt werden konnten und der gesamte Arbeitsablauf der Werft neu geordnet werden musste. Die voraussichtlichen Verschiebungen befinden sich innerhalb des Zeitrahmens, der gemäß Bauverträgen noch nicht zur Kündigung der Bauverträge berechtigt. Gleiches gilt für die abgeschlossenen Charterverträge. Die finanziellen Auswirkungen stellen sich wie folgt dar: Für jeden Tag verspäteter Ablieferung verschieben sich die gefixten Netto-Umsatzerlöse in Höhe von USD 25.600 netto pro Tag (für MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER") bzw. USD 23.937 netto pro Tag (für MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER"). Auf der anderen Seite entfallen bzw. verschieben sich die entsprechenden Schiffsbetriebskosten, Zinsen, Abschreibungen usw. Ferner ist die Bauwerft ab dem 31. Tag Verspätung je Schiff zur Zahlung einer Kompensation bis zu einer Höhe von USD 8.000 pro Tag – bis zu einem Maximalbetrag von USD 1,44 Mio je Schiff – verpflichtet.

Am 31. Dezember 2009 sind (wie im Vorjahr) vier Schiffe bestellt:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant gemäß Bauaufsicht)	
MS "MARE TRANSPORTER"	20.05.2010 (30.12.2009)
MS "MARE TRADER"	30.06.2010 (30.04.2010)
MS "MARE TRAVELLER"	Sept. 2010 (31.08.2010)
MS "MARE TRACER"	März 2011 (30.12.2010)

Hinter den gemäß der Bauaufsicht geschätzten Terminen sind in Klammern die Termine aufgeführt, die entsprechend der Bauverträge ursprünglich als Zielablieferungstermine genannt wurden.

Bauwerft: Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Für die vier Bulkerneubauten wurden im Jahr 2009 dem Baufortschritt entsprechend Bauzeitraten in Höhe von insgesamt TUSD 49.718 gezahlt. Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der Vierer-Serie werden weitere TUSD 67.964 zur Auszahlung kommen. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte und prüft, inwieweit von den aktuell bestehenden Marktopportunitäten zu profitieren ist, um auch in Zukunft renditestarke Projekte realisieren zu können.

Dies hängt neben den Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten jedoch auch von den Entwicklungen und Stimmungen auf dem Kapitalmarkt und bei den finanzierenden Banken ab, bei welchen aktuell noch eine abwartende Haltung festzustellen ist.

Hamburg, den 31. März 2010

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2009 EUR	2008 EUR
Umsatzerlöse	27	33.111.419,20	50.458.332,84
Schiffsbetriebskosten	28	-14.668.082,27	-22.300.739,22
Schiffsbetriebsergebnis		18.443.336,93	28.157.593,62
Personalaufwendungen	29	-256.890,45	0,00
Sonstige betriebliche Erträge	30	1.022.578,84	834.232,72
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31	-2.456.507,28	-2.879.289,65
Reedereiüberschuss		16.752.518,04	26.112.536,69
Abschreibungen auf Sachanlagen		-13.745.811,55	-9.920.370,75
Wertminderungen	32	-3.900.000,00	0,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	33	1.260.730,01	234.615,43
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	34	-7.650.240,06	-7.300.096,06
Ergebnis vor Ertragsteuern		-7.282.803,56	9.126.685,31
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-47.889,15	-6.785,26
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-344.457,00	1.178.850,00
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-392.346,15	1.172.064,74
Konzernergebnis		-7.675.149,71	10.298.750,05
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-5,12	6,86
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-5,12	6,86

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	2009	2008
Konzernergebnis	-7.675.149,71	10.298.750,05
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	-4.951.732,31	8.539.000,16
Konzerngesamtergebnis	-12.626.882,02	18.837.750,21

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2009

Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	2009 EUR	2008 EUR
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	10	341.675.441,61	265.765.854,39
Ausleihungen	11	846.436,98	712.428,51
Derivate	21	72.120,61	0,00
Aktive latente Steuern	12	4.270.961,90	2.235.994,00
		346.864.961,10	268.714.276,90
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	13	509.896,71	999.040,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	2.458.447,03	7.866.334,84
Derivate	21	8.815,81	0,00
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14	894.924,37	1.237.403,73
Sonstige Vermögenswerte	15	724.585,58	1.213.095,53
		4.596.669,50	11.315.874,36
Zahlungsmittel	16	3.372.505,78	24.147.486,90
Bilanzsumme		354.834.136,38	304.177.638,16

Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	2009 EUR	2008 EUR
Eigenkapital			
Grundkapital/gezeichnetes Kapital	17	150.050.000,00	150.050.000,00
Rücklagen	18	-2.045.492,03	-2.045.492,03
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	-12.357.666,40	-7.405.934,09
Konzernbilanzergebnis (kum.)		4.957.784,19	15.633.933,90
		140.604.625,76	156.232.507,78
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	74.532.556,80	130.453.818,93
Derivate	21	143.917,54	996.202,55
Kapitalanteile im Fremdbesitz	22	164.000,00	164.000,00
Passive latente Steuern	23	1.987.292,00	0,00
		76.827.766,34	131.614.021,48
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	133.116.566,55	10.769.686,75
Derivate	21	1.345.104,60	1.759.739,86
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	2.162.562,60	2.572.739,94
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	160.923,30	276.590,50
Sonstige Verbindlichkeiten	26	616.587,23	952.351,85
		137.401.744,28	16.331.108,90
Summe Schulden		214.229.510,62	147.945.130,38
Bilanzsumme		354.834.136,38	304.177.638,16

Konzern-Kapitalflussrechnung

für das Geschäftsjahr 2009

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2009 TEUR	2008 TEUR
Konzernergebnis		-7.675	10.299
+ Abschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		17.646	9.920
+ / - erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerposition		344	-1.179
+ / - Abnahme/Zunahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		3.404	-6.482
+ / - Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		999	-822
- Zinserträge	33	-1.261	-234
+ Zinsaufwendungen	34	7.650	7.283
= Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		21.107	18.785
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-113.235	-67.596
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-113.235	-67.596
- Dividendenzahlungen an Aktionäre		-3.001	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen		92.160	76.143
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-12.110	-7.066
+ erhaltene Zinsen		5	224
- gezahlte Zinsen		-7.599	-4.218
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		69.455	65.083
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		-22.673	16.272
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		1.898	-1.463
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		24.148	9.339
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres		3.373	24.148
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende des Geschäftsjahres			
+ Zahlungsmittel	16	3.373	24.148
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		0	0
Finanzmittelfonds		3.373	24.148

Konzern-Eigenkapitalpiegel

für das Geschäftsjahr 2009

Konzern-Eigenkapitalpiegel in EUR

	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
Abschnitt Notes	17	18	19		
Stand 1. Januar 2008	150.050.000,00	-2.522.826,86	-15.944.934,25	5.812.518,68	137.394.757,57
Zuführung zu den gesetzlichen Rücklagen	0,00	477.334,83	0,00	-477.334,82	0,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	8.539.000,16	10.298.750,05	18.837.750,21
Stand 31. Dezember 2008	150.050.000,00	-2.045.492,03	-7.405.934,09	15.633.933,90	156.232.507,78
Stand 1. Januar 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-7.405.934,09	15.633.933,90	156.232.507,78
Zuführung zu den gesetzlichen Rücklagen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dividendenzahlungen an die Aktionäre	0,00	0,00	0,00	-3.001.000,00	-3.001.000,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-4.951.732,31	-7.675.149,71	-12.626.882,02
Stand 31. Dezember 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-12.357.666,40	4.957.784,19	140.604.625,76

Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2009

1. Allgemeine Angaben

Die Marenave Schifffahrts 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 Schifffahrts 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 und ist seit März 2009 zudem Bareboat-Vercharterer eines Autotransporters. 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 2009 aus insgesamt 9 (Vorjahr: 8) Schiffen. Es handelt sich hierbei um 6 (Vorjahr: 6) Produkten- / Chemikaliertanker der Panamax- und Handymax-Klasse sowie 2 (Vorjahr: 2) 1.200 TEU Containerschiffe. Ein Autotransporter ergänzt die Flotte seit März 2009. Zudem wurden bereits 2007 vier Supramax-Bulker mit einer Tragfähigkeit von jeweils 57.000 tdw. bestellt. Die Ablieferungen werden in den Jahren 2010 und 2011 erfolgen.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG baute im Jahr 2009 einen eigenen Mitarbeiterstamm auf und beschäftigte seit dem 1. April 2009 zunächst einen Mitarbeiter und seit dem 1. Juli 2009 sechs weitere Mitarbeiter. Der Bestand zum 31. Dezember 2009 beträgt somit sieben Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 31. März 2010 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 Finanzinstrumente, 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.

Die folgenden Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2009 anzuwenden:

- Überarbeitung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“: Aus IAS 1 (revised 2007), der erstmals für am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnende Berichtsperioden anzuwenden ist, ergibt sich zunächst die Verpflichtung zu einer separaten Darstellung von solchen Eigenkapitalveränderungen, die aus Transaktionen mit den Anteilseignern in ihrer Eigenschaft als Anteilseigner resultieren, und anderen Veränderungen des Eigenkapitals. Zudem wurde eine Gesamtergebnisrechnung als neuer Bestandteil des Konzernabschlusses eingeführt, in welcher sämtliche erfolgswirksam erfassten Ertrags- und Aufwandsposten sowie alle erfolgsneutral erfassten Ergebnisbestandteile entweder in einer einzigen Aufstellung oder in zwei miteinander verbundenen Aufstellungen dargestellt werden. Die Marenave Schifffahrts AG hat sich für den Ansatz zweier miteinander verbundenen Aufstellungen entschieden. Außer auf die Form der Darstellung hat die erstmalige Anwendung dieses Standards keine materiellen Auswirkungen – insbesondere nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.
- Überarbeitung von IAS 23 „Fremdkapitalkosten“: Der überarbeitete IAS 23 wurde im April 2007 veröffentlicht und ist erstmals in der Berichtsperiode anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnt. Der überarbeitete Stan-



dard schreibt die Aktivierung sämtlicher Fremdkapitalkosten vor, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zugerechnet werden können. Der Konzern hat bereits in 2008 das bislang in IAS 23.10 f. vorgesehene Wahlrecht zur Aktivierung von Fremdkapitalkosten ausgeübt. Deshalb sind durch die nun verpflichtende Aktivierung von Fremdkapitalkosten keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vorhanden.

- Änderung von IFRS 2 – Ausübungsbedingungen und Annullierungen: Diese Änderung ist erstmals für ab dem 1. Januar 2009 beginnende Berichtsperioden anzuwenden. Da in dem Marenave-Konzern kein Unternehmen aktienbasierte Vergütungen im Sinne des IFRS 2 gewährt, hat die Änderung dieses Standards keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.
- Änderung von IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ und IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ – Kündbare Finanzinstrumente und bei Liquidation entstehende Verpflichtungen: Diese Änderungen, die erstmals am oder ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden sind, sehen begrenzte Ausnahmeregelungen vor, wonach kündbare Finanzinstrumente als Eigenkapital zu klassifizieren sind, sofern sie bestimmte Kriterien erfüllen. Die Anwendung der geänderten Standards hat keine Auswirkungen auf die bislang im Fremdkapital ausgewiesenen Anteile anderer Gesellschafter an Tochterunternehmen. Bei diesen handelt es sich um die Beteiligung von Minderheitskommanditisten an den Objekt-Kommanditgesellschaften.
- Verbesserungen der IFRS 2008: Der IASB hat im Mai 2008 erstmals einen Sammelstandard mit Änderungen in verschiedenen IFRS veröffentlicht. Das primäre Ziel war es, Inkonsistenzen zu beseitigen und eine Klarstellung einzelner Regelungen zu erreichen. Die Übergangsregelungen werden pro geänderten Standard vorgegeben. Anwendungszeitpunkt der Änderungen ist größtenteils der 1. Januar 2009. Mangels Relevanz ergeben sich aus der Anwendung der geänderten IFRS keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- Änderungen des IFRS 1 und IAS 27 – Anschaffungskosten einer Beteiligung an einem Tochterunternehmen, gemeinschaftlich geführten Unternehmen oder assoziierten Unternehmen: Die Änderungen ermöglichen es Unternehmen, bei erstmaliger Anwendung der IFRS in ihren IFRS-Einzelabschlüssen die Anschaffungskosten einer Beteiligung entweder in Höhe des beizulegenden Zeitwerts oder des Buchwerts nach den zuvor angewendeten nationalen Rechnungslegungsvorschriften zu bestimmen. Darüber hinaus wurde die Verpflichtung zur Herabsetzung der Anschaffungskosten bei Ausschüttungen von Gewinnrücklagen, die vor dem Erwerb der Anteile gebildet wurden, aus IAS 27 entfernt. Die erstmals zum 1. Januar 2009 anzuwendenden Änderungen haben mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- Neufassung des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und Änderungen des IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ – „Business Combinations Phase II“: Die ab dem 1. Juli 2009 anzuwendenden Änderungen beziehen 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.
- Änderungen des IFRS 7 – Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten: Die Änderungen des IFRS 7 betreffen Anga-

ben zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte (Fair Values) sowie zum Liquiditätsrisiko. Die Angaben zur Fair Value-Ermittlung werden dahingehend spezifiziert, dass eine tabellarische Aufgliederung für jede Klasse von Finanzinstrumenten anhand der aus dem US-GAAP Standard SFAS 157 bekannten, dreistufigen Fair Value-Hierarchie eingeführt und der Umfang der Angabepflichten erweitert wird. Darüber hinaus werden die Angaben zum Liquiditätsrisiko klargestellt und erweitert. Hierzu werden Angaben zu Fälligkeiten getrennt nach nicht-derivativen und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten gefordert und es werden die zugehörigen qualitativen Angaben zum Management des Liquiditätsrisikos geändert.

- Änderungen des IFRIC 9 und IAS 39 – Eingebettete Derivate: Die Änderungen fordern für den Fall, dass ein Unternehmen einen strukturierten (zusammengesetzten) Vertrag aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ umwidmen will, eine Neubeurteilung, ob ein eingebettetes Derivat von seinem Basisvertrag zu trennen ist. Mangels Relevanz sind keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss zu erwarten.
- IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“: Der im März 2009 von der EU anerkannte IFRIC 12 hat – da der Konzern keine Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen tätigt – mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 13 „Kundentreueprogramme“: Der erstmals für das Geschäftsjahr 2009 verpflichtend anzuwendende IFRIC 13 hat keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss, da der Konzern derzeit keine Kundentreueprogramme aufgelegt hat.
- IFRIC 15 „Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien“: Die erstmals zum 1. Januar 2009 anzuwendenden Änderungen haben mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.
- IFRIC 16 „Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“: Die im Juni 2009 erfolgte Übernahme des IFRIC 16 durch die EU hat mangels Relevanz keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC, deren Endorsement durch die EU zwar im Jahr 2009 erfolgte, waren für das Jahr 2009 noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden seitens der Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Verpflichtung angewendet:

- Neufassung des IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRS“: Die überarbeitete Fassung von IFRS 1, für die das Endorsement am 25. November 2009 erfolgte, ist für Unterneh-

men, die erstmalig die IFRS anwenden, für Geschäftsjahre ab 2010 anzuwenden. Mangels Relevanz werden aus der neugefassten Version des IFRS 1 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

- Änderungen des IAS 32 – Klassifizierung von Bezugsrechten: Die erst ab dem Jahr 2011 anzuwendenden Änderungen regeln die Bilanzierung beim Emittenten von Bezugsrechten, Optionen und Optionsscheinen auf den Erwerb einer festen Anzahl von Eigenkapitalinstrumenten, die in einer anderen Währung als der funktionalen Währung des Emittenten denominated sind.

Bisher wurden solche Fälle als derivative Verbindlichkeiten bilanziert. Solche Bezugsrechte, die zu einem festgelegten Währungsbetrag anteilig an die bestehenden Anteilseigner eines Unternehmens ausgegeben werden, sind als Eigenkapital zu klassifizieren. Die Währung, auf die der Ausübungspreis lautet, ist dabei unbeachtlich. Mangels Relevanz werden aus der geänderten Version des IAS 32 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

- Änderungen des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ – Zulässige Grundgeschäfte im Rahmen von Sicherungsbeziehungen: Die Änderung legt die Bedingungen für die Designation eines einseitigen Risikos im Rahmen eines Grundgeschäfts sowie für die Designation von Inflationsrisiken als Grundgeschäft in bestimmten Situationen fest und ist anzuwenden auf Geschäftsjahre ab dem Jahr 2010. Wir gehen davon aus, dass die zukünftige Anwendung der Änderung des IAS 39 keinen wesentlichen Einfluss auf unseren Konzernabschluss haben wird.
- IFRIC 17 „Sachauschüttungen an Eigentümer“: Mangels Relevanz werden aus der ab dem Geschäftsjahr 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung von IFRIC 17 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.
- IFRIC 18 „Übertragungen von Vermögenswerten von Kunden“: Mangels Relevanz werden aus der ab dem Geschäftsjahr 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung von IFRIC 18 keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC waren für das Jahr 2009 noch nicht verpflichtend anzuwenden und wurden vom Konzern auch nicht vorzeitig angewendet. Das Endorsement durch die EU war zum Bilanzstichtag ebenfalls noch nicht erfolgt:

- Verbesserungen der IFRS 2009: Der IASB hat im April 2009 seinen zweiten jährlich erscheinenden Sammelstandard zur Vornahme kleinerer Änderungen an verschiedenen IFRS veröffentlicht. Ein Großteil der Änderungen ist -

bei unveränderter Übernahme durch die EU - erstmals rückwirkend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Mangels Relevanz werden aus der Anwendung der geänderten IFRS keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

- Änderungen des IFRS 2 – Aktienbasierte Vergütungstransaktionen mit Barausgleich im Konzern: Im Juni 2009 hat das IASB Änderungen zu IFRS 2 herausgegeben, mit denen die Bilanzierung von in bar erfüllten anteilsbasierten Vergütungen im Konzern klargestellt wird. Datum des Inkrafttretens für die Änderungen sind Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Sie sind rückwirkend anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Mangels Relevanz werden Auswirkungen auf den Konzernabschluss nicht erwartet.
- Änderungen des IFRS 1 – Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender: Die Änderungen werden keine Auswirkungen haben, da der Konzern kein erstmaliger Anwender der IFRS ist.
- IAS 24 – Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen: Die im November 2009 veröffentlichte Überarbeitung des Standards präzisiert Regelungen in verschiedenen Bereichen. Insbesondere wird die Definition des Begriffs der nahe stehenden Personen überarbeitet, was zu einer Erweiterung des betroffenen Kreises führen kann. Erstmals soll die überarbeitete Fassung von IAS 24 verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden sein, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Dabei erfolgt die Anwendung des neuen IAS 24 retrospektiv. Eine frühere Anwendung von IAS 24 soll zulässig sein. Aus heutiger Sicht sind keine praktischen Auswirkungen der Standardüberarbeitung auf den Konzern ersichtlich.
- Änderungen des IFRIC 14 – Beitragsvorauszahlungen bei bestehenden Mindestdotierungsverpflichtungen: Da keine Versorgungspläne im Konzern bestehen, sind keine Auswirkungen der voraussichtlich ab dem Jahr 2011 anzuwendenden Änderungen ersichtlich.
- IFRIC 19 – Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten: Diese Interpretation verdeutlicht die Anforderungen der IFRS, wenn ein Unternehmen die Bedingungen einer finanziellen Verbindlichkeit mit dem Gläubiger neu aushandelt und der Gläubiger dabei Aktien oder andere Eigenkapitalinstrumente des Unternehmens zur vollen oder teilweisen Tilgung der finanziellen Verbindlichkeit akzeptiert. Die Interpretation tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig.

