

Geschäftsbericht 2010

der Marenave Schifffahrts AG



Inhalt

Einleitung

- 04 Vorwort
- 07 Das Unternehmen in Kürze

Konzernentwicklung

- 08 Kursverlauf
- 09 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
- 10 Konzern-Lagebericht

Konzernabschluss

- 23 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 24 Konzern-Bilanz
- 26 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 27 Konzern-Eigenkapitalpiegel
- 28 Konzern-Anhang
- 60 Konzern-Anlagenspiegel
- 62 Segmentberichterstattung
- 64 Bilanzzeit zum Konzernabschluss
- 65 Bestätigungsvermerk

Jahresabschluss

- 67 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 77 Gewinn- und Verlustrechnung
- 78 Bilanz
- 79 Anhang des Einzelabschlusses
- 87 Entwicklung des Anlagevermögens
- 88 Bilanzzeit zum Einzelabschluss
- 89 Bestätigungsvermerk

Corporate Governance

- 91 Bericht des Aufsichtsrates
- 93 Corporate Governance Bericht
Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB
Weitere Angaben zur Corporate Governance
Entsprechenserklärung
- 99 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben
nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB

- 102 Glossar
- 105 Impressum



Sehr geehrte Aktionäre,

vorweg zuerst einmal die gute Nachricht: wir haben im 4. Quartal 2010 wieder ein positives Konzernergebnis erzielt. Dennoch ist das Ergebnis für das gesamte Jahr leider negativ ausgefallen. Die Trendwende in der Containerschifffahrt ist zwar deutlich, konnte aber das Jahresergebnis nicht ausreichend verbessern. Zwei Supramax-Bulkerneubauten sind abgeliefert worden und verbessern das Ergebnis spürbar. Wir sind daher zuversichtlich, dass sich das Ergebnis auch weiterhin positiv entwickeln wird, trotz unverändert schwierigem Umfeld in der Tankschifffahrt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2010 konnten wir die Ertragsituation durch die Infahrtsetzung der beiden Supramax-Bulker – MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER" – verbessern. Wir profitieren erheblich von den langfristig abgeschlossenen Zeitchartern dieser Schiffe. Zwei weitere Bulkerneubauten, die im ersten Halbjahr 2011 abgeliefert werden und ebenfalls langfristig verchartert sind, werden unser Ergebnis weiter verbessern. Die Einnahmen unserer beiden Containerschiffe haben sich im Verlauf des Jahres mehr als verdoppelt und auch mit unserem Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" erzielen wir weiterhin verlässliche Einnahmen.

Insgesamt wird das Jahr 2010 jedoch als ein sehr schwieriges Kapitel der internationalen Schifffahrt in Erinnerung bleiben. Auch wenn sich die Wogen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise langsam zu glätten scheinen, sind die Marktteilnehmer weiterhin mit großer Unsicherheit konfrontiert und befinden sich in Zeiten des Umbruchs in der Phase der Neuorientierung. Im Fokus der öffentlichen Berichterstattung befindet sich die Schifffahrt in einem Spannungsfeld einerseits aus den beeindruckenden Zahlen, die das Comeback der Containerschifffahrt liefert, und andererseits der Pressenachrichten über Firmenpleiten international bekannter Reedereien. Die aktuellen geopolitischen Entwicklungen sowie Natur- und Nuklearkatastrophen werden beträchtliche Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und die internationalen Handelsströme haben und damit auch direkt auf die wesentlichen Einflussfak-



Tobias König

Chief Executive Officer, Marenave Schiffahrts AG



toren der Schifffahrt. Darüber hinaus sorgen zum Beispiel regulatorische Maßnahmen zur Emissionsreduzierung, aber auch die weiter wachsende Bedrohung durch die Piraterie, die einen immer höheren Organisationsgrad aufweist, dafür, dass der verlässlich planbare Zeitraum immer kürzer wird.

Wir haben uns auf diese Herausforderungen eingestellt und werden die vor uns liegenden Aufgaben bewältigen. Nach der Übernahme des letzten Schiffes aus unserem Neubauprogramm werden wir die angestrebte Diversifizierung über die Flottenstruktur erreicht haben und werden die Marenave Schifffahrts AG - ausgehend von dieser soliden Basis - weiterentwickeln.

Das Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG wurde in 2010 zusätzlich durch gestiegene Finanzierungskosten belastet. Dies ist auf die rigide Haltung der Banken zurückzuführen, die branchenweit Margenerhöhungen in noch nicht dagewesenem Maße durchgesetzt haben, um auf die Kündigung von Finanzierungsverträgen aufgrund von Covenant-Brüchen zu verzichten. Der Markt für Schiffsfinanzierungen in Deutschland - aber auch im internationalen Kontext - befindet sich vor einer Neuordnung. Besonders das deutsche KG-System („Investition über das Vehikel Kommanditgesellschaft“), welches sich über die Jahrzehnte als robust gegenüber den immer wieder neuen Herausforderungen erwiesen hat, befindet sich derzeit auf dem Prüfstand. Es sind neue Konzepte notwendig, um die Kapitalausstattung der Schifffahrtsindustrie zu gewährleisten. Schiffsfinanzierende Banken haben sich zu großen Teilen aus dem Neugeschäft zurückgezogen und alternative Finanzierungsformen müssen entwickelt werden. Die Beteiligung an Seeschiffen über eine Aktiengesellschaft wird in Zukunft auch für private Investoren eine attraktive Alternative zu einem Investment in geschlossene Fonds sein, insbesondere weil sich über die Beteiligung an einer größeren Flotte viele der typischen Risiken einer Beteiligung an einer Ein-Schiffs-KG minimieren lassen. In den USA haben börsennotierte Schifffahrtsgesellschaften eine lange und erfolgreiche Tradition, ähnlich wie das KG-System in Deutschland. Für die maritime Wirtschaft in Deutschland gilt es

jetzt, den Brückenschlag zwischen dem „Bereederungsstandort Deutschland“ und den internationalen Kapitalmärkten zu schaffen. Jetzt sind neue Finanzierungsformen für die Schifffahrt gefragt, denn auch in Hinblick auf die große Abhängigkeit Deutschlands vom Außenhandel und der großen Anzahl von hier ansässigen Zulieferbetrieben ist es dringend erforderlich, dass die Deutsche Maritime Wirtschaft in Zukunft einen bedeutenden Anteil an der weltweiten Handelsschifffahrt behält.

Es ist das Ziel der Marenave Schifffahrts AG, sich so weiter zu entwickeln, dass auch die internationalen Kapitalmärkte genutzt werden können und das Geschäft am maritimen Standort Hamburg gehalten werden kann. Wir erwarten, dass es im Jahr 2011 zu einer Vielzahl von Fällen von bankenseitigen Wertungen von Schiffen kommen wird, was letztlich den Fortbestand des Deutschen Maritimen Clusters in Frage stellt. Durch die auf der letzten Hauptversammlung beschlossenen Kapitalmaßnahmen haben wir die Voraussetzungen geschaffen, die anstehende Konsolidierung der Deutschen Seeschifffahrt aktiv zu gestalten.

Der Zeitpunkt für die Konsolidierung von Schiffsflotten und Unternehmen ist denkbar günstig und wird dadurch verstärkt, dass sich Banken zunehmend von bestehenden Engagements trennen wollen oder müssen.

Durch die Nähe zu dem international bestens vernetzten Emissionshaus König & Cie. ist die Marenave Schifffahrts AG optimal für die Herausforderungen der kommenden Jahre gerüstet und wird diese wann immer möglich zum Vorteil der Gesellschaft nutzen.

Ihr Tobias König

Chief Executive Officer
Marenave Schifffahrts AG



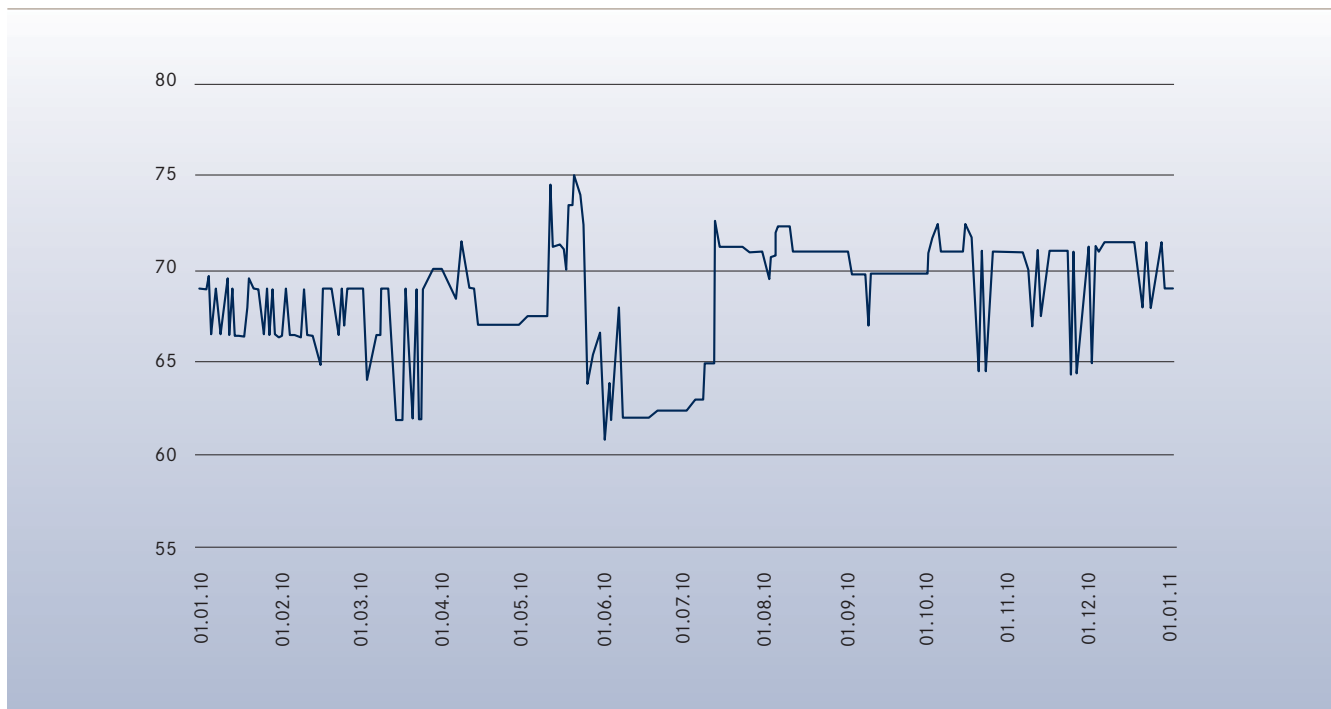
Das Unternehmen in Kürze

Firma	Marenave Schiffahrts 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 2010
Aktiengattung	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
Anzahl der Aktien	1.500.500

Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2010

Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Quelle: Bloomberg

Die Aktienmärkte haben ein turbulentes Jahr 2010 hinter sich. Das erste Halbjahr war von einer hohen Volatilität der Leitindizes gekennzeichnet, wobei vor allem die Staatsfinanzkrise in Europa sowie enttäuschende Wirtschafts- und Absatzzahlen in den USA als Ursachen für die Schwankungen zu nennen sind.

Während das dritte Quartal 2010 von einer – immer noch volatilen – Seitwärtsbewegung geprägt war, kam es insbesondere im November und Dezember zu einer Jahresendrallye. Für Aufschwung sorgte dabei vor allem die expansive Geldpolitik der Federal Reserve.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG zeichnen sich grundsätzlich durch Wertbeständigkeit und eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt aus.

Aufgrund der überwiegenden Platzierung bei langfristig orientierten institutionellen Investoren weist die Aktie der Marenave Schiffahrts AG im Börsenhandel bis dato eine geringe Handelsaktivität auf.

Der Höchstkurs im Laufe des Jahres wurde Ende Mai 2010 mit EUR 75,00 erreicht. Der Tiefstand der Aktie lag Anfang Juni 2010 bei EUR 61,00. Der Mittelwert betrug EUR 68,50.

Zum 31. Dezember 2010 schloss die Aktie mit einem Kurs von EUR 69,00, was dem Kurs zu Beginn des Jahres 2010 entspricht.

Die Aktie der Marenave Schiffahrts AG wird seit Anfang 2007 von den Analysten der HSH Nordbank bewertet. Das letzte Rating des Jahres 2010 datiert auf den 29. November 2010 und ist auf der Internetseite der HSH Nordbank AG abrufbar. Das Rating wurde auf Kaufen belassen. Das Kursziel wurde auf Sicht von 12 Monaten mit EUR 81,70 (zuvor: EUR 82,90) 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

	31.12.2010	31.12.2009
Ergebnis		
Umsatzerlöse in TEUR	39.549	33.111
EBIT in TEUR	4.258	-893
Umsatzrendite in %	-9,33	-23,18
EBIT-Marge in %	10,77	-2,70
Ergebnis pro Aktie in EUR	-2,46	-5,12
Bilanz		
Bilanzsumme in TEUR	404.169	354.834
Eigenkapital in TEUR	147.823	140.605
Eigenkapitalquote in %	36,57	39,63
Mitarbeiter		
Mitarbeiter	7	7
Personalaufwand in TEUR	445	257
Personalaufwandsquote in %	1,13	0,78

Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2010

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

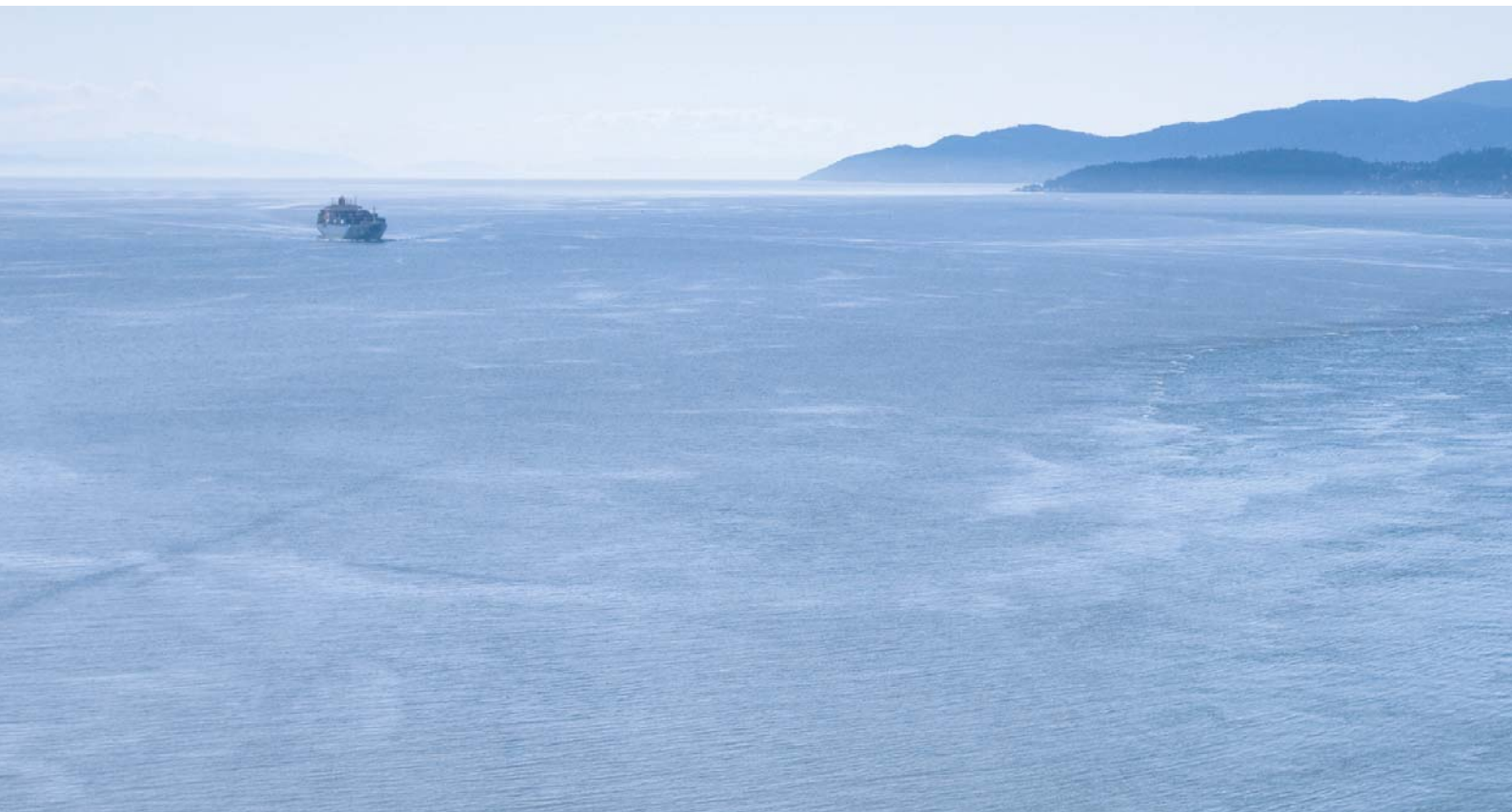
Die Marenave Schifffahrts AG bietet als erste börsennotierte Aktiengesellschaft institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Die Frachtraten konnten im Geschäftsjahr 2010, vor allem in den „trockenen“ Segmenten, der Container- und der Bulk-schifffahrt, zum Teil beträchtliche Zuwächse verzeichnen. Dennoch ist das Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG im Geschäftsjahr 2010, vor allem bedingt durch den unbefriedigenden Ergebnisbeitrag der Tankschifffahrt, mit TEUR ./ 3.692 negativ ausgefallen.

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Zu diesem Zweck wurden moderne Containerschiffe, Produktentanker und ein Car Carrier erworben. Außerdem wurden Neubauverträge für vier moderne Supramax Bulker gezeichnet, deren

Ablieferung in 2010 begonnen hat und im 2. Quartal 2011 abgeschlossen sein wird. Die Ablieferung der ersten beiden Supramax Bulker hat eine positive Auswirkung auf das Ergebnis gehabt, die sich in 2011 mit der Ablieferung des dritten und vierten Schiffes fortsetzen wird. Die Einnahmesicherheit der Flotte steht ohne Zweifel im Vordergrund, denn der größte Teil der Erträge ist langfristig über Charterverträge mit Festlaufzeit gesichert. Die sechs Schiffe umfassende Tankerflotte fährt dagegen in verschiedenen Tankerpoolen und wird im Spotmarkt beschäftigt. Die Performance der Tankermärkte ist in 2010 ebenso unbefriedigend gewesen, wie die Raten in der Containerschifffahrt, wobei sich dort zwischenzeitlich eine Trendumkehr vollzogen hat und wir von Monat zu Monat steigende Charraten verzeichnen. In der Tankschifffahrt sind durch die aktuellen politischen Veränderungen in Nordafrika und im Mittleren Osten sowie durch die ausgesprochen schwere Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan kaum Prognosen möglich.



Die Nachfrage nach Transportkapazitäten in den unterschiedlichen Bereichen der internationalen Seeschifffahrt entwickelt sich grundsätzlich positiv. Abzuwarten bleibt jedoch, wie sich die überraschend hohe Zahl von Neubestellungen in 2010 (Verdreifachung gegenüber 2009) auf das Gleichgewicht aus Angebot und Nachfrage auswirken wird. Marktanalysten erwarten bei einem Weltwirtschaftswachstum von etwa 4,4% pro Jahr in den kommenden Jahren eine wachsende Nachfrage nach maritimen Transportkapazitäten von etwa 8% pro Jahr. Hinzu kommt jedoch, dass durch das sog. Super Slow Steaming (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Treibstoffkosteneinsparung) insbesondere in der Container Linienschifffahrt zusätzliche Tonnage benötigt wird, um die wöchentliche Abfahrtsfrequenz auf den Hauptrouten zu halten. Auch in der Tankschifffahrt ist zu beobachten, dass Schiffe auf den Ballastreisen mit niedriger Geschwindigkeit fahren. Aufgrund der steigenden Treibstoffkosten gehen wir davon aus, dass in der Schifffahrt eine Trendumkehr von „so schnell wie möglich“ zu „so ökonomisch wie möglich“ stattgefunden hat. Da dies aufgrund des erheblich geringeren Schadstoffausstoßes zum Umweltschutz beiträgt, gehen wir davon aus, dass „Super Slow Steaming“ von Dauer sein wird.

Tankschifffahrt

Die durchschnittlichen Spotraten der Produktentanker lagen im Verlauf des Jahres 2010 zwar über denen des Vorjahres,

dennoch ergibt eine differenziertere Betrachtung, dass nach dem relativ starken 1. Halbjahr die Erträge aus der Tankschifffahrt im dritten und vierten Quartal unbefriedigend ausgefallen sind. Ganz erheblich dazu beigetragen haben die Treibstoffkosten, die sich seit 2009 bis heute verdoppelt haben und nicht über Ratensteigerungen abgefangen werden konnten. Die schwache Entwicklung der Tankermärkte im 2. Halbjahr 2010 hatte unter anderem damit zu tun, dass nach Auflösung des so genannten Contango (Preissituation, in der der aktuelle Marktpreis für Rohstoffe niedriger ist als der Terminpreis für eine Lieferung in der Zukunft) viel Tonnage, die als schwimmende Lager verwendet wurde, zur Jahresmitte wieder frei wurden. Dies geschah jedoch nicht als „Einmaleffekt“, sondern immer dann, wenn die Nachfrage nach Rohöl anstieg. Normalerweise hätte dies immer eine erhöhte Nachfrage nach Transportkapazität zur Folge gehabt. Diese wurde jedoch stets durch die Lieferungen aus dem „Floating Storage“ ausgeglichen. Jede Markterholung wurde somit im Keim erstickt, denn die Nachfrage nach Öl wurde schnell befriedigt. Darüber hinaus kam auch gleich wieder „zusätzliche Tonnage“ auf den Markt, was die Charraten nicht weiter steigen ließ oder sogar nach unten drückte. Auch wenn die durchschnittliche Auslastung der Tanker von 2009 auf 2010 leicht gestiegen ist, befindet sie sich mit 86% noch immer unter dem Niveau von 90%, welches allgemein als Voll-Auslastung betrachtet wird. Der von vielen Experten für den Beginn des



2. Halbjahres 2010 erwartete Anstieg des Ratenniveaus blieb aus, was den Ergebnisbeitrag der Tankerflotte insgesamt schwach ausfallen ließ. Während die Lager für Rohöl insbesondere in den USA gut gefüllt sind, befinden sich die Lagerbestände für Ölprodukte trotz Auflösung des Contangos unverändert auf einem Tiefstand.

