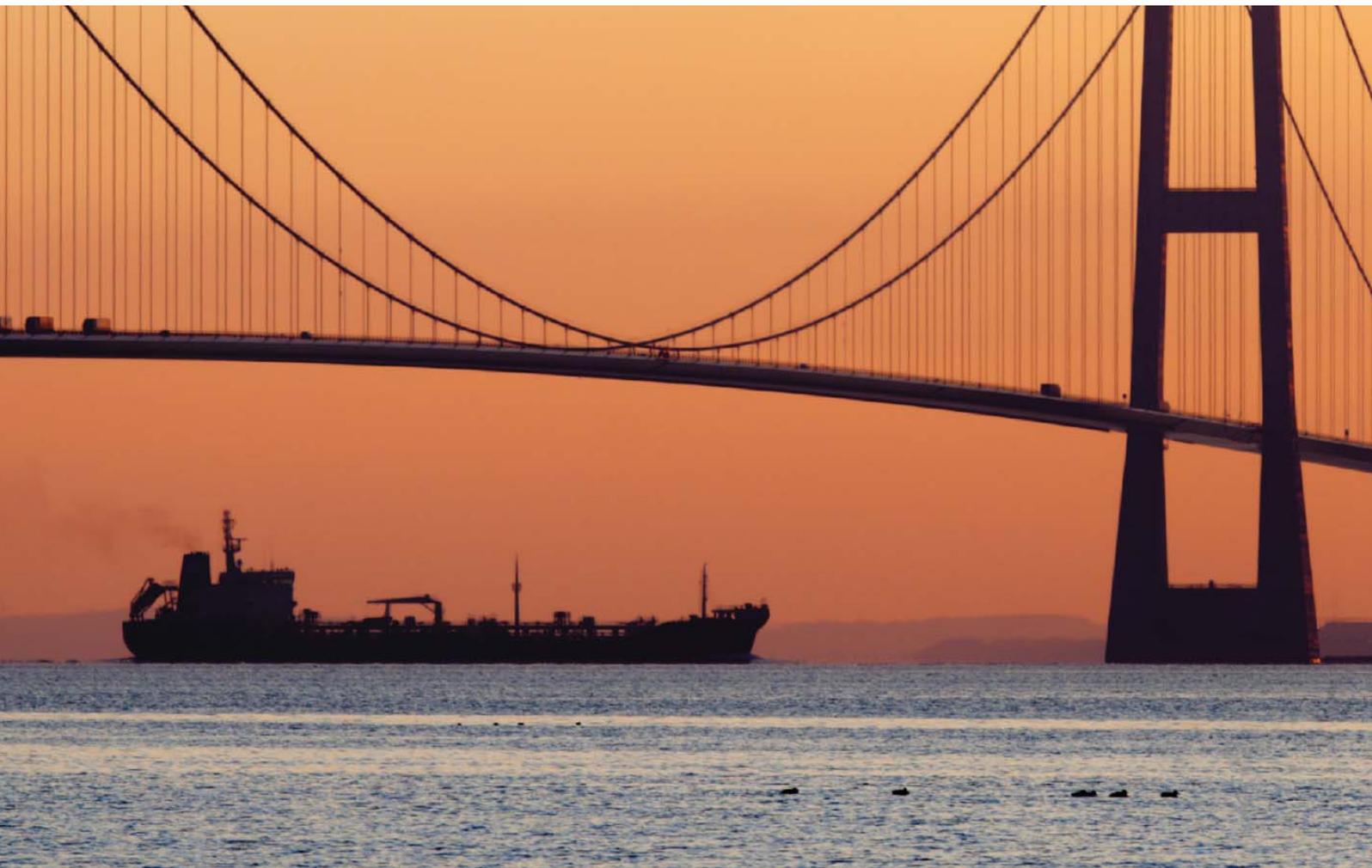


# Geschäftsbericht 2011

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
- 62 Konzern-Anlagenspiegel
- 64 Segmentberichterstattung
- 66 Bilanzzeit zum Konzernabschluss
- 67 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

## Jahresabschluss

- 69 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 80 Gewinn- und Verlustrechnung
- 81 Bilanz
- 82 Anhang des Einzelabschlusses
- 91 Entwicklung des Anlagevermögens
- 92 Bilanzzeit zum Einzelabschluss
- 93 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

## Corporate Governance

- 95 Bericht des Aufsichtsrates
- 97 Corporate Governance Bericht
  - Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB*
  - Weitere Angaben zur Corporate Governance*
  - Entsprechenserklärung*
- 103 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB
- 106 Glossar
- 109 Impressum



### Sehr geehrte Aktionäre,

das Jahr 2011 war insgesamt kein gutes Jahr für die internationale Seeschifffahrt und auch nicht für die Marenave Schiffahrts AG. Wir haben das Jahr zwar operativ mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen, können aber in Folge von Impairment-Aufwendungen insgesamt kein positives Konzernergebnis ausweisen.