- IFRS 9 – Finanzinstrumente: Das IASB hat am 12. November 2009 den neuen IFRS zur Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten herausgegeben. Die Veröffentlichung stellt den Abschluss des ersten Teils eines dreiphasigen Projekts zur Ersetzung von IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung durch einen neuen Standard dar. Mit IFRS 9 werden neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten eingeführt. Die Vorschriften müssen ab dem 1. Januar 2013 angewendet werden; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Der IASB beabsichtigt, IFRS 9 in 2010 auszuweiten, um neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Schulden, die Ausbuchung von Finanzinstrumenten, Wertminderung und Sicherungsbilanzierung aufzunehmen. Bis Ende 2010 soll IFRS 9 vollständig für eine Ersetzung von IAS 39 zur Verfügung stehen.

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 [27]) 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. Dezember 2009 auf EUR 270.996.861,46 (31.12.2008: EUR 229.456.934,15).

Seeschiffe werden als einheitlicher Gegenstand angesehen, wobei unverändert zum Vorjahr für das sogenannte „Drydocking“, welches regelmäßig nach 5 Jahren fällig wird, ein – von der Schiffsgröße abhängiger – Jahreswert von TUSD 90 bis 110 (bei fünfjähriger Laufzeit bis zur Dockung also insgesamt TUSD 450 bis 550) für die Restlaufzeit bis zur nächsten Dockung von den Anschaffungskosten abgesetzt und als Komponente gesondert abgeschrieben wird (Komponentenansatz). Das Drydocking des MT „MARE BALTIC“ wurde mit TUSD 1.126 bilanziert. Sobald ein Drydocking stattgefunden hat, bilden die dafür tatsächlich aufgewandten Mittel die neuen Anschaffungskosten für die Komponente Drydocking, welche über die Laufzeit bis zum nächsten Dockungstermin abge-

schrieben wird. Auf Basis des in 2009 durchgeführten Drydocking wurde dadurch eine Anpassung auf einen Gesamtwert von TUSD 822 bei dem MT "MARE CARIBBEAN" vorgenommen. Der Buchwert der Komponente dry docking beträgt am 31. Dezember 2009 insgesamt EUR 1.794.974,70 (Vorjahr: EUR 2.011.402,09).

Die Anwendung des Komponentenansatzes führt bei Seeschiffen in langfristiger Bareboat-Vercharterung zu einem Wert von EUR 0, da in diesen Fällen der Charterer für das Drydocking verantwortlich ist und die Kosten zu tragen hat. Dies betrifft im Jahr 2009 das MS "HÖEGH BERLIN".

Die Darstellung der erforderlichen Ermessensausübungen und Schätzungen im Rahmen der Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe erfolgt innerhalb der Sachanlagen (siehe Anhangangabe [10]).

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 2009 beliefen sich die berücksichtigten körperschaftsteuerlichen Verluste auf EUR 6.036.000,00 (Vorjahr: EUR 7.158.000,00), die berücksichtigten gewerbesteuerlichen Verluste auf EUR 6.632.000,00 (Vorjahr: EUR 6.706.000,00). Im Vorjahr bestanden noch nicht berücksichtigte gewerbesteuerliche Verluste in Höhe von EUR 1.166.000,00, welche im Geschäftsjahr aufgrund der aktualisierten Prognoserechnungen in ganzer Höhe nutzbar sind. Der latente Steuerertrag aus dieser Wertaufholung beträgt TEUR 191. Der Buchwert der aktiven latenten Steuern aus nicht genutzten steuerlichen Verlusten beträgt am 31. Dezember 2009 EUR 2.046.225,50 (Vorjahr: EUR 2.235.944,00).

Aufgrund der aktuellen Prognoserechnungen des Managements wird erwartet, dass die steuerlichen Verluste trotz bestehender Verlustausgleichsbeschränkung (Mindestbesteuerung) in voller Höhe genutzt werden können.

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 Mindestlauf-

zeit) an die Marenave Schiffahrts AG (Organträgerin) ab. Die Marenave Schiffahrts 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 Schiffahrts 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 Schiffahrts AG wurde auf der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 erteilt.

Aufgrund temporärer Differenzen zwischen dem Buchwert unterschiedlicher Bilanzpostenansätze der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH nach IFRS und deren Steuerwert sind zum 31. Dezember 2009 weitere aktive latente Steuern von EUR 2.224.736,40 sowie passive latente Steuern in Höhe von EUR 1.987.292,00 zu bilanzieren. Soweit die temporären Differenzen aus der Währungsumrechnung resultieren, werden die latenten Steuern jeweils ergebnisneutral durch Berücksichtigung in den Währungsumrechnungsdifferenzen gebildet. Zusätzlich der aktiven latenten Steuern für den Vortrag nicht genutzter steuerlicher Verluste betragen die aktiven latenten Steuern insgesamt EUR 4.270.961,90. Dabei bleibt ein möglicher Anspruch von EUR 797.571,60 außer Ansatz, da nicht wahrscheinlich ist, dass insoweit ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen verwendet werden können.

Soweit die zu versteuernden temporären Differenzen nicht auf die Währungsumrechnung entfallen, werden die latenten Steuern erfolgswirksam passiviert (EUR 155.169,00).

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 mit unverändert 25 Jahren ermittelt. Bei gebraucht erworbenen Schiffen wurde eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2009 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag erhöht und wurden entsprechend von 250 USD/Idt bis 280 USD/Idt auf 280 USD/Idt bis 320 USD/Idt – jeweils abhängig vom Schiffstyp – angepasst. Die Schrottpreise berücksichtigen dabei schiffsspezifische Verschrottungsnebenkosten.

Ohne eine Anpassung der Schrottwerte wären die Abschreibungen um TUSD 132 (TEUR 95) höher ausgefallen.

6. Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss werden neben der Gesellschaft alle Tochterunternehmen einbezogen. Hierbei handelt es sich um Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik die Marenave Schiffahrts 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 Schiffahrts AG übergegangen ist. Tochtergesellschaften werden in der Regel, wenn entsprechende Schiffsprojekte anstehen, von der Marenave Schiffahrts AG als Vorratsgesellschaften gegründet oder als Vorratsgesellschaft erworben. Aus diesem Grunde finden die Regelungen des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ in der Regel keine Anwendung; insbesondere sind keine Geschäfts- oder Firmenwerte zu erfassen und fortzuführen.

Zum 31. Dezember 2009 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

		Sitz	Anteil am Kapital 2009	Anteil am Kapital 2008
Muttergesellschaft				
Marenave Schiffahrts AG		Hamburg	-	-
Tochtergesellschaften				
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,82%	99,82%
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,80%	99,80%
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,86%	99,86%
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		Hamburg	100%	100%
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[c]	Hamburg	50%	50%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts 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" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und die MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG wurden wie in Vorjahren als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, da gemäß des Gesellschaftsvertrags die Geschäftsführung ab dem Zeitpunkt des Erwerbs der Beteiligung der MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH als Komplementärin oblag. Die MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH hatte damit die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik der MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und der MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG zu bestimmen.

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 Schiffahrt. 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 Schiffsgesellschaft nach außen und erhalten eine Haftungsvergütung in Euro. Die funktionale Währung der Komplementärgesellschaften ist somit der Euro.

Fremdwährungsgeschäfte werden mit den zum Transaktionszeitpunkt geltenden Wechselkursen in die funktionale 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 2009 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
Währung				
USD	1,4406	1,3917	von 1,2785 bis 1,4914	von 1,2732 bis 1,5770

Zum Betrag der erfolgswirksam erfassten Umrechnungsdifferenzen verweisen wir auf den Aufriss der sonstigen betrieblichen Erträge bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangangabe [30] bzw. [31]).

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 entsprechend IAS 23 aktiviert (vor dem Jahr 2009 wurde bereits das Wahlrecht der Aktivierung des IAS 23 alt in Anspruch genommen), da jeweils 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 Geschäftsverkehr 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 („fi-

nancial 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 Effektivzinsmethode bewertet.

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

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

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

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

Liegen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen objektive Hinweise dafür vor, dass nicht alle fälligen Beträge gemäß den ursprünglich vereinbarten Zahlungskonditionen eingehenden 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 3,2 % (Vorjahr: 4,1 %) 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 Treib-

stoffbunker 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 substanziell 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 andere Abgaben 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 im Wesentlichen 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 technischen 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 Umsatzerlö-

se als „Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung“ bezeichnet.

Seit März 2009 vermietet der Konzern ein Schiff (MS „HÖEGH BERLIN“) im Wege der Bareboat-Charter. Sämtliche übrigen bislang geschlossenen Charterverträge sehen entweder die Reisecharter oder die Zeitcharter vor. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Reisecharterverträge.

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

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

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

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

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

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

Latente Ertragsteuern werden für temporäre Unterschiede nach der Verbindlichkeitsmethode zwischen dem Steuerbilanz- und dem IFRS-Bilanzwert von Vermögenswerten und

Schulden und für steuerliche Verlustvorträge 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 erstmals 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. Dividenden

Die Marenave Schiffahrts AG hatte im Geschäftsjahr 2008 einen Jahresüberschuss im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von TEUR 9.547 erzielt. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Geschäftsjahr 2007 in Höhe von TEUR 137 und der Einstellung in die gesetzliche Rücklage in Höhe von TEUR 477 ergab sich im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 9.207.

Die Hauptversammlung hat am 10. Juni 2009 beschlossen, aus dem genannten Bilanzgewinn einen Betrag von EUR 20,00 je Aktie (vor Aktiensplit; insgesamt TEUR 3.001) an die Aktio-

näre als Dividende auszuschütten. Der verbleibende Betrag in Höhe von TEUR 6.206 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

10. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht aus den 9 (Vorjahr: 8) bis zum 31. Dezember 2009 erworbenen Seeschiffen (technische Anlagen) sowie den vier Bulkschiffsneubauten (Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau).

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Technische Anlagen		
Seeschiffe	269.201.886,76	227.445.532,06
Drydocking	1.794.974,70	2.011.402,09
	270.996.861,46	229.456.934,15
Anderere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.558,57	953,96
	270.998.420,03	229.457.888,11
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	70.677.021,58	36.307.966,28
	341.675.441,61	265.765.854,39

Im März 2009 wurde das MS "HÖEGH BERLIN", ein mit einer Stellplatzkapazität von 7.800 CEU (Car Equivalent Unit) ausgestatteter Autotransporter, im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back-Geschäftes erworben und langfristig über eine Bareboat-Vercharterung vermietet.

Der Anstieg bei den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau betrifft den Baufortschritt der vier im Bau befindlichen Supramax-Bulker. In den Zugängen sind aktivierte Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 644 (Vorjahr: TEUR 326) enthalten. Der jeweilige Finanzierungskostensatz entspricht dem Zinssatz des ausschließlich für die Finanzierung der Schiffe in Anspruch genommenen Darlehens. Die Zinsen bewegten sich im Geschäftsjahr 2009 zwischen 1,34875% und 3,2575%.

Hinsichtlich der Entwicklung der Sachanlagen wird ansonsten 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 Veräußerungskosten 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 - abgesehen von den beiden in der Flotte befindlichen Containerschiffen - über den Buchwerten der Seeschiffe des Konzerns. Für die beiden Containerschiffe wurde aufgrund des Impairment-Tests ein Wertminderungsaufwand von zusammen TEUR 3.900 vorgenommen. Die Verminderung der TCE (Time Charter Equivalent) in der sich der Detailplanungsphase von 3 Jahren anschließenden Fortschreibungsphase (in welcher eine historische Durchschnittsrate angesetzt wird) um minus 10% hätte bei den beiden Containerschiffen sowie bei vier Tankerschiffen zu zusätzlichem Abwertungsbedarf von zusammen TEUR 14.681 geführt.

Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Unternehmensbewertungsmodelles 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-Tests gültigen Planung bis zum Jahr 2012 basiert. Die Planung wurde unter Berücksichtigung der Erfahrungen sowie der Erwartungen – sofern verfügbar auch externer Quellen – hinsichtlich der zukünftigen Marktentwicklung für die einzelnen Schiffssegmente und Schiffstypen aufgestellt. Die erwarteten Entwicklungen der Charraten 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 Detailplanungsphase der jeweiligen Schiffe. Die Fortschreibungsphase stellt auf die schiffssegmentspezifisch historisch durchschnittlich erzielte Rate ab. Die Wachstumsrate, die zur Extrapolation der Cashflow-Prognosen jenseits der Detailplanungsphase benutzt wird, beträgt für die Chartereinnahmen 2 % und für die Schiffsbetriebskosten 3 %.

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 einem gewogenen Kapitalkostensatz wacc (weighted average cost of capital) diskontiert, welcher die Sichtweise des Marktes widerspiegelt.

Dem Impairment-Test wurde ein Diskontierungszinssatz in Höhe von 7,82 % (Vorjahr: 6,17 %) zugrunde gelegt.

Der unter diesen Prämissen durchgeführte Impairment-Test führte innerhalb des Container-Segmentes zu einem Wertminderungsaufwand von zusammen TEUR 3.900, der sich mit TEUR 2.000 auf das MS "MARE FOX" und mit TEUR 1.900 auf das MS "MARE FRIO" verteilt.

11. Ausleihungen

	2009	2008
Angaben in EUR		
01.01.	712.428,51	434.862,89
Zugänge	158.249,79	753.241,49
Abgänge	0,00	-434.862,89
Abzinsung	-1.246,37	-85.281,57
Aufzinsung	1.473,32	46.399,52
Währungseffekt	-24.468,27	-1.930,93
31.12.	846.436,98	712.428,51

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.

12. Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern enthalten die zukünftigen Nutzen aus steuerlichen Verlustvorträgen sowie aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH.

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 einem 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).

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
01.01. Latente Steuern auf Verlustvorträge	2.235.994,00	1.057.144,00
Steuerliches Ergebnis (ergebniswirksam)	-381.014,00	741.642,00
Änderung aufgrund nicht nutzbarer gewerbesteuerlicher Verlustvorträge (ergebniswirksam)	191.245,50	437.208,00
31.12. Latente Steuern auf Verlustvorträge	2.046.225,50	2.235.994,00
01.01. Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen	0,00	0,00
Anlagevermögen MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH (ergebnisneutral)	3.022.308,00	0,00
davon nicht werthaltig (ergebnisneutral)	-797.571,60	0,00
31.12. Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen	2.224.736,40	0,00
31.12. Aktive latente Steuern insgesamt	4.270.961,90	2.235.994,00

13. Vorräte

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Treibstoff/Bunker	0,00	494.671,98
Schmieröl	410.149,25	434.712,96
Proviant	72.611,02	53.253,53
Kantine	27.136,44	16.401,79
	509.896,71	999.040,26

Am 31.12.2009 waren Vorräte mit einem Buchwert von EUR 509.896,71 zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet (Vorjahr: EUR 999.040,26).

Da sich zum Bilanzstichtag keine Schiffe in Reisecharter befanden, sind keine eigenen Treibstoffe bzw. Bunker an Bord.

14. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.458.447,03	7.866.334,84
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	894.924,37	1.237.403,73
	3.353.371,40	9.103.738,57

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 über-

fälligen 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.

15. Sonstige Vermögenswerte

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Steuerforderungen	138.404,30	282.795,45
Vorauszahlungen Versicherungen	471.164,88	537.650,68
Übrige sonstige Vermögenswerte	115.016,40	392.649,40
	724.585,58	1.213.095,53

16. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 3.263.157,66 (Vorjahr: EUR 24.072.996,40) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 109.348,12 (Vorjahr: 74.490,50).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2009 verfügt der Konzern über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien; (Vorjahr: EUR 6.199.180,86 (USD 8.627.400,00)).

Eine finanzierende Bank machte einen Verstoß gegen eine Rahmenkreditvertragsbestimmung („Loan-to-value-Ratio“) geltend. Unter Hinweis darauf wurde die Valutierung einer ansonsten per 31. Dezember 2009 bestehenden offenen Kreditlinie in Höhe EUR 17.019.158,68 (USD 24.517.800,00) versagt.

Mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 sagte die Bank zu, dass sie den von ihr behaupteten Bruch der Loan-to-Value-Kennzahl bis zum 30. Juni 2010 dulden wird, ohne dabei Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten zu verlangen.

Im März 2010 konnte zwischen dem Konzern und der finanzierenden Bank eine langfristige Lösung gefunden werden. Danach wird die vormals versagte Valutierung der in Diskussion stehenden Kreditlinie über USD 24,52 Mio in der Form erfolgen, dass Tilgungsleistungen auf andere mit der Bank bestehende objektbezogene Finanzierungen in der Zeit vom 18. Dezember 2009 bis zum 30. September 2010 in Höhe von insgesamt EUR 8.779.152,44 (USD 12.647.247,00) auf eine neue gesonderte Darlehenslinie umgeschuldet werden. Diese neue Tranche ist bis spätestens zum 30. Mai 2013 zurückzuführen.

Die Verpflichtung der finanzierenden Bank, keine etwaigen Verstöße gegen die Loan-to-Value-Klausel geltend zu machen, wurde bis zum 1. März 2012 ausgeweitet.

17. Grundkapital/gezeichnetes Kapital

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2009 wurde ein Aktiensplit im Verhältnis 1:10 beschlossen, welcher mit Wirkung vom 16. Juli 2009 durchgeführt wurde. Zuvor bestanden somit 150.050 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00.

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 Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

18. Rücklagen

Gemäß IAS 32.37 wird das zugegangene Eigenkapital um die Emissionskosten für die Eigenkapitalbeschaffung gekürzt. Unter den Rücklagen wurde gemäß IAS 32.37 für Emissionskosten im Jahr 2006 ein Betrag von EUR 2.306.266,23 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, weshalb sich in 2007 die Rücklage um diese Vorsteuerbeträge (nach Abzug der darauf entfallenden Ertragsteuervorteile) erhöht hat.

19. 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).

20. Schiffshypothekendarlehen (lang- und kurzfristig)

Schiffshypothekendarlehen (langfr. Teil)

	31.12.2009	31.12.2008	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen	74.532.556,80	130.453.818,93	variabel	2011 bis 2024
	74.532.556,80	130.453.818,93		

Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2009	31.12.2008	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb.)	133.116.566,55	10.769.686,75	variabel	2010
	133.116.566,55	10.769.686,75		

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2009 wurde von einer finanzierenden Bank ein Verstoß gegen eine wesentliche Financial Covenant (loan-to-value-ratio) in den Kreditverträgen behauptet, welche die Bank bei tatsächlichem Vorliegen eines Verstoßes zur Forderung nach Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten berechtigt hätte. Auf dieses Recht hat die Bank zunächst mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 bis zum 30. Juni 2010 verzichtet. Ein längerfristiger Verzicht („waiver“) bis zum 1. März 2012 wurde jedoch erst im März 2010 ausgesprochen.

Aufgrund der Regelungen des IAS 1.74 mussten wegen der Tatsache, dass der zum 31. Dezember 2009 bestehende Waiver nur bis zum 30. Juni 2010 reichte und eine längerfristige Lösung erst nach dem Bilanzstichtag gefunden wurde, Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 115,77 Mio zum Bilanzstichtag als kurzfristig klassifiziert werden, obwohl die Kreditverträge grundsätzlich eine wesentlich längere Laufzeit vorsehen und obwohl noch vor Erstellungszeitpunkt des Abschlusses eine langfristige Neuordnung vereinbart werden konnte. In folgenden (Zwischen-)abschlüssen wird deshalb wieder eine Rückumgliederung in den langfristigen Bereich erfolgen.

Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 1,745% bis 3,5% (Vorjahr: 2,99% bis 6,05%).

Das im Rahmen des Erwerbs des MS "HÖEGH BERLIN" von der Höegh Autoliners Shipping AS, Oslo/Norwegen, am 5. März 2009 ursprünglich über USD 20 Mio als Seller's Credit ausgereichte und ebenfalls hypothekarisch gesicherte Darlehen ist fest verzinslich. Das über 10 Jahre laufende Dar-

lehen sieht eine jährliche Steigerung des Zinssatzes um 20 Basispunkte vor. Am Abschlussstichtag belief sich der Zinssatz auf 6,0%.