Angebotsseitig gab es etwas Entlastung durch die Stornierung vieler Neubaufträge sowie die Verschiebung der Ablieferungstermine. So wurden im Jahresverlauf 2010 lediglich ca. 75% der erwarteten Tonnage abgeliefert (nach ca. 82% im Gesamtjahr 2009). Vergleichsweise geringe Neubauaktivitäten für Tanker in den vergangenen 18 Monaten begrenzen das Flottenwachstum zusätzlich.

Positiv wirkt sich weiterhin das sog. „slow steaming“ auch auf die Tankschifffahrt aus, auch wenn die erheblich gestiegenen Treibstoffkosten nicht durch Einsparungen überkompensiert werden können. Andererseits sind durch längere Reisezeiten zusätzliche Schiffskapazitäten erforderlich, um die Nachfrage auf den unterschiedlichen Routen befriedigen zu können. Die wachsende Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten in China und Indien, die Ausweitung der Raffineriekapazitäten in Asien und im Mittleren Osten sowie die sinkenden Raffineriekapazitäten in den Vereinigten Staaten und Europa werden als wesentliche Faktoren angesehen, die das Wachstum der Nachfrage nach Transportkapazitäten in der Tankschifffahrt beeinflussen werden. Es wird erwartet, dass sich strukturelle Ungleichgewichte der Nachfrage und des Angebotes nach raffinierten Produkten ergeben werden, die die Handelsaktivitäten über große Distanzen verstärken und eine positive Entwicklung der Produktentanker begünstigen sollten.

Containerschifffahrt

Die Containerschifffahrt hat nach den drastischen Einbrüchen bei den Charraten und Schiffspreisen eine beeindruckende Erholung gezeigt. Im Verlauf des Jahres 2010 ist der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe - in Folge des um ca. 11% gewachsenen Containerverkehrs - auf unter 2% gesunken. Die Charraten haben sich - kommend von einem historisch niedrigen Niveau - in einigen Größenklassen mehr als verdreifacht und die Laufzeiten der Charter-Abschlüsse haben sich deutlich verlängert. Diese Entwicklung hat sich über den Jahreswechsel hinaus fortgesetzt und es wurden Indexstände wie vor Ausbruch der Krise im Jahr 2008 erreicht. Die Linienreedereien vermeldeten für 2010 Rekordergebnisse. Das Charterausfallrisiko ist deutlich gesunken, Linienreedereien blicken mit Zuversicht in die Zukunft. In Folge dieser Entwicklung sind auch die Schiffswerte erheblich gestiegen, teilweise stärker als die Charraten, was die positive Einschätzung der Marktentwicklung widerspiegelt. Im Zuge dieser Entwicklung nahmen auch die Neubauaktivitäten wieder zu, die sich aber vornehmlich auf Post-Panamax-Tonnage (größer als

4.000 TEU) konzentrierte. Für Schiffe unter 2.700 TEU sind kaum Neubauaktivitäten zu verzeichnen.

Das Marktumfeld, in dem sich das MS „CAPE FOX“ und das MS „CAPE FRIO“ bewegen, hat sich im Geschäftsjahr 2010 sehr positiv entwickelt und ist derzeit geprägt von Nachfrageüberhängen. Durch die Beschäftigung der beiden Schiffe im HANSE Containership Pool konnten auf dem Höhepunkt der Krise noch Einnahmen erzielt werden, die über dem herrschenden Marktniveau lagen. Auch wenn in der jetzigen Phase der Anstieg der Poolraten entsprechend etwas langsamer als vom Gesamtmarkt nachvollzogen wird, konnte der HANSE Containership Pool ausgehend von einem niedrigen Ratenniveau im Jahresverlauf einen Ratenzuwachs von über 200% verzeichnen. Dieser Trend setzt sich auch im neuen Geschäftsjahr fort.

Die aktuellen Entwicklungen haben unsere Einschätzung bestätigt, dass es für die beiden in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld geben wird.

Für die Containerschifffahrt wird, wie in den anderen Segmenten auch, von einem verlangsamten Flotten-Wachstum ausgegangen. In den Größenklassen bis 2.700 TEU wird derzeit sogar ein stagnierendes, zum Teil sogar negatives Wachstum der Flotte verzeichnet, was u.a. mit Abwrackung und Stornierung von Neubau-Projekten zusammenhängt. Zum anderen treten inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Vielzahl der größeren Häfen der Welt auf, da die landseitige Logistik oft nicht mehr mit dem wachsenden Umschlagvolumen der Häfen Schritt halten kann. Selbst bei einer noch immer leicht verminderten wirtschaftlichen Aktivität verhindern diese Engpässe in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlaggeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich wurden besonders in der Containerschifffahrt die Schiffsgeschwindigkeiten erheblich reduziert, um Bunkerkosten einzusparen („super slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien trotzdem aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Schiffe einzusetzen.

Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Containerschifffahrt ihre zyklische Schwächephase überwunden hat. Auch wenn Marktbeobachter nun davon ausgehen, dass die Weltkonjunktur in 2011 etwas an Dynamik verlieren wird, wird erwartet, dass die Nachfrage nach Transportkapazitäten das Angebot bis 2015 kontinuierlich übertreffen wird.

Bulkschifffahrt

Im Jahresverlauf 2010 zeigten sich die Märkte im Vergleich zum Vorjahr zwar deutlich verbessert, jedoch sind die Bulker-Märkte weiterhin von einer hohen Volatilität gekennzeichnet.

Die zukünftige Entwicklung der Bulkschifffahrt ist aufgrund dieser hohen Volatilität der wesentlichen Einflussfaktoren grundsätzlich schwer zu prognostizieren, ist aber, ebenso wie die anderen Segmente, stark von der konjunkturellen Entwicklung der globalen Konjunktur, insbesondere von der Entwicklung der Nicht-OECD-Staaten abhängig. Die für die Bulkschifffahrt wichtigen Rohstoff-Handelsmärkte befinden sich in einer Umbruchphase, die unter anderem für die anhaltend hohe Volatilität der Frachtmärkte verantwortlich ist.

Der Neubau-Auftragsbestand befindet sich nach wie vor auf einem historischen Höchststand, auch wenn durch Verschiebung und Stornierungen von Neubauten etwas Druck aus dem Markt genommen werden konnte.

Nachdem in 2009 schon nur etwas mehr als die Hälfte der zur Ablieferung vorgesehenen Neubauten tatsächlich abgeliefert wurde, kamen im Gesamtjahr 2010 lediglich ca. 68% der ursprünglich bestellten Tonnage zur Ablieferung, wodurch es bei einer Reihe von asiatischen Werften zu existenzbedrohenden Liquiditätsengpässen gekommen ist.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass unsere Schiffe nicht unmittelbar der Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt sind. Dennoch existieren aufgrund der engen Verflechtung der Marktteilnehmer starke Wechselwirkungen. Von der Insolvenz der Korea Line, Seoul/Südkorea, dem bislang größten Charterer von Bulk Carriern, sind wir zwar nicht direkt betroffen, dennoch spüren wir die Folgen der Insolvenz in einem destabilisierten Marktumfeld.

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

Car Carrier

Im Zuge der Finanzkrise kam es bei den „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) zu erheblichen Kapazitätsanpassungen. Deshalb konnte sich der Markt im vergangenen Geschäftsjahr schnell erholen, als die Nachfrage und die Transportmengen wieder anzogen. Zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres lagen die Transportmengen zwar noch unter dem Rekord-Niveau von 2008, Beobachter der Automobilbranche gingen bislang jedoch davon aus, dass sich die Markterholung auch im Jahr 2011 weiter fortsetzen wird. Aufgrund der Natur- und Umweltkatastrophen in Japan ist eine Prognose zum heutigen Zeitpunkt kaum darstellbar.

Die Zuwachsraten bei den Neuwagenverkäufen, die generell als guter Indikator für die Entwicklung auf dem PCTC-Markt gelten, haben Schätzungen zufolge im vergangenen Jahr bei etwa 12% gelegen, bei einem Wachstum der Flottenkapazität von ca. 1,7%. Auch für dieses Segment sind die Nicht-OECD

Staaten von enormer Bedeutung, da diese die Nachfrage am stärksten treiben. Es wird erwartet, dass das prognostizierte Wirtschaftswachstum von 4,4% (IWF) einen Anstieg der Neuwagenverkäufe von ca. 8-10% nach sich ziehen wird. Branchenexperten sehen große Wachstumschancen für deutsche Hersteller von Oberklasse-PKW in China (Anstieg der Neuwagenverkäufe in 2010 ca. 32%), aber auch eine Stabilisierung der Märkte in Europa und Nord-Amerika, so dass sich auch hier die Nachfrage nach Transportkapazitäten weiter erholen sollte. Wie in vielen anderen Bereichen der industriellen Produktion steigen nach den Produktionsmengen nun auch die Qualität und die Sicherheitsstandards chinesischer Automobil-Produzenten stark an. Diese Entwicklung sollte zur Folge haben, dass auch durch Exporte aus China heraus zusätzliche Nachfrage nach Transportkapazitäten generiert werden kann. Trotz eines Orderbuchs in Höhe von ca. 18 % der fahrenden Flotte, werden sich nach Analysten-Meinungen das Tonnageangebot und die -nachfrage in 2011 wieder in einem ausgewogenen Verhältnis befinden. Einige Marktteilnehmer gehen nach den erheblichen Kapazitätsanpassungen der Vergangenheit davon aus, dass es in den Jahren 2012/13 zu erheblichen Nachfrageüberhängen kommen wird.

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

Zusammenfassend lässt sich die Ertragssituation für die Marenave Flotte wie folgt umreißen:

Container Schiffe:	im Trend steigend
Bulker Flotte:	langfristige Festchartern
Car Carrier:	langfristige Bareboat Charter
Produktentanker:	Poolbeschäftigung, Spotmarkt.

Somit sind nach Ablieferung des vierten Supramax Bulker Neubaus 54% der Flotte langfristig verchartert und ein erheblicher Teil der Erträge für die nächsten drei Jahre abgesichert. Darüber hinaus stehen 46% der Flotte zur Verfügung, um von einer potenziellen Markterholung in der Produktentankerfahrt zu profitieren.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die Ertragslage im Jahr 2010 ist durch einen Umsatzanstieg von 19,4% gekennzeichnet. Dies ist vor allem durch den Ausbau der fahrenden Flotte bedingt. Die beiden im Geschäftsjahr 2010 von der Bauwerft übernommenen Bulker steuerten EUR 5,8 Mio. Umsatzerlöse bei. Auch der im März 2009 übernommene Autotransporter MS "HÖEGH BERLIN" war mit EUR 8,9 Mio. Umsatzerlösen im Jahr 2010 um EUR 2,0 Mio. mehr

als im Vorjahr an den Konzernumsatzerlösen beteiligt. Dagegen haben die im Tanker- und Containersegment fahrenden Schiffe nochmals leicht rückgängige Erlöse zu verzeichnen gehabt.

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2010 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 stellen sich wie folgt dar:

	2010	2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	39.549	33.111	6.438
Schiffsbetriebskosten	-17.298	-14.668	-2.630
Schiffsbetriebsergebnis	22.251	18.443	3.808
Personalaufwendungen	-445	-257	-188
Sonstige betriebliche Erträge	365	1.023	-658
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.759	-2.457	-302
Reedereiüberschuss	19.412	16.752	2.660
Abschreibungen auf Sachanlagen	-15.479	-13.746	-1.733
Wertminderungen	-2.400	-3.900	1.500
Zuschreibungen	2.725	0	2.725
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.427	1.261	166
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-9.077	-7.650	-1.427
Ergebnis vor Ertragsteuern	-3.392	-7.283	3.891
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-170	-48	-122
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-130	-344	214
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-300	-392	92
Konzernergebnis	-3.692	-7.675	3.983

Der Konzernenerfolg setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	2010	2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-1.962	-1.274	-688
Tanker	-6.481	-1.947	-4.534
Container	172	-6.587	6.759
Autotransporter	2.569	2.562	7
Bulker	2.053	-136	2.189
Übrige	49	48	1
Konsolidierungsbuchungen	-94	-341	248
Konzernerfolg	-3.692	-7.675	3.983

Das Ergebnis der Tanker beinhaltet mit EUR 2,4 Mio. Impairment-Aufwendungen, welche sich auf insgesamt drei Schiffe der Handysize-Klasse verteilen. Um diesen Effekt bereinigt hätte sich der Ergebnisbeitrag der Tanker lediglich um EUR 2,1 Mio. gegenüber dem Vorjahr verschlechtert.

Das Ergebnis der Containerflotte beinhaltet dagegen mit EUR 2,7 Mio. den positiven Effekt aus einer Zuschreibung, welche die außerplanmäßige Abschreibung aus dem Jahr 2009 in Hö-

he von EUR 3,9 Mio. teilweise rückgängig macht. Ohne diesen Ergebniseffekt wäre die Verbesserung des Ergebnisses der Containerschiffe deutlich geringer gewesen. Die Ergebnisentwicklung der beiden in einem Einnahmepool fahrenden Containerschiffe der Jahre 2009 und 2010 zeigt dabei einen gegenläufigen Verlauf. Die sinkenden Einnahmen des Jahres 2009 erreichten ca. zum Jahreswechsel auf das Jahr 2010 ihren Tiefpunkt und stiegen seitdem durchgängig wieder an.

Der positive Ergebnisbeitrag der Bulker resultierte aus der Indienststellung der ersten beiden Bulker-Neubauten. Das MS "MARE TRANSPORTER" wurde Ende des zweiten Quartals und das MS "MARE TRADER" Ende des dritten Quartals übernommen.

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

Der Umsatzanstieg um EUR 6,4 Mio. geht einher mit einer relativ gesehen geringeren Zunahme bei den Schiffsbetriebskosten um EUR 2,6 Mio. 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. Insgesamt stieg das Schiffsbetriebsergebnis um EUR 3,8 Mio.

Im operativen Bereich sind im Geschäftsjahr 2010 zwei planmäßige Klasedockungen zu nennen. Hin- und Rückreisen sowie die Zeit im Trockendock führten bei den MT "MARE ACTION" sowie MT "MARE AMBASSADOR" zu Ausfallzeiten, in denen keine Umsätze eingefahren werden konnten, von insgesamt 45 Tagen. Der Schiffsbetrieb verlief insgesamt weitgehend störungsfrei.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um TEUR 1.733 auf TEUR 15.479 zu. Neben den Abschreibungen auf die sich gegenüber dem Vergleichszeitraum neu in der Flotte befindlichen MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER" wirkte sich dabei auch die Änderung des Wechselkurses USD/EUR aus. Einen gegenläufigen Effekt hatte eine zum 31. Dezember 2010 vorgenommene Anpassung der Schrottwerte (je nach Schiffstyp von 280 USD/Idt bis 320 USD/Idt auf 380 USD/Idt bis 440 USD/Idt).

In der Position Finanzierungsaufwendungen in Höhe von TEUR 9.077 sind neben den Zinsen für die Darlehen zur Schiffsfinanzierung inklusive effektiv in 2010 angefallener Zahlungen aus in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Zinssatzswaps (insgesamt TEUR 7.982) auch die Aufwendungen enthalten, die auf die Mark-to-Market-Bewertung eines Zinssatzswaps (TEUR 763) sowie auf durch die Effektivverzinsung erfolgte Verteilung der Transaktionskosten über die Darlehenslaufzeit zurückzuführen sind.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt TEUR 1.427 sind Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 1.424 enthalten.

Nach Berücksichtigung der latenten und laufenden Steuern wurde insgesamt ein negatives Konzernergebnis in Höhe von TEUR 3.692 verzeichnet (Vorjahr: TEUR 7.675).

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2010	31.12.2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	394.496	346.865	47.631
Kurzfristige Vermögenswerte	9.673	7.969	1.704
Bilanzsumme	404.169	354.834	49.335
Eigenkapital	147.823	140.605	7.218
Schulden			
Langfristige Schulden	229.628	76.828	152.800
Kurzfristige Schulden	26.718	137.401	-110.683
Bilanzsumme	404.169	354.834	49.335

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 404.169 entfallen auf der Aktivseite TEUR 341.825 auf die fahrende Flotte und TEUR 48.693 auf die geleisteten Anzahlungen für die bestellten Schiffe sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 937 im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Die Zunahme der langfristigen Vermögenswerte um TEUR 47.631 ist – neben dem Umstand, dass die in der funktionalen Währung USD bilanzierten Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2010 mit einem Wechselkurs von USD/EUR 1,3362 im Vergleich zu dem Vorjahreskurs von USD/EUR 1,4406 umgerechnet wurden – vor allem durch den Baufortschritt des Neubauprogramms (vier Supramax-Bulker) bedingt. Durch die Werftablieferung der ersten beiden Schiffe im Geschäftsjahr 2010 erfolgte zudem eine Verschiebung von den geleisteten Anzahlungen im Bau hin zum abschreibungspflichtigen Anlagevermögen.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 9.673 dar, die sich gegenüber Ende 2009 um TEUR 1.704 erhöht haben.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2010 auf TEUR 147.823. Gegenüber dem 31. Dezember 2009 bedeutet dies eine Erhöhung um TEUR 7.218. Die Abweichung resultiert aus der positiven Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 10.910, die aus der Entwicklung des USD resultiert. Dieser Effekt wurde teilweise durch das negative Konzernergebnis in Höhe von TEUR 3.692 kompensiert.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2010 und 2009 um TEUR 152.800 zu, während die kurzfristigen Schulden um TEUR 110.683 abnahmen. Ursache für diese Verschiebungen in der Bilanzstruktur sind IFRS-Bilanzierungsregeln, denn 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 31. Dezember 2009 als kurzfristig klassifiziert werden, obwohl die Kreditverträge grundsätzlich eine wesentlich längere Laufzeit vorsahen und obwohl noch vor dem Erstellungszeitpunkt des Abschlusses eine langfristige Neuordnung vereinbart werden konnte. Im vorliegenden Jahresabschluss 2010 wurde deshalb – wie bereits im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2009 angekündigt – eine Rückumgliederung in den langfristigen Bereich vorgenommen.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen um TEUR 41.221 zu. Ursächlich hierfür sind die Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR sowie die Valutierung weiterer Darlehenstranchen analog zum Baufortschritt der bestellten Supramax-Bulker, welche die Reduzierung durch Tilgungen überkompensierten.

Im Zusammenhang mit dem Baufortschritt der Supramax-Bulker werden weitere Bauzeitraten fällig werden, für die Fremdkapital aus bestehenden Zusagen in Anspruch genommen werden wird.

Während des Geschäftsjahres 2010 mit der finanzierenden Bank geführte Gespräche bezüglich etwaiger Engpässe im Laufe des Jahres 2011 mündeten im ersten Quartal des Jahres 2011 in einer ergänzenden Vereinbarung mit der Bank, die die Finanzierungs- und Liquiditätssituation für das Jahr 2011 sowie zukünftig absichert. Wir verweisen diesbezüglich auf den Nachtragsbericht.

Finanzlage

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

	2010	2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	20.605	21.107	-502
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-37.579	-113.235	75.656
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	17.116	69.455	-52.339
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	142	-22.673	22.815
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	250	1.898	-1.648
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	3.373	24.148	-20.775
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	3.765	3.373	392

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.

Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von TEUR 42.905 (TUSD 56.721). Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wurde durch Tilgungs- und Zinszahlungen an die Banken in Höhe von TEUR 25.792 gemindert.

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

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

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

Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

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

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 10,00% 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.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 9. Juni 2015 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) auszugeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 200.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht überstei-

gen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital).

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 Bar einlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienaussgabe fest. 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 2010 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG unverändert zum Vorjahresbilanzstichtag sieben Mitarbeiter.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

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

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

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 von EUR 15.000,00 auf EUR 30.000,00 für jedes Mitglied angepasst. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags. Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Nachtragsbericht

Am 6. Januar 2011 erfolgte die Übernahme des dritten Neubaus – MS "MARE TRAVELLER" – von der chinesischen Bauwerft. Das Schiff trat im Anschluss eine 5-jährige Zeitcharter an.

Im 1. Quartal 2011 wurde mit einer finanzierenden Bank eine Vereinbarung getroffen, im 1. Quartal 2011 fällig gewordene Tilgungen auf Schiffshypothekendarlehen in Höhe von USD 3,7 Mio. in das 3. bzw. 4. Quartal 2011 zu verschieben.

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 und wird deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

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

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

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

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

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

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

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

Für jede operative Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlusserstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, 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 beteiligten Kreises in wöchentlichen Treffen herbeigeführt und sind aufgrund der örtlichen Nähe der Personen jederzeit gewährleistet.

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

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

In einer jährlichen Risikoinventur werden 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 mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Risiken ergeben sich auch aus der Entwicklung der Charterratenhöhe. Bei einem niedrigen 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 Einnahmepools 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 sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

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 bis zum Stichtag 31. Dezember 2010 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 die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Sämtliche abgeschlossenen Zinssatzswaps sind so ausgestaltet, dass die Schiffs(kommandit)gesellschaften 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 Schiffs(kommandit)gesellschaften 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 MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht zum Bilanzstichtag aus 35 modernen Doppelhüllen Tankern der Handymax-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" werden ebenfalls von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und sind im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum Bilanzstichtag eine Flotte von 23 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern.

Nach der Rücklieferung des MT "MARE CARIBBEAN" aus der Zeitcharter mit ST Shipping and Transport PTE Ltd. Mitte Juli 2010 wurde das Schiff - im Anschluss an eine Einzelreise nach Westafrika - über eine Zeitcharter in den „Clean Products International Pool“ (CPI) eingebracht, wo sie zum Bilanzstichtag mit 14 weiteren Schiffen ähnlicher Spezifikation eingesetzt wird. Dieser Pool wird seit seiner Gründung im Jahr 2006 von der Clean Products International, Ltd., einer Tochtergesellschaft der Tankerreederei OSG, New York, USA, sowie Ultragas International S.A., Santiago, Chile, gemanagt. Der Pool zeichnet sich im Besonderen durch seinen sehr guten Marktzugang speziell im nord- und südamerikanischen Raum sowie die besonders hohen Qualitätsanforderungen an die Poolteilnehmer aus.

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 und zum 31. Dezember 2010 aus 25 Schiffen besteht.

Vertragsreeder des MS "MARE TRANSPORTER", des MS "MARE TRADER", sowie auch der beiden 2011er Ablieferungen, ist die Hamburger Reederei Scorship Navigation. Die Reederei Scorship Navigation GmbH & Co. KG wurde im Jahr 2005 von der Scorpio Shipping Limited, BVI (British Virgin Islands) und der König & Cie. GmbH & Co. KG gegründet. Die Gesellschaft bereedert Tanker und Massengutfrachter. Die beiden Supramax Bulker fahren für eine Dauer von 3 Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul.

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 Di-

vidende 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 (LtV) 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.