Wir sind hoffnungsvoll in das Jahr 2011 gestartet, da viele Zeichen auf eine Erholung der Schifffahrtsmärkte hindeuteten, was sich jedoch zur Jahresmitte hin als Trugschluss herausstellte. Die strukturelle Überbauung mancher Schifffahrtssegmente gepaart mit den beunruhigenden Signalen, die von der Krise der europäischen Staatshaushalte ausgingen, führten dazu, dass die positiven Entwicklungstendenzen von einer erneuten Vertrauenskrise abgelöst wurden. Der in aller Öffentlichkeit von den Linienreedereien ausgetragene Kampf um Marktanteile sowie die weiter steigenden Betriebskosten der Schiffe taten das Übrige, um eine nachhaltige Erholung der Schifffahrtsmärkte zu verhindern.

Vor diesem Hintergrund kann das vorliegende Konzernergebnis in Höhe von EUR – 3,9 Mio. nicht überraschen. Bereinigt um liquiditätsunwirksame Sondereffekte in Form außerplanmäßiger Impairment-Aufwendungen auf zwei Panamax-Tanker in Höhe von EUR 6,5 Mio. beträgt das operative Ergebnis des Konzerns im Jahr 2011 EUR + 2,6 Mio. Ganz wesentlich hat zu diesem positiven operativen Ergebnis beigetragen, dass die beiden Supramax-Bulker MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" in Dienst gestellt wurden, um ihre langfristigen Chartern anzutreten. Das insgesamt vier Einheiten umfassende Neubauprogramm der Marenave Schiffahrts AG wurde somit im Jahr 2011 erfolgreich abgeschlossen. Nachdem die Flotte



**Tobias König**

Chief Executive Officer, Marenave Schiffahrts AG



durch den permanenten Kapitaldienst ihre hohe Innenfinanzierungskraft unter Beweis stellen konnte, sollte das Schiffportfolio der Marenave eine gute Basis bieten, um bei einer Erholung der Tanker- und Containermärkte nicht nur relativ, sondern auch absolut betrachtet, wieder zufriedenstellende Ergebnisse einfahren zu können.

Neben der weiteren technischen und kommerziellen Optimierung der Flotte steht auch die Optimierung der Finanzierungsstrukturen sowie die Erweiterung der Eigenkapitalbasis im ständigen Fokus des Vorstands. In Hinblick auf die aktuell vorhandenen Finanzierungen stehen Verhandlungen mit Banken kurz vor dem Abschluss, durch welche für einen Teil der Flotte die Höhe zukünftiger Kapitaldienste in Abhängigkeit ihrer jeweiligen operativen Cashflows terminiert werden soll. Dies wird zu einer erhöhten Flexibilität führen und hat positive Auswirkungen auf die Gruppenliquidität.

Strategisch ist es das Ziel der Marenave, sich gemeinsam mit den jeweiligen Finanzierungspartnern so zu positionieren, dass die notwendige Konsolidierung der Schifffahrt aktiv mitgestaltet werden kann. Die Stoßrichtung der Gespräche mit den Banken ist die Ausrichtung der Marenave Schiffahrts AG als Konsolidierungs- und Restrukturierungsplattform innerhalb der deutschen maritimen Wirtschaft. Grundlage hierfür sind unter anderem auch die Vorratsbeschlüsse mit Kapitalbezug, welche durch Sie auf den vergangenen Hauptversammlungen gefasst wurden. Das Konzern-Profil der Marenave Schiffahrts AG kann so weiter geschärft werden und gilt heutzutage als Grundvoraussetzung für die schiffsfinanzierenden Banken für den weiteren Auf- und Ausbau von Geschäftsbeziehungen.