Die Schiffshypothekendarlehen der Gesellschaften mit abgelieferten Schiffen sind durch abstrakte Schuldversprechen der jeweiligen Schifffahrtsgesellschaft besichert, welche durch erstrangige Schiffshypotheken in Höhe von zusammen EUR 231.884.131,61 (USD 334.052.280,00, Vorjahr: EUR 174.408.493,21 (USD 242.724.300,00)) zugunsten der finanzierenden Banken 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 Schifffahrts AG jeweils Kapitaldienstgarantien bzw. Bürgschaften in Höhe der erst-rangigen Schiffshypotheken gegeben.

Der Buchwert der Vermögenswerte, die als Sicherheit für Verbindlichkeiten dienen, beträgt insgesamt EUR 274.301.745,47 (Vorjahr: EUR 217.765.725,69), davon entfallen auf die Buch-

werte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 270.996.861,46 (Vorjahr: EUR 210.269.477,77) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, einschließlich der abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen EUR 3.304.884,01 (Vorjahr: EUR 7.496.247,91).

21. Derivate (lang- und kurzfristig)

Die zwischen der HSH Nordbank AG, Hamburg, - bzw. in Bezug auf die MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH zwischen der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (vormals: Calyon) - und den Schifffahrtsgesellschaften abgeschlossenen Zinsswaps wurden wie im Vorjahr zum 31. Dezember 2009 mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,17% (Vorjahr: 0,31%) bei täglicher Laufzeit über 1,366% (Vorjahr: 1,435%) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 3,924% (Vorjahr 2,501%) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinsswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,235% (Vorjahr: 1,4%).

	Nominal- betrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2009 Marktwert EUR	31. Dez. 2008 Marktwert EUR
MT "MARE AMBASSADOR"	10.000.000	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	-87.010,36	-345.561,29
MT "MARE ACTION"	10.000.000	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	-87.010,36	-345.561,29
MT "MARE ATLANTIC"	7.000.000	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	-213.334,94	-299.546,38
MT "MARE PACIFIC"	7.000.000	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	-213.334,94	-299.546,38
MT "MARE AMBASSADOR"	10.000.000	25. Jan. 2008	8. Februar 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	-41.833,05	-97.423,25
MT "MARE ACTION"	10.000.000	25. Jan. 2008	8. Februar 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	-41.833,05	-97.423,25
MT "MARE ATLANTIC"	5.000.000	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	-20.954,80	-57.234,81
MT "MARE PACIFIC"	5.000.000	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	-20.954,80	-57.234,81
MS "MARE FOX"	3.000.000	25. Jan. 2008	30. März 2010	2,68%	3-Monats USD/LIBOR	-12.639,99	-37.171,84
MS "MARE FOX"	4.437.500	30. Sep. 2008	30. Sep. 2010	3,29%	3-Monats USD/LIBOR	-66.290,20	-105.056,10
MT "MARE ATLANTIC"	1.587.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-29.673,84	-62.637,93
MT "MARE PACIFIC"	1.587.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-29.673,84	-62.637,93
MT "MARE ATLANTIC"	7.187.500	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	-108.609,01	-164.499,22
MT "MARE PACIFIC"	7.187.500	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	-108.609,01	-164.499,22
MS "MARE FRIO"	5.578.125	16. Sep. 2008	28. Nov. 2011	3,47%	3-Monats USD/LIBOR	-142.891,97	-191.426,54
MS "MARE FRIO"	7.437.500	16. Sep. 2008	26. Nov. 2010	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-145.052,54	-189.977,49
MS "MARE FOX"	5.160.860	30. Sep. 2008	30. Sep. 2011	3,46%	3-Monats USD/LIBOR	-119.315,44	-178.504,68
MS MARE BERLIN	37.000.000	5. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	80.936,42	0,00
Gesamt	144.163.985					-1.408.085,72	-2.755.942,41
					davon kurzfristige Schulden	-1.345.104,59	-1.759.739,86
					davon langfristige Schulden	-143.917,54	-996.202,55
					davon kurzfristige Vermögenswerte	8.815,81	0,00
					davon langfristige Vermögenswerte	72.120,61	0,00
						-1.408.085,72	-2.755.942,41

22. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz (EUR 164.000,00; Vorjahr: EUR 164.000,00) betreffen die Kommanditbeteiligungen von Minderheitsgesellschaftern an der

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

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

23. Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH andererseits, die im Geschäftsjahr 2009 erstmals entstanden.

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
01.01. Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen bei der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	0,00	0,00
Anlagevermögen – erfolgswirksam	8.660,00	0,00
Darlehen – erfolgswirksam	105.772,00	0,00
– erfolgsneutral aus der Währungsumrechnung	1.832.123,00	0,00
Swapbewertung – erfolgswirksam	40.737,00	0,00
31.12.	1.987.292,00	0,00

24. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 2.162.562,60 (Vorjahr: EUR 2.572.739,94) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

25. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	68.349,96	86.430,74
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	92.573,34	190.159,76
	160.923,30	276.590,50

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

26. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten aus Steuern und Abgaben	56.551,65	413.822,86
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	560.035,58	538.528,99
	616.587,23	952.351,85

27. Umsatzerlöse

	2009	2008
Angaben in EUR		
Zeitcharter mit Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	24.804.747,34	24.413.210,15
Bareboat-Charter	6.871.292,27	0,00
Reisecharter	1.435.379,59	20.161.079,25
Zeitcharter (fixed rate time charter)	0,00	5.884.043,44
	33.111.419,20	50.458.332,84

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:

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in TUSD		
Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	12.015	0
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	113.657	105.521
fällig nach mehr als 5 Jahren	12.090	32.241
Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	11.735	0
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	46.939	0
fällig nach mehr als 5 Jahren	49.061	0

Die Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter beziehen sich auf die geschlossenen Timecharterverträge der zum Bilanzstichtag im Bau befindlichen vier Supramax Bulker und gehen von 360 Einsatztagen je Jahr aus. Dabei wird eine Indienststellung der Schiffe gemäß Schätzung der Bauauf-

sicht sowie eine frühestmögliche Rücklieferung durch den Charterer unterstellt.

Die Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter beziehen sich auf die bis zum 5. März 2019 fest vereinbarte Vermietung des MS "HÖEGH BERLIN".

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.

	2009	2008
Angaben in EUR		
Bedingte Leasingzahlungen (floating rate time charter)	24.804.747,34	24.413.210,15

28. Schiffsbetriebskosten

	2009	2008
Angaben in EUR		
Bereederungsgebühren, Kommissionen	1.969.959,75	3.078.117,73
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	1.222.060,17	7.889.159,66
Schiffspersonalkosten	6.402.641,03	5.251.677,25
Sonstige Schiffsbetriebskosten	5.073.421,32	6.081.784,58
	14.668.082,27	22.300.739,22

29. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 256.890,45 (Vorjahr: EUR 0,00) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schiffahrts AG. Die Gesellschaft beschäftigte 2009 ab 1. April 2009 zunächst einen eigenen und ab 1. Juli 2009 sechs weitere Mitarbeiter. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe 28).

30. Sonstige betriebliche Erträge

	2009	2008
Angaben in EUR		
Kursgewinne	693.135,42	218.532,19
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	188.060,82	0,00
Periodenfremde Erträge	47.836,73	23.401,03
Tonnagesteuer Vorjahr	3.058,66	148.100,00
Übrige	90.487,21	444.199,50
	1.022.578,84	834.232,72

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

31. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2009	2008
Angaben in EUR		
Dienstleistungsvergütung	1.166.714,62	1.162.910,04
Rechts- und Beratungskosten	89.632,64	433.818,24
Abschluss- und Prüfungskosten	178.142,46	255.665,64
Kursverluste	297.790,81	277.437,74
Tonnagesteuer	16.182,45	31.856,00
Periodenfremde Aufwendungen	68.131,59	87.777,72
Übrige	639.912,71	629.824,27
	2.456.507,28	2.879.289,65

Unter den Währungskursverlusten werden laufende Kursverluste ausgewiesen.

32. Wertminderungen

TEUR 3.900 fielen im Zusammenhang mit dem Impairment Test der Schiffe an. Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

33. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 1.260.730,01 (Vorjahr: EUR 234.615,43) ausgewiesen. In den Erträgen des Jahres 2009 sind mit EUR 1.254.308,45 nahezu ausschließlich die Effekte aus der Markto-Market-Bewertung der Zinssatzswaps ausgewiesen.

34. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

	2009	2008
Angaben in EUR		
Schiffshypothekendarlehen	5.113.415,75	4.578.737,09
Zinsaufwand (Vorjahr: incl. Bewertung) Zinsswaps	2.289.885,54	2.597.039,44
Ergebnisanteil Minderheitsgesellschaftler	627,65	17.212,07
Sonstiger Zinsaufwand	246.311,12	107.107,46
	7.650.240,06	7.300.096,06

35. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

	2009	2008
Angaben in EUR		
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	47.889,15	6.785,26
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Vorjahr: Ertrag)	344.457,00	-1.178.850,00
	392.346,15	-1.172.064,74

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

	2009	2008
Angaben in EUR bzw. %		
Konzernergebnis vor Steuern	-7.282.803,56	9.126.685,31
Steuersatz	32,28%	32,28%
Erwarteter Steueraufwand [-ertrag (-)]	-2.350.525,00	2.945.638,00
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	2.893.007,17	-3.734.162,74
Anpassung Steuern Vorjahre	0,00	-372.066,00
In Vorjahren nicht nutzbare gewerbesteuerliche Verlustvorträge	-191.163,01	-65.142,00
Sonstige	41.027,00	53.668,00
Tatsächlicher Steueraufwand [-ertrag (-)]	392.346,15	-1.172.064,74

36. 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 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.

Am 31.12.2009 sind (wie im Vorjahr) 4 Schiffe bestellt:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant gemäß Bauaufsicht)	
MS "MARE TRANSPORTER"	20.05.2010 (30.12.2009)
MS "MARE TRADER"	30.06.2010 (30.04.2010)
MS "MARE TRAVELLER"	Sept. 2010 (31.08.2010)
MS "MARE TRACER"	März 2011 (30.12.2010)

Hinter den gemäß der Bauaufsicht geschätzten Terminen sind in Klammern die Termine aufgeführt, die entsprechend der Bauverträge ursprünglich als Zielablieferungstermine genannt wurden.

Bauwerft: Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Es bestehen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen aus den obigen Schiffsbau- und -kaufverträgen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2009 (umgerechnet zum Stichtagskurs: 1,4406 USD/EUR):

	2010	2011	Summe
Angaben in EUR (USD)			
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	10.356.466,06 (14.919.525,00)	0,00 (0,00)	10.356.466,06 (14.919.525,00)
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	10.356.466,06 (14.919.525,00)	0,00 (0,00)	10.356.466,06 (14.919.525,00)
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	10.356.466,06 (14.919.525,00)	0,00 (0,00)	10.356.466,06 (14.919.525,00)
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	11.503.956,68 (16.572.600,00)	4.604.487,71 (6.633.225,00)	16.108.444,40 (23.205.825,00)
Summe	42.573.354,85 (61.331.175,00)	4.604.487,71 (6.633.225,00)	47.177.842,57 (67.964.400,00)

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. 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 Schiffsgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
Schiff			
MT "MARE AMBASSADOR"	USD 47.500.000	HSH Nordbank	25.128.418,71 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	USD 47.500.000	HSH Nordbank	25.128.418,71 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	USD 51.500.000	HSH Nordbank	30.029.154,52 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	USD 51.500.000	HSH Nordbank	30.029.154,52 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	USD 25.500.000	HSH Nordbank	14.868.804,66 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	USD 25.500.000	HSH Nordbank	14.868.804,66 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	USD 48.167.000	HSH Nordbank	28.435.568,51 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	USD 49.200.000	HSH Nordbank	28.688.046,65 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	USD 95.000.000	Crédit Agricole	34.707.760,66 (50.000.000,00)

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 231.884.131,61 (USD 334.052.280,00) (Vorjahr: EUR 174.408.493,21 (USD 242.724.300,00)). Dies entspricht für die über die HSH Nordbank AG finanzierten Schiffe 120 % (Vorjahr: 120 %) und bzgl. der MS MARE BERLIN 125 % der zugesagten Darlehen.

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

Das Bestellobligo aus der operativen Tätigkeit beläuft sich auf USD 57.367,33 (EUR 39.821,83) (Vorjahr: USD 80.819,00 (EUR 58.072,14)).

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. Diese beliefen sich im Jahr 2009 auf EUR 1.160.202,52 (Vorjahr: EUR 1.120.347,75). Sie ergeben sich aus 0,75% p. a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 20 Jahren, die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag insgesamt EUR 19.143.341,58 (Vorjahr: EUR 19.606.085,63).

37. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie gibt an, welcher Teil des in einer Periode erwirtschafteten Ergebnisses auf eine Aktie entfällt. Hierzu wird der Konzernergebnis 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.

Im Juli 2009 wurde der von der Hauptversammlung am 10. Juni 2009 beschlossene Aktiensplit im Verhältnis 1:10 durchgeführt.

Dadurch verzehnfachte sich die Anzahl von 150.050 Stückaktien auf 1.500.500 Stückaktien. Der anteilige Betrag am Grundkapital verringerte sich gleichzeitig auf ein Zehntel von EUR 1.000 je Aktie auf EUR 100,00 je Aktie.

Bei einem Konzernergebnis von EUR 10.298.750,05 für 2008 und zu dem Zeitpunkt ausgegebenen 150.050 Aktien ergab sich im Konzernabschluss des Jahres 2008 ein Ergebnis je Aktie von EUR 68,64. Im vorliegenden Abschluss ist das Ergebnis je Aktie für das Jahr 2008 jedoch auf EUR 6,86 rück-

wirkend zu berichtigen, um so eine Vergleichbarkeit mit der Kennzahl des aktuellen Jahres vor dem Hintergrund des durchgeführten Aktiensplits herzustellen.

Für das aktuelle Jahr 2009 ergibt sich bei einem Konzernergebnis von EUR -7.675.149,71 und 1.500.500 ausgegebenen Aktien ein Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert) von EUR -5,12.

	31.12.2009	31.12.2008
Angaben in EUR		
Konzernergebnis	-7.675.149,71	10.298.750,05
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)	-5,12	6,86

38. 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 2009 über folgende drei (Vorjahr: 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

Erstmals im Geschäftsjahr 2009 bildet die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH das eigenständige Segment „Car Carrier“.

Aufgrund der spartenübergreifenden Führungsaufgaben der Marenave Schiffahrts AG sowie der nicht eindeutig vorzunehm-

menden Zurechenbarkeit der Geschäftsaktivitäten zu anderen Segmenten wird die Marenave Schifffahrts AG als eigenständiges Segment dargestellt.

Desweiteren werden die folgenden Gesellschaften unter dem Segment Bulker erfasst:

- MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg sowie
- MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts 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“ am Ende dieses Anhangs.

39. 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 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.

Die Marenave Schifffahrts 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

Transaktionen mit nahestehenden Personen

Angaben in EUR		Transaktionsvolumen*	Salden	
			Forderungen gg. nahestehende Personen	Verbindlichkeiten ggü. nahestehende Personen
König & Cie. GmbH & Co. KG				
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2009	1.160.202,52	0,00	0,00
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2008	1.120.347,75	0,00	0,00
Sonstiges	2009	171.542,69	0,00	0,00
Sonstiges	2008	280.000,00	0,00	280.000,00
König & Cie. Shipping and Chartering GmbH				
Vergütung für Dienstleistungen	2009	17.943,01	0,00	0,00
Vergütung für Dienstleistungen	2008	17.232,23	0,00	7.185,46
Bunkerforderungen	2009	0,00	0,00	0,00
Bunkerforderungen	2008	819.747,27	836.948,95	0,00
Scorship Navigation GmbH & Co. KG				
	2009	44.850,00	0,00	0,00
	2008	0,00	0,00	0,00
Aufsichtsrat				
	2009	52.500,00	0,00	26.250,00
	2008	52.500,00	0,00	26.104,16

* ohne Umsatzsteuer



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 Schifffahrts 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 Schifffahrts 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 and 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 and Chartering GmbH von jeder im Pool befindlichen Einschiffsgesellschaft eine Vergütung in Höhe von USD 5.000 p. a.

Die Bereederungsgesellschaft Scorship Navigation GmbH & Co. KG, Hamburg, ist ein Joint-Venture-Unternehmen der Kö-

nig & Cie. GmbH & Co. KG. Mit der Scorship Navigation GmbH & Co. KG wurde am 1. Juli 2009 ein Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen geschlossen, nach welchem die Marenave Schifffahrts AG Buchhaltungsdienstleistungen für von der Scorship Navigation GmbH & Co. KG bereederte Einschiffsgesellschaften erbringt, die u.a. der eigenen Kapazitätsauslastung dienen.

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 Aufsichtsrats Tätigkeit 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.

40. Organe der Gesellschaft

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2009 durch den

Vorstand

- Herr Tobias König, Hamburg (CEO), Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg
- Herr Jörn Meyer, Strande (CFO), 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)
- German Assistance Versicherung AG, Coesfeld (Vorsitzender des Aufsichtsrates)

Herr Thomas Christian Schulz war im Geschäftsjahr 2009 in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

41. Abschlussprüferhonorar

	2009	2008
Angaben in EUR		
Abschlussprüfungsleistungen	178.142,46	230.156,64
Andere Bestätigungsleistungen	0,00	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00	0,00
Sonstige Leistungen	0,00	25.509,00
	178.142,46	255.665,64

In den Prüfungsleistungen sind neben den Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schifffahrts AG auch die Prüfungskosten für die Schiffskommanditgesellschaften enthalten. Von den im Jahr 2009 erfassten Leistungen entfallen TEUR 6 auf für das Jahr 2008 erbrachte Leistungen. In dem Prüfungshonorar für das Jahr 2008 waren auch die Aufwendungen enthalten, die auf die Prüfung der Schiffskommanditgesellschaften für das Jahr 2007 entfielen.

42. Corporate Governance Kodex

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

43. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

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

Aktiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2009					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	846.436,98	846.436,98	-	-
Derivate	HfT	72.120,61	-	-	72.120,61
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	2.458.447,03	2.458.447,03	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	8.815,81	-	-	8.815,81
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	894.924,37	894.924,37	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	3.372.505,78	3.372.505,78	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	80.936,42	0,00	-	80.936,42
Kredite und Forderungen	LaR	7.572.314,16	7.572.314,16	-	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	-	0,00

	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	-	-	-	-

Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2009				
Langfristige Finanzschulden				
Bankschulden	AC	74.532.556,80	74.532.556,80	-
Derivate	HfT	143.917,54	-	143.917,54
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Bankschulden	AC	133.116.566,55	133.116.566,55	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	2.162.562,60	2.162.562,60	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	1.345.104,60	-	1.345.104,60
Sonstige	AC	160.923,30	160.923,30	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	209.972.609,25	209.972.609,25	-
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	1.489.022,14	-	1.489.022,14
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	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	1.759.739,86	-	1.759.739,86
Sonstige	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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten, zu Handelszwecken gehaltenen und per Saldo passivisch ausgewiesenen Derivate (Zinssatzswaps) haben sich zum 31. Dezember 2009 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 1.348 verringert (Vorjahr: Erhöhung um TEUR 2.104). Aus den Zinssatzswaps, die zum 31. Dezember 2008 bereits bestanden haben, fielen im Geschäftsjahr 2009 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 1.959 an.