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“ (LtV) 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 vier Bulker Neubauten 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 Charraterraten, 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. Insbesondere erfolgen die Prognosen unter der Prämisse, dass die bestehenden langfristigen Bareboat- bzw. Zeitcharterverträge von den Vertragspartnern erfüllt werden. Anzeichen für ein konkretes erhöhtes Adressausfallrisiko – wie es im Risikobericht allgemein beschrieben ist – liegen nicht vor. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen jedoch nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen.

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ wird im Jahr 2011 und 2012 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen in 2011 einen Ergebnisbeitrag von ca. USD 5,0 Mio. leisten. Dieser Beitrag wird aufgrund geringerer Zinsaufwendungen im Jahr 2012 bei ca. USD 5,2 Mio. liegen. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinssatzswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch.

Die vier Bulker werden im Jahr 2011 gemäß den bestehenden langfristigen Zeitcharterverträgen Umsatzerlöse von ca. USD 33,5 Mio. erzielen. In 2012 ist eine Erhöhung auf ca. USD 36,5 Mio. zu erwarten, da dann alle vier Schiffe das gesamte Jahr Umsatzerlöse beisteuern. Dabei wird unterstellt, dass das vierte und letzte Schiff des Neubauprogramms Ende April 2011 in Dienst gestellt wird. Der dritte Neubau – das MS „MARE TRAVELLER“ – wurde bereits Anfang Januar 2011 von der Bauwerft übernommen und hat eine langfristige Zeitcharter angetreten.

Der Ergebnisbeitrag sollte sowohl in 2011 als auch in 2012 ca. USD 15,0 Mio. betragen.

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Jahr 2011 aber mindestens bei USD 5,0 Mio. und im Jahr 2012 mindes-

tens bei USD 6,5 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2011 zwar deutlich besser als in den Jahren 2009 und 2010 ausfallen, aber voraussichtlich immer noch knapp USD 1,5 - 2,0 Mio. negativ sein. Im Jahr 2012 könnte ein ausgeglichenes Ergebnis erzielbar sein.

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise starken saisonalen Schwankungen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Bei einer unterstellten stetigen, aber langsamen Erholung sind in diesem Segment in 2011 Umsatzerlöse in einem Größenbereich zwischen USD 25 Mio. und USD 30 Mio. zu erwarten, wobei sich das Niveau im Jahr 2012 um ca. USD 5,0 Mio. erhöhen könnte. Dies würde in 2011 zu einem negativen Konzernbeitrag in Höhe von ca. USD 5,0 Mio. führen, während das Ergebnis 2012 ausgeglichen sein kann.

Insgesamt ist somit mit folgenden Größen zu rechnen:

für 2011 alles in USD Mio.

	Car Carrier	Bulker	Con- tainer	Tanker	Ge- samt
Segment					
Umsatzerlöse	11,7	33,5	5,0	25,0 - 30,0	75,0 - 80,0
Beitrag zum Konzernergebnis	5,0	15,0	./-. 1,5 -./-. 2,0	≈ ./-. 5,0	10,0 - 20,0
Prognose- fähigkeit	sehr hoch	hoch	mittel	gering	

für 2012 alles in USD Mio.

	Car Carrier	Bulker	Con- tainer	Tanker	Ge- samt
Segment					
Umsatzerlöse	11,7	36,0	6,5	30,0 - 35,0	80,0 - 90,0
Beitrag zum Konzernergebnis	5,2	15,0	+/- 0,0	+/- 0,0	15,0 - 25,0
Prognose- fähigkeit	sehr hoch	hoch	mittel	gering	

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche administrative Kosten sowie (latente) Steuern in Höhe von ca. EUR 2,0 Mio. p.a. an, die von den in EUR umzurechnenden o.a. Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Die prognostizierten Werte umfassen weder Effekte aus der Mark-to-Market-Bewertung von Zinssatzswaps, mögliche Adressausfallrisiken noch etwaige außerplanmäßige Zu- oder Abschreibungen, die sich aus dem jährlichen Impairment Test der Schiffe ergeben könnten.

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

Durch die auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 beschlossenen Kapitalmaßnahmen stehen die hierfür notwendigen Mittel grundsätzlich zur Verfügung.

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 unverändert noch eine abwartende Haltung festzustellen ist.

Hamburg, den 31. März 2011

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2010 EUR	2009 EUR
Umsatzerlöse	27	39.548.597,67	33.111.419,20
Schiffsbetriebskosten	28	-17.297.592,50	-14.668.082,27
Schiffsbetriebsergebnis		22.251.005,17	18.443.336,93
Personalaufwendungen	29	-445.036,61	-256.890,45
Sonstige betriebliche Erträge	30	364.925,30	1.022.578,84
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31	-2.758.556,52	-2.456.507,28
Reedereiüberschuss		19.412.337,34	16.752.518,04
Abschreibungen auf Sachanlagen		-15.478.824,26	-13.745.811,55
Wertminderungen	32	-2.400.000,00	-3.900.000,00
Zuschreibungen	33	2.725.000,00	0,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	34	1.427.013,57	1.260.730,01
Finanzierungsaufwendungen	35	-9.076.816,35	-7.650.240,06
Ergebnis vor Ertragsteuern		-3.391.289,70	-7.282.803,56
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	36	-170.441,24	-47.889,15
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	36	-129.977,40	-344.457,00
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-300.418,64	-392.346,15
Konzernergebnis		-3.691.708,34	-7.675.149,71
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	38	-2,46	-5,12
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis	38	-2,46	-5,12

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	2010 EUR	2009 EUR
Konzernergebnis	-3.691.708,34	-7.675.149,71
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	10.909.812,08	-4.951.732,31
Konzerngesamtergebnis	7.218.103,74	-12.626.882,02

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2010

Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31. Dezember 2010 EUR	31. Dezember 2009 EUR
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	10	390.519.269,73	341.675.441,61
Ausleihungen	11	936.844,95	846.436,98
Derivate	21	0,00	72.120,61
Aktive latente Steuern	12	3.040.304,50	4.270.961,90
		394.496.419,18	346.864.961,10
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	13	827.190,76	509.896,71
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	4.070.635,16	2.458.447,03
Derivate	21	0,00	8.815,81
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14	350.836,47	894.924,37
Sonstige Vermögenswerte	15	658.810,82	724.585,58
		5.907.473,21	4.596.669,50
Zahlungsmittel	16	3.764.828,24	3.372.505,78
		9.672.301,45	7.969.175,28
Bilanzsumme		404.168.720,63	354.834.136,38

Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31. Dezember 2010 EUR	31. Dezember 2009 EUR
Eigenkapital			
Grundkapital/gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital: EUR 15.005.000,00) (Vorjahr: EUR 0,00)	17	30.010.000,00	150.050.000,00
Rücklagen	18	117.994.507,97	-2.045.492,03
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	-1.447.854,32	-12.357.666,40
Konzernbilanzergebnis		1.266.075,85	4.957.784,19
		147.822.729,50	140.604.625,76
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	227.925.502,60	74.532.556,80
Derivate	21	593.532,47	143.917,54
Kapitalanteile im Fremdbesitz	22	222.000,00	164.000,00
Passive latente Steuern	23	886.612,00	1.987.292,00
		229.627.647,07	76.827.766,34
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	20.944.791,99	133.116.566,55
Derivate	21	254.679,71	1.345.104,60
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	4.089.427,44	2.162.562,60
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	393.435,74	160.923,30
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern		210.246,44	38.843,00
Sonstige Verbindlichkeiten	26	825.762,74	577.744,23
		26.718.344,06	137.401.744,28
Summe Schulden		256.345.991,13	214.229.510,62
Bilanzsumme		404.168.720,63	354.834.136,38

Konzern-Kapitalflussrechnung

für das Geschäftsjahr 2010

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2010 TEUR	2009 TEUR
Konzernergebnis		-3.692	-7.675
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		15.154	17.646
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		130	344
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		932	3.404
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		431	999
- Zinserträge	34	-1.427	-1.261
+ Zinsaufwendungen	35	9.077	7.650
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		20.605	21.107
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-37.521	-113.235
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		158	0
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-216	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-37.579	-113.235
- Dividendenzahlungen an Aktionäre		0	-3.001
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen		42.905	92.160
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-17.845	-12.110
+ erhaltene Zinsen		3	5
- gezahlte Zinsen		-7.947	-7.599
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		17.116	69.455
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		142	-22.673
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		250	1.898
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		3.373	24.148
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres		3.765	3.373
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende des Geschäftsjahres			
Zahlungsmittel		3.765	3.373
Finanzmittelfonds		3.765	3.373

Konzern-Eigenkapitalpiegel

für das Geschäftsjahr 2010

Konzern-Eigenkapitalpiegel in EUR

	Grundkapital/ gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
Stand 1. Januar 2009	150.050.000,00	-2.045.492,03	-7.405.934,09	15.633.933,90	156.232.507,78
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
Stand 1. Januar 2010	150.050.000,00	-2.045.492,03	-12.357.666,40	4.957.784,19	140.604.625,76
Kapitalherabsetzung	-120.040.000,00	120.040.000,00	0,00	0,00	0,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	10.909.812,08	-3.691.708,34	7.218.103,74
Stand 31. Dezember 2010	30.010.000,00	117.994.507,97	-1.447.854,32	1.266.075,85	147.822.729,50

Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2010

1. Allgemeine Angaben

Die Marenave Schifffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). 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 zudem Bareboat-Vercharterer eines Autotransporters. Hauptaktivitäten des Konzerns sind Kauf und Betrieb von Seeschiffen, Verkauf dieser Seeschiffe und Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2010 aus insgesamt elf (Vorjahr: neun) Schiffen. Unverändert gegenüber dem Vorjahr handelt es sich hierbei um sechs Produkten-/Chemikaliertanker der Panamax- und Handymax-Klasse, zwei 1.200-TEU Containerschiffe sowie einen Autotransporter. Zudem wurden bereits 2007 vier Supramax-Bulker mit einer Tragfähigkeit von jeweils 57.000 tdw. bestellt, wovon im Geschäftsjahr 2010 die ersten beiden Ablieferungen in die fahrende Flotte übernommen wurden. Die dritte Werftablieferung erfolgte im Januar 2011 und die vierte Neubauübernahme ist im April 2011 geplant.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2010 - unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres - sieben Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 31. März 2011 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.

Neu anzuwendende Vorschriften in 2010

Die folgenden Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2010 anzuwenden und können für die Marenave Schifffahrts AG grundsätzlich relevant sein:

- IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ (überarbeitet): IAS 27 (überarbeitet) schreibt vor, dass eine Veränderung der Beteiligungshöhe an einem Tochterunternehmen, die nicht zum Verlust der Beherrschung führt, als Transaktion mit Eigentümern in ihrer Eigenschaft als Eigentümer bilanziert wird. Aus einer solchen Transaktion kann daher weder ein Geschäfts- und Firmenwert noch ein Gewinn oder Verlust resultieren. Daneben werden Vorschriften zur Verteilung von Verlusten auf die Eigentümer des Mutterunternehmens und die Anteile ohne beherrschenden Einfluss und die Bilanzierungsregeln für Transaktionen, die zu einem Beherrschungsverlust führen, geändert. Diese Änderungen werden prospektiv angewandt und haben keinen wesentlichen Einfluss auf den vorliegenden Konzernabschluss.
- 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. Die Anwendung der Änderung des IAS 39 hat keinen Einfluss auf den vorliegenden Konzernabschluss.

- Verbesserungen zu IFRS 2008 und 2009: Der IASB hat im Mai 2008 und April 2009 zwei Sammelstandards zur Vornahme kleinerer Änderungen an verschiedenen IFRS veröffentlicht. Ein Großteil der Änderungen ist erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Relevant sind für den Konzern aus diesen Verbesserungen die folgenden Änderungen:

IFRS 8 Geschäftssegmente: Es wird klargestellt, dass Segmentvermögenswerte und Segmentschulden nur dann ausgewiesen werden müssen, wenn diese Vermögenswerte und Schulden der verantwortlichen Unternehmensinstanz regelmäßig gemeldet werden. Da bei Marenave die Entwicklung der Segmentvermögenswerte und Segmentschulden überwacht wird, weist der Konzern diese Information weiterhin aus.

IAS 7 Kapitalflussrechnung: Es wird festgestellt, dass lediglich solche Ausgaben, die zum Ansatz eines Vermögenswertes führen, als Cashflow aus der Investitionstätigkeit eingestuft werden. Dies führt bei der Marenave Schiffahrts AG nicht zu einer veränderten Darstellung in der Kapitalflussrechnung.

Insgesamt waren in 2010 Änderungen in nachfolgend aufgelisteten Standards und Interpretationen zu beachten, die für Marenave aus heutiger Sicht allerdings nicht relevant sind und daher auch zu keinen Auswirkungen führen:

- IFRS 1 Erstmalige Anwendung der IFRS
- IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung
- IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet)
- IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen
- IFRIC 15 Vereinbarungen über die Einrichtung von Immobilien
- IFRIC 16 Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb
- IFRIC 17 Sachausschüttungen an Eigentümer
- IFRIC 18 Übertragungen von Vermögenswerten an Kunden

- Verbesserungen zu IFRS 2008 und 2009:

- IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung
- IFRS 5 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche
- IAS 1 Darstellung des Abschlusses
- IAS 34 Zwischenberichterstattung
- IAS 36 Wertminderung von Vermögenswerten
- IAS 38 Immaterielle Vermögensgegenstände
- IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung

- IFRIC 9 Neubeurteilung eingebetteter Derivate
- IFRIC 16 Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb

In 2010 noch nicht verpflichtend anzuwendende Vorschriften – EU Endorsement erfolgt

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC, deren Endorsement durch die EU bereits im Jahr 2010 bzw. 2009 erfolgte, waren für das Jahr 2010 noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden seitens der Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Verpflichtung angewendet:

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

Die Auswirkungen, die diese Änderungen auf den Marenave-Konzern haben werden, hängen davon ab, ob und auf welche Weise der Vorstand von der auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 beschlossenen Ermächtigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen Gebrauch macht und sind somit nicht abschließend einzuschätzen.

- 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 Unternehmen und Personen überarbeitet, was zu einer Erweiterung des betroffenen Kreises führen kann. Erstmals ist die überarbeitete Fassung von IAS 24 verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Dabei erfolgt die Anwendung des neuen IAS 24 retrospektiv. Es sind keine praktischen Auswirkungen der Standardüberarbeitung auf den Konzern 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 gilt ab dem Geschäftsjahr 2011. Ein „Debt-Equity-Swap“ wurde bisher nicht vorgenommen und ist zum Zeitpunkt des Aufstellungszeitpunktes dieses Abschlusses auch nicht ersichtlich, so dass die Anwendung der Interpretation unter aktuellen Rahmenbedingungen keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben würde.

- Verbesserungen der IFRS 2010: Das IASB hat im Mai 2010 im Rahmen seines Projekts Annual Improvements Process (AIP) einen Sammelstandard mit insgesamt elf Änderungen an sechs verschiedenen Standards und einer Interpretation des IFRS Interpretations Committee veröffentlicht. Durch das AIP-Projekt werden jeweils kleinere und nicht dringende, gleichwohl als notwendig erachtete Änderungen innerhalb des IFRS-Regelwerks vorgenommen. Die Änderungen sind anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 bzw. 1. Januar 2011 beginnen. Nach vernünftigem Ermessen könnten folgende Änderungen potenzielle Auswirkungen auf den Konzern haben:

- IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben
- IAS 1 Darstellung des Abschlusses
- IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse
- IAS 34 Zwischenberichterstattung

Der Konzern erwartet jedoch aus der Anwendung dieser Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

In 2011 noch nicht verpflichtend anzuwendende Vorschriften – EU Endorsement noch nicht erfolgt

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC waren für das Jahr 2010 noch nicht verpflichtend anzuwenden, können grundsätzlich für Marenave relevant sein und werden vom Konzern erstmalig zum Zeitpunkt ihrer verpflichtenden Anwendung beachtet. Das Endorsement durch die EU war zum Bilanzstichtag noch nicht erfolgt:

- IFRS 9 - Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung: IFRS 9 in seiner veröffentlichten Fassung stellt einen Teil-Abschluss eines mehrphasigen 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 und finanziellen Verbindlichkeiten eingeführt. Die Vorschriften müssen ab dem 1. Januar 2013 angewendet werden; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Der IASB beabsichtigt, IFRS 9 noch weiter auszuweiten, um neue Vorschriften für die Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, und die Sicherungsbilanzierung aufzunehmen. Die vollen Auswirkungen des IFRS sind

vom Konzern noch zu analysieren und hängen von dem weiteren Endorsement-Prozess ab.

- Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte: Am 20. Dezember 2010 hat der IASB die Änderung des IAS 12 Ertragsteuern veröffentlicht, die erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen. Die Änderung sieht vor, dass aktive und passive latente Steuern für bestimmte Vermögenswerte basierend auf der Annahme bewertet werden, dass der Buchwert dieser Vermögenswerte in voller Höhe durch Veräußerung realisiert wird. Auswirkungen auf den Konzern aus den Änderungen sind nicht ersichtlich.
- IFRS 7 – Finanzinstrumente: Angaben: Transfer von finanziellen Vermögenswerten: Der IASB hat am 7. Oktober 2010 Änderungen zu IFRS 7, Finanzinstrumente: Angaben, veröffentlicht. Gegenstand der Änderungen sind die Angabepflichten im Zusammenhang mit dem Transfer von finanziellen Vermögenswerten, wonach nun auch bei der Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswertes umfangreiche Angaben erforderlich sind. Die Änderungen des IFRS 7 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Auswirkungen auf den Konzern aus diesen Änderungen werden nicht erwartet.

5. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen sowie Änderungen von Schätzungen

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

Die Umsatzerlöse 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 2010 auf EUR 341.824.951,33 (31.12.2009: EUR 270.996.861,46).

Seeschiffe werden als einheitlicher Gegenstand angesehen, wobei unverändert zum Vorjahr für das sogenannte „Drydo-

cking“, welches regelmäßig nach 5 Jahren fällig wird, bei Anschaffung bzw. Übernahme ein – von der Schiffsgröße und dem Zeitraum bis zur nächsten Dockung abhängiger – Wert von den Anschaffungskosten abgesetzt und über eine Restlaufzeit bis zur geplanten Dockung als Komponente gesondert abgeschrieben wird (Komponentenansatz). Sobald ein Drydocking stattgefunden hat, bilden die dafür tatsächlich aufgewandten Mittel die neuen Anschaffungskosten für die Komponente Drydocking, welche über die Laufzeit bis zum nächsten Dockungstermin abgeschrieben wird. Auf Basis zweier in 2010 durchgeführten Dockungen wurde dadurch eine Anpassung auf einen Gesamtwert von TUSD 1.029 bei dem MT “MARE ACTION“ und auf TUSD 823 bei dem MT “MARE AMBASSADOR“ vorgenommen. Bei den im Geschäftsjahr 2010 von der Bauwerft abgelieferten und übernommenen MS “MARE TRANSPORTER“ und MS “MARE TRADER“ wurde ein Wert von jeweils TUSD 695 – der den geschätzten Kosten der Dockungen im Jahr 2015 entspricht – von den gesamten Anschaffungskosten abgezogen und als Komponente „Drydocking“ gesondert abgeschrieben. Der Buchwert der Komponente dry docking beträgt am 31. Dezember 2010 insgesamt EUR 3.486.612,76 (Vorjahr: EUR 1.794.974,70).

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

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 Verlustvorträge 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 2010 beliefen sich die berücksichtigten körperschaftsteuerlichen Verluste auf EUR 4.385.000,00 (Vorjahr: EUR 6.036.000,00), die berücksichtigten gewerbesteuerlichen Verluste auf EUR 4.782.000,00 (Vorjahr: EUR 6.632.000,00). Der Buchwert der aktiven latenten Steuern aus nicht genutzten steuerlichen Verlusten beträgt am 31. Dezember 2010 EUR 1.480.650,50 (Vorjahr: EUR 2.046.225,50).

Aufgrund der aktuellen Prognoserechnungen des Managements wird erwartet, dass die steuerlichen Verluste trotz be-

stehender 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 Mindestlaufzeit) 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.

Aufgrund temporärer Differenzen zwischen dem Buchwert unterschiedlicher Bilanzpostenansätze der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH nach IFRS und deren Steuerwert sind zum 31. Dezember 2010 weitere aktive latente Steuern von EUR 1.559.654,00 (Vorjahr: EUR 2.224.736,40) sowie passive latente Steuern in Höhe von EUR 886.612,00 (Vorjahr: EUR 1.987.292,00) zu bilanzieren. Zuzüglich der aktiven latenten Steuern für den Vortrag nicht genutzter steuerlicher Verluste betragen die aktiven latenten Steuern insgesamt EUR 3.040.304,50 (Vorjahr: EUR 4.270.961,90).

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 wird eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2010 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag erhöht und wurden entsprechend von 280 USD/Idt bis 320 USD/Idt auf 380 USD/Idt bis 440 USD/Idt – jeweils abhängig vom Schiffstyp – angepasst.

Die Schrottpreise berücksichtigen dabei schiffsspezifische Verschrottungsnebenkosten.

Ohne eine Anpassung der Schrottwerte wären die Abschreibungen um TUSD 590 (TEUR 445) höher ausgefallen.

6. Konsolidierungsgrundsätze

In den Konzernabschluss werden neben der Marenave Schifffahrts AG alle Tochterunternehmen einbezogen. Hierbei handelt es sich um Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik die Marenave Schifffahrts AG 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 ohne beherrschenden Einfluss handelt es sich um die Beteiligung von Minderheitskommanditisten an den Objekt-Kommanditgesellschaften. Sie werden unter der Bezeichnung "Kapitalanteile im Fremdbesitz" unter den Verbindlichkeiten in Höhe des anteiligen Kommanditkapitals nach Verrechnung mit den ausstehenden Einlagen ausgewiesen,

was den fortgeführten Anschaffungskosten dieser Verbindlichkeiten entspricht.

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

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

Zum 31. Dezember 2010 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

		Sitz	Anteil am Kapital 2010	Anteil am Kapital 2009
Muttergesellschaft				
Marenave Schifffahrts AG		Hamburg	-	-
Tochtergesellschaften				
MARE Panamax Tankschifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Supramax Bulker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,82%	99,82%
MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,80%	99,80%
MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,72%	99,86%
MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,72%	99,86%
MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,72%	99,86%
MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	99,72%	99,86%
MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH		Hamburg	100%	100%
MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[c]	Hamburg	50%	50%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[c]	Hamburg	50%	50%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Schiff für die künftige operative Geschäftstätigkeit bestellt

[c] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

Die MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und die MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG wurden bereits 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 hat 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 Schifffahrt. Die funktionale Währung (USD) ergibt sich aus dem Umstand, dass sowohl der Ankauf der Schiffe, die Finanzierung, der Chartermarkt und der Markt der wesentlichen Schiffsbetriebskosten in USD abgewickelt werden.