Die fundamentalen Aussichten für die Schifffahrt bleiben langfristig unverändert positiv. Das Wachstum der Wirtschaft wird – getrieben von den Schwellenländern – weiter anhalten und der Welthandel, welcher zu über 90 Prozent über See abgewickelt wird, wird weiter zunehmen. Die Schifffahrt bleibt somit zwangsläufig ein unverzichtbarer Teil einer wirtschaftlich und politisch immer weiter zusammenwachsenden Welt.

Der Vorstand der Marenave Schiffahrts AG hat seine Aktivitäten zur Kapitalbeschaffung zur Umsetzung neuer Investitionsprojekte weiter intensiviert. Die Erarbeitung von Konzepten, um Kommanditisten von Ein-Schiffs-KG's zukünftig als Aktionäre der Marenave Schiffahrts AG zu gewinnen, ist hierbei nur ein Beispiel. Hierbei sollen Schiffe als Sacheinlage in die AG eingebracht werden und das Kommanditkapital gegen Aktien oder in einzelnen Fällen auch in Genussrechte getauscht werden.

Der Vorstand und das Team der Marenave werden auch im Jahr 2012 vollen Einsatz leisten, um die Gesellschaft voranzubringen, und wir sind weiterhin sehr zuversichtlich, dass wir nach der Krise eine bessere Position im Markt besetzen werden, als dies vorher der Fall war. Wir bedanken uns für Ihr Vertrauen und freuen uns auf die weiterhin gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.