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

	2009	2008
Angaben in TEUR		
Zinserträge	6.421,57	138.007,18
Zinsaufwendungen	-5.360.354,52	-4.703.056,62

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	31.12.2009 Buchwert	31.12.2009 Zeitwert	31.12.2008 Buchwert	31.12.2008 Zeitwert
Angaben in EUR					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	846.436,98	846.436,98	712.428,51	712.428,51
Derivate	HfT	72.120,61	72.120,61	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	2.458.447,03	2.458.447,03	7.866.334,84	7.866.334,84
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	8.815,81	8.815,81	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	894.924,37	894.924,37	1.237.403,73	1.237.403,73
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	3.372.505,78	3.372.505,78	24.147.486,90	24.147.486,90
Langfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	74.532.556,80	75.694.457,97	130.453.818,93	132.021.156,76
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	143.917,54	143.917,54	996.202,55	996.202,55
Kurzfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	133.116.566,55	134.094.966,53	10.769.686,75	10.769.686,75
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	2.162.562,60	2.162.562,60	2.572.739,94	2.572.739,94
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	1.345.104,60	1.345.104,60	1.759.739,86	1.759.739,86
Sonstige	AC	160.923,30	160.923,30	276.590,50	276.590,50
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	80.936,42	80.936,42	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	1.489.022,14	1.489.022,14	2.755.942,41	2.755.942,41
Kredite und Forderungen	LaR	7.572.314,16	7.572.314,16	33.963.653,98	33.963.653,98
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	209.972.609,25	212.112.910,40	144.072.836,12	145.640.173,95
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 finanzielle 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.

Als wesentliche Financial Covenant sehen die Schiffshypothekendarlehen regelmäßig die Einhaltung einer sog. „Loan-to-Value-Ratio“ vor. Im Falle der Bank, die die Tanker- und Containerschiffe finanziert, darf auf Gesamt-Flottenebene das Verhältnis von allen ausstehenden Darlehensvaluta zu den kumulierten Marktwerten der Schiffe eine Grenze von 80 Prozent nicht überschreiten. Im Falle einer Verletzung dieser Kennzahl hat die finanzierende Bank grundsätzlich das Recht, Sondertilgungen und/oder zusätzliche Sicherheiten zu verlangen. Eine in der Praxis ebenfalls erscheinende Folge ist die Anhebung der Marge, wofür im Gegenzug von der Bank darauf verzichtet wird, für einen bestimmten Zeitraum Verletzungen gegen wesentliche Covenants geltend zu machen („waiver“).

Durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise sowie deren Auswirkungen auf das Geschäftsfeld der Marenave Schifffahrts AG sind derzeit auch die von den Banken herangezogenen Marktwerte der Schiffe – deren Ermittlung sich nicht zwingend an der für Bilanzierungsfragen relevanten langfristigen Ertragskraft orientiert, sondern von Zufälligkeiten einzelner Notverkäufe in Krisenzeiten beeinflusst sein können – in Mitleidenschaft gezogen. Vor diesem Hintergrund wurde von der Bank die Überschreitung der erlaubten „Loan-to-Value“-Grenze geltend gemacht und in diesem Zuge auch die Auszahlung einer ansonsten noch offenen objektbezogenen Kreditlinie über USD 24,5 Mio verweigert. Die fehlende Zuführung dieser Mittel sowie die im Laufe des Jahres 2009 geringer werdenden Chartereinnahmen führten dazu, dass der Konzern zum Ende des Jahres 2009 unter Duldung der Bank Tilgungen in Höhe von TEUR 1.096 (USD 1.579) gestundet hat.

Mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 hat die Bank dem Konzern bestätigt, dass sie zunächst bis zum 30. Juni 2010 – bis dahin sollte eine längerfristige Lösung gefunden werden – die behauptete Überschreitung der Loan-to-Value-Kennzahl duldet, ohne Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten zu verlangen. Mit Einigung vom 10. März 2010 wurde diese längerfristige Lösung vereinbart. Mit dieser Einigung wurde eine neue gesonderte Darlehenslinie in Höhe von maximal

USD 12,65 Mio eingeräumt, mit der zweckgebundenen Inanspruchnahme zur Verrechnung fälliger Tilgungen unter verschiedenen Einzelfinanzierungen seit Dezember 2009 bis Ende des 3. Quartals 2010. Diese gesonderte Linie erfolgt unter der Finanzierung der MT „MARE CARIBBEAN“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG; die vormals unter dieser Gesellschaft bestandene Zusage über USD 24,5 Mio wurde gestrichen. Die gesonderte Linie ist bis zum 30. Mai 2013 zurückzuführen. Die finanzierende Bank weitet mit Einigung im März 2010 des Weiteren ihre temporäre Zusage vom 30. Dezember 2009, für die behauptete Überschreitung der Loan-to-value-Kennzahl keine Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten zu fordern, vom 30. Juni 2010 bis zum 1. März 2012 aus. Zudem wurde die Marge für die Zeit bis zum 1. März 2012 um 1,125 %-Punkte erhöht, was zusätzlichen Zinsaufwand von ca. USD 1,0 Mio im Jahr 2010, USD 2,0 Mio. in 2011 sowie USD 0,5 Mio in 2012 nach sich zieht.

Gemäß der Regelungen des IAS 1.74 mussten aufgrund der Tatsache, dass der zum 31. Dezember 2009 bestehende Waiver nur bis zum 30. Juni 2010 reichte und eine längerfristige Lösung erst nach dem Bilanzstichtag gefunden wurde, Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 115,77 Mio zum Bilanzstichtag als kurzfristig klassifiziert werden, obwohl die Kreditverträge grundsätzlich eine wesentlich längere Laufzeit vorsehen und obwohl noch vor Erstellungszeitpunkt des Abschlusses eine langfristige Neuordnung vereinbart werden konnte. In folgenden (Zwischen-)abschlüssen wird deshalb wieder eine Rückumgliederung in den langfristigen Bereich erfolgen.

44. 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 Zahlungsmittel, die unmittelbar aus seiner Geschäftstätigkeit resultieren.

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

Entsprechend den konzerninternen Richtlinien wurde wie in Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2009 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 zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. Damit ist der Konzern gegen den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) abgesichert. Allerdings besteht ein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko aus dem Zinsswap. Aus der variabel verzinslichen Darlehensverbindlichkeit resultiert hingegen kein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko, da diese nicht als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ designiert, sondern im Konzernabschluss mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet wird.

Der Konzern ist im Zusammenhang mit variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Basierend auf den zum Abschlussstichtag bestehenden variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten hätte eine Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt zu einer Erhöhung/Verminderung des Zinsaufwands um TEUR 2.083 (Vorjahr: TEUR 1.415) geführt. Gegenläufig hätten sich die vom Konzern kontrahierten Zinsswaps ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 1.001 (Vorjahr: TEUR 826) bei einer weiteren Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich bei einer weiteren Änderung des Zinsniveaus um +/- 1%-Punkt der beizulegende Zeitwert der Swaps um +/- TEUR 1.449 (Vorjahr: 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 weitere Änderung der Zinssätze um +/- 1%-Punkt folgenden Einfluss auf das Konzernergebnis sowie das Konzerneigenkapital gehabt:

+ 1%-Punkt:	+ TEUR 754 (Vorjahr + TEUR 889)
- 1%-Punkt:	- TEUR 754 (Vorjahr - TEUR 889)

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 31.12.2009 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31.12.2009 um 0,25%-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 8 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 59), wenn diese Bankguthaben jeweils das ganze Geschäftsjahr bestanden hätten. Bezogen auf den durchschnittlichen Guthabenbestand während des Geschäftsjahres hätte eine Veränderung des Marktzinsniveaus um +/- 0,25%-Punkte zu einer Erhöhung des Zinsertrags um TEUR 24 (Verminderung TEUR 24; Vorjahr Erhöhung TEUR 40, Verminderung TEUR 40) 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 3,2% (Vorjahr 4,1%) 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.

Bei den untenstehend mit einem „*“ versehenen Gesellschaften/Schiffen erfolgt die Darstellung unter der Annahme, dass die Verbindlichkeiten entsprechend den vertraglichen

Tilgungsplänen zurückgeführt werden. Für bilanzielle Zwecke musste aufgrund der Regelungen des IAS 1.74 ein kompletter kurzfristiger Ausweis erfolgen, da die finanzierende Bank erst nach dem Bilanzstichtag einen langfristigen Verzicht auf die Ausübung ihr - aus einem behaupteten Bruch gegen Vertragsbestimmungen resultierender - zustehender Rechte ausgesprochen hat.

Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2009

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden gg. Kreditinstitute			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"*	1.411.911,70	5.647.646,81	10.235.318,62
MT "MARE AMBASSADOR"*	1.411.911,70	5.647.646,81	10.235.318,62
MT "MARE PACIFIC"*	1.665.972,51	6.663.890,05	13.362.487,85
MT "MARE ATLANTIC"*	1.665.972,51	6.663.890,05	13.362.487,85
MT "MARE BALTIC"*	1.481.049,56	5.924.198,25	14.810.009,72
MS "MARE FOX"*	1.053.561,02	4.214.244,06	5.531.151,09
MS "MARE FRIO"*	1.032.555,88	4.130.223,52	5.937.196,31
MT "MARE CARIBBEAN"*	520.766,35	2.083.065,39	3.124.539,78
MS "MARE TRANSPORTER"	739.275,30	5.588.296,54	5.878.648,58
MS "MARE TRACER"	0,00	5.818.929,61	406.674,89
MS "MARE TRADER"	763.570,73	5.709.773,71	5.670.059,54
MS "MARE TRAVELLER"	393.933,08	5.909.863,95	5.785.428,74
MS MARE BERLIN	3.862.197,87	16.119.541,74	18.807.240,67
	16.002.678,21	80.121.210,49	113.146.562,26
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"	332.118,21	1.055.424,50	765.046,17
MT "MARE AMBASSADOR"	332.118,21	1.055.424,50	765.046,17
MT "MARE PACIFIC"	544.341,29	1.739.492,23	1.366.303,97
MT "MARE ATLANTIC"	544.341,29	1.739.492,23	1.366.303,97
MT "MARE BALTIC"	445.108,16	1.521.467,10	2.266.719,48
MS "MARE FOX"	266.257,78	788.975,29	361.550,28
MS "MARE FRIO"	287.081,33	879.378,87	481.481,81
MT "MARE CARIBBEAN"	192.550,68	803.400,96	594.303,29
MS "MARE TRANSPORTER"	159.645,91	467.897,39	287.419,99
MS "MARE TRACER"	83.967,84	178.905,74	22.625,74
MS "MARE TRADER"	158.634,83	459.920,86	277.221,61
MS "MARE TRAVELLER"	160.396,85	471.542,46	282.862,27
MS MARE BERLIN	1.324.846,54	4.388.103,45	2.788.700,01
	4.831.408,92	15.549.425,58	11.625.584,76
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	2.162.562,60	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	1.345.104,60	143.917,54	0,00
Übrige	160.923,30	0,00	0,00
	24.502.677,63	95.814.553,61	124.772.147,02

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

Die funktionale Währung ist konzernweit – mit Ausnahme der funktionalen Währung der Komplementärgesellschaften (EUR) – der USD. Währungsrisiken im Sinne von IFRS 7 entstehen durch monetäre originäre und derivative Finanzinstrumente, deren Ausgabewährung von der funktionalen Währung des Unternehmens abweicht. Dadurch, dass die Schifffahrtsgesellschaften des Konzerns ihre wesentlichen Geschäfte nahezu ausschließlich in der funktionalen Währung USD abwickeln, werden nach IFRS 7 zu nennende Währungsrisiken 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 Fremdfinanzierung 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 eingeräumten Zahlungsziele bewegen sich im Rahmen der branchenüblichen Konditionen. Das Rechnungswesen überwacht laufend den Zahlungseingang. Zur Risikominimierung werden die für jeden Kunden definierten Kreditlimits regelmäßig überwacht und an die jeweiligen Erfordernisse angepasst. Forderungsausfälle sind bislang von untergeordneter Bedeutung. Finanzielle Vermögenswerte, deren Konditionen geändert wurden, da sie ansonsten überfällig oder wertgemindert wären, lagen wie im Vorjahr nicht vor.

Es bestand an den Stichtagen 31. Dezember 2009 und 31. Dezember 2008 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.

45. 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 2009 wurden ebenso wie zum 31. Dezember 2008 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:

	31.12.2009	31.12.2008	Änderung
Angaben in TEUR			
Eigenkapital	152.962	163.638	-7%
- als % vom Gesamtkapital	42%	54%	
Langfristige Schiffshypothekendarlehen	74.533	130.454	
Kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	133.117	10.770	
Schiffshypothekendarlehen	207.650	141.224	47%
- als % vom Gesamtkapital	58%	46%	
Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)	360.612	304.862	18%

Das ursprüngliche Zielverhältnis wurde noch nicht erreicht, da sich der Konzern noch in der Investitionsphase befindet. Entsprechend dem Baufortschritt der vier in Bau befindlichen Supramax-Bulker werden weitere Darlehen in 2010 und 2011 abgerufen werden, die das Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital weiter in die Richtung der angestrebten 30/70-Kennzahl bringen werden.

46. Zusammenfassung der Meldungen nach WpHG

Die Nennung von absoluten Aktienanzahlen und Stimmrechten in den folgenden Meldungen bezieht sich jeweils auf die Zeit vor dem im Juli 2009 durchgeführten Aktiensplit.

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 Schifffahrts AG jeweils 3% oder mehr beträgt werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: Sparkasse Biberach.

Die Dekafundmaster 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.

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

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

Die HSH Finanzfonds AöR, 20097 Hamburg, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.

47. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Der Konzern befand sich zum Abschlussstichtag noch in schwebenden Verhandlungen mit einer finanzierenden Bank über womögliche Vertragsverletzungen von Kreditverträgen und daraus resultierenden Konsequenzen auf die Gewährung von zugesagten Darlehenslinien sowie die Margenhöhe. Mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 hat die Bank dem Konzern bestätigt, dass sie zunächst bis zum 30. Juni 2010 – bis dahin sollte eine längerfristige Lösung gefunden werden – die behauptete Überschreitung der Loan-to-Value-Kennzahl duldet, ohne Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten zu

verlangen. Mit Einigung vom 10. März 2010 wurde diese längerfristige Lösung vereinbart. Mit dieser Einigung wurde eine neue gesonderte Darlehenslinie in Höhe von maximal USD 12,65 Mio eingeräumt mit der zweckgebundenen Inanspruchnahme zur Verrechnung fälliger Tilgungen unter verschiedenen Einzelfinanzierungen seit Dezember 2009 bis Ende des 3. Quartals 2010. Diese gesonderte Linie erfolgt unter der Finanzierung der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG; die vormals unter dieser Gesellschaft bestandene Zusage über USD 24,5 Mio wurde gestrichen. Die gesonderte Linie ist bis zum 30. Mai 2013 zurückzuführen. Die finanzierende Bank weitet mit Einigung im März 2010 des Weiteren ihre temporäre Zusage vom 30. Dezember 2009, für die behauptete Überschreitung der Loan-to-value-Kennzahl keine Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten zu fordern, vom 30. Juni 2010 bis zum 1. März 2012 aus. Zudem wurde die Marge für die Zeit bis zum 1. März 2012 um 1,125 %-Punkte erhöht, was zusätzlichen Zinsaufwand von ca. USD 1,0 Mio im Jahr 2010, USD 2,0 Mio. in 2011 sowie USD 0,5 Mio in 2012 nach sich zieht.

Die Vornahme von Dividendenzahlungen der Marenave Schiffahrts AG während der Inanspruchnahme der gesonderten Darlehenslinie ohne das Einverständnis der Bank würde gegen die Auflagen der erzielten Einigung verstoßen.

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

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

- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg (100 %)
- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84 %)
- 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%)

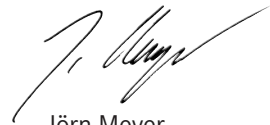
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (50%)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (50%)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86%)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86%)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86%)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86%)

Hamburg, den 31. März 2010

Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer

Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2009 und 2008

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2009 in EUR

	01.01.2009	Währungs- differenzen	Zugänge	Umglie- derung	Historische Anschaffungskosten	
					Abgänge	31.12.2009
I. Sachanlagen						
1. Technische Anlagen	249.350.526,76	-18.226.130,57	76.207.106,35	106.825,53	-125.026,95	307.313.301,13
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.716,36	-187,30	1.895,01	0,00	0,00	3.424,07
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.307.966,28	-2.550.409,19	37.026.290,03	-106.825,53	0,00	70.677.021,58
	285.660.209,40	-20.776.727,06	113.235.291,39	0,00	-125.026,95	377.993.746,78
II. Finanzanlagen						
Ausleihungen	782.534,63	-26.562,50	158.249,79	0,00	0,00	914.221,91
	286.442.744,03	-20.803.289,56	113.393.541,18	0,00	-125.026,95	378.907.968,70

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2008 in EUR

	01.01.2008	Währungs- differenzen	Zugänge	Umglie- derung	Historische Anschaffungskosten	
					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

		Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen					Nettobuchwerte	
01.01.2009	Währungs- differenzen	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	
19.893.592,61	-1.096.780,16	17.644.654,16	0,00	-125.026,95	36.316.439,67	270.996.861,46	229.456.934,15	
762,41	-54,29	1.157,38	0,00	0,00	1.865,50	1.558,57	953,96	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70.677.021,58	36.307.966,28	
19.894.355,02	-1.096.834,45	17.645.811,54	0,00	-125.026,95	36.318.305,17	341.675.441,61	265.765.854,39	
70.106,11	-2.094,23	1.246,37	-1.473,32	0,00	67.784,94	846.436,98	712.428,51	
19.964.461,13	-1.098.928,68	17.647.057,91	-1.473,32	-125.026,95	36.386.090,11	342.521.878,59	266.478.282,90	

		Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen					Nettobuchwerte	
01.01.2008	Währungs- differenzen	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	

Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2009 und 2008

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2009 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Auto- liner	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	23.615	2.626	0	6.871	0	33.112	0	33.112
Intersegmentäre Umsatzerlöse	344	0	0	0	0	60	404	-404	0
	344	23.615	2.626	0	6.871	60	33.516	-404	33.112
Schiffsbetriebskosten	0	-12.202	-2.466	0	0	0	-14.668	0	-14.668
Segmentergebnis	344	11.413	160	0	6.871	60	18.848	-404	18.444
Personalaufwendungen									-257
Sonstige betriebliche Erträge									1.023
Sonstige betriebliche Aufwendungen									-2.457
Reedereiüberschuss									16.753
Abschreibungen auf Sachanlagen									-13.746
Wertminderungen			-3.900						-3.900
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge									1.261
Zinsen und ähnliche Aufwendungen									-7.650
Ergebnis vor Ertragsteuern									-7.282
Segmentvermögen 31. Dezember 2009	155.073	192.128	28.948	70.819	66.172	279	513.419	-158.585	354.834
Segmentschulden 31. Dezember 2009	2.709	113.024	23.404	41.787	39.342	28	220.294	-6.064	214.230
Segmentinvestitionen* 2009	0	505	0	37.026	75.702	0	113.233	0	113.233

*ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2008 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Auto- liner	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	44.368	6.090	0	0	0	50.458	0	50.458
Intersegmentäre Umsatzerlöse	383	0	0	0	0	57	439	-439	0
	383	44.368	6.090	0	0	57	50.897	-439	50.458
Segmentergebnis	383	24.739	3.419	0	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
Zinsen und ähnliche Aufwendungen									-7.300
Ergebnis vor Ertragsteuern									9.127
Segmentvermögen 31. Dezember 2008	142.747	225.814	38.372	36.375	0	257	443.565	-139.387	304.178
Segmentschulden 31. Dezember 2008	904	114.631	25.847	6.236	0	44	147.662	283	147.945
Segmentinvestitionen* 2008	0	33.434	707	34.209	0	0	68.350	0	68.350

*ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzerneigenkapitalpiegel, Konzernkapitalflussrechnung sowie Konzernanhang - und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2009 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, 12. April 2010

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Borcherding
Wirtschaftsprüfer

Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2009

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG bietet als erste börsennotierte AG institutionellen Investoren die Möglichkeit, langfristig in zyklische Schifffahrtsmärkte zu investieren und dadurch ihr Anlage-Portfolio zu diversifizieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Im Folgenden wird auf die Entwicklungen eingegangen, die die drei großen Segmente der Schifffahrt – Container, Tanker und Bulker – sowie das Segment Car Carrier im abgelaufenen Geschäftsjahr genommen haben.

Wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig ist die Entwicklung der gesamten Schifffahrt abhängig von der Weltwirtschaftsentwicklung. Die Beurteilung der für die Marenave Schifffahrts AG relevanten Schifffahrtsbereiche ist somit nur vor dem Hintergrund der Weltwirtschaft möglich.

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise beeinflusste ab Herbst 2008 in zunehmender Deutlichkeit das Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG. In der zweiten Hälfte des Jahres 2009 nahm die Zahl positiver Meldungen stetig zu, was jedoch wenig Auswirkungen auf das Jahresergebnis 2009 hatte.

Das Wirtschaftswachstum in den USA nahm im vierten Quartal des Jahres 2009 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 5,9 % zu, was die höchste Steigerungsrate seit sechs Jahren bedeutet.

Die global langsam wieder erstarkende Konjunktur konnte die lang anhaltende Verunsicherung auf den weltweiten Handels- und Finanzierungsmärkten beruhigen, so dass sich die nachgefragten Transportkapazitäten auf einem niedrigen Niveau stabilisieren konnten. In der Folge haben sich auch die Frachtraten stabilisiert und es mehrten sich die Zeichen, dass die sich im Laufe des Geschäftsjahres 2009 ankündigende Trendumkehr im Laufe der Jahre 2010 / 2011 verfestigt. Das vierte Quartal 2009 war geprägt von einem Angebotsüberhang, so dass sich trotz der steigenden Nachfrage nach Transportkapazitäten in einigen Bereichen der Tanker- und Containerschifffahrt insgesamt kein Marktgleichgewicht einstellen konnte. Entsprechend ist auch das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG im vierten Quartal negativ ausgefallen. Für das gesamte Geschäftsjahr 2009 ergab sich ein negatives Konzernergebnis von EUR 7,68 Mio. Der Jahresfehlbetrag 2009 der Marenave Schifffahrts AG beträgt EUR 2,18 Mio. (Vj. Jahresüberschuss EUR 9,55 Mio.).

Die Erfolgsentwicklung der Marenave Schifffahrts AG wird aufgrund der derzeitigen Struktur der Marenave-Flotte maßgeblich von der Entwicklung der Frachtenmärkte der Container- und Tankerschifffahrt beeinflusst und wird von einer Erholung der Weltwirtschaft profitieren.

Nach der Indienstellung der vier Bulkerneubauten wird mit einer Erhöhung und Verstetigung des Umsatzes und Ergebnisses gerechnet.

Tankschifffahrt

Der Ergebnisbeitrag der Tanker fiel im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses um EUR 13,32 Mio. geringer aus. Während im 1. Halbjahr 2009 noch auskömmliche Charraten vereinnahmt werden konnten, war die zweite Jahreshälfte durchgängig von einer geringen Nachfrage nach Transportkapazitäten und in Folge dessen niedrigeren Einnahmen geprägt, und nur Teilbereiche konnten sich zwischenzeitlich positiv absetzen. Die Konjunkturprognosen haben sich in den vergangenen Monaten deutlich aufgehellt und die Frachtenmärkte konnten sich gegen Ende des Jahres 2009 und zu Beginn des Jahres 2010 erholen, was unter anderem auch dem extrem kalten Winter auf der nördlichen Halbkugel zu verdanken ist. Da es sich hier um einen saisonalen Zyklus handelt, gehen wir nicht davon aus, dass bereits eine Trendwende erfolgt ist. Diese erwarten Fachleute eher in der zweiten Jahreshälfte 2010, wenn die Konjunkturerholung in den westlichen Industrienationen spürbar werden müsste. Schon im März 2010 haben OPEC und das US Department of Energy Daten veröffentlicht, wonach in 2010 wieder mit einem Wachstum der Nachfrage nach Öl zu rechnen wäre. Entscheidend ist jedoch die Entwicklung von Angebot und Nachfrage. Positiv ist, dass neueste Statistiken darauf hindeuten, dass das Flottenwachstum deutlich geringer ausfallen könnte, als ursprünglich erwartet.

Im Jahr 2010 läuft die Frist für die Ausmusterung der Einhüllentanker aus. Aufgrund der gegenwärtigen Marktsituation ist es wenig rentabel, alte Einhüllentanker zu betreiben, so dass wir einen deutlichen Anstieg der Abwrackungen beobachten. Aufgrund der noch längerfristig stark angespannten Situation am Finanzmarkt und einer Finanzierungslücke von ca. USD 300 Milliarden wurden deutlich mehr Neubaufträge storniert als bisher erwartet. Außerdem wird mit weiteren Stornierungen und Verzögerungen in der Ablieferung der Neubauten gerechnet, so dass ein deutlich breiter gestaffeltes Ablieferungsprofil vorliegt, das durch eine Vielzahl von verschobenen

Ablieferungen entstanden ist. So wurden lediglich ca. 82% der bestellten Tanker mit geplantem Ablieferungsdatum 2009 auch tatsächlich abgeliefert. Laut aktuellen Marktberichten wurden in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 56% der erwarteten Tonnage abgeliefert. Positiv wirkt sich hierbei außerdem aus, dass seit rund 18 Monaten keine nennenswerten Neubauverträge abgeschlossen wurden. Darüber hinaus haben die vergangenen Monate bereits gezeigt, dass die getroffenen Maßnahmen zur Steuerung des Tonnageangebotes durch das sog. „slow steaming“ (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Bunkerkosteneinsparung) sich positiv auf den Tankersektor auswirkten. Auch wenn wir diese Faktoren durchweg positiv bewerten, wird die Ratenentwicklung in der Tankschiffahrt maßgeblich davon abhängen, wie sich die Erholung der globalen Wirtschaft fortsetzt, wann das Tonnageangebot wieder mit der Nachfrage korrespondiert und wie sich die Transportwege bzw. die Transportdistanzen zukünftig entwickeln werden.

Trotz der insgesamt sehr schwierigen Marktbedingungen war der Beitrag aus dem Betrieb der Tanker auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses im Geschäftsjahr 2009 mit EUR 11,41 Mio. unverändert deutlich positiv.

Containerschiffahrt

Die Containerschiffahrt profitierte in der Vergangenheit am stärksten von der Entwicklung des Welthandels und der voranschreitenden Globalisierung. Containerschiffe transportierten etwa zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, unter anderem den Großteil des Warenhandels mit Konsum- und Investitionsgütern. Der Einbruch des Welthandels führte im Jahr 2009 zu einem starken Rückgang der Nachfrage nach Transportkapazitäten besonders in großen Fahrtgebieten zwischen Fernost, Westeuropa und den USA. Diese verminderte Nachfrage in den westlichen Industrienationen hat sich entsprechend deutlich auf das Transportvolumen der wichtigen Transpazifik- und Transatlantikverkehre niedergeschlagen.

Das Marktumfeld, in dem sich die beiden Feederschiffe MS „CAPE FOX“ und MS „CAPE FRIO“ bewegen, konnte sich im 4. Quartal 2009 leicht positiv von den anderen Größenklassen abheben. Es wurde eine deutlich erhöhte Aktivität festgestellt, jedoch immer noch auf einem unbefriedigenden Rateniveau, das sich unterhalb der reinen Schiffsbetriebskosten befindet. Die Linienreedereien konnten gegenüber ihren Kunden auf vielen Routen bereits erhebliche Frachtraterhöhungen durchsetzen, was allgemein als erste Stufe der Erholung des Gesamtmarktes gesehen wird. In Folge dessen haben sich auch bereits die Verhandlungsbedingungen für Charter-Reeder verbessert, was sich zunächst an der Länge der vereinbarten Perioden (noch auf niedrigem Niveau) und im weiteren Verlauf an gestiegenen Charraten festmachen lässt. Durch die Beschäftigung der beiden Schiffe im HANSE Container-

ship Pool konnten durch das zyklische Tief hindurch lange Zeit Einnahmen erzielt werden, die über dem jeweils herrschenden Marktniveau lagen, und durch die beschriebene Belegung des Marktes für Feedertonnage (unter 2.000 TEU) haben wir dort derzeit wieder nahezu Vollbeschäftigung.

Die derzeitige Entwicklung bestätigt die Einschätzung, dass es für die in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe weiterhin langfristig wieder ein gesundes und stabiles Marktumfeld geben wird und wir folgen der Einschätzung vieler Analysten und hoffen, in der kurzen bis mittleren Frist eine weitere Erholung der Frachtenmärkte feststellen zu können.

Die Neubauaktivitäten für Feederschiffe sind nahezu zum Erliegen gekommen. Daher wird in diesem Schifffahrtssegment von einem stagnierenden bis negativen Wachstum der Flotte ausgegangen und eine positive Entwicklung des Gesamtmarktes erwartet (durch Abwrackung und nicht realisierte Projekte). Zum anderen sind inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Reihe größerer Häfen der Welt zu erkennen, deren Kapazitäten mit dem Nachfragewachstum nicht mehr Schritt halten können. Diese Engpässe verhindern in vielen Containerhäfen selbst bei einer verminderten wirtschaftlichen Aktivität eine höhere Umschlagsgeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich spielt auch hier das „Slow-Steaming“ eine Rolle, denn um die Transportleistung auf den Linien aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Schiffe einzusetzen.

Trotz aller grundsätzlich langfristig optimistischen Nachfrageprognosen für die Schiffahrt bestehen temporäre Überkapazitäten. Die Containerschiffahrt befindet sich in einer zyklischen Schwächephase, die durch die weltweite Finanzmarktkrise besonders stark ausgeprägt ist. Die Containerschiffahrt ist sehr heterogen strukturiert und wird sich erst dann erholen, wenn eine konjunkturelle Erholung in den USA, China und Indien sowie Europa für eine dauerhaft erhöhte Nachfrage von Transportkapazität sorgt und die derzeit noch aufliegenden Schiffe in allen Größenklassen wieder Beschäftigung gefunden haben. In den vergangenen Monaten wurde bereits eine deutliche Reduzierung der aufliegenden Schiffe verzeichnet, obwohl in dieser Zeit auch Neubauten abgeliefert wurden.

Bulkschiffahrt

Nach der extremen Volatilität auf den Frachtenmärkten im Geschäftsjahr 2008 haben sich die Bulkerraten über das Gesamtjahr 2009 auf einem zufriedenstellenden Niveau stabilisiert. Die vergleichsweise hohe Dynamik der Bulkschiffahrt wurde im Jahr 2009 vor allem durch die große Nachfrage in Fernost getrieben. Das chinesische Stimulus-Programm hat dazu in erheblichem Umfang beigetragen. Die Marktentwicklung in der Bulkschiffahrt ist dennoch selbst auf kurze bis mittlere Frist schwer vorherzusehen. Die Prognosen der

Marktanalysten bezüglich der wichtigsten Marktparameter wie z.B. der Rohstoffpreise, sind generell uneinheitlich. Ein „Leading Indicator“ sind jedoch die Erzeugerpreise für Eisen-erz, die wieder stark angestiegen sind und jetzt erstmalig nicht für ein ganzes Jahr ausgehandelt wurden. Die für die Bulkschiffahrt wichtigen Rohstoffhandelsmärkte befinden sich derzeit in einer Umbruchphase, in deren Folge mit einer noch stärkeren Volatilität der Frachtenmärkte gerechnet wird. Auch bei den Bulkern verzeichnen wir erhebliche Rückgänge bei den Neuablieferungen, so dass sich Angebot und Nachfrage wieder zugunsten der Reedereien verschoben haben. So wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr lediglich etwas mehr als die Hälfte der zur Ablieferung vorgesehenen Neubauten abgeliefert. Die Ablieferungszahlen zu Beginn des Jahres 2010 haben die Fortsetzung dieses Trends bestätigt. Die Kontrahierung von Neubauten ist seit geraumer Zeit weltweit nahezu zum Erliegen gekommen, und es wird aller Voraussicht nach aufgrund der angespannten Bilanzsituation vieler schiffsfinanzierender Banken und Reeder in naher Zukunft ebenfalls sehr geringe Neubauaktivitäten geben. Durch diese Entwicklung ist es bereits bei einer Reihe von Werften zu existenzbedrohenden Liquiditätsengpässen gekommen, so dass für die Werftindustrie – insbesondere im asiatischen Raum – eine Konsolidierungswelle erwartet wird.

Für unsere vier Bulkerneubauten wurden langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass die kurzfristigen Geschehnisse auf den Bulkermärkten lediglich mittelbaren Einfluss auf unsere Neubauten haben. Die vier Charterverträge sind in ihrer Laufzeit periodisch gestaffelt und ermöglichen damit eine Entzerrung hinsichtlich der Termine für eine Anschlussbeschäftigung.

Bezüglich der Bestellung von vier 57.000 tdw Bulkern wird des Weiteren auf den Prognosebericht verwiesen.

Car Carrier

Auch für die „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) war 2009 ein außerordentlich herausforderndes Geschäftsjahr und es mussten vielerorts schmerzhaft Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden, um sich den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden ca. 104 Car Carrier (ca. 14% der Gesamtflotte) abgewrackt, „slow steaming“ implementiert und zahlreiche Neubauverträge storniert oder verschoben, um auf diese Weise den Angebotsdruck etwas zu verringern. Nachfrageseitig mussten im ersten Halbjahr 2009 extreme Rückgänge verkraftet werden, die aber im weiteren Jahresverlauf, nicht zuletzt auch hier mit Hilfe staatlicher Konjunkturförderprogramme, wieder etwas ausgeglichen wurden. Ausgehend von den relativ niedrigen Transportmengen zur Mitte 2009 hat die Nachfrage sehr stark zugelegt, die Auslastung liegt jedoch noch deutlich unter dem Rekordniveau von 2008. Nach Analysten-Meinung befinden sich Angebot und Nachfrage in diesem Markt mittelfristig wie-

der in einem ausgewogenen Verhältnis. Das MS „HÖEGH BERLIN“ befindet sich in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS, so dass die kurzfristige Entwicklung dieses Marktes keinen Einfluss auf die Entwicklung der Marenave Schiffahrts AG haben dürfte.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage der Marenave Schiffahrts AG für das Geschäftsjahr 2009 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 stellen sich wie folgt dar:

	2009	2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	-1.092	12.165	-13.257
Sonstige betriebliche Erträge	1.067	728	339
Gesamtleistung	-25	12.893	-12.918
Personalaufwand	260	0	260
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	1.731	3.157	-1.426
Betrieblicher Aufwand	1.992	3.158	-1.166
Betriebsergebnis	-2.017	9.735	-11.752
Zinsergebnis	-123	-188	65
Jahresergebnis vor Steuern	-2.140	9.547	-11.687
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	39	0	39
Jahresergebnis	-2.179	9.547	-11.726

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	1.994	0	1.994
Übrige Erträge aus Beteiligungen	914	12.165	-11.251
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-4.000	0	-4.000
Beteiligungsergebnis	-1.092	12.165	-13.257

In den gesunkenen Erträgen aus Beteiligungen spiegelt sich das im Zuge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erschwerte Geschäftsumfeld, in dem die Tochterunternehmen der Marenave Schiffahrts AG agieren, wider.

Erfreulich wirkte sich der Ergebnisbeitrag der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH aus, deren Jahresergebnis durch den am 18. März 2009 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrag der Marenave Schiffahrts AG zuzurechnen ist.

Auf die beiden Tochtergesellschaften, die im von der Krise insbesondere hart getroffenen Segment der Containerschiffahrt operieren, erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung aufgrund dauerhaft gesunkener Ertragsaussichten in Höhe von zusammen TEUR 4.000.

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Geschäftsführungs- und Dienstleistungsvergütungen, Erträgen aus weiterbelasteten Kosten sowie Kursgewinnen aus der Stichtagsbewertung.

Der Personalaufwand resultiert aus dem im Geschäftsjahr vollzogenen Aufbau eines eigenen Mitarbeiterstamms, der dem erhöhten Geschäftsumfang Rechnung tragen und die Flexibilität erhöhen soll. Fremdleistungen wurden im Gegenzug reduziert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in 2009 im Wesentlichen die Dienstleistungsvergütung gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG (TEUR 1.160), Abschluss- und Prüfungskosten (TEUR 111) sowie Rechts- und Beratungskosten (TEUR 79).

Die unterjährige Darlehensgewährung der Tochtergesellschaften an die Marenave Schifffahrts AG führte zu einem Zinsaufwand in Höhe von TEUR 124.

Durch das Organschaftsverhältnis mit der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH beinhaltet das zu versteuernde Einkommen von der Marenave Schifffahrts AG ebenfalls das von der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH erzielte Jahresergebnis. Nach Verrechnung mit bestehenden Verlustvorträgen und unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung ergibt sich für das Jahr 2009 eine körperschafts- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 39.

Vermögenslage

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

	31.12.2009	31.12.2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögen			
Anlagevermögen	154.063	147.412	6.651
Kurzfristige Forderungen	1.355	12.579	-11.224
Flüssige Mittel	209	603	-394
Übrige Aktiva	14	13	1
	155.641	160.607	-4.966
Kapital			
Eigenkapital	154.566	159.746	-5.180
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.075	861	214
	155.641	160.607	-4.966

Im Anlagevermögen werden im Wesentlichen Finanzanlagen in Höhe von TEUR 154.062 ausgewiesen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen durch die Stammkapitaleinzahlungen bei der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH in Höhe von TEUR 27.955 begründet, wofür im Gegenzug andere Tochtergesellschaften Rückzahlungen aus der Kapitalrücklage leisteten. Mindernd haben sich mit TEUR 4.000 die

unter der Ertragslage beschriebenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Beteiligungsansätze zweier Tochtergesellschaften ausgewirkt.

Der Rückgang der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf geringere Forderungen aus Beteiligungserträgen im Geschäftsjahr 2009 zurückzuführen.

Die Verminderung des Eigenkapitals um TEUR 5.180 ist mit TEUR 3.001 auf die im Juni 2009 gemäß Hauptversammlungsbeschluss erfolgte Dividendenzahlung sowie mit TEUR 2.179 auf den Jahresfehlbetrag des aktuellen Geschäftsjahres zurückzuführen.

Finanzlage

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

	2009	2008	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	13.259	2.974	10.285
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-10.652	-2.896	-7.756
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-3.001	0	-3.001
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-394	78	-472
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	603	525	78
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	209	603	-394

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

Der Mittelabfluss für Investitionen ist vorwiegend auf die Eigenkapitalzuführung an die MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH zurückzuführen. Dieser Mittelabfluss wird teilweise kompensiert durch Mittelzuflüsse aus den Teilrückzahlungen der Kapitalrücklage anderer Beteiligungsgesellschaften.

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit repräsentiert die gemäß Hauptversammlungsbeschluss vom 10. Juni 2009 erfolgte Dividendenzahlung an die Aktionäre.

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 wurde durch den auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2009 beschlossenen Aktiensplit in 1.500.500 Stück (zuvor 150.050 Stück) nennwertlose Inhaberaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 100 EUR (vor Aktiensplit 1.000 EUR) neu eingeteilt. Die Umstellung der Börsennotierung der Aktien erfolgte mit Wirkung zum 16. Juli 2009. 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 § 289 Abs. 4 Nr. 8 HGB offenkundigspflichtig 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 2009 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über sieben Mitarbeiter, von denen einer zum 1. April 2009 und sechs weitere zum 1. Juli 2009 angestellt wurden. Externe Dienstleistungen wurden im Gegenzug reduziert.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Der Vorstand der Marenave Schiffahrts AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf ihrer Internetseite öffentlich zugänglich, worauf Bezug genommen wird.