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

Fremdwährungsgeschäfte werden mit den zum Transaktionszeitpunkt geltenden Wechselkursen in die funktionale 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 Schifffahrtunternehmen 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 2010 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
Währung				
USD	1,3362	1,4406	von 1,2209 bis 1,4272	von 1,2785 bis 1,4914

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, 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. Soweit die Gründe für in Vorjahren erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden Zuschreibungen vorgenommen.

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

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

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

Ansatz und Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgen zum Erfüllungstag.

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

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

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

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

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

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

schaffungskosten zum Zeitpunkt der Wertaufholung nicht übersteigt. Die Wertaufholung wird erfolgswirksam erfasst.

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

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

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

Die langfristigen Ausleihungen beinhalten Forderungen, die einerseits aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern an den Charterer eines Seeschiffes sowie andererseits aus Einzahlungen in das Working Capital an den Charterer bzw. Pool-Manager resultieren. Der Konzern stundet regelmäßig diese Forderungen bis zur Rückgabe des Schiffes. Die Abzinsung erfolgt mit einem fristenkongruenten Zinssatz von durchschnittlich 3,5% (Vorjahr: 3,2%) für die Dauer der voraussichtlichen Vercharterung. Gibt der Charterer den Treibstoffbunker an Erfüllung statt zurück, erfasst der Konzern neben der Tilgung der Bunkerforderung einen Zugang beim Vorratsvermögen. Die Bewertung des an Erfüllung statt zurückgegebenen Bunkers erfolgt grundsätzlich mit dem aktuellen Treibstoffpreis. Übersteigt der zurückgegebene Treibstoffbunker die ursprüngliche Ausleihung im Wert, erfasst der Konzern eine finanzielle Verbindlichkeit.

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

Der Finanzmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung enthält Zahlungsmittel.

Derivate (z.B. Zinsswaps), die nicht als Sicherungsinstrument designed 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“ designed, sondern nach der erstmaligen Erfassung unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet („amortised cost“ – AC).

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

Wird eine bestehende finanzielle Verbindlichkeit durch eine andere finanzielle Verbindlichkeit desselben Kreditgebers mit substantiell verschiedenen Vertragsbedingungen ausgetauscht oder werden die Bedingungen einer bestehenden Verbindlichkeit wesentlich geändert, wird ein solcher Austausch oder eine solche Änderung als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird erfolgswirksam erfasst.

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

Musste die Rückstellungsbildung unterbleiben, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt ist, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen, es

sei denn, die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme ist sehr gering.

Soweit der Konzern für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonderter Vermögenswert erfasst, wenn der Zufluss der Erstattung so gut wie sicher ist. Der Aufwand aus der Bildung der Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug der Erstattungen ausgewiesen.

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

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Abschlussstichtag überprüft. Zum 31. Dezember 2009 und 2010 waren keine Rückstellungen zu bilanzieren.

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

Erträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann. Erträge werden zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung bewertet. Skonti, Rabatte sowie Umsatzsteuer oder andere Abgaben bleiben unberücksichtigt. Darüber 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 Zeitcharrate in USD pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die im Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.
- Soweit Schiffe des Konzerns vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die Umsatzerlöse als „Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung“ bezeichnet.

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.

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

9. Dividenden

Die Marenave Schiffahrts AG hatte im Geschäftsjahr 2009 einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von TEUR 2.179 erzielt. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Geschäftsjahr 2008 in Höhe von TEUR 6.206 ergab sich im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 4.027.

Die Hauptversammlung hat am 10. Juni 2010 beschlossen, den genannten Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

10. Sachanlagen

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Technische Anlagen		
Seeschiffe	338.338.338,57	269.201.886,76
Drydocking	3.486.612,76	1.794.974,70
	341.824.951,33	270.996.861,46
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	846,19	1.558,57
	341.825.797,52	270.998.420,03
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	48.693.472,21	70.677.021,58
	390.519.269,73	341.675.441,61

Das Sachanlagevermögen besteht aus den 11 (Vorjahr: 9) bis zum 31. Dezember 2010 erworbenen Seeschiffen (technische Anlagen) sowie den zwei Bulkschiffsneubauten (Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau).

Im Juni bzw. im September 2010 wurden die ersten beiden der ehemals vier Bulkschiffsneubauten in das abschreibungspflichtige Anlagevermögen umgegliedert. Gegenläufig zu der dadurch bewirkten Abnahme der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau wirkte sich der Baufortschritt der beiden Bulkschiffsneubauten aus, die im Jahr 2011 zur Ablieferung anstehen.

In den Zugängen sind aktivierte Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 790 (Vorjahr: TEUR 644) enthalten. Der jeweilige Finanzierungskostensatz entspricht dem Zinssatz des ausschließlich für die Finanzierung der Schiffe in Anspruch genommenen Darlehens. Die Zinsen bewegten sich im Geschäftsjahr 2010 zwischen 1,35% und 2,37%.

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

Zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe wurde zum Jahresende 2010 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. Der Vorstand hat den Nutzungswert als erzielbaren Betrag bestimmt.

Wertbestimmende Faktoren des value in use sind die Cashflows aus der künftigen Nutzung der zu bewertenden Vermögenswerte sowie die Diskontierungssätze einschließlich der Wachstumsrate. Zum Bilanzstichtag lag der value in use mit Ausnahme von drei Seeschiffen über den Buchwerten der Seeschiffe des Konzerns.

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 2013 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 Schiffahrtsegmente 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 einheitlicher Diskontierungszinssatz in Höhe von 7,14% (Vorjahr: 7,82%) zugrunde gelegt. Der unter diesen Prämissen durchgeführte Impairment-Test führte innerhalb des Tanker-Segments zu einem Wertminderungsaufwand von zusammen TEUR 2.400, der sich mit TEUR 450 auf das MT "MARE AMBASSADOR", mit TEUR 700 auf den MT "MARE ACTION" sowie mit TEUR 1.250 auf den MT "MARE BALTIC" verteilt.

Von den im Geschäftsjahr 2009 erfolgten Wertminderungen im Container-Segment in Höhe von TEUR 2.000 auf das MS "CAPE FOX" und TEUR 1.900 auf das MS "CAPE FRIO" konnten im Geschäftsjahr 2010 TEUR 1.375 auf das MS "CAPE FOX" sowie TEUR 1.350 auf das MS "CAPE FRIO" wieder zugeschrieben werden. Ursächlich war dabei neben Effekten aus in ihrer Höhe unterschiedlichen Diskontierungssätzen vor allem der Umstand, dass sich die Einschätzung des Marktumfelds der Containerschiffe im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert hat.

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 anstelle der vorgenommenen Wertminderungen und Zuschreibungen des Geschäftsjahres 2010 mit einer Gesamtergebniswirkung von TEUR +325 zu einem Abwertungsbedarf von zusammen TEUR 20.196 geführt.

Eine Erhöhung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp auf 8,14% hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen und Zuschreibungen des Geschäftsjahres 2010 zu einem Abwertungsbedarf auf insgesamt vier Tankerschiffe von zusam-

men TEUR 11.033 sowie zu einer Zuschreibung von TEUR 263 auf die beiden Containerschiffe geführt.

Eine Reduzierung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp auf 6,14% hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen und Zuschreibungen des Geschäftsjahres 2010 zu keinerlei Wertminderungsaufwand geführt. Die Zuschreibungen auf die beiden Containerschiffe wären in diesem Szenario in Höhe des Maximalbetrages von TUSD 5.618 (umgerechnet zum Durchschnittskurs des Jahres 2010) ausgefallen.

11. Ausleihungen

	2010	2009
Angaben in EUR		
01.01.	846.436,98	712.428,51
Zugänge	215.858,40	158.249,79
Abgänge	-158.249,79	0,00
Abzinsung	-28.200,55	-1.246,37
Aufzinsung	0,00	1.473,32
Währungseffekt	60.999,92	-24.468,27
31.12.	936.844,95	846.436,98

Die Zu- und Abgänge des Geschäftsjahres 2010 entfallen jeweils auf das MT "MARE CARIBBEAN", welches bei einem Chartererwechsel zunächst vom bisherigen Charterer eine Bunkerausleiherung ausbezahlt bekam und sodann eine Working-Capital-Einzahlung beim neuen Charterer vornahm.

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 den 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) Ver-

lustvorträge 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).

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Verlustvorträge	1.480.650,50	2.046.225,50
Latente Steuern auf Bilanzposten-differenzen bei der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH		
Anlagevermögen	1.356.362,00	2.224.736,40
Swapbewertung	203.292,00	Passivum
	3.040.304,50	4.270.961,90

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

13. Vorräte

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Schmieröl	686.025,30	410.149,25
Proviant	101.457,32	72.611,02
Kantine	39.708,14	27.136,44
	827.190,76	509.896,71

Am 31.12.2010 waren Vorräte mit einem Buchwert von EUR 827.190,76 zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet (Vorjahr: EUR 509.896,71).

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

14. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.070.635,16	2.458.447,03
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	350.836,47	894.924,37
	4.421.471,63	3.353.371,40

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

Wie im Vorjahr war die Erfassung von Wertberichtigungen nicht erforderlich. Es bestehen wie im Vorjahr keine überfälligen

ligen 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

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Umsatzsteuerforderungen	98.628,25	138.404,30
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	529.736,18	471.164,88
Übrige sonstige Vermögenswerte	30.446,39	115.016,40
	658.810,82	724.585,58

16. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 3.662.145,82 (Vorjahr: EUR 3.263.157,66) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 102.682,42 (Vorjahr: 109.348,12).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2010 verfügt der Konzern über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien, die nicht mit der Finanzierung der verbleibenden zwei Bulkschiffsneubauten in Verbindung stünden.

17. Grundkapital/gezeichnetes Kapital

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

Durch Eintragung des Beschlusses über die Herabsetzung des Grundkapitals in das Handelsregister am 26. Juli 2010 ist das Grundkapital herabgesetzt.

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 9. Juni 2015 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) auszugeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 200.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital).

Bereits auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts 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.

Zum Bilanzstichtag wurden keine Beträge des bedingten Kapitals verwendet.

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 Vor-

steuerbeträge 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.

Zudem erfolgte im Geschäftsjahr 2010 eine aus der ordentlichen Kapitalherabsetzung resultierende Einstellung in die Kapitalrücklage in Höhe von EUR 120.040.000,00 (siehe Anhangangabe [17])

19. Rücklage für Währungsumrechnung (Währungsumrechnungsdifferenzen)

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

20. Schiffshypothekendarlehen (lang- und kurzfristig)

Schiffshypothekendarlehen (langfr. Teil)

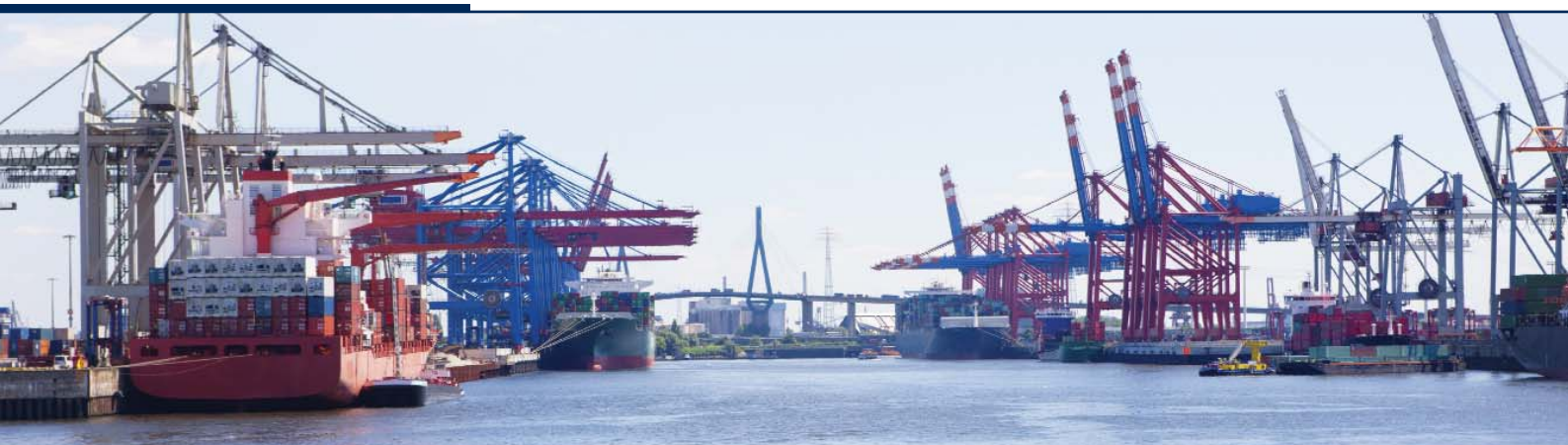
	31.12.2010	31.12.2009	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen	227.925.502,60	74.532.556,80	variabel	2012 bis 2024
	227.925.502,60	74.532.556,80		

Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2010	31.12.2009	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb.)	20.944.791,99	133.116.566,55	variabel	2011
	20.944.791,99	133.116.566,55		

Die langfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen nahmen im Vergleich zum Bilanzstichtag des Jahres 2009 um TEUR 153.393 zu, während die kurzfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen um TEUR 112.172 abnahmen. 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 Wai-ver 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 31. Dezember 2009 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 dem vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010 wurde deshalb – wie bereits im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2009 angekündigt – eine Rückumgliederung in den langfristigen Bereich vorgenommen.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um TEUR 41.221 zu. Ursächlich hierfür sind – neben erheblichen Effekten aus der Umrechnung der funktionalen

Währung USD in die Berichtswährung EUR – auch der Zugang weiterer Abrufe analog dem Baufortschritt der bestellten Supramax-Bulker.

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

Das im Rahmen des Erwerbs des MS "HÖEGH BERLIN" von der Høegh 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 Darlehen sieht eine jährliche Steigerung des Zinssatzes um 20 Basispunkte vor. Am Abschlussstichtag belief sich der Zinssatz auf 6,2%.

Die den Schiffsgesellschaften 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	27.091.752,73 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.091.752,73 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.375.392,91 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.375.392,91 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.030.534,35 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.030.534,35 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	30.657.296,81 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	30.929.501,57 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	37.419.547,97 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.328.042 USD	Crédit Agricole	116.274.809,16
MS "MARE TRADER"	40.641.234 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRAVELLER"	im Bau	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	im Bau	Crédit Agricole	hypothek

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 366.276.515,49 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 231.884.131,61 (USD 334.052.280,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120% und bzgl. der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH 125% der zugesagten Darlehen.

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

Der Buchwert der Vermögenswerte, die als Sicherheit für Verbindlichkeiten dienen, beträgt insgesamt EUR 346.832.431,44 (Vorjahr: EUR 274.301.745,47), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 341.824.951,33 (Vorjahr: EUR 270.996.861,46) und auf die For-

derungen aus Lieferungen und Leistungen, einschließlich der abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen EUR 5.007.480,11 (Vorjahr: EUR 3.304.884,01).

21. Derivate (lang- und kurzfristig)

Die zwischen der HSH Nordbank AG, Hamburg, - bzw. in Bezug auf die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH zwischen der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank - und den Schiffahrtsgesellschaften abgeschlossenen Zinssatzswaps wurden wie im Vorjahr zum 31. Dezember 2010 mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,4% (Vorjahr: 0,17%) bei täglicher Laufzeit über 0,855% (Vorjahr: 1,366%) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 3,455% (Vorjahr 3,924%) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinssatzswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,303% (Vorjahr: 0,235%).

Derivate (lang- und kurzfristig)

	31. Dez. 2010 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2010 Marktwert EUR	31. Dez. 2009 Marktwert EUR
MT "MARE AMBASSADOR"	0	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-87.010,36
MT "MARE ACTION"	0	15. März 2007	15. März 2010	5,27%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-87.010,36
MT "MARE ATLANTIC"	0	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-213.334,94
MT "MARE PACIFIC"	0	18. Okt. 2007	18. Okt. 2010	4,80%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-213.334,94
MT "MARE AMBASSADOR"	0	25. Jan. 2008	8. Feb. 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-41.833,05
MT "MARE ACTION"	0	25. Jan. 2008	8. Feb. 2010	2,66%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-41.833,05
MT "MARE ATLANTIC"	0	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-20.954,80
MT "MARE PACIFIC"	0	25. Jan. 2008	18. März 2010	2,67%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-20.954,80
MS "MARE FOX"	0	25. Jan. 2008	30. März 2010	2,68%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-12.639,99
MS "MARE FOX"	0	30. Sep. 2008	30. Sep. 2010	3,29%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-66.290,20
MT "MARE ATLANTIC"	987.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-16.393,32	-29.673,84
MT "MARE PACIFIC"	987.500	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	-16.393,32	-29.673,84
MT "MARE ATLANTIC"	0	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-108.609,01
MT "MARE PACIFIC"	0	18. Sep. 2008	20. Sep. 2010	3,28%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-108.609,01
MS "MARE FRIO"	4.090.625	16. Sep. 2008	28. Nov. 2011	3,47%	3-Monats USD/LIBOR	-82.329,03	-142.891,97
MS "MARE FRIO"	0	16. Sep. 2008	26. Nov. 2010	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-145.052,54
MS "MARE FOX"	3.643.100	30. Sep. 2008	30. Sep. 2011	3,46%	3-Monats USD/LIBOR	-56.908,81	-119.315,44
MS MARE BERLIN	33.000.000	5. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-676.187,70	80.936,42
Gesamt	42.708.725					-848.212,18	-1.408.085,72
					davon kurzfristige Schulden	-254.679,71	-1.345.104,60
					davon langfristige Schulden	-593.532,47	-143.917,54
					davon kurzfristige Vermögenswerte	0,00	8.815,81
					davon langfristige Vermögenswerte	0,00	72.120,61
						-848.212,18	-1.408.085,72

22. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz (EUR 222.000,00; 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.

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Bilanzposten-differenzen bei der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		
Anlagevermögen	48.003,00	8.660,00
Darlehen	838.609,00	1.937.895,00
Swapbewertung	Aktivum	40.737,00
	886.612,00	1.987.292,00

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

24. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 4.089.427,44 (Vorjahr: EUR 2.162.562,60) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

25. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	168.307,55	68.349,96
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	225.128,19	92.573,34
	393.435,74	160.923,30

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

26. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	50.753,07	17.708,65
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	775.009,67	560.035,58
	825.762,74	577.744,23

27. Umsatzerlöse

	2010	2009
Angaben in EUR		
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung	23.472.637,07	24.804.747,34
Bareboat-Charter	8.861.798,30	6.871.292,27
Zeitcharter (fixed rate time charter)	5.772.924,88	0,00
Reisecharter	1.441.237,42	1.435.379,59
	39.548.597,67	33.111.419,20

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:

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in TUSD		
Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	33.677	12.015
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	97.968	113.657
fällig nach mehr als 5 Jahren	1.270	12.090
	132.915	137.762
Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	11.735	11.735
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	46.939	46.939
fällig nach mehr als 5 Jahren	37.326	49.061
	96.000	107.735

Die Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter beziehen sich auf die geschlossenen Timecharterverträge der vier Supramax Bulker (davon zum 31. Dezember 2010 zwei in Fahrt und zwei im Bau befindlich) und gehen von 360 Einsatztagen je Jahr aus. Dabei wird eine Indienststellung der im Bau befindlichen Schiffe gemäß Schätzung der Bauaufsicht 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.

28. Schiffsbetriebskosten

	2010	2009
Angaben in EUR		
Bereederungsgebühren, Kommissionen	2.293.687,65	1.969.959,75
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	1.343.404,02	1.222.060,17
Schiffspersonalkosten	7.411.349,49	6.402.641,03
Sonstige Schiffsbetriebskosten	6.249.151,34	5.073.421,32
	17.297.592,50	14.668.082,27

29. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 445.036,61 (Vorjahr: EUR 256.890,45) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schifffahrts AG. Die Gesellschaft beschäftigte 2009 ab 1. April 2009 zunächst einen eigenen und ab 1. Juli 2009 sechs weitere Mitarbeiter, was den Anstieg der Aufwendungen von 2009 auf 2010 begründet. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [28]).

30. Sonstige betriebliche Erträge

	2010	2009
Angaben in EUR		
Kursgewinne	123.148,96	693.135,42
Periodenfremde Erträge	71.032,93	47.836,73
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	0,00	188.060,82
Tonnagesteuer Vorjahr	0,00	3.058,66
Übrige	170.743,41	90.487,21
	364.925,30	1.022.578,84

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

31. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2010	2009
Angaben in EUR		
Dienstleistungsvergütung	1.154.203,77	1.166.714,62
Infahrtsetzungskosten für Neubauten	352.943,78	0,00
Kursverluste	246.618,06	297.790,81
Abschluss- und Prüfungskosten	173.923,26	178.142,46
Kosten der Finanzierung	100.000,00	0,00
Rechts- und Beratungskosten	87.346,38	89.632,64
Periodenfremde Aufwendungen	33.787,80	68.131,59
Tonnagesteuer	17.259,02	16.182,45
Übrige	592.474,45	639.912,71
	2.758.556,52	2.456.507,28

Unter den Währungskursverlusten werden laufende Kursverluste ausgewiesen.

32. Wertminderungen

TEUR 2.400 fielen im Zusammenhang mit dem Impairment Test der Schiffe an. Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

33. Zuschreibungen

Ein Zuschreibungsbedarf in Höhe von TEUR 2.725 ergab sich im Zusammenhang mit dem Impairment Test der Schiffe. Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

34. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 1.427.013,57 (Vorjahr: EUR 1.260.730,01) ausgewiesen. In den Erträgen des Jahres 2010 sind mit EUR 1.424.010,71 nahezu ausschließlich die Effekte aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps ausgewiesen.

35. Finanzierungsaufwendungen

	2010	2009
Angaben in EUR		
Schiffshypothekendarlehen	5.708.404,94	5.113.415,75
Zinsaufwand Zinssatzswaps	2.273.340,38	2.289.885,54
Aufwand Mark-to-market-Bewertung Zinssatzswaps	763.447,84	0,00
Ergebnisanteil Minderheitsgesellschafter	2.368,69	627,65
Sonstiger Zinsaufwand	329.254,50	246.311,12
	9.076.816,35	7.650.240,06

36. 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:

	2010	2009
Angaben in EUR		
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	170.441,24	47.889,15
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	129.977,40	344.457,00
	300.418,64	392.346,15

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

	2010	2009
Angaben in EUR bzw. %		
Konzernergebnis vor Steuern	-3.391.289,70	-7.282.803,56
Steuersatz	32,28%	32,28%
Erwarteter Steueraufwand [-ertrag (-)]	-1.094.539,00	-2.350.525,00
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	1.428.044,12	2.893.007,17
Steuerliche Hinzurechnungen	115.451,84	0,00
Anpassung latenter Steuern für Verlustvorträge	-797.572,00	-191.163,01
Sonstige	649.033,68	41.027,00
Tatsächlicher Steueraufwand	300.418,64	392.346,15

Die sonstige Überleitungsposition beinhaltet im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

37. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die zwei noch nicht abgelieferten Neubauten 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 abhän-

gig 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.