Ihr Tobias König

Chief Executive Officer  
Marenave Schiffahrts AG



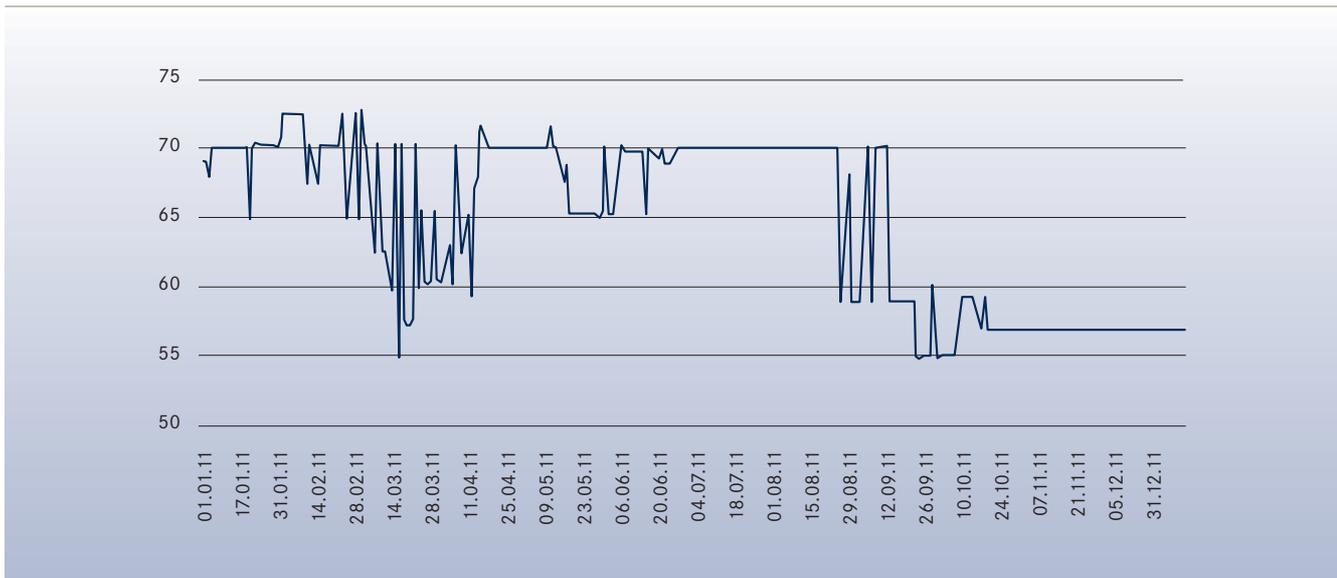
## Das Unternehmen in Kürze

<b>Firma</b>	Marenave Schiffahrts AG
<b>Sitz der Gesellschaft</b>	Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg
<b>Gründungsjahr</b>	2006
<b>Vorstand</b>	Tobias König (CEO)
<b>Aufsichtsrat</b>	Dr. Harald Wauschkuhn (Vorsitzender) Bernd Zens (Stellvertreter) Thomas Christian Schulz
<b>Handelsregisternummer</b>	HRB 96057, Amtsgericht Hamburg
<b>Börse</b>	Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
<b>Marktsegment</b>	Regulierter Markt
<b>Wertpapierkennnummer (WKN)</b>	A0H1GY
<b>International Securities Identification Number (ISIN)</b>	DE000A0H1GY2
<b>Börsenkürzel</b>	M5S
<b>Wertpapiertyp</b>	Inlandsaktie
<b>Marktkapitalisierung</b>	85,53 Mio. Euro zum 31. Dezember 2011
<b>Aktiengattung</b>	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
<b>Anzahl der Aktien</b>	1.500.500

# Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2011

## Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Quelle: Bloomberg

Wie bereits das Vorjahr war auch das Jahr 2011 von Turbulenzen an den Aktienmärkten geprägt. Während im ersten Halbjahr 2011 unter anderem die Naturkatastrophe in Japan zu starker Volatilität führte, nahm die Berg- und Talfahrt in der zweiten Jahreshälfte sogar nochmals zu. Ursächlich waren hierfür zunächst die anhaltende Schuldenkrise im Euroland, die weitere konjunkturelle Abschwächung in den USA sowie Sorgen um eine weitere Bankenkrise. Besonders schwer hatte es dabei den DAX getroffen, der seit Anfang Juli zwischenzeitlich 32 Prozent seines Kurswertes verloren hat. Innerhalb der Leitindizes traf es vor allem konjunkturanfällige Werte und Aktien von Finanzinstituten. Im letzten Quartal entwickelten sich die Leitindizes jedoch dank positiver Nachrichten zum Wirtschaftswachstum und dem Arbeitsmarkt in den USA wieder ansteigend, so dass der Dow Jones auf Sicht des Gesamtjahres um 5,5 % zulegen konnte, während der DAX im Jahresverlauf per Saldo 14,7 % einbüßte.

Die Aufwärtsentwicklung hielt auch im ersten Quartal des Jahres 2012 im Zuge positiver Stimmungsindikatoren weiter an. Die Niedrigzinspolitik von EZB und Fed sowie eine durch den Dreijahrestender der EZB unterstützte Entspannung der Staatsschuldenkrise schufen zusätzlich ein willkommenes Umfeld für die positive Entwicklung der Kurse. Ob diese Entwicklung und die aktuelle teilweise zu beobachtende Euphorie anhält, hängt jedoch von der Beantwortung der großen Fragen aus Politik und Wirtschaft ab: Wie entwickelt sich die US-Konjunk-

tur? Kann Griechenland die Vorgaben von IWF, EZB und Europäischer Kommission einhalten? Wie nachhaltig ist die Haushaltspolitik anderer europäischer Länder?

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schifffahrts AG zeichnen sich grundsätzlich durch Wertbeständigkeit und geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt aus. Vor dem Hintergrund eines insbesondere in der zweiten Jahreshälfte schwierigen Marktumfelds in der internationalen Seeschifffahrt mussten jedoch auf Jahressicht – bei insgesamt minimalen Handlungsvolumina – Kursrückgänge hingenommen werden.

Der Höchstkurs im Laufe der ersten drei Quartale des Jahres 2011 wurde mehrmals mit EUR 72,5 erreicht. Der Tiefstand der Aktie lag Mitte März sowie zum Ende des dritten Quartals bei EUR 55,00. Das Jahr 2011 endete mit einem Schlusskurs von EUR 57,00.

Die Anteile der Marenave Schifffahrts AG werden zu rund 50 % von Versicherungen, zu rund 32 % von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken und zu rund 15 % von anderen Banken gehalten. Die verbleibenden 3 % verteilen sich auf andere institutionelle Investoren sowie auf Streubesitz.