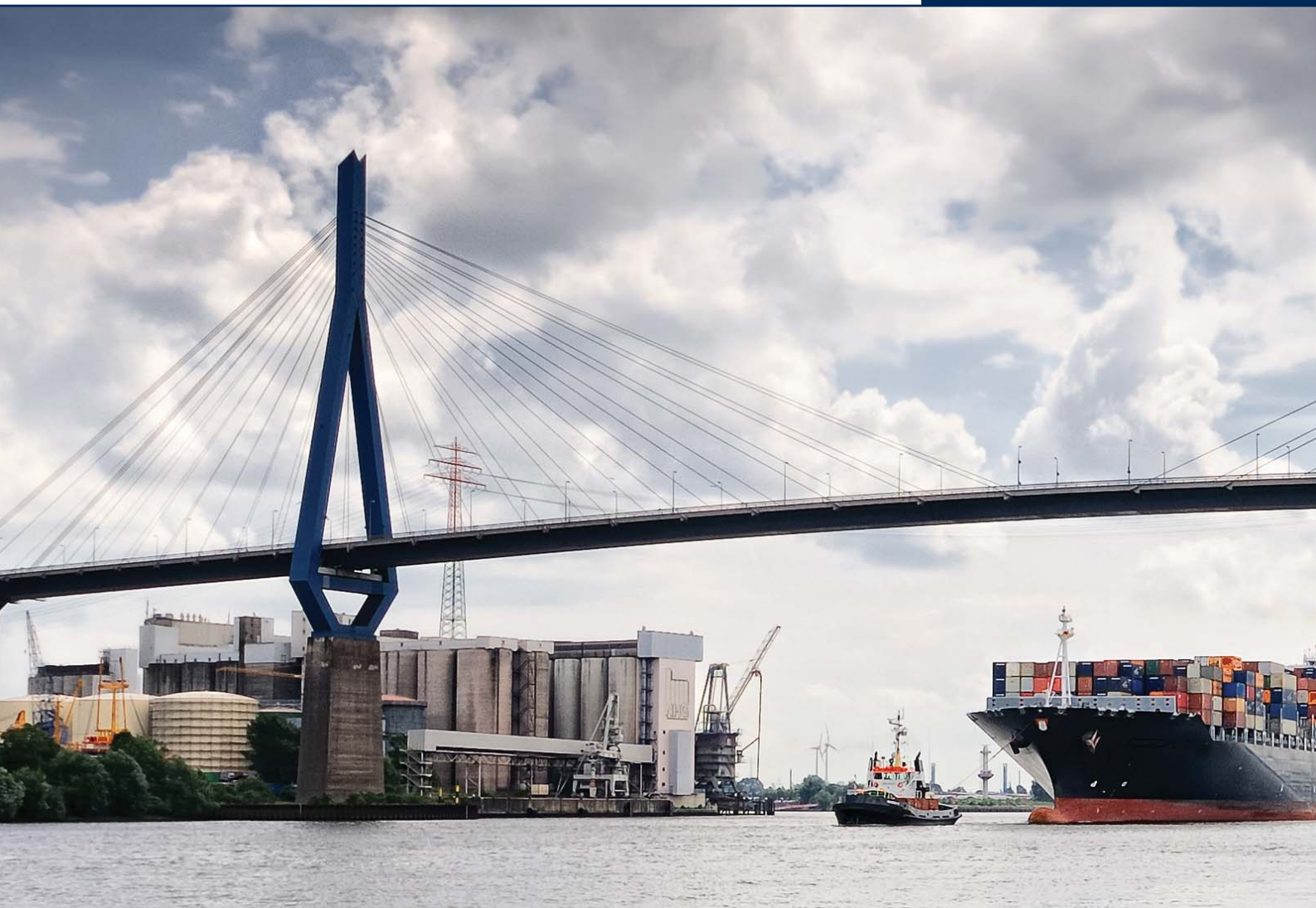
(siehe: www.marenave.de/dt/investorrelations/unternehmensfuehrung.html)

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

Die Marenave Schiffahrts AG befand sich zum Abschlussstichtag noch in schwebenden Verhandlungen mit einer finanzierenden Bank über mögliche Vertragsverletzungen von Kreditverträgen und daraus resultierenden Konsequenzen auf die Gewährung von zugesagten Darlehenslinien sowie die Margenhöhe. Mit Schreiben vom 30. Dezember 2009 hat die Bank dem Konzern bestätigt, dass sie zunächst bis zum 30. Juni 2010 – bis dahin sollte eine längerfristige Lösung gefunden werden – die behauptete Überschreitung der Loan-to-Value-Kennzahl duldet, ohne Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten zu verlangen. Mit Einigung vom 10. März 2010 wurde diese längerfristige Lösung vereinbart. Mit dieser Einigung wurde eine neue gesonderte Darlehenslinie in Höhe von maximal USD 12,65 Mio. eingeräumt mit der zweckgebundenen Inanspruchnahme zur Verrechnung fälliger Tilgungen unter verschiedenen Einzelfinanzierungen seit Dezember 2009 bis Ende des 3. Quartals 2010. Diese gesonderte Linie erfolgt unter der Finanzierung der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG; die vormalig unter dieser Gesellschaft bestandene Zusage über USD 24,5 Mio. wurde gestrichen. Die gesonderte Linie ist bis zum 30. Mai 2013 zurückzuführen. Die finanzierende Bank weitete mit Einigung im März 2010 des Weiteren ihre temporäre Zusage vom 30. De-



zember 2009, für die behauptete Überschreitung der Loan-to-value-Kennzahl keine Sondertilgungen oder Zusatzsicherheiten zu fordern, vom 30. Juni 2010 bis zum 1. März 2012 aus. Zudem wurde die Marge für die Zeit bis zum 1. März 2012 um 1,125 %-Punkte erhöht, was zusätzlichen Zinsaufwand von ca. USD 1,0 Mio. im Jahr 2010, USD 2,0 Mio. in 2011 sowie USD 0,5 Mio. in 2012 nach sich zieht.

Die Vornahme von Dividendenzahlungen der Marenave Schifffahrts AG während der Inanspruchnahme der gesonderten Darlehenslinie ohne das Einverständnis der Bank würde gegen die Auflagen der erzielten Einigung verstoßen.

Chancen und Risiken

Risikobericht

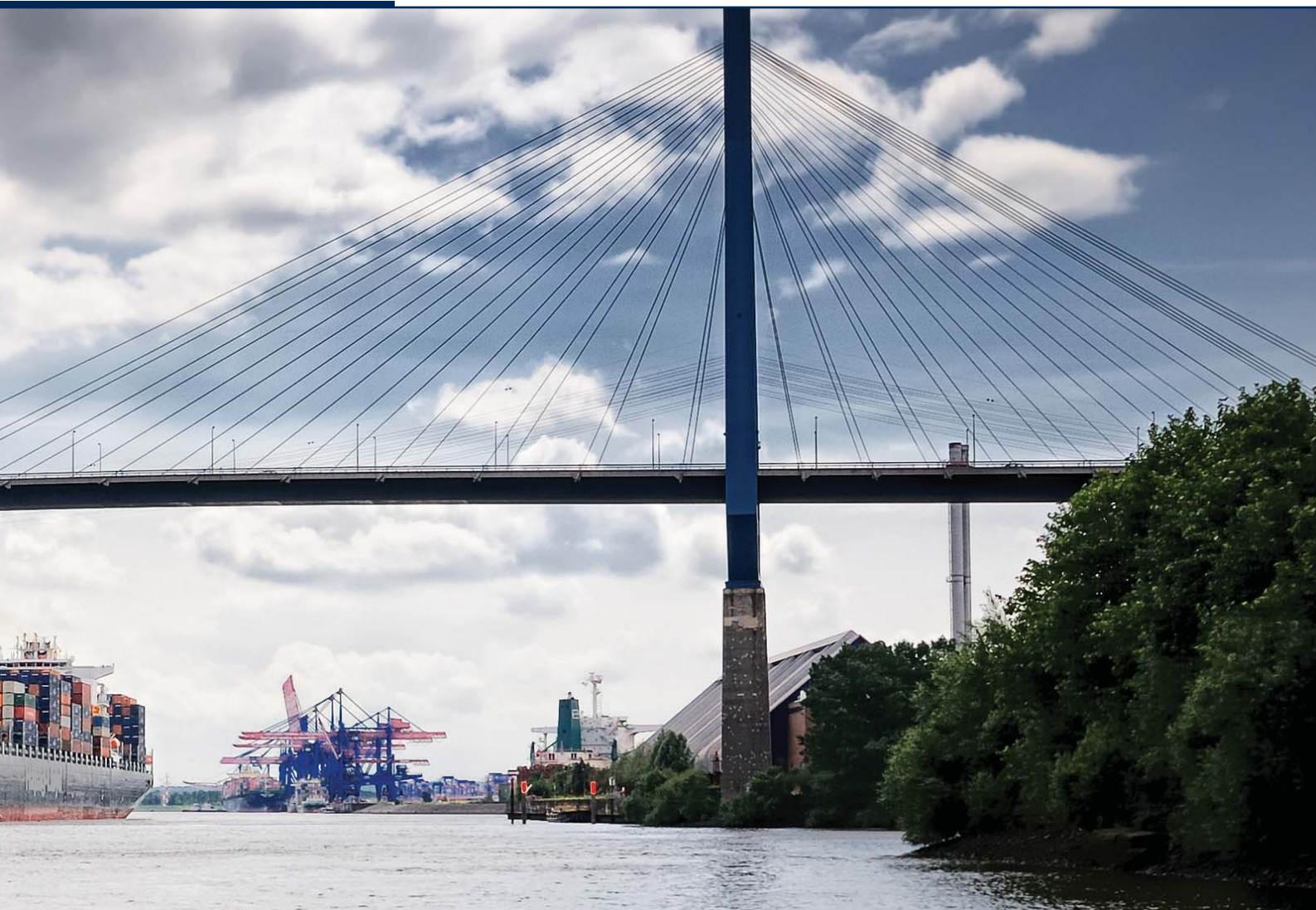
Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schifffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe. Daher werden im Folgenden die wesentlichen Risikopositionen – unter besonderer Berücksichtigung etwaiger Veränderungen seit der Veröffentlichung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

Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems dargestellt.

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

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

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



systems, weshalb folgend eine zusammengefasste Darstellung erfolgt.

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

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen aus.

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

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

- Identifizierung und Bewertung von Risiken
- Begrenzung erkannter Risiken

- Überprüfung erkannter Risiken hinsichtlich ihres Einflusses auf den Konzernabschluss und die entsprechende Abbildung dieser Risiken

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

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

Je operativer Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss dar-

stellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlussstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, so dass konzerninterne Salden auf dafür separaten Konten erfasst werden, so dass etwaige Differenzen bei der Schulden- oder Aufwands- und Ertragskonsolidierung unmittelbar auffallen und einer Klärung zugeführt werden würden.

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

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

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

In einer jährlichen Risikoinventur werden Risiken aufgelistet und sodann Kontrollen und Verantwortlichkeiten definiert. In Bezug auf rechnungslegungsbezogene Risiken bestehen diese Kontrollen im Wesentlichen aus übergeordneten Plausibilitätsbeurteilungen sowie Abstimmungshandlungen.

Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat auf monatlicher Basis ein seinem Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb, dem Adressausfallrisiko unserer Charterer 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. Hierbei wird auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-

Ist-Abgleich enthalten und zu dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Risiken ergeben sich auch aus der Entwicklung der Charterratenhöhe. Bei einem geringen Niveau könnten diese gegebenenfalls nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung ausreichen. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgt ein diversifizierter Einsatz der Flotte in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus langfristiger Zeitcharter und kurzfristiger Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

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

Bei den Schiffen, die durch langfristige Charterverträge an einen Charterer gebundenen sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen. Diese Prüfung wird in der Regel jährlich wiederholt, sofern nicht Gründe für einen kürzeren Turnus gegeben sind.

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 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 2009 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 Mischung aus Kalkulationssicherheit einerseits sowie Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. 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 und des Konzerns wird wesentlich durch den wirtschaftlichen Er-

folg bestimmt, den die Schiffskommanditgesellschaften durch den Erwerb und den Betrieb der Investitionsobjekte sowie ggf. durch deren Veräußerung erzielen.

Eine Risikominderung aus der Vercharterung der Schiffe erfolgt durch den Einsatz unserer Schiffe in Einnahmepools. Innerhalb dieser Pools erfolgt eine weitere Diversifikation dadurch, dass die 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 im zweiten Halbjahr 2008 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 zum Bilanzstichtag aus 26 modernen Doppelhüllen Tankern der Handy-Size Klasse, und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden nach der Rücklieferung aus der jeweiligen Charter 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 zum Bilanzstichtag eine Flotte von 17 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern.

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

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

Auch das MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, 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 Abrech-

nung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinanzierungen 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.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus der Fähigkeit, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben (sog. „covenants“). Diese sehen als wesentlichen Punkt die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-value-Ratio“ vor. Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff – sowie insgesamt für alle in Fahrt befindlichen Schiffe – zu keinem Zeitpunkt einen festgelegten Prozentsatz des Marktwertes der als Sicherheit für die Darlehen stehenden Schiffe überschreiten darf.

Die Einhaltung dieser Kennzahl kann insbesondere in Krisenzeiten problematisch sein, da dies regelmäßig zum Teil stark gesunkene Marktwerte der Schiffe nach sich zieht.

Im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge hat die darlehensgebende Bank verschiedene Rechte. Dies kann sich in einer Anhebung der Marge ausdrücken, wofür im Gegenzug auf die Ausübung weiterer möglicher Rechte aus dem Bruch der Darlehensvoraussetzung temporär verzichtet wird (sog. „waiver fee“), was entsprechende Auswirkungen auf die Ertragslage hätte.

Außerdem wäre die Bank bei Vorliegen der Voraussetzungen berechtigt, Teile des Darlehens fällig zu stellen, damit danach die geforderte „loan-to-value-Ratio“ wieder erreicht wäre. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu bestandsgefährdenden Ausmaßen führen.

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 Teile des Aufsichtsrats 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 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 derzeit nicht vor. Die weitere Entwicklung wird vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch und laufend überprüft. 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 Charterraten, 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 weiteren Verlauf der Krise noch kein einheitliches Meinungsbild besteht, so dass der Vorstand eine verlässliche Prognose für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 derzeit nur eingeschränkt möglich – und in Bezug auf konkrete oder gar punktgenaue Angaben unmöglich – erachtet. Insofern können allenfalls Trends und Tendenzen genannt werden.

Bei aktuell erwarteten Indienststellungen der vier zum Bilanzstichtag im Bau befindlichen Supramax-Bulker wird das Segment der Bulker aufgrund der langfristigen Charterverträge konstante Umsatzerlöse einfahren und einen erfreulichen positiven Ergebnisbeitrag leisten, der sich vor allem ab dem Jahr 2011 voll auswirken wird.

Auch der langfristig über eine Bareboatcharter vermietete Autotransporter wird in 2010 und 2011 aufgrund der fixen Planungsparameter einen positiven Ergebnisbeitrag leisten, der noch über demjenigen des Jahres 2009 liegen sollte, da die Übernahme im 1. Quartal 2009 erfolgte.

Das Containersegment wird im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 keinen besseren Ergebnisbeitrag leisten können. Für das Jahr 2011 gehen wir zwar von einem besseren, aber noch von keinem absolut positiven Ergebnisbeitrag aus. Aufgrund des Einsatzes in einem Einnahmen-Pool sind die Schwankungen in den Poolraten geringer als die ansonsten vorherrschenden Marktraten und Auswirkungen von Marktentwicklungen folgen mit zeitlichem Verzug. Das im Jahr 2009 stetig abnehmende Poolratenniveau hat im 1. Quartal 2010 seinen Tiefpunkt erreicht. Wir gehen ab diesem Zeitpunkt von einem stetigen aber langsamen Anstieg des Poolratenniveaus aus.

Unsicherheit besteht bei dem Tankersegment, welches auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hohen saisonalen und zyklischen Schwankungen unterworfen ist. Die Beschäftigung in Pools erfolgt im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment deutlich spürbar von einer Wiederbelebung der Tankermärkte profitieren können.

Dies ist ein wichtiger Teil der Beschäftigungsstrategie, in der ein Teil der Erträge durch langfristige Charterverträge gesichert ist und ein anderer Teil bei entsprechender Entwicklung von den Ertragsschwankungen in der Schifffahrt profitieren kann.

Insgesamt rechnen wir in 2010 mit einem besseren Ergebnis als im Jahr 2009; für das Jahr 2011 ist nach den derzeitigen Umständen wieder von einem deutlich positiven Ergebnis auszugehen.

Für unsere vier Bulkerneubauten ergeben sich gemäß jeweiligem Bauvertrag die in untenstehender Tabelle aufgeführten ursprünglich avisierten Ablieferungstermine. Diese werden sich aber voraussichtlich jeweils um einige Monate verschieben. Die Verschiebung ist unter anderem dem Umstand geschuldet, dass einige Schiffe aus der Werftproduktion durch die Insolvenz eines Kunden nicht planmäßig fertig gestellt werden konnten und der gesamte Arbeitsablauf der Werft neu geordnet werden musste. Die voraussichtlichen Verschiebungen befinden sich innerhalb des Zeitrahmens, der gemäß Bauverträgen noch nicht zur Kündigung der Bauverträge berechtigt. Gleiches gilt für die abgeschlossenen Charterverträge. Die finanziellen Auswirkungen stellen sich wie folgt dar: Für jeden Tag verspäteter Ablieferung verschieben sich die gefixten Netto-Umsatzerlöse in Höhe von USD 25.600 netto pro Tag (für MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER") bzw. USD 23.937 netto pro Tag (für MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER"). Auf der anderen Seite entfallen bzw. verschieben sich die entsprechenden Schiffsbetriebskosten, Zinsen, Abschreibungen usw. Ferner ist die Bauwerft ab dem 31. Tag Verspätung je Schiff zur Zahlung einer Kompensation bis zu einer Höhe von USD 8.000 pro Tag – bis zu einem Maximalbetrag von USD 1,44 Mio je Schiff – verpflichtet.

Am 31. Dezember 2009 sind (wie im Vorjahr) vier Schiffe bestellt:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER"	20.05.2010 (30.12.2009)
MS "MARE TRADER"	30.06.2010 (30.04.2010)
MS "MARE TRAVELLER"	Sept. 2010 (31.08.2010)
MS "MARE TRACER"	März 2011 (30.12.2010)

Hinter den gemäß Bauaufsicht geschätzten Terminen sind in Klammern die Termine aufgeführt, die entsprechend der Bauverträge ursprünglich als Zielablieferungstermin genannt wurden.

Bauwerft: Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Für die vier Bulkerneubauten wurden im Jahr 2009 dem Baufortschritt entsprechend Bauzeitraten in Höhe von insgesamt TUSD 49.718 gezahlt. Bis zur Ablieferung des letzten Schiffes der Vierer-Serie werden weitere TUSD 67.964 zur Auszahlung kommen. Zur Finanzierung werden im geplanten Umfang unter Berücksichtigung der angestrebten Eigenkapital-Fremdkapital-Quote Darlehen in Anspruch genommen.

Der Vorstand überwacht fortlaufend die relevanten Märkte und prüft, inwieweit von den aktuell bestehenden Marktopportunitäten zu profitieren ist, um auch in Zukunft renditestarke Projekte realisieren zu können.

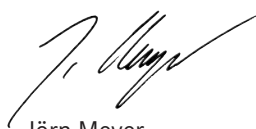
Dies hängt neben den Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten jedoch auch von den Entwicklungen und Stimmungen auf dem Kapitalmarkt und bei den finanzierenden Banken ab, bei welchen aktuell noch eine abwartende Haltung festzustellen ist.