Im Jahr 2010 wurden das MS "MARE TRANSPORTER" sowie das MS "MARE TRADER" bereits abgeliefert, so dass am 31.12.2010 noch zwei Schiffe bestellt sind:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen	
MS "MARE TRAVELLER"	6. Januar 2011 (31.08.2010)
MS "MARE TRACER"	April 2011 (30.12.2010)

Hinter dem gemäß der Bauaufsicht geschätzten Termin bzw. der bereits erfolgten Ablieferung sind in Klammern die Termine aufgeführt, die entsprechend der Bauverträge ursprünglich als Zielablieferungstermine genannt wurden.

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

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus den obigen Schiffsbau- und -kaufverträgen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2010 (umgerechnet zum Stichtagskurs: 1,3362 USD/EUR) stellen sich wie folgt dar:

	2010
Angaben in EUR/USD	
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	4.964.245,62 6.633.225,00 USD
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	11.165.637,63 14.919.525,00 USD
Summe	16.129.883,25 21.552.750,00 USD

Im Rahmen der Bauzeitfinanzierung der genannten Neubauten 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 haben die genannten zwei Gesellschaften sowie die MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG und die MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG zusammen mit der Komplementärgesellschaft Mare Supramax Bulker Schiffahrts GmbH im Rahmen

der langfristigen Finanzierung als Gesamtschuldner eine Gesamtschiffshypothek in Höhe von 120% des gesamten maximal möglichen Darlehensbetrages (USD 155.366.400,00) zugunsten der Darlehensgeber bestellt, dessen Eintragung bei Übernahme der Schiffe erfolgt. Ferner erfolgt die Abtretung sämtlicher Versicherungsansprüche an die Darlehensgeber.

Das Bestellobligo aus der operativen Tätigkeit beläuft sich auf USD 233.849,01 (EUR 175.010,48) (Vorjahr: USD 57.367,33 (EUR 39.821,83)).

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 2010 auf EUR 1.154.203,77 (Vorjahr: EUR 1.160.202,52). 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 18.043.525,24 (Vorjahr: EUR 19.143.341,58).

In einem Rechtsstreit mit dem Finanzamt, der für sich betrachtet keine Risiken des Abflusses von Ressourcen beinhaltet, wurde von dem Finanzamt behauptet, dass es der Marenave Schifffahrts AG an der umsatzsteuerlichen Unternehmereigenschaft ermangele. Sollte diese Behauptung an anderer Stelle aufgegriffen und gerichtsseitig bestätigt werden - was als deutlich unwahrscheinlich erachtet werden muss - könnte dies zur Rückzahlung von in den Jahren 2006-2010 in Höhe von EUR 1,25 Mio abgezogenen Vorsteuerbeträgen führen.

38. Ergebnis je Aktie

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

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

	31.12.2010	31.12.2009
Angaben in EUR		
Konzernergebnis	-3.691.708,34	-7.675.149,71
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)	-2,46	-5,12

39. Segmentberichterstattung

Der Marenave-Konzern erzielt nachhaltige Erträge aus der Vercharterung von Schiffen unterschiedlicher Schiffssegmente.

Zum Zwecke der Unternehmenssteuerung ist der Konzern nach Dienstleistungen in Geschäftseinheiten organisiert und verfügte im Geschäftsjahr 2010 über folgende vier (Vorjahr: drei) berichtspflichtige operative Segmente:

Tanker

Im Geschäftssegment Tanker sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

Container

Im Geschäftssegment Container sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

Car Carrier

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

Bulker

Im Geschäftsjahr 2010 erfolgten die ersten beiden Indienststellungen einer Viererserie von Bulkschiffsneubauten, welche ein eigenständiges Segment darstellen und folgende Gesellschaften enthalten:

- 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.

Aufgrund der spartenübergreifenden Führungsaufgaben der Marenave Schifffahrts AG sowie der nicht eindeutig vorzunehmenden Zurechenbarkeit der Geschäftsaktivitäten zu anderen Segmenten wird die Marenave Schifffahrts AG als eigenständiges Segment dargestellt.

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 Schiffsbetriebsergebnisses 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.

40. 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 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

				Salden
		Transaktions- volumen*	Forderungen gg. nahestehende Personen	Verbindlichkeiten ggü. nahestehende Personen
Angaben in EUR				
König & Cie. GmbH & Co. KG				
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2010	1.154.203,77	0,00	341.921,90
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2009	1.160.202,52	0,00	0,00
Sonstiges	2010	39.261,60	0,00	0,00
Sonstiges	2009	171.542,69	0,00	0,00
König & Cie. Shipping and Chartering GmbH				
Vergütung für Dienstleistungen	2010	20.881,28	0,00	0,00
Vergütung für Dienstleistungen	2009	17.943,01	0,00	0,00
Scorship Navigation GmbH & Co. KG				
Bereederung	2010	376.118,58	0,00	0,00
Bereederung	2009	0,00	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2010	89.700,00	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2009	44.850,00	0,00	0,00
Aufsichtsrat				
	2010	81.986,30		58.972,60
	2009	52.500,00		26.250,00

* ohne Umsatzsteuer



von der jeweiligen Tochtergesellschaft. Der Gewinnvorab ist nach deutschen handelsrechtlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zu ermitteln und beträgt 25% eines kumulierten fortgeführten Mehrergebnisses. Ein Mehr- oder Minderergebnis ergibt sich, wenn das Konzernergebnis den Betrag von 6,5% des Grundkapitals der Marenave Schiffahrts AG über- bzw. unterschreitet. Die Laufzeit des Vertrages richtet sich nach dem vorstehend beschriebenen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen.

Alle Konzerngesellschaften, deren Schiffe im Scorpio Handy-max Tanker Pool sowie im Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt sind, haben seit 2008 einen Vertrag mit der König & Cie. Shipping 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. Seit dem 4. Quartal 2010 wird auch das MT "MARE CARIBBEAN" über die König & Cie. Shipping and Chartering GmbH in einen Pool eingebracht, wofür letztere eine Vergütung in Höhe von USD 500 pro Monat erhält.

Die Bereederungsgesellschaft Scorship Navigation GmbH & Co. KG, Hamburg, ist ein Joint-Venture-Unternehmen der König & 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 Schiffahrts AG Buchhaltungsdienstleistungen für von der Scorship Navigation GmbH & Co. KG bereederte konzernfremde Einschiffsgesellschaften erbringt, die der Kapazitätsauslastung des Konzerns dienen.

Zudem wurde der Scorship Navigation GmbH & Co. KG die Bereederung der beiden im Geschäftsjahr 2010 abgelieferten Seeschiffe MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER"

übertragen. Auch für die im Jahr 2011 anstehenden Ablieferungen der MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" wurden bereits Bereederungsverträge mit der Scorship Navigation GmbH & Co. KG abgeschlossen. Die Vergütung beläuft sich jeweils auf 4% der effektiv eingegangenen Bruttofrachten.

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

Bis zum 10. Juni 2010 betrug die einfache Vergütung EUR 15.000 je Mitglied. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 wurde dieser Betrag auf EUR 30.000 angepasst.

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.

41. Organe der Gesellschaft

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2010 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. Auf der Aufsichtsratssit-



zung vom 16. Dezember 2010 wurde die bis zum 10. Mai 2011 reichende Bestellung zum Vorstand der Herren Tobias König und Jörn Meyer um weitere fünf Jahre bis zum 10. Mai 2016 verlängert.

Aufsichtsrat

Die Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 hat die Zusammensetzung des Aufsichtsrats bestätigt, welcher sich somit unverändert wie folgt zusammensetzt:

- 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 i.L., 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, Nimes, Frankreich
- MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft)
- CSIM Sireo Investment Management S.à.r.l., Plateau de Kirchberg, Luxemburg

- Echo Rückversicherungs-AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrates)
- German Assistance Versicherung AG, Coesfeld (Vorsitzender des Aufsichtsrates)

Herr Thomas Christian Schulz war im Geschäftsjahr 2010 in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

42. Abschlussprüferhonorar

	2010	2009
Angaben in EUR		
Abschlussprüfungsleistungen	173.923,26	178.142,46
andere Bestätigungsleistungen	0,00	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00	0,00
sonstige Leistungen	0,00	0,00
	173.923,26	178.142,46

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.

43. 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.

44. 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 31.12.2010					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	936.844,95	936.844,95	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	4.070.635,16	4.070.635,16	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	350.836,47	350.836,47	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	3.764.828,24	3.764.828,24	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	9.123.144,82	9.123.144,82	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	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 31.12.2009					
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	0,00	80.936,42
Kredite und Forderungen	LaR	7.572.314,16	7.572.314,16	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00

Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2010				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	227.925.502,60	227.925.502,60	-
Derivate	HfT	514.239,86	-	514.239,86
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	20.944.791,99	20.944.791,99	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.089.427,44	4.089.427,44	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	333.972,32	-	333.972,32
Sonstige	AC	393.435,74	393.435,74	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	253.353.157,77	253.353.157,77	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	848.212,18	-	848.212,18

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2009				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	74.532.556,80	74.532.556,80	-
Derivate	HfT	143.917,54	-	143.917,54
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. 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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten, zu Handelszwecken gehaltenen ausgewiesenen Derivate (Zinssatzswaps), die in die Bewertungskategorie des IFRS 7.27 Ab (Ableitung aus aktiven Märkten) fallen, haben sich zum 31. Dezember 2010 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 560 verändert (Vorjahr: TEUR 1.348). Aus den Zinssatzswaps, die zum 31. Dezember 2009 bereits bestanden haben, fielen im Geschäftsjahr 2010 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 2.273 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:

	2010	2009
Angaben in EUR		
Zinserträge	3.002,85	6.421,57
Zinsaufwendungen	-6.803.475,97	-5.360.354,52

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	31.12.2010 Buchwert	31.12.2010 Zeitwert	31.12.2009 Buchwert	31.12.2009 Zeitwert
Angaben in EUR					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	936.844,95	936.844,95	846.436,98	846.436,98
Derivate	HfT	-	-	72.120,61	72.120,61
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	4.070.635,16	4.070.635,16	2.458.447,03	2.458.447,03
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	8.815,81	8.815,81
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	350.836,47	350.836,47	894.924,37	894.924,37
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	3.764.828,24	3.764.828,24	3.372.505,78	3.372.505,78
Langfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	227.925.502,60	229.809.633,38	74.532.556,80	75.694.457,97
Derivate	HfT	593.532,47	593.532,47	143.917,54	143.917,54
Kurzfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	20.944.791,99	21.295.401,67	133.116.566,55	134.094.966,53
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.089.427,44	4.089.427,44	2.162.562,60	2.162.562,60
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	254.679,71	254.679,71	1.345.104,60	1.345.104,60
Sonstiges	AC	393.435,74	393.435,74	160.923,30	160.923,30
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	80.936,42	80.936,42
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	848.212,18	848.212,18	1.489.022,14	1.489.022,14
Kredite und Forderungen	LaR	9.123.144,82	9.123.144,82	7.572.314,16	7.572.314,16
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	253.353.157,77	255.587.898,23	209.972.609,25	212.112.910,40

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.

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

Als wesentliche Financial Covenant sehen die Schiffshypothekendarlehen regelmäßig die Einhaltung einer sog. „Loan-to-Value-Ratio“ 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 Ende 2009 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 (TUSD 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 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 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. Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010 ist eine Rückumgliederung erfolgt.

45. Finanzrisikomanagement

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

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

Entsprechend den konzerninternen Richtlinien wurde wie in Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2010 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 Schiffsgesellschaften einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlen und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhalten. Damit ist der Konzern gegen den Effekt aus steigenden Zinsen aus dem Grundgeschäft (Bankdarlehen mit variabler Verzinsung) abgesichert. Allerdings besteht ein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko aus dem Zinssatzswap. 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 2.489 (Vorjahr: TEUR 2.083) geführt. Gegenläufig hätten sich die vom Konzern kontrahierten Zinssatzswaps ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 320 (Vorjahr: TEUR 1.001) 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 1.052 (Vorjahr: TEUR 1.449) 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 eine Erhöhung/Verminderung der Zinsaufwendungen um +/- TEUR 142 (Vorjahr -/+ TEUR 754) nach sich gezogen.

Aus den vom Konzern in Bankguthaben angelegten Geldern resultieren ebenfalls zinsbedingte Risiken. Ein zinsbedingtes Cashflowrisiko resultiert aus den variabel verzinslichen Bankguthaben des Konzerns. Zum 31. Dezember 2010 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31. Dezember 2010 um 0,25%-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 9 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 8), wenn diese Bankguthaben jeweils das ganze Geschäftsjahr bestanden hätten. Bezogen auf den durchschnittlichen Guthabenbestand während des Geschäftsjahres hätte eine Veränderung des Marktzinssatzes um +/- 0,25%-Punkte zu einer Veränderung des Zinsertrags um +/- TEUR 11 (Vorjahr +/- TEUR 24) 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 bzw. Working-Capital-Zahlungen an Schiffscharterer und werden mit durchschnittlich 3,5% (Vorjahr 3,2%) 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.

Für 2009 wurden die Cashflows aus Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten unabhängig von der überwiegenen Bi-

Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2010

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden gg. Kreditinstitute			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"	1.522.227,21	6.088.908,85	9.512.797,49
MT "MARE AMBASSADOR"	1.522.227,21	6.088.908,85	9.512.797,49
MT "MARE PACIFIC"	1.796.138,30	7.184.553,21	12.161.353,09
MT "MARE ATLANTIC"	1.796.138,30	7.184.553,21	12.161.353,09
MT "MARE BALTIC"	1.596.766,95	6.387.067,80	14.370.378,69
MS "MARE FOX"	1.135.877,86	4.543.511,45	4.543.463,75
MS "MARE FRIO"	1.113.231,55	4.452.926,21	5.287.849,87
MT "MARE CARIBBEAN"	561.454,87	11.710.904,81	2.807.211,50
MS "MARE TRANSPORTER"	1.594.072,74	5.790.675,05	14.457.042,36
MS "MARE TRACER"	875.617,42	6.417.826,67	6.333.636,04
MS "MARE TRADER"	1.646.460,11	5.940.914,53	14.826.934,59
MS "MARE TRAVELLER"	1.274.135,61	6.202.102,98	12.414.488,89
MS MARE BERLIN	4.228.209,71	17.721.631,13	15.705.841,78
	20.662.557,84	95.714.484,75	134.095.148,63
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"	473.627,80	1.464.079,44	887.705,12
MT "MARE AMBASSADOR"	473.627,80	1.464.079,44	887.705,12
MT "MARE PACIFIC"	652.017,04	2.049.149,95	1.368.714,51
MT "MARE ATLANTIC"	652.017,04	2.049.149,95	1.368.714,51
MT "MARE BALTIC"	601.699,28	2.018.666,39	1.888.375,61
MS "MARE FOX"	304.905,76	866.840,19	300.760,32
MS "MARE FRIO"	312.165,59	916.290,84	395.680,37
MT "MARE CARIBBEAN"	483.777,49	851.986,02	228.065,52
MS "MARE TRANSPORTER"	345.203,73	1.133.520,99	1.079.177,58
MS "MARE TRACER"	186.904,16	1.243.381,76	1.336.565,18
MS "MARE TRADER"	353.911,23	1.159.870,62	1.141.834,52
MS "MARE TRAVELLER"	274.969,84	1.216.907,47	1.275.605,83
MS MARE BERLIN	1.324.204,37	3.930.555,03	1.162.668,63
	6.439.031,10	20.364.478,11	13.321.572,81
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	4.089.427,44	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	254.679,71	593.532,47	0,00
Übrige	393.435,74	0,00	0,00
	31.839.131,83	116.672.495,33	147.416.721,44

lanzierung als kurzfristige Verbindlichkeiten auf Basis der Vereinbarungen in den einzelnen Kreditverträgen dargestellt.

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 Aus-

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

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

ten Zahlungsziele bewegen sich im Rahmen der branchenüblichen Konditionen. Das Rechnungswesen überwacht laufend den Zahlungseingang. Zur Risikominimierung werden die für jeden Kunden definierten Kreditlimits regelmäßig überwacht und an die jeweiligen Erfordernisse angepasst. Forderungsausfälle sind bislang von untergeordneter Bedeutung. Finanzielle Vermögenswerte, deren Konditionen geändert wurden, da sie ansonsten überfällig oder wertgemindert wären, lagen wie im Vorjahr nicht vor.

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

Es bestand an den Stichtagen 31. Dezember 2010 und 31. Dezember 2009 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.

46. 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 2010 wurden ebenso wie zum 31. Dezember 2009 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:

	31.12.2010	31.12.2009	Änderung
Angaben in TEUR			
Eigenkapital	149.271	152.962	-2%
- als % vom Gesamtkapital	37%	42%	
Langfristige Schiffshypothekendarlehen	227.926	74.533	
Kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	20.945	133.117	
Schiffshypothekendarlehen	248.871	207.650	20%
- als % vom Gesamtkapital	63%	58%	
Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)	398.142	360.612	10%

Das ursprüngliche Zielverhältnis wurde noch nicht erreicht, da sich der Konzern noch in der Investitionsphase befindet. Entsprechend dem Baufortschritt der zwei zum 31. Dezember 2010 verbleibenden in Bau befindlichen Supramax-Bul-

ker werden weitere Darlehenstranchen in 2011 abgerufen werden, die das Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital weiter in die Richtung der angestrebten 30/70-Kennzahl bringen werden.

47. Zusammenfassung der Meldungen nach WpHG

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

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt, 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 3,00% unterschritten hat und nunmehr 0,00% beträgt.

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

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

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

Die Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. Oktober 2007 die Schwellen von 3,00% 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 3,00% und 5,00% 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 5,00% 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 3,00% 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 5,00% 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 3,00% 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 3,00% überschritten hat und nun 4,68% (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt.

Davon sind der Freien und Hansestadt Hamburg sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00% oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Das Land Schleswig-Holstein, 24105 Kiel, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00% überschritten hat und nun 4,68% (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt.

Davon sind dem Land Schleswig-Holstein sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00% oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

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

Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen Stimmrechtsanteil 3,00% oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.

Folgende Stimmrechtsmitteilungen und Nennungen von absoluten Aktienanzahlen beziehen sich auf das Jahr 2010 und somit auf die Zeit nach dem Aktiensplit vom Juli 2009 (sofern nicht explizit auf vorherige Zeitpunkte abgestellt wird). Es wird jeweils der gemäß § 26 Abs. 1 WpHG veröffentlichte Inhalt angegeben:

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG am 07. Mai 2010 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG mit Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 die Schwelle von 3,00% überschritten hat und zu diesem Tag 10,66% (16.000 Stimmrechte) beträgt. Davon sind der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH 10,66% (16.000 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgende Aktionäre, aus deren Aktien 3,00% oder mehr zugerechnet werden, gehalten: - Ostsächsische Sparkasse, Dresden; - Sparkasse Hildesheim, Hildesheim.

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. August 2010 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY am 13. August 2010 die Schwelle von 10,00% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 11,94% (das entspricht 179150 Stimmrechten) betragen hat. 11,94% der Stimmrechte (das entspricht 179150 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Von folgenden Aktionären, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: Kreissparkasse Biberach, Sparkasse Mecklenburg-Schwerin und Kreissparkasse Bautzen. Die Stimmrechtsüberschreitung ergibt sich aus der Verschmelzung der Deka FundMaster Investmentgesellschaft mbH auf die Deka Investment GmbH per 13. August 2010.

Der Landkreis Bautzen, 02625 Bautzen, Deutschland hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2010 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY am 3. April 2008 die Schwelle von 3,00% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,32% (das entspricht 4975 Stimmrechten) betragen hat. 3,32% der Stimmrechte (das entspricht 4975 Stimmrechten) sind dem Landkreis gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, gehalten: Kreissparkasse Bautzen.

Die Sachsen-Finanzgruppe mit Sitz in Leipzig, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG am 6. September 2010 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 6,664% (10.000 Stimmrechte) betrug. Davon sind der Sachsen-Finanzgruppe 6,664% (10.000 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Der Sachsen-Finanzgruppe zugerechnete Stimmrechte werden dabei über das folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, gehalten: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

48. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Am 6. Januar 2011 erfolgte die Übernahme des dritten Neubaus – MS "MARE TRAVELLER" – von der chinesischen Bauwerft. Das Schiff trat im Anschluss ihre 5-jährige Zeitcharter an.

Innerhalb des 1. Quartals 2011 wurde mit einer finanzierenden Bank eine Vereinbarung dahingehend getroffen, dass Tilgungen auf Schiffshypothekendarlehen in einem Gesamtumfang von USD 3,7 Mio., die ansonsten im 1. Quartal 2011 fäl-

lig geworden wären, in das 3. bzw. 4. Quartal 2011 geschoben werden.