Hamburg, den 31. März 2010

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer



Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2009 EUR	2008 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge	1.066.737,56	728.208,89
2. Personalaufwand		
a) Gehälter	221.829,62	0,00
b) Soziale Abgaben davon für Altersversorgung EUR 4.027,26 (Vj. 0,00)	37.973,24	333,40
3. Abschreibungen auf Sachanlagen	1.216,12	795,00
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.730.588,41	3.156.939,87
5. Erträge aus Beteiligungen an verbundenen Unternehmen	913.860,12	12.165.113,02
6. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.994.313,94	0,00
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	735,57	8.640,74
8. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	4.000.000,00	0,00
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 124.194,74 (Vj. EUR 180.316,85)	124.196,53	197.197,78
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-2.140.156,73	9.546.696,60
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	38.831,20	0,00
12. Jahresfehlbetrag/-überschuss	-2.178.987,93	9.546.696,60
13. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6.205.909,80	137.548,03
14. Einstellungen in die gesetzliche Rücklage	0,00	477.334,83
15. Bilanzgewinn	4.026.921,87	9.206.909,80

Bilanz

zum 31. Dezember 2009

Aktiva in EUR

	EUR	EUR	31.12.2008 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.672,88		994,00
II. Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	154.061.695,01		147.410.891,88
		154.063.367,89	147.411.885,88
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.280.888,13		12.232.968,80
2. Sonstige Vermögensgegenstände	74.269,30		346.128,76
		1.355.157,43	12.579.097,56
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		209.098,33	603.510,75
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		13.920,40	13.001,15
	155.641.544,05		160.607.495,34

Passiva in EUR

	EUR	EUR	31.12.2008 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		484.574,20
IV. Bilanzgewinn	4.026.921,87		9.206.909,80
		154.566.496,07	159.746.484,00
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen	38.843,00		0,00
2. Sonstige Rückstellungen	111.850,00		129.854,16
		150.693,00	129.854,16
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.645,13		45.574,13
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	907.459,47		15.437,48
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 7.145,05 (Vj. EUR 390.145,57)	7.250,38		670.145,57
		924.354,98	731.157,18
		155.641.544,05	160.607.495,34

Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2009

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2009 der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, wird nach den gesetzlichen Vorschriften des HGB sowie den einschlägigen Vorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt. Gemäß § 267 Abs. 3 Satz 2 HGB in Verbindung mit § 264d HGB gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2008 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. Soweit erforderlich werden Wertabschläge auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

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 Schifffahrts AG besteht zum überwiegenden Teil aus Finanzanlagen. Unter dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen (EUR 154.061.695,01;

Vj. EUR 147.410.891,88) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 12.530.000,00)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 12.530.000,00)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.628.816,00)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.628.816,00)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 26.659.788,32)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 4.567.871,33)
- MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 4.388.922,78)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.268.522,43)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.198.705,09)
- MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)
- MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.196.405,64)
- MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)
- MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH (EUR 28.043.036,13)
- MARE Panamax Tankschifffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Supramax Bulker Schifffahrts GmbH (EUR 25.000,00)

Eine in den Unternehmen MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG ausgewiesene Wertminderung der Schiffe führte zu einer Abschreibung der entsprechenden Beteiligungsansätze in Höhe von insgesamt EUR 4.000.000,00.

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

b) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 1.280.888,13 (Vj. EUR 12.232.968,80) beinhalten Forderungen aus Beteiligungserträgen in Höhe von EUR 913.860,12 sowie Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 373.346,74 aus dem Jahr 2009. Diese Forderungen wurden verrechnet mit Verbindlichkeiten gegenüber den entsprechenden verbundenen Unternehmen aufgrund von Verbindlichkeiten aus anrechenbaren Steuern in Höhe von EUR 6.318,73.

Bei den sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um Forderungen gegen das Finanzamt aus Zinsabschlagsteuer und Solidaritätszuschlag sowie aus Umsatzsteuer.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind innerhalb eines Jahres fällig.

c) Grundkapital/gezeichnetes Kapital

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 zusammen. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2009 wurde ein Aktiensplit im Verhältnis 1:10 beschlossen, welcher mit Wirkung vom 16. Juli 2009 durchgeführt wurde. Zuvor bestanden somit 150.050 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00.

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 Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

d) Kapitalrücklage

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 aufgrund des vorliegenden Jahresfehlbetrages keine Einstellung in die gesetzliche Rücklage vorgenommen (Vj. EUR 477.334,83). Die Rücklage beträgt unverändert EUR 484.574,20.

f) Bilanzgewinn

	2009	2008
Angaben in EUR		
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-2.178.987,93	9.546.696,60
Bilanzgewinn des Vorjahres	9.206.909,80	137.548,03
Dividendenzahlungen	-3.001.000,00	0,00
Einstellungen in die gesetzliche Rücklage	0,00	-477.334,83
Bilanzgewinn	4.026.921,87	9.206.909,80

g) Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betreffen Gewerbesteuer in Höhe von EUR 26.335,00 (Vj. EUR 0,00) sowie Körperschaftsteuer in Höhe von EUR 12.508,00 (Vj. EUR 0,00).

h) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Geschäftsjahr 2009 Kosten für Abschlussprüfung EUR 70.000,00 (Vj. EUR 74.000,00), den noch nicht ausgezahlten Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2009 in Höhe von EUR 26.250,00 (Vj. EUR 26.104,16), noch nicht genommenen Urlaub EUR 9.200,00 (Vj. EUR 0,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 6.400,00 (Vj. EUR 5.500,00).

i) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten zum Bilanzstichtag im Wesentlichen ein Darlehen gegenüber einem Tochterunternehmen (EUR 879.597,36, Vj. EUR 15.437,48).

Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von EUR 6.929,05 (Vj. EUR 0,00) und aus Umsatzsteuer in Höhe von EUR 216,00 (Vj. EUR 390.145,37) ausgewiesen. Der Vorjahresbetrag beinhaltete Verbindlichkeiten gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG aufgrund der Verauslagung von Kosten in Höhe von EUR 280.000,00.

Sämtliche Verbindlichkeiten weisen eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr auf.

4. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gliederungsschema des Gesamtkostenverfahrens gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt.

a) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von EUR 1.066.737,56 (Vj. EUR 728.208,89) beinhalten im Wesentlichen die Vergütung für die Geschäftsführung in Höhe von EUR 240.000,00 (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften), Erträge aus weiterbelasteten Kosten in Höhe von EUR 103.805,21, Erträge aus Kursdifferenzen in Höhe von EUR 176.916,18 sowie Kursgewinne aus Stichtagsbewertungen in Höhe von EUR 495.061,12.

b) Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 259.802,86 (Vj. EUR 333,40) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 221.829,62) sowie Sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung (EUR 37.973,24). Die Gesellschaft beschäftigt seit dem 1. April 2009 - anders als im Geschäftsjahr 2008 - eigene Mitarbeiter.

c) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 1.730.588,41 (Vj. EUR 3.156.939,87) sind im Wesentlichen Dienstleistungsvergütungen in Höhe von EUR 1.160.202,52, Rechts- und Beratungskosten von EUR 79.159,91 sowie Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 110.542,46 enthalten.

d) Erträge aus Beteiligungen an verbundenen Unternehmen

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 913.860,12 (Vj. EUR 12.165.113,02) stammen aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften.

e) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Die Erträge auf Grund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 1.994.313,94 (Vj. EUR 0,00) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 2.010.279,94) für das Geschäftsjahr 2009 verrechnet mit dem Verlustvortrag aus dem Geschäftsjahr 2008 von EUR 15.966,00.

f) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 4.000.000,00 (Vj. EUR 0,00) resultieren aus der Abschreibung der Anteile an der MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.950.000,00) sowie an der MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 2.050.000,00).

g) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 124.196,53 (Vj. EUR 197.197,78) wird im Wesentlichen Zinsaufwand aus Darlehen gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

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

Zum Stichtag 31. Dezember 2009 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über sieben Mitarbeiter, von denen einer zum 1. April 2009 und sechs weitere zum 1. Juli 2009 angestellt wurden. Externe Dienstleistungen wurden im Gegenzug reduziert. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr im Durchschnitt 4 Mitarbeiter (Vj. 0) beschäftigt.

b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2009 durch den Vorstand:

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

Beide Vorstandsmitglieder sind vom Selbstkontrahierungsverbot des § 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, Hamburg (Vorsitzender),
- 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)
- German Assistance Versicherung AG, Coesfeld (Vorsitzender des Aufsichtsrates)

Herr Thomas Christian Schulz war im Geschäftsjahr 2009 in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2009 betragen EUR 52.500,00 (Vj. EUR 52.500,00); diese wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2009 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 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. Dezember 2009 sind (wie im Vorjahr) vier Schiffe bestellt:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Anzahl	4
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen (geplant)	
MS "MARE TRANSPORTER"	20.05.2010 (30.12.2009)
MS "MARE TRADER"	30.06.2010 (30.04.2010)
MS "MARE TRAVELLER"	Sept. 2010 (31.08.2010)
MS "MARE TRACER"	März 2011 (30.12.2010)

Hinter den gemäß Bauaufsicht geschätzten Terminen sind in Klammern die Termine aufgeführt, die entsprechend der Bauverträge ursprünglich als Zielablieferungstermin genannt wurden.

Bauwerft: Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd., VR China

Es bestehen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen aus den obigen Schiffsbau- und -kaufverträgen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2009 (umgerechnet zum Stichtagskurs: 1,4406 USD/EUR):

Zahlungstermine für die einzelnen Schiffe in EUR (USD); zum Stichtagskurs: 1,4406 (USD/EUR)

	2010	2011	Summe
Angaben in EUR (USD)			
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	10.356.466,06 14.919.525,00 USD	0,00 0,00	10.356.466,06 14.919.525,00 USD
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	10.356.466,06 14.919.525,00 USD	0,00 0,00	10.356.466,06 14.919.525,00 USD
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	10.356.466,06 14.919.525,00 USD	0,00 0,00	10.356.466,06 14.919.525,00 USD
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	11.503.956,68 16.572.600,00 USD	4.604.487,71 6.633.225,00 USD	16.108.444,40 23.205.825,00 USD
Summe	42.573.354,85 61.331.175,00 USD	4.604.487,71 6.633.225,00 USD	47.177.842,57 67.964.400,00 USD

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.

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 Schiffs(kommandit)gesellschaften 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	25.128.418,71 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	25.128.418,71 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	30.029.154,52 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	30.029.154,52 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	14.868.804,66 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	14.868.804,66 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	28.435.568,51 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	28.688.046,65 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	34.707.760,66 (50.000.000,00)

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken EUR 231.884.131,61 (USD 334.052.280,00) (Vj. EUR 174.408.493,21 (USD 242.724.300,00)). Dies entspricht für die über die HSH Nordbank AG finanzierten Schiffe 120 % (Vj. 120 %) und bzgl. der MS MARE BERLIN 125% der zugesagten Darlehen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave Schif-

fahrts 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 TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG.

Aus dem von der Marenave Schifffahrts 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. Diese beliefen sich im Jahr 2009 auf EUR 1.160.202,52 (Vj. EUR 1.120.347,55). Sie 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 19.143.341,58 (Vj. EUR 19.606.085,63).

f) Zusammenfassung der Meldungen gem. WpHG

Die Nennung von absoluten Aktienanzahlen und Stimmrechten in den folgenden Meldungen bezieht sich jeweils auf die Zeit vor dem im Juli 2009 durchgeführten Aktiensplit.

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.



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

Das Land Schleswig-Holstein, 24105 Kiel, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon

sind dem Land Schleswig-Holstein sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Die HSH Finanzfonds AöR, 20097 Hamburg, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.

g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2009

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2009 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100	46.028,14	8.085,41
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100	70.430,54	16.442,67
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100	41.958,55	7.733,08
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100	56.350,62	16.552,57
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	11.928.764,17	-621.235,83
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	12.114.025,18	-435.974,82
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	14.697.919,68	556.079,45
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	14.697.919,68	359.245,19
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	3.205.552,08	-3.033.669,93
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	2.678.927,46	-3.317.757,24
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,82	25.696.311,17	-983.477,14
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,8	6.516.484,75	643.232,06
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50	16.952,05	-377,84
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50	16.790,17	-425,72
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.824.423,92	-89.195,90
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.885.569,00	168,41
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.842.596,90	-115.620,61
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	6.717.410,64	-194.522,39
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100	28.043.034,56	2.010.279,94



h) Corporate Governance

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

i) Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Wir verweisen auf die Darstellung im Lagebericht unter dem Abschnitt Nachtragsbericht. Darüberhinaus ergaben sich keine angabepflichtigen Sachverhalte.

j) Konzernverhältnisse

Die Marenave Schifffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2009 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.

k) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2009 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für die Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

	EUR
Abschlussprüfung	110.542,46
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	110.542,46

Hamburg, 31. März 2010

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand

Tobias König

Jörn Meyer

Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2009

Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2009	Anschaffungskosten		31.12.2009
		Zugänge	Abgänge	
Sachanlagen				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.385,00	1.895,00	0,00	4.280,00
Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	147.410.891,88	28.447.309,01	17.796.505,88	158.061.695,01
	147.413.276,88	28.449.204,01	17.796.505,88	158.065.975,01

	1.1.2009	Kumulierte Abschreibungen			Buchwerte	
		Zugänge	Abgänge	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008
Sachanlagen						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.391,00	1.216,12	0,00	2.607,12	1.672,88	994,00
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	4.000.000,00	0,00	4.000.000,00	154.061.695,01	147.410.891,88
	1.391,00	4.001.216,12	0,00	4.002.607,12	154.063.367,89	147.411.885,88

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 2009 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, 12. April 2010

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Borcherding
Wirtschaftsprüfer



Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

1. Entsprechenserklärung

Die Marenave Schifffahrts AG sieht sich den Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils aktuellen Form verbunden. Die vom Vorstand und Aufsichtsrat am 16. Dezember 2009 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 lautet wie folgt:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG erklären hiermit gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 (im Folgenden „der neugefasste Kodex“) veröffentlicht im elektronischen Bundesanzeiger, generell entsprochen wird.

Nicht entsprochen wird den nachfolgend aufgeführten Empfehlungen; hierbei ist der Text der Empfehlung kursiv gesetzt, die Begründung der Gesellschaft für die Abweichung hingegen nicht kursiv:

2.3.2

Die Gesellschaft soll allen in- und ausländischen Finanzdienstleistern, Aktionären und Aktionärsvereinigungen die Einberufung der Hauptversammlung mitsamt den Einberufungsunterlagen auf elektronischem Wege übermitteln, wenn die Zustimmungserfordernisse erfüllt sind.

Das Angebot der Marenave Schifffahrts AG richtet sich vor allem an institutionelle Investoren, der Aktionärskreis ist daher überschaubar. Aus diesem Grund wäre die Einrichtung eines elektronischen Benachrichtigungssystems überdimensioniert und nicht kosteneffizient.

3.8 Abs. 2:

Schließt die Gesellschaft für den Vorstand eine D&O-Versicherung ab, ist ein angemessener Selbstbehalt von mindestens 10 % des Schadens bis mindestens zur Höhe des Einhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des Vorstandsmitgliedes zu vereinbaren. In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden.

Aktuell besteht für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Marenave Schifffahrts AG eine D&O-Versicherung, die einen Selbstbehalt nicht vorsieht. Vorstand und Aufsichtsrat sind der Auffassung, dass die Vereinbarung eines Selbstbehaltes nicht geeignet ist, das Verantwortungsbewusstsein zu verbessern, mit dem die Mitglieder des Aufsichtsrats die Ihnen übertragenen Aufgaben und Funktionen wahrnehmen.

4.2.1

Eine Geschäftsordnung soll die Arbeit des Vorstandes, insbesondere die Ressortzuständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) regeln.

Der Vorstand besteht derzeit nur aus 2 Mitgliedern, zwischen denen eine enge Abstimmung stattfindet. Da zudem Einzelfragen der Geschäftsführung durch die Satzung bindend geregelt sind, erachten Vorstand und Aufsichtsrat eine weitere separate Geschäftsordnung für den Vorstand als nicht sachgerecht.

4.2.2

Das Aufsichtsratsplenum setzt auf Vorschlag des Gremiums, das die Vorstandsverträge behandelt, die Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest und soll das Vergütungssystem für den Vorstand beschließen und regelmäßig überprüfen. Soweit vom Aufsichtsrat zur Beurteilung der Angemessenheit der Vergütung ein externer Vergütungsexperte hinzugezogen wird, soll auf dessen Unabhängigkeit vom Vorstand bzw. vom Unternehmen geachtet werden.

Da die Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit von der Gesellschaft keinerlei Vergütung erhalten, sind diese Empfehlungen nicht relevant.

4.2.3

Die monetären Vergütungsteile sollen fixe und variable Bestandteile umfassen. Der Aufsichtsrat hat dafür zu sorgen, dass variable Vergütungsteile grundsätzlich eine mehrjäh-

rige Bemessungsgrundlage haben. Sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen soll bei der Ausgestaltung der variablen Vergütungsteile Rechnung getragen werden. ... Als variable Vergütungsteile kommen z.B. auf das Unternehmen bezogene aktien- oder kennzahlenbasierte Vergütungselemente in Betracht. Sie sollen auf anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter bezogen sein. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder Vergleichsparameter soll ausgeschlossen sein. ... Bei Abschluss von Vorstandsverträgen soll darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund einschließlich Nebenleistungen den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten. Für die Berechnung des Abfindungs-Caps soll auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden. Eine Zusage für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge des Kontrollwechsels (Change of Control) soll 150 % des Abfindungs-Caps nicht übersteigen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats soll die Hauptversammlung über die Grundzüge des Vergütungssystems und deren Veränderung informieren.

Da die Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit von der Gesellschaft keinerlei Vergütung erhalten, sind diese Empfehlungen nicht relevant.

4.2.5

Die Offenlegung soll in einem Vergütungsbericht erfolgen, der als Teil des Corporate Governance Berichts auch das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder in allgemein verständlicher Form erläutert. Der Vergütungsbericht soll auch Angaben zur Art der von der Gesellschaft erbrachten Nebenleistungen enthalten.

Da die Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit keinerlei Vergütung erhalten, sind diese Empfehlungen nicht relevant.

4.3.5

Vorstandsmitglieder sollen Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate außerhalb des Unternehmens, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernehmen.

Konzeptionsbedingt sind die Mitglieder des Vorstands der Marenave Schifffahrts AG nicht ausschließlich Vorstandsmitglieder dieser Gesellschaft, sondern nehmen auch unternehmerische Tätigkeiten außerhalb der Marenave Schifffahrts AG wahr. Hierauf wurde im Emissionsprospekt mehrfach hingewiesen. Die Vorstandsmitglieder erhalten für ihre Tätigkeit keinerlei Vergütung. Aus den genannten Gründen wäre ein vorheriges Zustimmungserfordernis des Aufsichtsrates zu jeder Tätigkeit der Vorstandsmitglieder außerhalb der Marenave Schifffahrts AG unbillig.

5.1.2

Eine Altersgrenze für Vorstandsmitglieder soll festgelegt werden.

Vorstand und Aufsichtsrat erachten eine pauschale Altersgrenze für Vorstandsmitglieder als nicht adäquat, da vor allem die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen relevant sind. Eine pauschale Grenze schränkt die Auswahl geeigneter Kandidaten möglicherweise ein.

5.2

Der Aufsichtsratsvorsitzende soll zugleich Vorsitzender der Ausschüsse sein, die die Vorstandsverträge behandeln und die Aufsichtsratsitzungen vorbereiten.

Da solche Ausschüsse bisher nicht geschaffen und auch nicht geplant sind, ist die Anwendung dieser Empfehlung nicht relevant.