49. 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 (99,80%)
- 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 (99,72%)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,72%)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,72%)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,72%)

Hamburg, den 31. März 2011

Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer

Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2010 und 2009

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2010 in EUR

	01.01.2010	Währungs- differenzen	Zugänge	Umglie- derung	Historische Anschaffungskosten	
					Abgänge	31.12.2010
I. Sachanlagen						
1. Technische Anlagen	307.313.301,13	25.258.107,61	1.367.545,53	62.035.215,95	-559.489,10	395.414.681,12
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.424,07	267,52	0,00	0,00	-1.787,65	1.903,94
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	70.677.021,58	3.897.857,92	36.153.808,67	-62.035.215,95	0,00	48.693.472,21
	377.993.746,78	29.156.233,05	37.521.354,20	0,00	-561.276,75	444.110.057,27
II. Finanzanlagen						
Ausleihungen	914.221,91	67.724,51	215.858,40	0,00	-158.249,79	1.039.555,03
	378.907.968,69	29.223.957,56	37.737.212,60	0,00	-719.526,54	445.149.612,30

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

01.01.2010	Währungs- differenzen	Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				Nettobuchwerte	
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009
36.316.439,67	-2.770.199,07	17.877.978,29	2.725.000,00	-559.489,10	53.589.729,79	341.824.951,33	270.996.861,46
1.865,50	133,93	845,97	0,00	-1.787,65	1.057,75	846,19	1.558,57
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.693.472,21	70.677.021,58
36.318.305,17	-2.770.065,14	17.878.824,26	2.725.000,00	-561.276,75	53.590.787,54	390.519.269,73	341.675.441,61
67.784,94	6.724,59	28.200,55	0,00	0,00	102.710,08	936.844,95	846.436,98
36.386.090,11	-2.763.340,55	17.907.024,81	2.725.000,00	-561.276,75	53.693.497,62	391.456.114,68	342.521.878,59

01.01.2009	Währungs- differenzen	Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen			Nettobuchwerte	
		Zugänge	Abgänge	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008
19.893.592,61	-1.096.780,16	17.644.654,16	-125.026,95	36.316.439,67	270.996.861,46	229.456.934,15
762,41	-54,29	1.157,38	0,00	1.865,50	1.558,57	953,96
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	-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	67.784,94	846.436,98	712.428,51
19.964.461,13	-1.098.928,68	17.647.057,91	-126.500,27	36.386.090,11	342.521.878,59	266.478.282,90

Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2010 und 2009

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2010 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Auto- liner	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	22.565	2.349	5.773	8.862	0	39.549	0	39.549
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0
	240	22.565	2.349	5.773	8.862	60	39.849	-300	39.549
Schiffsbetriebskosten	0	-13.350	-2.426	-1.522	0	0	-17.298	0	-17.298
Segmentergebnis	240	9.215	-77	4.251	8.862	60	22.551	-300	22.251
Personalaufwendungen									-445
sonstige betriebliche Erträge									365
sonstige betriebliche Aufwendungen									-2.759
Reedereiüberschuss									19.412
Abschreibungen auf Sachanlagen									-15.479
Wertminderungen									-2.400
Zuschreibungen									2.725
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge									1.427
Zinsen und ähnliche Aufwendungen									-9.077
Ergebnis vor Ertragsteuern									-3.392
Segmentvermögen 31. Dezember 2010	157.229	205.526	29.482	113.250	67.686	202	573.375	-169.206	404.169
Segmentschulden 31. Dezember 2010	3.801	125.771	25.082	77.849	38.256	16	270.775	-14.429	256.346
Segmentinvestitionen in das Sachanlagevermögen* 2010	0	1.586	0	35.935	0	0	37.521	0	37.521

*ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

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
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
Segmentsschulden 31. Dezember 2009	2.709	113.024	23.404	41.787	39.342	28	220.294	-6.064	214.230
Segmentinvestitionen in das Sachanlagevermögen* 2009	0	505	0	37.026	75.702	0	113.233	0	113.233

*ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Bilanzzeit zum Konzernabschluss

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Konzern-Jahresabschlusses

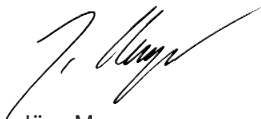
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses 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 2011

Marenave Schiffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Eigenkapitalpiegel, Konzern-Kapitalflussrechnung sowie Konzern-Anhang - und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2010 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, 8. April 2011

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Berg
Wirtschaftsprüferin



Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2010

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

Die Marenave Schifffahrts AG bietet als erste börsennotierte Aktiengesellschaft institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte zu investieren.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Die Frachtraten konnten im Geschäftsjahr 2010, vor allem in den „trockenen“ Segmenten, der Container- und der Bulk-schifffahrt, zum Teil beträchtliche Zuwächse verzeichnen. Dennoch ist das Konzern-Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG im Geschäftsjahr 2010, vor allem bedingt durch den unbefriedigenden Ergebnisbeitrag der Tankschifffahrt, mit TEUR ./ 3.692 negativ ausgefallen.

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Zu diesem Zweck wurden moderne Containerschiffe, Produktentanker und ein Car Carrier erworben. Außerdem wurden Neubauverträge für vier moderne Supramax Bulker gezeichnet, deren Ablieferung in 2010 begonnen hat und im 2. Quartal 2011 abgeschlossen sein wird. Die Ablieferung der ersten beiden Supramax Bulker hat eine positive Auswirkung auf das Ergebnis gehabt, die sich in 2011 mit der Ablieferung des dritten und vierten Schiffes fortsetzen wird. Die Einnahmesicherheit der Flotte steht ohne Zweifel im Vordergrund, denn der größte Teil der Erträge ist langfristig über Charterverträge mit Festlaufzeit gesichert. Die sechs Schiffe umfassende Tankerflotte fährt dagegen in verschiedenen Tankerpools und wird im Spotmarkt beschäftigt. Die Performance der Tankermärkte ist in 2010 ebenso unbefriedigend gewesen, wie die Raten in der Containerschifffahrt, wobei sich dort zwischenzeitlich eine Trendumkehr vollzogen hat und wir von Monat zu Monat steigende Charraten verzeichnen. In der Tankschifffahrt sind durch die aktuellen politischen Veränderungen in Nordafrika und im Mittleren Osten sowie durch die ausgesprochen schwere Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan kaum Prognosen möglich.

Die Nachfrage nach Transportkapazitäten in den unterschiedlichen Bereichen der internationalen Seeschifffahrt entwickelt sich grundsätzlich positiv. Abzuwarten bleibt jedoch, wie sich die überraschend hohe Zahl von Neubestellungen in 2010 (Verdreifachung gegenüber 2009) auf das Gleichgewicht aus Angebot und Nachfrage auswirken wird. Marktanalysten erwarten bei einem Weltwirtschaftswachstum von etwa 4,4% pro Jahr in den kommenden Jahren eine wachsende

Nachfrage nach maritimen Transportkapazitäten von etwa 8% pro Jahr. Hinzu kommt jedoch, dass durch das sog. Super Slow Steaming (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Treibstoffkosteneinsparung) insbesondere in der Container Linienschifffahrt zusätzliche Tonnage benötigt wird, um die wöchentliche Abfahrtsfrequenz auf den Haupt-routen zu halten. Auch in der Tankschifffahrt ist zu beobachten, dass Schiffe auf den Ballastreisen mit niedriger Geschwindigkeit fahren. Aufgrund der steigenden Treibstoffkosten gehen wir davon aus, dass in der Schifffahrt eine Trendumkehr von „so schnell wie möglich“ zu „so ökonomisch wie möglich“ stattgefunden hat. Da dies aufgrund des erheblich geringeren Schadstoffausstoßes zum Umweltschutz beiträgt, gehen wir davon aus, dass „Super Slow Steaming“ von Dauer sein wird.

Tankschifffahrt

Die durchschnittlichen Spotraten der Produktentanker lagen im Verlauf des Jahres 2010 zwar über denen des Vorjahres, dennoch ergibt eine differenziertere Betrachtung, dass nach dem relativ starken 1. Halbjahr die Erträge aus der Tankschifffahrt im dritten und vierten Quartal unbefriedigend ausgefallen sind. Ganz erheblich dazu beigetragen haben die Treibstoffkosten, die sich seit 2009 bis heute verdoppelt haben und nicht über Ratensteigerungen abgefangen werden konnten. Die schwache Entwicklung der Tankermärkte im 2. Halbjahr 2010 hatte unter anderem damit zu tun, dass nach Auflösung des so genannten Contango (Preissituation, in der der aktuelle Marktpreis für Rohstoffe niedriger ist als der Terminpreis für eine Lieferung in der Zukunft) viel Tonnage, die als schwimmende Lager verwendet wurde, zur Jahresmitte wieder frei wurden. Dies geschah jedoch nicht als „Einkaufseffekt“, sondern immer dann, wenn die Nachfrage nach Rohöl anstieg. Normalerweise hätte dies immer eine erhöhte Nachfrage nach Transportkapazität zur Folge gehabt. Diese wurde jedoch stets durch die Lieferungen aus dem „Floating Storage“ ausgeglichen. Jede Markterholung wurde somit im Keim erstickt, denn die Nachfrage nach Öl wurde schnell befriedigt. Darüber hinaus kam auch gleich wieder „zusätzliche Tonnage“ auf den Markt, was die Charraten nicht weiter steigen ließ oder sogar nach unten drückte. Auch wenn die durchschnittliche Auslastung der Tanker von 2009 auf 2010 leicht gestiegen ist, befindet sie sich mit 86% noch immer unter dem Niveau von 90%, welches allgemein als Voll-Auslastung betrachtet wird. Der von vielen Experten für den Beginn des 2. Halbjahres 2010 erwartete Anstieg des Ratenniveaus

blieb aus, was den Ergebnisbeitrag der Tankerflotte insgesamt schwach ausfallen ließ. Während die Lager für Rohöl insbesondere in den USA gut gefüllt sind, befinden sich die Lagerbestände für Ölprodukte trotz Auflösung des Contingos unverändert auf einem Tiefstand.

Angebotsseitig gab es etwas Entlastung durch die Stornierung vieler Neubaufträge sowie die Verschiebung der Ablieferungstermine. So wurden im Jahresverlauf 2010 lediglich ca. 75% der erwarteten Tonnage abgeliefert (nach ca. 82% im Gesamtjahr 2009). Vergleichsweise geringe Neubauaktivitäten für Tanker in den vergangenen 18 Monaten begrenzen das Flottenwachstum zusätzlich.

Positiv wirkt sich weiterhin das sog. „slow steaming“ auch auf die Tankschiffahrt aus, auch wenn die erheblich gestiegenen Treibstoffkosten nicht durch Einsparungen überkompensiert werden können. Andererseits sind durch längere Reisezeiten zusätzliche Schiffskapazitäten erforderlich, um die Nachfrage auf den unterschiedlichen Routen befriedigen zu können. Die wachsende Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten in China und Indien, die Ausweitung der Raffineriekapazitäten in Asien und im Mittleren Osten sowie die sinkenden Raffineriekapazitäten in den Vereinigten Staaten und Europa werden als wesentliche Faktoren angesehen, die das Wachstum der Nachfrage nach Transportkapazitäten in der Tankschiffahrt beeinflussen werden. Es wird erwartet, dass sich strukturelle Ungleichgewichtungen der Nachfrage und des Angebotes nach raffinierten Produkten ergeben werden, die die Handelsaktivitäten über große Distanzen verstärken und eine positive Entwicklung der Produktentanker begünstigen sollten.

Containerschiffahrt

Die Containerschiffahrt hat nach den drastischen Einbrüchen bei den Charraten und Schiffspreisen eine beeindruckende Erholung gezeigt. Im Verlauf des Jahres 2010 ist der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe - in Folge des um ca. 11% gewachsenen Containerverkehrs - auf unter 2% gesunken. Die Charraten haben sich - kommend von einem historisch niedrigen Niveau - in einigen Größenklassen mehr als verdreifacht und die Laufzeiten der Charter-Abschlüsse haben sich deutlich verlängert. Diese Entwicklung hat sich über den Jahreswechsel hinaus fortgesetzt und es wurden Indexstände wie vor Ausbruch der Krise im Jahr 2008 erreicht. Die Linienreedereien vermeldeten für 2010 Rekordergebnisse. Das Charterausfallrisiko ist deutlich gesunken, Linienreedereien blicken mit Zuversicht in die Zukunft. In Folge dieser Entwicklung sind auch die Schiffswerte erheblich gestiegen, teilweise stärker als die Charraten, was die positive Einschätzung der Marktentwicklung widerspiegelt. Im Zuge dieser Entwicklung nahmen auch die Neubauaktivitäten wieder zu, die sich aber vornehmlich auf Post-Panamax-Tonnage (größer als

4.000 TEU) konzentrierte. Für Schiffe unter 2.700 TEU sind kaum Neubauaktivitäten zu verzeichnen.

Das Marktumfeld, in dem sich das MS „CAPE FOX“ und das MS „CAPE FRIO“ bewegen, hat sich im Geschäftsjahr 2010 sehr positiv entwickelt und ist derzeit geprägt von Nachfrageüberhängen. Durch die Beschäftigung der beiden Schiffe im HANSE Containership Pool konnten auf dem Höhepunkt der Krise noch Einnahmen erzielt werden, die über dem herrschenden Marktniveau lagen. Auch wenn in der jetzigen Phase der Anstieg der Poolraten entsprechend etwas langsamer als vom Gesamtmarkt nachvollzogen wird, konnte der HANSE Containership Pool ausgehend von einem niedrigen Rateniveau im Jahresverlauf einen Ratenzuwachs von über 200% verzeichnen. Dieser Trend setzt sich auch im neuen Geschäftsjahr fort.

Die aktuellen Entwicklungen haben unsere Einschätzung bestätigt, dass es für die beiden in der Marenave-Flotte befindlichen Containerschiffe aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe weiterhin langfristig ein gesundes und stabiles Marktumfeld geben wird.

Für die Containerschiffahrt wird, wie in den anderen Segmenten auch, von einem verlangsamten Flotten-Wachstum ausgegangen. In den Größenklassen bis 2.700 TEU wird derzeit sogar ein stagnierendes, zum Teil sogar negatives Wachstum der Flotte verzeichnet, was u.a. mit Abwrackung und Stornierung von Neubau-Projekten zusammenhängt. Zum anderen treten inzwischen spürbare Staueffekte (sog. „congestion“) in einer Vielzahl der größeren Häfen der Welt auf, da die landseitige Logistik oft nicht mehr mit dem wachsenden Umschlagsvolumen der Häfen Schritt halten kann. Selbst bei einer noch immer leicht verminderten wirtschaftlichen Aktivität verhindern diese Engpässe in vielen Containerhäfen eine höhere Umschlaggeschwindigkeit und binden somit vorhandene Kapazitäten. Zusätzlich wurden besonders in der Containerschiffahrt die Schiffsgeschwindigkeiten erheblich reduziert, um Bunkerkosten einzusparen („super slow steaming“). Um die Transportleistung auf den Linien trotzdem aufrecht zu erhalten, sind die Reedereien gezwungen, zusätzliche Schiffe einzusetzen.

Wir teilen die Einschätzung vieler Experten, wonach die Containerschiffahrt ihre zyklische Schwächephase überwunden hat. Auch wenn Marktbeobachter nun davon ausgehen, dass die Weltkonjunktur in 2011 etwas an Dynamik verlieren wird, wird erwartet, dass die Nachfrage nach Transportkapazitäten das Angebot bis 2015 kontinuierlich übertreffen wird.

Bulkschiffahrt

Im Jahresverlauf 2010 zeigten sich die Märkte im Vergleich zum Vorjahr zwar deutlich verbessert, jedoch sind die Bulker-

Märkte weiterhin von einer hohen Volatilität gekennzeichnet. Die zukünftige Entwicklung der Bulkschifffahrt ist aufgrund dieser hohen Volatilität der wesentlichen Einflussfaktoren grundsätzlich schwer zu prognostizieren, ist aber, ebenso wie die anderen Segmente, stark von der konjunkturellen Entwicklung der globalen Konjunktur, insbesondere von der Entwicklung der Nicht-OECD-Staaten abhängig. Die für die Bulkschifffahrt wichtigen Rohstoff-Handelsmärkte befinden sich in einer Umbruchphase, die unter anderem für die anhaltend hohe Volatilität der Frachtenmärkte verantwortlich ist.

Der Neubau-Auftragsbestand befindet sich nach wie vor auf einem historischen Höchststand, auch wenn durch Verschiebung und Stornierungen von Neubauten etwas Druck aus dem Markt genommen werden konnte.

Nachdem in 2009 schon nur etwas mehr als die Hälfte der zur Ablieferung vorgesehenen Neubauten tatsächlich abgeliefert wurde, kamen im Gesamtjahr 2010 lediglich ca. 68% der ursprünglich bestellten Tonnage zur Ablieferung, wodurch es bei einer Reihe von asiatischen Werften zu existenzbedrohenden Liquiditätsengpässen gekommen ist.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden langfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass unsere Schiffe nicht unmittelbar der Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt sind. Dennoch existieren aufgrund der engen Verflechtung der Marktteilnehmer starke Wechselwirkungen. Von der Insolvenz der Korea Line, Seoul/Südkorea, dem bislang größten Charterer von Bulk Carriern, sind wir zwar nicht direkt betroffen, dennoch spüren wir die Folgen der Insolvenz in einem destabilisierten Marktumfeld.

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

Car Carrier

Im Zuge der Finanzkrise kam es bei den „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) zu erheblichen Kapazitätsanpassungen. Deshalb konnte sich der Markt im vergangenen Geschäftsjahr schnell erholen, als die Nachfrage und die Transportmengen wieder anzogen. Zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres lagen die Transportmengen zwar noch unter dem Rekord-Niveau von 2008, Beobachter der Automobilbranche gingen bislang jedoch davon aus, dass sich die Markterholung auch im Jahr 2011 weiter fortsetzen wird. Aufgrund der Natur- und Umweltkatastrophen in Japan ist eine Prognose zum heutigen Zeitpunkt kaum darstellbar.

Die Zuwachsraten bei den Neuwagenverkäufen, die generell als guter Indikator für die Entwicklung auf dem PCTC-Markt gelten, haben Schätzungen zufolge im vergangenen Jahr bei

etwa 12% gelegen, bei einem Wachstum der Flottenkapazität von ca. 1,7%. Auch für dieses Segment sind die Nicht-OECD Staaten von enormer Bedeutung, da diese die Nachfrage am stärksten treiben. Es wird erwartet, dass das prognostizierte Wirtschaftswachstum von 4,4% (IWF) einen Anstieg der Neuwagenverkäufe von ca. 8-10% nach sich ziehen wird. Branchenexperten sehen große Wachstumschancen für deutsche Hersteller von Oberklasse-PKW in China (Anstieg der Neuwagenverkäufe in 2010 ca. 32%), aber auch eine Stabilisierung der Märkte in Europa und Nord-Amerika, so dass sich auch hier die Nachfrage nach Transportkapazitäten weiter erholen sollte. Wie in vielen anderen Bereichen der industriellen Produktion steigen nach den Produktionsmengen nun auch die Qualität und die Sicherheitsstandards chinesischer Automobil-Produzenten stark an. Diese Entwicklung sollte zur Folge haben, dass auch durch Exporte aus China heraus zusätzliche Nachfrage nach Transportkapazitäten generiert werden kann. Trotz eines Orderbuchs in Höhe von ca. 18% der fahrenden Flotte, werden sich nach Analysten-Meinungen das Tonnageangebot und die Nachfrage in 2011 wieder in einem ausgewogenen Verhältnis befinden. Einige Marktteilnehmer gehen nach den erheblichen Kapazitätsanpassungen der Vergangenheit davon aus, dass es in den Jahren 2012/13 zu erheblichen Nachfrageüberhängen kommen wird.

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

Zusammenfassend lässt sich die Ertragssituation für die Marenave Flotte wie folgt umreißen:

Container Schiffe:	im Trend steigend
Bulker Flotte:	langfristige Festchartern
Car Carrier:	langfristige Bareboat Charter
Produktentanker:	Poolbeschäftigung, Spotmarkt.

Somit sind nach Ablieferung des vierten Supramax Bulker Neubaus 54% der Flotte langfristig verchartert und ein erheblicher Teil der Erträge für die nächsten drei Jahre abgesichert. Darüber hinaus stehen 46% der Flotte zur Verfügung, um von einer potenziellen Markterholung in der Produktentankerfahrt zu profitieren.

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage der Marenave Schifffahrts AG für das Geschäftsjahr 2010 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 stellen sich wie folgt dar:

	31.12.2010	31.12.2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	7.812	-1.092	8.904
Sonstige betriebliche Erträge	366	1.067	-701
Gesamtleistung	8.178	-25	8.203
Personalaufwand	450	260	190
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	1.761	1.731	30
Betrieblicher Aufwand	2.212	1.992	220
Betriebsergebnis	5.966	-2.017	7.983
Zinsergebnis	-53	-123	70
Jahresergebnis vor Steuern	5.913	-2.140	8.053
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-161	-39	-122
Jahresergebnis	5.752	-2.179	7.931

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	31.12.2010	31.12.2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	3.515	1.994	1.521
Erträge aus Beteiligungen	1.145	914	231
Zuschreibungen (Vorjahr: Abschreibungen) auf Anteile an verbundenen Unternehmen	3.152	-4.000	7.152
Gesamt-Beteiligungsergebnis	7.812	-1.092	8.904

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

Zusätzlich werden unter den Beteiligungserträgen vor allem die Ergebnisse der operativ im Jahr 2010 in Dienst gestellten ersten beiden Supramax-Bulker vereinnahmt.

Auf die beiden Tochtergesellschaften, die im Segment der Containerschiffahrt operieren, wurde im Geschäftsjahr 2010 eine Zuschreibung in Höhe von TEUR 3.152 vorgenommen, da sich die Einschätzung des Marktumfelds der Containerschiffe im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert hat. In 2009 waren an gleicher Stelle noch Abschreibungen in Höhe von TEUR 4.000 notwendig.

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 Vorjahr vollzogenen Aufbau eines eigenen Mitarbeiterstamms, der im Wesentlichen zur Jahresmitte 2009 aufgebaut wurde und sich im Jahr 2010 mithin erstmals voll auswirkt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in 2010 im Wesentlichen die Dienstleistungsvergütung gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG (TEUR 1.154), Abschluss- und Prüfungskosten (TEUR 105), Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 82) sowie Rechts- und Beratungskosten (TEUR 69).

Die unterjährige Darlehensgewährung der Tochtergesellschaften an die Marenave Schiffahrts AG führte zu einem Zinsaufwand in Höhe von TEUR 53.

Durch das Organschaftsverhältnis mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH beinhaltet das zu versteuernde Einkommen von der Marenave Schiffahrts AG ebenfalls das von der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH erzielte Jahresergebnis. Nach Verrechnung mit bestehenden Verlustvorträgen und unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung ergibt sich für das Jahr 2010 eine körperschafts- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 142. TEUR 58 entfallen auf Nachzahlungen für Vorjahre.

Vermögenslage

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

	31.12.2010	31.12.2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögen			
Anlagevermögen	159.351	154.063	5.288
Kurzfristige Forderungen	2.562	1.355	1.207
Flüssige Mittel	158	209	-51
Übrige Aktiva	14	14	0
	162.085	155.641	6.444
Kapital			
Eigenkapital	160.318	154.566	5.752
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.767	1.075	692
	162.085	155.641	6.444

Der Anstieg des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr resultiert mit TEUR 3.152 aus Zuschreibungen auf die Anteile an den Unternehmen MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, welche notwendig waren, da die Gründe für die außerplanmäßigen Abschreibungen aus dem Jahr 2009 (TEUR 4.000) weitgehend entfallen sind.

Der verbleibende Anstieg in Höhe von TEUR 2.136 betrifft den Saldo aus Einzahlungen in die Kapitalrücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Kapitalrücklage sowie Liquiditätsausschüttungen einzelner Tochterunternehmen an die Marenave Schiffahrts AG.

Der Anstieg der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf erhöhte Forderungen aus Beteiligungserträgen im Geschäftsjahr 2010 zurückzuführen.