5.3.1

Der Aufsichtsrat soll abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens und der Anzahl seiner Mitglieder fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Meinung, dass die Größe und das bearbeitete Geschäftsvolumen der Gesellschaft sowie vor allem die Anzahl der Mitglieder des Aufsichtsrats keine separaten Ausschüsse erfordern. Da der Aufsichtsrat selbst satzungsgemäß nur 3 Mitglieder hat, ist die Bildung von Ausschüssen nicht sachgerecht, zumal Ausschüsse mit Beschlusskompetenzen ebenfalls 3 Mitglieder haben müssen.

5.3.2

Der Aufsichtsrat soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung des Risikomanagements und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prü-

fungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen.

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Meinung, dass die Größe und das bearbeitete Geschäftsvolumen der Gesellschaft derzeit kein Audit Committee erfordern. Da der Aufsichtsrat selbst satzungsgemäß nur 3 Mitglieder hat, wäre die Bildung eines separaten Prüfungsausschusses nicht sachgerecht.

5.3.3

Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt.

Aufgrund der jetzigen Größe des Aufsichtsrates sind Vorstand und Aufsichtsrat der Meinung, dass kein Nominierungsausschuss erforderlich ist.

5.4.1

Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern soll auch auf ... eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder geachtet werden.

Vorstand und Aufsichtsrat erachten eine pauschale Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder als nicht adäquat, da vor allem die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen relevant sind. Eine pauschale Grenze schränkt die Auswahl möglicher Kandidaten möglicherweise ein.

5.4.6

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen neben einer festen eine erfolgsorientierte Vergütung erhalten. Die erfolgsorientierte Vergütung sollte auch auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten.

Vorstand und Aufsichtsrat sind generell nicht der Ansicht, dass das Verantwortungsbewusstsein und die Motivation, mit der die Mitglieder des Aufsichtsrates ihre Aufgaben wahrnehmen, durch eine über die satzungsgemäß festgelegte hinausgehende erfolgsorientierte Vergütung noch zu steigern wäre.

7.1.2

Der Konzernabschluss soll binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, die Zwischenberichte sollen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums, öffentlich zugänglich sein.

Vorstand und Aufsichtsrat halten die gesetzlichen Fristen für ausreichend, um eine zeitnahe Information der Aktionäre zu gewährleisten.

Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2008 hat die Marenave Schiffahrts AG bis zur Veröffentlichung des neugefassten Kodex den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit den in der letzten Entsprechenserklärung genannten Abweichungen (Ziffern 2.3.2, 3.8, 3.10, 4.2.2, 4.2.3, 4.3.5, 5.1.2, 5.3.2, 5.3.3, 5.4.6 und 7.1.2) entsprochen. Seit der Veröffentlichung des neugefassten Kodex hat die Marenave Schiffahrts AG den Empfehlungen des neugefassten Kodex mit den in dieser Entsprechenserklärung genannten Ausnahmen entsprochen.

Hamburg, den 16. Dezember 2009

Der Vorstand und der Aufsichtsrat

2. Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die Marenave Schiffahrts AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance ergibt sich somit aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien- und dem Kapitalmarktrecht.

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr, welche innerhalb der ersten acht Monate des Geschäftsjahres stattfindet.

Es ist das Ziel von Vorstand und Aufsichtsrat, die Aktionäre jederzeit einheitlich, zeitnah und umfassend zu informieren und ihnen die Ausübung ihrer Rechte auf der Hauptversammlung zu erleichtern.

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schiffahrts AG werden von dem Vorstand keine über die Anforderungen des deutschen Rechts hinausgehenden Unternehmensführungspraktiken für notwendig erachtet.

3. Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Zusammensetzung und Arbeitsweise von deren Ausschüssen

Aufsichtsrat und Vorstand arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng zusammen. Die Aufgaben des Aufsichtsrats ergeben sich neben dem Gesetz auch aus der Satzung sowie einer sich selbst gegebenen Geschäftsordnung. Der Aufsichtsrat hat insbesondere die Geschäftsführung durch den Vorstand zu überwachen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Vorstand durch seinen Rat zu unterstützen und die Ziele des Unternehmens zu fördern.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt ihre Zahl.

Seit Gründung der Marenave Schiffahrts AG hat sich ein aus zwei Mitgliedern bestehender Vorstand bewährt: ein CEO und CFO.

Der Vorstand führt die Geschäfte der Gesellschaft gemeinschaftlich unabhängig von einer Zuordnung einzelner Aufgabenbereiche bzw. Ressorts (Gesamtverantwortung). Die Mitglieder halten sich deswegen gegenseitig laufend über alle für die Gesellschaft wesentlichen Vorgänge und Geschäfte unterrichtet.

Beschlüsse des Gesamtvorstands bleiben erforderlich für alle Entscheidungen grundsätzlicher Art oder wesentlicher Bedeutung für die Gesellschaft.

Für die folgenden Geschäfte bedarf der Vorstand – neben den gesetzlich vorgesehenen Zustimmungserfordernissen – einer Einwilligung des Aufsichtsrates:

- a) Erwerb und Veräußerung von Schiffen und Schiffahrtsgesellschaften
- b) Erwerb und Veräußerung von Beteiligungen und Finanzanlagen, sofern der Transaktionswert Euro 500.000,- übersteigt.

Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus drei Mitgliedern.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst.

Der Aufsichtsrat tagt mindestens zweimal im Kalenderhalbjahr.

Zu den Sitzungen wird mit einer Frist von zwei Wochen unter Beifügung der vorgeschlagenen Tagesordnung sowie der Tagungsunterlagen einberufen.

Außerordentliche Sitzungen werden vom Aufsichtsratsvorsitzenden nach Bedarf einberufen. Telefon-Konferenzen werden in Ausnahmefällen bei eilbedürftigem Entscheidungs- und Diskussionsbedarf abgehalten.

Auch außerhalb der regulären Sitzungen findet ein Austausch zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats untereinander sowie mit dem Vorstand statt.

Die Größe und das bearbeitete Geschäftsvolumen der Marenave Schiffahrts AG sowie vor allem die Anzahl der Mitglieder des Aufsichtsrats machen derzeit die Bildung von separaten Ausschüssen entbehrlich. Da der Aufsichtsrat selbst satzungsgemäß nur 3 Mitglieder hat, ist die Bildung von Ausschüssen nicht sachgerecht, zumal Ausschüsse mit Beschlusskompetenzen ebenfalls 3 Mitglieder haben müssen.

Der Aufsichtsrat verfügt in der derzeitigen Zusammensetzung über mindestens ein unabhängiges Mitglied mit Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung oder der Abschlussprüfung.

Die Satzung der Marenave Schiffahrts AG sieht vor, dass ein Investmentbeirat installiert werden kann. Der Vorstand beruft und entlässt in diesem Falle die Mitglieder des Beirats in Absprache mit dem Aufsichtsrat und regelt die Struktur des Beirats. Bislang hat sich die Einrichtung des Investmentbeirats als nicht notwendig erwiesen.

Der Aufsichtsrat überprüft einmal jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit auf formalem Weg in Form einer Selbstevaluierung.

Hamburg, im März 2010

Der Vorstand

Bilanzeid

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Konzern-Jahresabschlusses

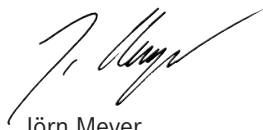
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses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

Hamburg, den 31. März 2010

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Einzelabschlusses

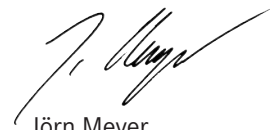
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses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

Hamburg, den 31. März 2010

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und 5, § 315 Abs. 4 HGB

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt gemäß § 4 der Satzung € 150.050.000,00. Es wurde durch den auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2009 beschlossenen Aktiensplit in 1.500.500 Stück (zuvor 150.050 Stück) nennwertlose Inhaberaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils 100 EUR (vor Aktiensplit 1.000 EUR) neu eingeteilt. Die Umstellung der Börsennotierung der Aktien erfolgte mit Wirkung zum 16. Juli 2009. Verschiedene Aktiengattungen bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Die Satzung sieht keine Beschränkungen hinsichtlich der Stimmrechte oder der Übertragung von Aktien vor. Entsprechende Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern sind dem Vorstand nicht bekannt.

3. Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10 vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Informationsquelle für die Beteiligungen am Kapital sind in erster Linie die Stimmrechtsmeldungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz. Die Angaben im Lagebericht und im Konzernlagebericht 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.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.

5. Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

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

6. Gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

Gemäß § 84 Abs. 1 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Gemäß § 84 Abs. 3 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat die Bestellung widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderungen der Satzung bedürfen gemäß § 179 Aktiengesetz grundsätzlich einer Dreiviertelmehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Kapitals. Die Satzung kann laut Gesetz eine andere, im Falle einer Änderung des Unternehmensgegenstandes jedoch nur eine größere, Kapitalmehrheit vorsehen. So bestimmt § 18 der Satzung der Gesellschaft: „Die Hauptversammlung beschließt mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, beschließt die Hauptversammlung mit einfacher Kapitalmehrheit. Die Sätze 1 und 2 gelten nur dann nicht, wenn das Gesetz zwingend etwas anderes vorschreibt.“ Für bestimmte Beschlussgegenstände sieht das Gesetz höhere Kapitalmehrheiten und/oder weitere Erfordernisse vor. Die Befugnis zu Satzungsänderungen, die nur die Fassung betreffen, kann die Hauptversammlung gemäß § 179 Aktiengesetz dem Aufsichtsrat übertragen. Hiervon hat die Hauptversammlung in § 12 der Satzung Gebrauch gemacht.

7. Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

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 Aktienaussgabe fest. Ein bedingtes Kapital besteht derzeit nicht. Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.

8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

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

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

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

10. Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Managementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Der Lagebericht sowie der Konzernlagebericht der Marenave Schifffahrts AG enthalten eine Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems gemäß den §§ 289 Abs. 5, 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB.

Wesentliche Risiken der Gesellschaft resultieren aus dem Schiffsbetrieb, dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzgeschäften des Unternehmens.

Systematisches und effizientes Risikomanagement ist für den Vorstand der Marenave Schifffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe.

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

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

Während das Risikomanagementsystem auf die Identifizierung und Klassifizierung gerichtet ist, zielt das Interne Kontrollsystem auf die Verringerung von Risiken durch Kontrollmaßnahmen. Das interne Kontrollsystem ist somit ein integraler Bestandteil des Risikomanagementsystems, weshalb folgend eine zusammengefasste Darstellung erfolgt.

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

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen aus.

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

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

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

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

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

Je operativer Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlusserstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist

dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, so dass konzerninterne Salden auf dafür separaten Konten erfasst werden, so dass etwaige Differenzen bei der Schulden- oder Aufwands- und Ertragskonsolidierung unmittelbar auffallen und einer Klärung zugeführt werden würden.

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

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 Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein.

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

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

In einer jährlichen Risikoinventur werden Risiken aufgelistet und sodann Kontrollen und Verantwortlichkeiten definiert. In Bezug auf rechnungslegungsbezogene Risiken bestehen diese Kontrollen im Wesentlichen aus übergeordneten Plausibilitätsbeurteilungen sowie Abstimmungshandlungen.

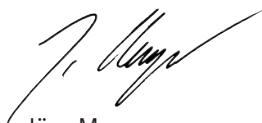
Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat auf monatlicher Basis ein seinem Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Hamburg, im April 2010

Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer

Glossar

AC

„Amortised cost“: Bewertung unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten.

AFS

„Available for Sale“: Als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte („financial assets available for sale“).

Bareboat-Charter

Es wird nur das „nackte Schiff“ (Bareboat) vermietet, d.h. ohne Besatzung und ohne Ausrüstung. Der Charterer betreibt das Schiff auf seine Kosten und übernimmt die Aufgaben und Kosten, die unter einer Zeitcharter dem Eigner zufallen würden.

Bereederung

Die Bereederung beinhaltet die technische und kommerzielle Betreuung des Schiffes. Hierzu gehört im Wesentlichen: Bemannung, Einkauf von Ersatzteilen und Organisation von Reparaturen, Abschluss von Versicherung und Verproviantierung. Im Normalfall gehört auch die Befrachtung des Schiffes, d.h. die Organisation der Beschäftigung des Schiffes, dazu.

Beta-Faktor

Kennzahl zur Angabe, wie stark die Kurse des ausgewählten Titels nach oben oder nach unten ausschlagen, wenn der Gesamtmarkt um einen Prozentpunkt nach oben oder nach unten ausschlägt (Maß zur Volatilität eines Titels).

Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten

Kosten, die nach Abschluss der Investitionsphase während des laufenden Betriebes eines Unternehmens, hier des Schiffes, anfallen. Dazu zählen im Einzelnen: Kosten für Personal, Ausrüstung, Reparaturen, Schmieröl, Versicherungen, Besichtigungen und sonstige Kosten.

BRZ

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

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 Rei-

secharter zu Einkünften aus Gewerbebetrieb, wobei eine Option zur pauschalen Gewinnermittlung nach § 5a EStG möglich ist, während dagegen eine Bareboat-Charter den Charakter von Einkünften aus Vermietung und Verpachtung in sich trägt.

Charterrate

Der „Mietzins“ für die Überlassung eines Schiffes. Die Charterrate wird i.d.R. in USD pro Tag gezahlt.

Chartervertrag

Ein Vertrag, der zwischen dem Charterer und dem Eigentümer des Schiffes für die Beschäftigung (Zeitperiode oder Reise, siehe Charterer) des Schiffes geschlossen wird.

Container

International standardisierter und registrierter Metallbehälter für die Verwendung in Transportketten, insbesondere im kombinierten Verkehr. Container haben eine einheitliche Breite von 8 Fuß (2,44 Meter) und eine Höhe von 8,5 Fuß (2,59 Meter). Die Länge beträgt 20 oder 40 Fuß (6,10 Meter bzw. 12,20 Meter), daraus ergeben sich auch die Abkürzungen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) und FEU (Forty-feet Equivalent Unit), mit denen z.B. die Transportkapazität von Containerschiffen angegeben wird. Neben den Standardcontainern gibt es auch andere spezialisierte Containertypen wie z.B. Kühlcontainer oder Tankcontainer.

DAX

„Deutscher Aktienindex“: misst die Performance der 30 hinsichtlich Orderbuchumsatz und Marktkapitalisierung größten deutschen Unternehmen des Prime Standard.

Derivate

Derivate sind gegenseitige Verträge, deren Preisbildung im Allgemeinen auf einer marktabhängigen Bezugsgröße (Basiswert oder Underlying) basiert. Solche Basiswerte können andere Wertpapiere (z.B. Aktien, Anleihen), marktbezogene Referenzgrößen (Zinssätze, Indizes, Frachtraten) oder andere Handelsgegenstände (Rohstoffe, Devisen) sein.

Dockung

Die von den Klassegesellschaften auferlegte Pflicht zur Trockendockung der Schiffe wird in festen Zyklen alle 60 Monate ab Ablieferung eines Schiffes fällig. Bei einer Dockung wird ein Schiff auf seinen Kiel trocken gelegt (mit Hilfe eines Schwimm- oder Trockendocks), um erforderliche Reparaturar-

beiten 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 Reedereeiergebnis ergibt sich aus den Umsatzerlösen abzüglich der Schiffsbetriebskosten, zuzüglich der sonstigen betrieblichen Erträge und abzüglich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

+ Umsatzerlöse

- Schiffsbetriebskosten

= Schiffsbetriebsergebnis

+ Sonstige betriebliche Erträge

- Sonstige betriebliche Aufwendungen

= Reedereiüberschuss

Reisecharter

Bei der Reisecharter wird die auf dem Spotmarkt erzielte Charrate nicht für einen bestimmten Zeitraum vereinbart, sondern für eine fest definierte Strecke, auf der eine konkrete Ladung abzufahren ist. Bei der Reisecharter wird der erwartete Treibstoffverbrauch während der Reise in die Höhe der Charrate einkalkuliert. Die Schiffsbetriebskosten enthalten bei der Reisecharter auch den Treibstoffverbrauch.

Schiffshypothekendarlehen

Langfristiges Bankdarlehen. Die Darlehensforderung ist – entsprechend einer Immobilienfinanzierung – durch Eintragung einer Schiffshypothek im Seeschiffsregister abgesichert.

See-Schiffsregister

Öffentliches, bei den Amtsgerichten geführtes Register, das über Rechtsverhältnisse an Schiffen Auskunft gibt.

Spot-Markt

Chartermarkt, auf dem Schiffe kurzfristig für eine fest definierte Reise oder für einen kurzen Zeitraum Beschäftigung finden. Auf dem Spot-Markt werden so beispielsweise Schiffe aus Pools beschäftigt und zu pro Reise festgelegten Reisechartern bezahlt.

Tanker

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

Bezeichnung	Tragfähigkeit in tdw.
Handy	< 50.000
Panamax	50.000 - 70.000
Aframax	70.000 - 120.000
Suezmax	120.000 - 200.000
VLCC Very Large Crude Carrier	200.000 - 320.000
ULCC Ultra Large Crude Carrier	> 320.000

Tdw.

siehe dwt.

TEU

„Twenty-Foot Equivalent Unit“: Standardcontainer mit einer Länge von 20 Fuß (rd. sechs Meter).

Time-Charter/Zeitcharter

Im Rahmen einer Time-Charter wird ein Schiff zu einer üblicherweise fixierten Rate zu einem fixierten Zeitraum, der mehr als eine einzelne Reise umfasst, verchartert. Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate -zumeist in USD- pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charterrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die im Pool fahren, ist die Entwicklung der Charterraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools. Bei der Zeitcharter zahlt der Charterer selbst den tatsächlichen Treibstoffverbrauch. Insoweit fallen die Umsatzerlöse bei der Reisecharter ceteris paribus höher aus als bei einer ansonsten identischen Zeitcharter. Entsprechend ist die Umsatzrendite (definiert als der Quotient aus Konzernergebnis und Umsatzerlösen) bei der Reisecharter niedriger als bei einer Zeitcharter bei ansonsten gleichem wirtschaftlichem Ergebnis.

TCE

„Time Charter Equivalent“: Das Time Charter Equivalent beschreibt die durchschnittlichen Poolerträge, die einer regulären Zeitcharterbeschäftigung (Timecharter) entsprechen.

Tonnage

Begriff aus der behördlichen Schiffsvermessung zum Zwecke der Gebührenerhebung oder als Maß für die Ermittlung des nutzbringenden Raumes in Bezug auf seine Aufnahmefähigkeit an Gewicht und Volumen der zu transportierenden Ladung.

Tonnagesteuer

Nach dem § 5 a EStG haben Schifffahrtsgesellschaften seit dem 1. Januar 1999 die Möglichkeit, eine pauschalierte Gewinnermittlung in Abhängigkeit von der im internationalen Schiffverkehr eingesetzten Tonnage vorzunehmen. Diese Gewinnermittlungsmethode wird im allgemeinen Sprachgebrauch als „Tonnagesteuer“ bezeichnet. Wesentliche Voraussetzung für den Wechsel zur pauschalierten Gewinnermittlung sind u.a., dass sich die Geschäftsführung im Inland befindet, die Bereederung des Schiffes im Inland durchgeführt wird und das Schiff im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist, wobei das Führen der deutschen Flagge nicht erforderlich ist. Soweit die Schiffe unter ausländischer Flagge fahren, müssen sie im deutschen Zweitregister eingetragen sein. An der Gewinnermittlungsart ist die Gesellschaft für zehn Jahre gebunden.

Umsatzrendite

Quotient aus Ergebnis und Umsatzerlösen.

Vertragsreeder

Schifffahrtsunternehmen, welches von dem Schiffseigentümer mit der Bereederung des Schiffes beauftragt wird. Der Vertragsreeder ist für die technische und kommerzielle Betreuung des Schiffes verantwortlich. Der Umfang der Dienstleistung wird im Bereederungsvertrag vereinbart.

WACC

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2010
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

Archiv, Claudia Kempf, Höegh Autoliners, Panthermedia,
Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2010



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