Die Zunahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf den erzielten Jahresüberschuss zurückzuführen.

Finanzlage

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

	2010	2009	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.085	13.259	-11.174
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.136	-10.652	8.516
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	-3.001	3.001
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-51	-394	343
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	209	603	-394
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	158	209	-51

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

Der Mittelabfluss für Investitionen betrifft den Saldo aus Einzahlungen in die Kapitalrücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Kapitalrücklage sowie Liquiditätsausschüttungen einzelner Tochterunternehmen an die Marenave Schifffahrts AG.

Während des Geschäftsjahres 2010 mit der finanzierenden Bank geführte Gespräche bezüglich etwaiger Engpässe im Laufe des Jahres 2011 mündeten im ersten Quartal 2011 in einer ergänzenden Vereinbarung mit der Bank, die die Finanzierungs- und Liquiditätssituation für das Jahr 2010 sowie zukünftig absichert. Wir verweisen diesbezüglich auf den Nachtragsbericht.

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals 150.050.000,00 Euro, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00,

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

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

Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

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

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 10,00% 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.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 9. Juni 2015 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschrei-

bungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) auszugeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 200.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital).

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

Es bestehen keine wesentlichen Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels in Folge eines Übernahmeangebots stehen und die nach Maßgabe des § 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 2010 beschäftigte die Marenave Schiffahrts AG unverändert zum Vorjahresbilanzstichtag sieben Mitarbeiter.

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. Diese wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 von EUR 15.000,00 auf

EUR 30.000,00 für jedes Mitglied angepasst. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Nachtragsbericht

Am 6. Januar 2011 erfolgte die Übernahme des dritten Neubaus – MS “MARE TRAVELLER“ – von der chinesischen Bauwerft. Das Schiff trat im Anschluss eine 5-jährige Zeitcharter an.

Im 1. Quartal 2011 wurde mit einer finanzierenden Bank eine Vereinbarung getroffen, im 1. Quartal 2011 fällig gewordene Tilgungen auf Schiffshypothekendarlehen in Höhe von USD 3,7 Mio. in das 3. bzw. 4. Quartal 2011 zu verschieben.

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 und wird deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

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

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

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

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

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

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

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

Für jede operative Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlusserstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, 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 beteiligten Kreises in wöchentlichen Treffen herbeigeführt und sind aufgrund der örtlichen Nähe der Personen jederzeit gewährleistet.

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

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

In einer jährlichen Risikoinventur werden 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 mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Risiken ergeben sich auch aus der Entwicklung der Charterrentenhöhe. Bei einem niedrigen 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 Einnahmepools 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 gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

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 bis zum Stichtag 31. Dezember 2010 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 die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Sämtliche abgeschlossenen Zinssatzswaps sind so ausgestaltet, dass die Schiffs(kommandit)gesellschaften 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 Schiffs(kommandit)gesellschaften 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 MT "MARE BALTIC" werden im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Handymax Tanker Pool besteht zum Bilanzstichtag aus 35 modernen Doppelhüllen Tankern der Handymax-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" werden ebenfalls von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und sind im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt.

Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum Bilanzstichtag eine Flotte von 23 modernen Doppelhüllen Panamax-Tankern.

Nach der Rücklieferung des MT "MARE CARIBBEAN" aus der Zeitcharter mit ST Shipping and Transport PTE Ltd. Mitte Juli 2010 wurde das Schiff – im Anschluss an eine Einzelreise nach Westafrika – über eine Zeitcharter in den „Clean Products International Pool“ (CPI) eingebracht, wo sie zum Bilanzstichtag mit 14 weiteren Schiffen ähnlicher Spezifikation eingesetzt wird. Dieser Pool wird seit seiner Gründung im Jahr 2006 von der Clean Products International, Ltd., einer Tochtergesellschaft der Tankerreederei OSG, New York, USA, sowie Ultragas International S.A., Santiago, Chile, gemanagt. Der Pool zeichnet sich im Besonderen durch seinen sehr guten Marktzugang speziell im nord- und südamerikanischen Raum sowie die besonders hohen Qualitätsanforderungen an die Poolteilnehmer aus.

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 und zum 31. Dezember 2010 aus 25 Schiffen besteht.

Vertragsreeder des MS "MARE TRANSPORTER", des MS "MARE TRADER", sowie auch der beiden 2011er Ablieferungen, ist die Hamburger Reederei Scorship Navigation. Die Reederei Scorship Navigation GmbH & Co. KG wurde im Jahr 2005 von der Scorpio Shipping Limited, BVI (British Virgin Islands) und der König & Cie. GmbH & Co. KG gegründet. Die Gesellschaft bereedert Tanker und Massengutfrachter. Die beiden Supramax Bulker fahren für eine Dauer von 3 Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul.

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 (LtV) 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.

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“ (LtV) 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 vier Bulker Neubauten 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 Chartersraten, 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. Insbesondere erfolgen die Prognosen unter der Prämisse, dass die bestehenden langfristigen Bareboat- bzw. Zeitcharterverträge von den Vertragspartnern erfüllt werden. Anzeichen für ein konkretes erhöhtes Adressausfallrisiko – wie es im Risikobericht allgemein beschrieben ist – liegen nicht vor. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen jedoch nicht eintreffen oder weitere Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen.

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ wird im Jahr 2011 und 2012 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen in 2011 einen Ergebnisbeitrag von ca. USD 5,0 Mio. leisten. Dieser Beitrag wird aufgrund geringerer Zinsaufwendungen im Jahr 2012 bei ca. USD 5,2 Mio. liegen. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinssatzswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch.

Die vier Bulker werden im Jahr 2011 gemäß den bestehenden langfristigen Zeitcharterverträgen Umsatzerlöse von ca. USD 33,5 Mio. erzielen. In 2012 ist eine Erhöhung auf ca. USD 36,5 Mio. zu erwarten, da dann alle vier Schiffe das gesamte Jahr Umsatzerlöse beisteuern. Dabei wird unterstellt, dass das vierte und letzte Schiff des Neubauprogramms Ende April 2011 in Dienst gestellt wird. Der dritte Neubau – das MS „MARE TRAVELLER“ – wurde bereits Anfang Januar 2011 von der Bauwerft übernommen und hat eine langfristige Zeitcharter angetreten.

Der Ergebnisbeitrag sollte sowohl in 2011 als auch in 2012 ca. USD 15,0 Mio. betragen.

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Jahr 2011 aber mindestens bei USD 5,0 Mio und im Jahr 2012 mindestens bei USD 6,5 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2011 zwar deutlich besser als in den Jahren 2009 und 2010 ausfallen, aber voraussichtlich immer noch knapp USD 1,5 - 2,0 Mio. negativ sein. Im Jahr 2012 könnte ein ausgeglichenes Ergebnis erzielbar sein.

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise starken saisonalen Schwankungen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Bei einer unterstellten stetigen, aber langsamen Erholung sind in diesem Segment in 2011 Umsatzerlöse in einem Größenbereich zwischen USD 25 Mio. und USD 30 Mio. zu erwarten, wobei sich das Niveau im Jahr 2012 um ca. USD 5,0 Mio. erhöhen könnte. Dies würde in 2011 zu einem negativen Konzernbeitrag in Höhe von ca. USD 5,0 Mio. führen, welcher in 2012 wieder ausgeglichen werden kann.

Insgesamt ist somit mit folgenden Größen zu rechnen:

Geschäftsjahr 2011 in USD Mio.

	Car Carrier	Bulker	Container	Tanker	Gesamt
Segment					
Umsatzerlöse	11,7	33,5	5,0	25,0 - 30,0	75,0 - 80,0
Beitrag zum Konzernergebnis	5,0	15,0	./.. 1,5 - ./.. 2,0	≈ ./.. 5,0	10,0 - 20,0
Prognosefähigkeit	sehr hoch	hoch	mittel	gering	

Geschäftsjahr 2012 in USD Mio.

	Car Carrier	Bulker	Container	Tanker	Gesamt
Segment					
Umsatzerlöse	11,7	36,0	6,5	30,0 - 35,0	80,0 - 90,0
Beitrag zum Konzernergebnis	5,2	15,0	+/- 0,0	+/- 0,0	15,0 - 25,0
Prognosefähigkeit	sehr hoch	hoch	mittel	gering	

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche administrative Kosten sowie (latente) Steuern in Höhe von ca. EUR 2,0 Mio. p.a. an, die von den in EUR umzurechnenden o.a. Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Die prognostizierten Werte umfassen weder Effekte aus der Mark-to-Market-Bewertung von Zinssatzswaps, mögliche Adressausfallrisiken noch etwaige außerplanmäßige Zu- oder Abschreibungen, die sich aus dem jährlichen Impairment Test der Schiffe ergeben könnten.

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

Durch die auf der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 beschlossenen Kapitalmaßnahmen stehen die hierfür notwendigen Mittel grundsätzlich zur Verfügung.


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 unverändert noch eine abwartende Haltung festzustellen ist.

Hamburg, den 31. März 2011

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König



Jörn Meyer

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr 2010

Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2010 EUR	2009 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge davon aus der Währungsumrechnung EUR 7.862,08 (Vj. EUR 671.977,30)	366.438,73	1.066.737,56
2. Personalaufwand		
a) Gehälter	377.163,56	221.829,62
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung davon für Altersversorgung EUR 8.098,52 (Vj. EUR 4.027,26)	72.933,43	37.973,24
3. Abschreibungen auf Sachanlagen	830,88	1.216,12
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus der Währungsumrechnung EUR 73.090,60 (Vj. EUR 6.727,10)	1.761.206,82	1.730.588,41
5. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.145.593,52 (Vj. EUR 913.860,12)	1.145.593,52	913.860,12
6. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.514.773,17	1.994.313,94
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	735,57
8. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	4.000.000,00
9. Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	3.152.205,00	0,00
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 53.094,22 (Vj. EUR 124.194,74)	53.094,22	124.196,53
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	5.913.781,51	-2.140.156,73
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-161.437,70	-38.831,20
13. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	5.752.343,81	-2.178.987,93
14. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4.026.921,87	6.205.909,80
15. Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	120.040.000,00	0,00
16. Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 222 Abs. 3 AktG	-120.040.000,00	0,00
17. Bilanzgewinn	9.779.265,68	4.026.921,87

Bilanz

zum 31. Dezember 2010

Aktiva in EUR

	EUR	EUR	31.12.2009 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung	842,00		1.672,88
II. Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	159.349.977,99		154.061.695,01
		159.350.819,99	154.063.367,89
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.482.969,12		1.280.888,13
2. Sonstige Vermögensgegenstände	79.337,02		74.269,30
		2.562.306,14	1.355.157,43
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		157.770,29	209.098,33
C. Rechnungsabgrenzungsposten		14.089,40	13.920,40
		162.084.985,82	155.641.544,05

Passiva in EUR

	EUR	EUR	31.12.2009 EUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital: EUR 15.005.000,00) (Vj. EUR 0,00)		30.010.000,00	150.050.000,00
II. Kapitalrücklage		120.045.000,00	5.000,00
III. Gewinnrücklage Gesetzliche Rücklage		484.574,20	484.574,20
IV. Bilanzgewinn		9.779.265,68	4.026.921,870
		160.318.839,88	154.566.496,07
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen	200.282,44		38.843,00
2. Sonstige Rückstellungen	142.872,60		111.850,00
		343.155,04	150.693,00
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 394.498,06 (Vj. EUR 9.645,13)	394.498,06		9.645,13
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 1.014.503,45 (Vj. EUR 907.459,47)	1.014.503,45		907.459,47
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 13.989,39 (Vj. EUR 7.145,05) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 13.989,39 (Vj. EUR 7.250,38)	13.989,39		7.250,38
		1.422.990,90	924.354,98
		162.084.985,82	155.641.544,05

Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2010

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 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

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend. Die Vorschriften des HGB in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) sind im Geschäftsjahr 2010 erstmals anzuwenden. Es ergaben sich mit Ausnahme zweier zusätzlicher Davon-Vermerke (zu den in den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen enthaltenen Auswirkungen der Währungsumrechnung) sowie den Angaben zu den latenten Steuern keine Anpassungen.

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.

Die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennwert bewertet.

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

Die Verbindlichkeiten sind zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Latente Steuern auf temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen und den steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen und Schulden oder aufgrund steuerlicher Verlustvorträge werden ermittelt. Mangels temporärer Differenzen kommt nur die Aktivierung einer latenten Steuer auf Verlustvorträge in Betracht. Hierbei wird aufgrund des Wahlrechts nach § 274 Abs. 1 S. 2 HGB kein aktiver Posten angesetzt.

Die Umrechnung von Geschäftsvorfällen in fremder Währung erfolgt grundsätzlich bei den Forderungen und Verbindlichkeiten mit dem Euro-Referenzkurs (Devisenkassamittelkurs) am Entstehungsstichtag. Die kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten werden zum Stichtag mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Langfristige Forderungen und Verbindlichkeiten werden unter Beachtung des Niederstwert- bzw. Höchstwertprinzips umgerechnet. In der Gewinn- und Verlustrechnung werden als Davon-Vermerke zu den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen diejenigen aus der Währungsumrechnung ausgewiesen. Sie beinhalten sowohl die im jeweiligen Geschäftsjahr realisierten als auch die unrealisierten Währungsumrechnungseffekte.

3. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

a) Anlagevermögen

Das Anlagevermögen der Marenave Schifffahrts AG besteht zum überwiegenden Teil aus Finanzanlagen. Unter dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen (EUR 159.349.977,99; Vj. EUR 154.061.695,01) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 13.167.664,73)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 12.955.109,82)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 13.823.327,87)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.094.287,00)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 26.251.591,73)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.500.000,00)
- MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.500.000,00)
- 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 6.982.784,82)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.494.750,85)
- MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.766.495,32)

- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 8.500.524,07)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)
- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 28.043.034,56)
- MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert mit EUR 3,2 Mio. aus Zuschreibungen auf die Anteile an den Unternehmen MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, welche notwendig waren, da die Gründe für die außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres weitgehend entfallen sind.

Der verbleibende Anstieg in Höhe von TEUR 2.136 betrifft den Saldo aus Einzahlungen in die Kapitalrücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Kapitalrücklage sowie Liquiditätsausschüttungen einzelner Tochterunternehmen an die Marenave Schiffahrts AG.

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 2.482.969,12 (Vj. EUR 1.280.888,13) beinhalten Forderungen aus Beteiligungserträgen in Höhe von EUR 1.030.825,67 sowie Forderungen aufgrund des Gewinnführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 1.385.690,28.

Bei den sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um Forderungen gegen das Finanzamt aus anrechenbarer Steuer sowie aus Umsatzsteuer.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind, wie im Vorjahr, innerhalb eines Jahres fällig.

c) Grundkapital/Gezeichnetes Kapital

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals 150.050.000,00 Euro, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapi-

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

Durch Eintragung des Beschlusses über die Herabsetzung des Grundkapitals in das Handelsregister am 26. Juli 2010 ist das Grundkapital herabgesetzt.

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen, so dass das Grundkapital 30.010.000,00 Euro beträgt. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 9. Juni 2015 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) auszugeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 200.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital).

Bereits 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.

Zum Bilanzstichtag wurden keine Beträge des bedingten Kapitals verwendet.

d) Kapitalrücklage

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 erfolgte im Zuge einer ordentlichen Kapitalherabsetzung die Einstellung von EUR 120.040.000,00 in eine gebundene Kapitalrücklage. Es handelt sich bei dieser Rücklage um eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB.

In der Gründungsurkunde (der Vorratsgesellschaft) vom 1. Dezember 2005 verpflichtet sich der Gründer Dr. Robert Röttger zu einer einmaligen Zahlung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von EUR 5.000,00; die Einzahlung erfolgte im Jahr 2005.

e) Gesetzliche Rücklage

Im Geschäftsjahr 2010 wurde trotz vorliegenden Jahresüberschusses kein weiterer Betrag in die gesetzliche Rücklage gem. § 150 Abs. 2 AktG eingestellt, da nach der ordentlichen Kapitalherabsetzung des Jahres 2010 nunmehr die Summe aus der gesetzlichen Rücklage und den gebundenen Kapitalrücklagen das geforderte Mindestquorum von 10 Prozent des gezeichneten Kapitals übersteigt. Die Rücklage beträgt somit unverändert EUR 484.574,20.

f) Bilanzgewinn

	2010	2009
Angaben in EUR		
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	5.752.343,81	-2.178.987,93
Bilanzgewinn des Vorjahres	4.026.921,87	9.206.909,80
Dividendenzahlungen	0,00	-3.001.000,00
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	120.040.000,00	0,00
Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 222 Abs. 3 AktG	-120.040.000,00	0,00
Bilanzgewinn	9.779.265,68	4.026.921,87

g) Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betreffen Gewerbesteuer für das abgelaufene Geschäftsjahr in Höhe von EUR 80.821,00 (Vj. EUR 26.335,00) sowie Körperschaftsteuer in Höhe von EUR 61.026,00 (Vj. EUR 12.508,00). EUR 58.435,44 entfallen zudem auf Steuern für das Jahr 2009.

h) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2010 Kosten für Abschlussprüfung EUR 70.000,00 (Vj. EUR 70.000,00), den noch nicht ausgezahlten Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von EUR 58.972,60 (Vj. EUR 26.250,00), noch nicht genommenen Urlaub EUR 7.500,00 (Vj. EUR 9.200,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 6.400,00 (Vj. EUR 6.400,00).

i) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten zum Bilanzstichtag im Wesentlichen ein Darlehen

gegenüber einem Tochterunternehmen (EUR 999.961,05, Vj. EUR 879.597,36). Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von EUR 7.243,68 (Vj. EUR 6.929,05) und aus Pauschalversteuerung in Höhe von EUR 6.745,71 (Vj. EUR 0,00) ausgewiesen.

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 366.438,73 (Vj. EUR 1.066.737,56) beinhalten im Wesentlichen die Vergütung für die Geschäftsführung in Höhe von EUR 240.000,00 (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften) sowie in Höhe von EUR 110.516,25 Dienstleistungsvergütungen von konzernfremden Gesellschaften.

b) Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 450.096,99 (Vj. EUR 259.802,86) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 377.163,56) sowie Sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung (EUR 72.933,43).

c) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 1.761.206,82 (Vj. EUR 1.730.588,41) sind im Wesentlichen Dienstleistungsvergütungen in Höhe von EUR 1.154.203,77, Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 105.000,00, Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 81.986,30 sowie Rechts- und Beratungskosten von EUR 68.743,04 enthalten. Periodenfremde Aufwendungen sind in Höhe von EUR 14.522,49 (Vj. EUR 250,00) enthalten.

d) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 1.145.593,52 (Vj. EUR 913.860,12) stammen mit EUR 1.030.825,67 aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften sowie mit EUR 114.767,85 aus Ausschüttungen von Komplementär-GmbH's.

e) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Die Erträge auf Grund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 3.514.773,17 (Vj. EUR 1.994.313,94) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH.

f) Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 3.152.205,00 resultieren aus der Zu-

schreibung der Anteile an der MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.412.378,15) sowie an der MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.739.826,85). Die Gründe für die außerplanmäßigen Abschreibungen aus dem Jahr 2009 in Höhe von insgesamt EUR 4.000.000,00 sind weitgehend entfallen.

g) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 53.094,22 (Vj. EUR 124.196,53) wird im Wesentlichen Zinsaufwand aus Darlehen gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

5. Sonstige Angaben

a) Anzahl der Arbeitnehmer

Zum Stichtag 31. Dezember 2010 – wie auch durchgängig das gesamte Jahr 2010 – verfügte die Marenave Schiffahrts AG über sieben Mitarbeiter.

b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2010 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. Auf der Aufsichtsratsitzung vom 16. Dezember 2010 wurde die bis zum 10. Mai 2011 reichende Bestellung zum Vorstand der Herren Tobias König und Jörn Meyer um weitere fünf Jahre bis zum 10. Mai 2016 verlängert.

c) Aufsichtsrat

Die Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 hat die Zusammensetzung des Aufsichtsrats bestätigt, welcher sich somit unverändert wie folgt zusammensetzt:

- 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 i.L., 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)
- CSIM Sireo Investment Management S.à.r.l., Plateau de Kirchberg, Luxemburg
- Echo Rückversicherungs-AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrates)
- German Assistance Versicherung AG, Coesfeld (Vorsitzender des Aufsichtsrates)

Herr Thomas Christian Schulz war im Geschäftsjahr 2010 in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2010 betragen EUR 81.986,30 (Vj. EUR 52.500,00); diese wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2010 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 zwei zum Bilanzstichtag noch im Bau befindlichen Neubauten 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.

Im Jahr 2010 wurden das MS "MARE TRANSPORTER" sowie das MS "MARE TRADER" bereits abgeliefert, so dass am 31.12.2010 noch zwei Schiffe bestellt sind:

Typen-Klassifizierung	Supramax Bulk Carrier
Ladungskapazität	je 57.000 tdw.
Ablieferungen	
MS "MARE TRAVELLER"	6. Januar 2011 (31.08.2010)
MS "MARE TRACER"	April 2011 (30.12.2010)

Hinter dem gemäß der Bauaufsicht geschätzten Termin bzw. der bereits erfolgten Ablieferung sind in Klammern die Termine aufgeführt, die entsprechend der Bauverträge ursprünglich als Zielablieferungstermine genannt wurden.

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

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus den obigen Schiffsbau- und -kaufverträgen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2010 (umgerechnet zum Stichtagskurs: 1,3362 USD/EUR) stellen sich wie folgt dar:

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	27.091.752,73 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.091.752,73 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.375.392,91 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.375.392,91 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.030.534,35 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.030.534,35 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	30.657.296,81 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	30.929.501,57 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	37.419.547,97 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.328.042 USD	Crédit Agricole	116.274.809,16
MS "MARE TRADER"	40.641.234 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRAVELLER"	im Bau	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	im Bau	Crédit Agricole	hypothek

2010

Angaben in EUR/USD

MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	4.964.245,62 6.633.225,00 USD
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	11.165.637,63 14.919.525,00 USD
Summe	16.129.883,25 21.552.750,00 USD

Im Rahmen der Bauzeitfinanzierung der genannten Neubauten 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 zwei Gesellschaften sowie der MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG und der MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG werden im Rahmen der langfristigen Finanzierung erstrangige Schiffshypotheken in Höhe von jeweils 120,00% 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 beschriebene Sicherheitenbestellung entspricht der in der Schiffsfinanzierung üblichen Form. Für eine Inanspruchnahme aus den Sicherheiten liegen keine Anzeichen vor.

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 366.276.515,49 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 231.884.131,61 (USD 334.052.280,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120,00% und bzgl. der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH 125,00% der zugesagten Darlehen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave Schiffahrts AG Bürgschaften in Höhe der erstrangigen Schiffshypotheken gegeben.

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 2010 auf EUR 1.154.203,77 (Vorjahr: EUR 1.160.202,52). Sie ergeben sich aus 0,75% p. a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufrzeit von 20 Jahren, die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag insgesamt EUR 18.043.525,24 (Vorjahr: EUR 19.143.341,58).

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 3.589.252,86 (Vj. EUR 3.303.515,25) aus dem Betrag der im Handelsregister gem. § 172 Abs. 1 HGB eingetragenen Einlagen, der gemäß § 172 Abs. 4 S. 2 HGB als nicht geleistet gilt.

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. Dabei wurde das gezeichnete Kapital mit aus 150.050 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00 auf einen rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 (1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien) gesplittet.

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt, 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 10,00% beträgt.

Die Debeka Lebensversicherungsverein e.V., Koblenz, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 10,00% 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 10,00% 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 5,00% 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 3,00% unterschritten hat und nunmehr 0,00% beträgt.

Herr Tobias König teilte der Gesellschaft mit, dass sein Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 8. März 2007 die Schwelle von 3,00% unterschritten hat und zu diesem Tag 0,72% betrug. Davon waren ihm 0,72% nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

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

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

Die Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 4. Oktober 2007 die Schwellen von 3,00% 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 3,00% und 5,00% der Stimm-

rechte 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 5,00% 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 Schiffahrts AG jeweils 3,00% 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 5,00% 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 zuzurechnen. 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 3,00% 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 3,00% überschritten hat und nun 4,68% (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt.

Davon sind der Freien und Hansestadt Hamburg sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00% oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

Das Land Schleswig-Holstein, 24105 Kiel, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00% überschritten hat und nun 4,68% (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt.

Davon sind dem Land Schleswig-Holstein sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00% oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

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

Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen Stimmrechtsanteil 3,00% oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.

Folgende Stimmrechtsmitteilungen und Nennungen von absoluten Aktienanzahlen beziehen sich auf das Jahr 2010 und somit auf die Zeit nach dem Aktiensplit vom Juli 2009 (sofern nicht explizit auf vorherige Zeitpunkte abgestellt wird). Es wird jeweils der gemäß § 26 Abs. 1 WpHG veröffentlichte Inhalt angegeben:

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG am 7. Mai 2010 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG mit Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 die Schwelle von 3,00% überschritten hat und zu diesem Tag 10,66% (16.000 Stimmrechte) beträgt. Davon sind der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH 10,66% (16.000 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgende Aktionäre, aus deren Aktien 3,00% oder mehr zugerechnet werden, gehalten: - Ostsächsische Sparkasse, Dresden; - Sparkasse Hildesheim, Hildesheim.

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. August 2010 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY, am 13. August 2010 die Schwelle von 10,00% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 11,94% (das entspricht 179150 Stimmrechten) betragen hat. 11,94% der Stimmrechte (das entspricht 179150 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Von folgenden Aktionären, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: Kreissparkasse Biberach, Sparkasse Mecklenburg-Schwerin und Kreissparkasse Bautzen. Die Stimmrechtsüberschreitung ergibt sich aus der Verschmelzung der Deka FundMaster Investmentgesellschaft mbH auf die Deka Investment GmbH per 13. August 2010.

Der Landkreis Bautzen, 02625 Bautzen, Deutschland hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2010 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY, am 3. April 2008 die Schwelle von 3,00% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,32% (das entspricht 4975 Stimmrechten) betragen hat. 3,32% der Stimmrechte (das entspricht 4975 Stimmrechten) sind dem Landkreis gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgendes von

ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, gehalten: Kreissparkasse Bautzen.

Die Sachsen-Finanzgruppe mit Sitz in Leipzig, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 a WpHG am 6. September 2010 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung

der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 6,664% (10.000 Stimmrechte) betrug. Davon sind der Sachsen-Finanzgruppe 6,664% (10.000 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Der Sachsen-Finanzgruppe zugeordnete Stimmrechte werden dabei über das folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, gehalten: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2010

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2010 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	32.890,75	7.890,75
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	41.267,79	16.268,43
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	33.068,26	8.068,90
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	41.607,71	16.608,37
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	10.715.257,96	-1.638.616,03
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	11.132.153,93	-1.619.535,98
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	12.425.783,21	-1.735.355,56
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	12.003.165,14	-1.885.926,51
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	3.413.637,02	-163.165,43
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	3.218.135,09	19.457,11
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,82	24.600.267,25	-686.509,97
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,80	5.116.513,04	-1.114.234,10
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	16.986,93	34,88
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	16.824,06	33,89
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.786.160,88	757.432,99
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.514.691,26	934.485,15
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	6.991.393,69	-1.165.321,64
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	5.736.191,89	-991.218,75
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	28.043.034,56	0,00

h) Corporate Governance

Die Gesellschaft hat für 2010 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 Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2010 wird ein Konzernabschluss und Konzernlagebericht gemäß IFRS und den ergänzenden Vorschriften des Aktiengesetzes sowie den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

k) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2010 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für die Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

	EUR
Abschlussprüfung	105.000,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	105.000,00

Hamburg, 31. März 2011

Marenave Schiffahrts AG
Der Vorstand


Tobias König


Jörn Meyer

Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2010

Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2010	Anschaffungskosten		31.12.2010
		Zugänge	Abgänge	
Sachanlagen				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.280,00	0,00	0,00	4.280,00
Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	158.061.695,01	4.170.029,31	2.033.951,33	160.197.772,99
	158.065.975,01	4.170.029,31	2.033.951,33	160.202.052,99

	1.1.2010	Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte		
		Zugänge	Zuschreibungen	31.12.2010	31.12.2009	
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	4.000.000,00	0,00	3.152.205,00	847.795,00	159.349.977,99	154.061.695,01
	4.002.607,12	830,88	3.152.205,00	851.233,00	159.350.819,99	154.063.367,89

Bilanzzeit zum Einzelabschluss

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Einzelabschlusses

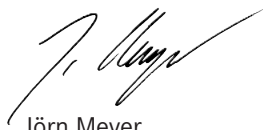
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses 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 2011

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König



Jörn Meyer

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 2010 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, 8. April 2011

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Berg
Wirtschaftsprüferin

12M

8

6

4

2

11M

8

6

4

2

10M

8

6

4

2

9M

8

6

4

2

8M

8

6

4

2

7M

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

mit der im Geschäftsjahr 2010 erfolgten Werftablieferung der beiden Massengutfrachter MS "MARE TRANSPORTER" und des MS "MARE TRADER" ist die Marenave Schifffahrts AG ihrem Ziel, ein hinsichtlich der Schifffahrtssegmente, Größenklassen, Beschäftigung, Risiko und Chancen diversifiziertes Portfolio aufzubauen und nachhaltige Erträge aus der Vercharterung von Schiffen sowie deren An- und Verkauf zu erwirtschaften, einen großen Schritt näher gekommen.

Auch das Jahr 2010 war jedoch immer noch von den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichnet, so dass ein negatives Konzernergebnis verzeichnet werden musste. Von den letzten beiden Neubauten, die im Geschäftsjahr 2011 abgeliefert werden, ist das MS "MARE TRAVELLER" bereits im Januar in die Charter gegangen und das MS "MARE TRACER" soll im weiteren Verlaufe des Frühjahrs folgen. Mit diesen Neubauablieferungen ist die Marenave Schifffahrts AG voll investiert. Die langfristige Vercharterung aller vier Massengutfrachter wird weiter dazu beitragen, die Einnahmen- und Ertragssituation zu verstetigen und auf ein erhöhtes Niveau zu heben.

Für die Zukunft sieht der Aufsichtsrat das Unternehmen deshalb unverändert in einer guten Ausgangsposition, nicht nur um weiterhin in diesen schwierigen Zeiten zu bestehen, sondern auch um von den Gelegenheiten, die das derzeitige Marktumfeld bietet, zu profitieren.

Neuwahl der Mitglieder des Aufsichtsrats

Die Amtszeit der drei Aufsichtsratsmitglieder endete mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Juni 2010.

Die Hauptversammlung hat im Wege der Einzelwahl alle Aufsichtsratsmitglieder wiedergewählt und ist damit den Beschlussvorschlägen des Aufsichtsrats gefolgt. Die Amtszeiten eines jeden Aufsichtsratsmitglieds enden jeweils mit Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 beschließt.

Auf der ersten Sitzung des Gremiums nach der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 wurde der Unterzeichner dieses Berichts zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Neubestellung des Vorstands

Auf seiner Sitzung vom 16. Dezember 2010 wurde die bis zum 10. Mai 2011 reichende Bestellung zum Vorstand der Herren Tobias König und Jörn Meyer um weitere fünf Jahre bis zum 10. Mai 2016 verlängert.

Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2010 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 2010 vor dem Hintergrund der anhaltenden Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Schifffahrtsbranche der aktuellen Ertrags- und Liquiditätssituation einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Im Geschäftsjahr 2010 fanden vier turnusmäßige Aufsichtsratssitzungen statt. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an sämtlichen Sitzungen teilgenommen. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, sowohl schriftlich als auch mündlich, über die operativen und strategischen Entwicklungen in den einzelnen Gesellschaften des Konzerns einschließlich des Risiko-Managements. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den Plänen wurden dargelegt und vom Aufsichtsrat anhand der vorgelegten Unterlagen geprüft. 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 – mit Schwerpunkt auf den jüngsten Kodex-Änderungen in der Fassung vom 26. Mai 2010 – war Thema der 17. ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember 2010. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2010 wurde allen Aktionären im Internet unter www.marenave.com dauerhaft zugänglich gemacht. Über die Corporate Governance bei der Marenave Schifffahrts AG berichtet der Vorstand zugleich auch für den Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex im Corporate-Governance-Bericht.

Beratung und Feststellung der Jahresabschlüsse

Die durch Beschluss der Hauptversammlung am 10. Juni 2010 zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellte Ernst & Young GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, 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 zum 31. Dezember 2010 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 21. April 2011 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 21. April 2011 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinnes schließt sich der Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Marenave-Konzerns für ihr gezeigtes großes Engagement im Geschäftsjahr 2010.

Hamburg, den 21. April 2011

Der Aufsichtsrat



Dr. Harald Wauschkuhn
Vorsitzender



Corporate Governance Bericht

Im folgenden Kapitel berichtet der Vorstand – zugleich auch für den Aufsichtsrat – gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex über die Corporate Governance bei der Marenave Schifffahrts AG.

Dabei verstehen Vorstand und Aufsichtsrat eine gute Corporate Governance als einen alle Bereiche des Unternehmens umfassenden Führungs- und Kontrollansatz, der auf eine verantwortungsbewusste und langfristige Wertschöpfung ausgerichtet ist, um somit den Bestand des Unternehmens sowie eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes zu gewährleisten.

Das Kapitel enthält auch die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB sowie die Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2010 zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Beide Erklärungen wurden bereits auf unserer

Homepage (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/index.html>) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

1. Entsprechenserklärung

Die Marenave Schifffahrts AG sieht sich den Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils aktuellen Form verbunden. Die vom Vorstand und Aufsichtsrat am 16. Dezember 2010 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 finden Sie auf Seite 96 dieses Geschäftsberichts.



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 2011

Der Vorstand

Weitere Angaben zur Corporate Governance

Ziele des Aufsichtsrats hinsichtlich seiner Zusammensetzung

Auf seiner Sitzung vom 16. Dezember 2010 haben sich Aufsichtsrat und Vorstand eingehend mit der in Ziffer 5.4.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex neu aufgenommen Empfehlung, nach der der Aufsichtsrat die für seine Zusammensetzung konkreten Ziele unter Berücksichtigung von „Diversity“ festlegen soll, auseinander gesetzt.

Folgende Ziele sind vor dem Hintergrund zu verstehen, dass allein die Größe des Aufsichtsrats – welcher satzungsgemäß aus drei Mitgliedern besteht, was unverändert als effizient erachtet wird – einen übermäßig breit gefächerten Zielkanon unmöglich macht.

Der Aufsichtsrat der Marenave Schiffahrts AG soll sich aus Vertretern unterschiedlicher Berufsgruppen zusammensetzen, die jeweils unterschiedliche berufliche Erfahrungen in die Arbeit des Aufsichtsrats einbringen. Dabei sollen folgende Kenntnisse repräsentiert werden:

- Bank-/Finanzgeschäft
- Schifffahrt
- Gesellschafts- und Kapitalmarktrecht
- Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Mindestens ein Mitglied soll seine beruflichen Erfahrungen dabei unter anderem vor einem internationalen Hintergrund gesammelt haben.

Bei gleicher Qualifikation und fachlicher Geeignetheit sollen Frauen bei der Zusammensetzung berücksichtigt werden.

Die genannten Ziele können – bei den aktuellen Amtsperioden der Aufsichtsräte - erstmals bei den Wahlvorschlägen zu der Aufsichtsratswahl auf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2014 entscheidet, berücksichtigt werden.

Aktuell ist der Aufsichtsrat so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.

Vergütungsbericht

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Juni 2010 von EUR 15.000,00 auf EUR 30.000,00 für jedes Mitglied angepasst. Der Auf-

sichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Meldepflichtige Wertpapiergeschäfte sowie Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihnen nahe stehende Personen sind gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Wertpapieren der Marenave Schiffahrts AG offenzulegen, sofern der Wert der Geschäfte im Kalenderjahr 5.000 € erreicht oder übersteigt. Die Marenave AG veröffentlicht Angaben zu den Geschäften unverzüglich auf ihrer Internetseite (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/dealing.html>) und übersendet der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht einen entsprechenden Beleg; die Information wird dem Unternehmensregister zur Speicherung übermittelt.

Der Marenave Schiffahrts AG wurde für das Geschäftsjahr 2010 von dem meldepflichtigen Angehörigen eines Aufsichtsratsmitglieds gemeldet, dass ein Kauf über 100 Aktien zu EUR 70,00 je Aktie stattgefunden hat.

Nach Mitteilung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats an die Gesellschaft ist deren Gesamtbesitz an Aktien der Marenave Schiffahrts AG oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente am Abschlussstichtag kleiner als 1 % der ausgegebenen Aktien.

Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz

Marenave Schifffahrts AG

Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg
ISIN: DE000A0H1GY2

Vorstand und Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG erklären hiermit gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 (im Folgenden „der neu gefasste Kodex“) veröffentlicht am 2. Juli 2010 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.

2.3.3

Die Gesellschaft soll den Aktionären die persönliche Wahrnehmung ihrer Rechte erleichtern. Auch bei der Briefwahl und der Stimmrechtsvertretung soll die Gesellschaft die Aktionäre unterstützen.

Die Marenave Schifffahrts AG hat die ihr durch § 118 Abs. 2 AktG eingeräumte Möglichkeit, eine Briefwahl zuzulassen, vorsorglich bereits mit der Hauptversammlung vom 10. Juni 2009 in ihrer Satzung als Vorstandsermächtigung aufgenommen. Die praktische Umsetzung der Briefwahl ist zurzeit jedoch mit noch zu vielen Rechtsunsicherheiten behaftet, so dass der Vorstand von der Möglichkeit der Briefwahl bis auf Weiteres absehen wird. Die Briefwahl gibt des Weiteren gegenüber der von der Marenave Schifffahrts AG angebotenen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertretung bis zum Tage der Hauptversammlung den Aktionären bei der persönlichen Wahrnehmung ihrer Rechte keinen erkennbaren Mehrwert.

3.8 Abs. 2:

Schließt die Gesellschaft für den Vorstand eine D&O-Versicherung ab, ist ein angemessener Selbstbehalt von mindes-

tens 10 % des Schadens bis mindestens zur Höhe des Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des Vorstandsmitgliedes zu vereinbaren. In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden.

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

4.2.1

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 mehrjährige 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

sen 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 Aufsichtsratssitzungen 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 Prüfungsauftrags 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

Der Aufsichtsrat soll für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potentielle Interessenskonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen.

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 2009 hat die Marenave Schiffahrts AG bis zur Veröffentlichung des neugefassten Kodex den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit den in der letzten Entsprechenserklärung genannten Abweichungen (Ziffern 2.3.2, 3.8, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.5, 4.3.5, 5.1.2, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.4.1, 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 2010

Der Vorstand und der Aufsichtsrat



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

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das Grundkapital der Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2010 herabgesetzt und beträgt gemäß § 4 der Satzung € 30.010.000,00. Die auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 beschlossene ordentliche Kapitalherabsetzung, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals 150.050.000,00 Euro, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde, erfolgte zum Zwecke der Einstellung des Herabsetzungsbetrages in die Kapitalrücklage der Gesellschaft. Dies erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen, so dass das Grundkapital 30.010.000 Euro beträgt. Die Anteile sind voll stimm- und dividendenberechtigt.

Verschiedene 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 Stimmrechtsan-

teile, 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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung

des Aufsichtsrates bis zum 9. Juni 2015 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) auszugeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 200.000.000,00 oder den jeweiligen Gegenwert in einer anderen Währung eines OECD-Staates nicht übersteigen. Im Falle der Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen erhalten die Inhaber das Recht, ihre Wandelschuldverschreibungen nach näherer Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital).

Der Vorstand ist zudem 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.

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 Schiffahrts AG enthalten eine Beschreibung der wesentlichen

Merkmale des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems gemäß den §§ 289 Abs. 5, 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB.

Wesentliche Risiken der 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 Schiffahrts AG eine dynamische und sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe.

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

Die einzelnen Komponenten des Risikomanagementsystems werden im Folgenden näher beschrieben. Im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess kommt das Risikomanagementsystem vor allem 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. 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 und in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen aus.

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schiffahrts 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 ausgewählten 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.

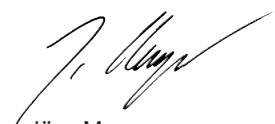
Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat auf monatlicher Basis ein seinem Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und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

Hamburg, im April 2011

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-foot 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 Reedereiergebnis ergibt sich aus den Umsatzerlösen abzüglich der Schiffsbetriebskosten, zuzüglich der sonstigen betrieblichen Erträge und abzüglich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

- + Umsatzerlöse
- Schiffsbetriebskosten
- = Schiffsbetriebsergebnis
- + Sonstige betriebliche Erträge
- Sonstige betriebliche Aufwendungen
- = Reedereiüberschuss

Reisecharter

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

Schiffshypothekendarlehen

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

See-Schiffsregister

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

Spot-Markt

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

Tanker

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

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

Tdw.

siehe dwt.

TEU

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

Time-Charter/Zeitcharter

Im Rahmen einer Time-Charter wird ein Schiff zu einer üblicherweise fixierten Rate zu einem fixierten Zeitraum, der mehr als eine einzelne Reise umfasst, verchartert. Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate -zumeist in USD- pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die 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. 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 Schifffahrts AG | © 2011
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

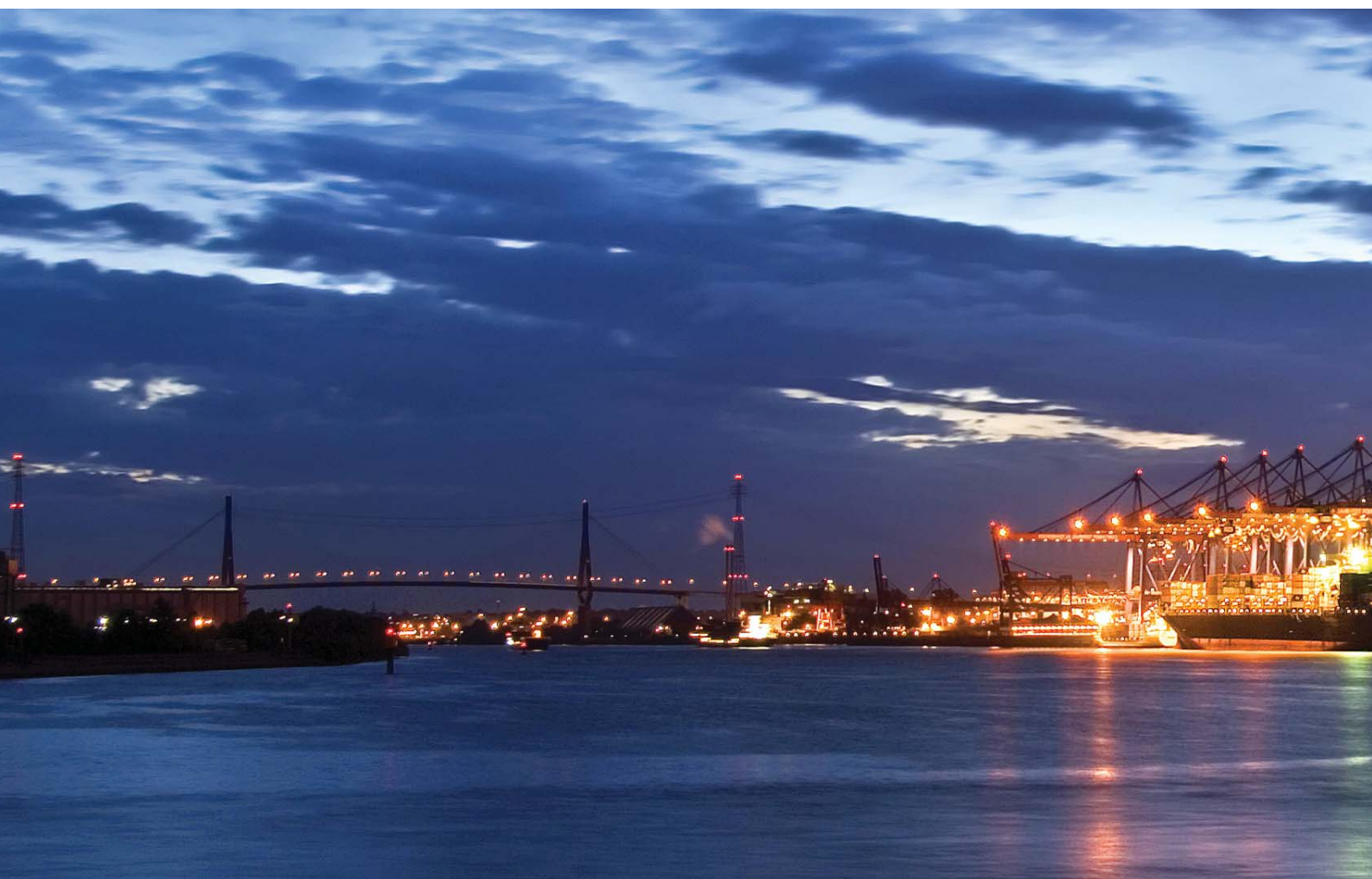
Archiv, Claudia Kempf, iStockphoto, Panthermedia,
Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2011

Notizen



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