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

## Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Ergebnis</b>					
Umsatzerlöse in TEUR	54.788	39.549	33.111	50.458	30.061
EBIT in TEUR	5.090	4.258	-893	16.192	8.956
Umsatzrendite in %	-7,19	-9,33	-23,18	20,41	18,81
EBIT-Marge in %	9,29	10,77	-2,70	32,09	29,80
Ergebnis pro Aktie in EUR	-2,63	-2,46	-5,12	6,86	3,77

	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
<b>Bilanz</b>					
Bilanzsumme in TEUR	410.459	404.169	354.834	304.178	208.658
Eigenkapital in TEUR	149.059	147.823	140.605	156.233	137.395
Eigenkapitalquote in %	36,32	36,57	39,63	51,36	65,85

	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
<b>Mitarbeiter</b>					
Mitarbeiter	8	7	7	0	1
Personalaufwand in TEUR	541	445	257	0	73
Personalaufwandsquote in %	0,99	1,13	0,78	0,00	0,24

# Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2011

## 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 Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, war im Verlauf des Jahres 2011 von unterschiedlichen Entwicklungstendenzen geprägt. Während die Frachtraten im 1. Halbjahr - vor allem in der Containerschifffahrt - noch Zuwächse verzeichnen konnten, war das 2. Halbjahr geprägt von einem Rückgang der Fracht- und Charraten in allen Größenklassen und damit einhergehend auch einer Abnahme der Schiffswerte. In dieser Umgebung ist das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG im Geschäftsjahr 2011 mit EUR ./ 3,9 Mio. negativ ausgefallen. Hauptursächlich dafür ist eine Impairment-Abschreibung auf zwei Produktentanker, welche insgesamt mit EUR 6,5 Mio. zu Buche schlägt. Ohne diesen nicht liquiditätswirksamen Sondereffekt würde das Ergebnis einen operativen Gewinn von EUR 2,6 Mio. zeigen. Dies allein ist noch kein zufriedenstellendes Ergebnis. Es zeigt aber den Erfolg unserer Diversifizierungsstrategie vor dem Hintergrund der schwierigen Marktverhältnisse. Eine große Anzahl unserer internationalen Mitbewerber befindet sich in Restrukturierungen oder hat bereits Insolvenz oder Gläubigerschutz beantragt. Bei anhaltender Marktschwäche wird sich dieser Trend unweigerlich fortsetzen, wobei wir aufgrund der Flottenstruktur der Marenave Schifffahrts AG mit verhaltenem Optimismus in die Zukunft blicken.

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Zu diesem Zweck wurde in moderne Containerschiffe, Produktentanker, Bulk-Carrier und in einen Car Carrier investiert. Das insgesamt vier Einheiten umfassende „Supramax Bulker“-Neubauprogramm wurde in 2011 mit der Indienststellung der MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“ erfolgreich abgeschlossen. Die im Jahr 2010 bereits zu spürende positive Auswirkung der in lang- bis mittelfristigen Charterverträgen beschäftigten Schiffe hat sich im aktuellen Geschäftsjahr 2011 weiter verstärkt. Die Einnahmesicherheit der Flotte steht ohne Zweifel im Vordergrund, denn der größte Teil der Erträge ist langfristig bis mittelfristig über Charterverträge mit Festlaufzeit gesichert.

Die Nachfrage nach Transportkapazitäten in den unterschiedlichen Bereichen der internationalen Seeschifffahrt entwickelt sich grundsätzlich weiterhin positiv. Erschwerend für nahezu

alle Schiffssegmente werden sich jedoch weiterhin hohe Orderbücher auswirken, welche ein hohes Tonnageangebot erzeugen. Es bleibt abzuwarten, wie durch Verschrottungen und Abbestellungen bei Werften (teils zwangsläufig in Folge von Bankrotten) das Tonnageüberangebot reduziert werden kann. Das ohnehin bereits praktizierte sog. Super Slow Steaming (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Treibstoffkosteneinsparung und dem Nebeneffekt einer Tonnagebindung) wird - vor dem Hintergrund immer weiter steigender Bunkerkosten - aller Voraussicht nach von Dauer sein. So haben sich in den letzten drei Jahren die Treibstoffkosten verdreifacht, was zu einem dauerhaften Umdenken in der Transportlogistik führt. Eine Trendumkehr ist nicht zu erwarten. Im Gegenteil, durch die Erweiterung von bestehenden ECA- und SECA-Zonen („Sulphur) Emission Control Areas“; Emissionsschutzgebiete) werden die Kosten für Treibstoff weiter steigen. Die Kostendifferenz zwischen Schweröl (ca. USD 750 pro Tonne) und den schwefelarmen Dieselmotorkraftstoffen (ca. USD 1.050 pro Tonne) beträgt heute rd. USD 300 pro Tonne.

Auch die Situation auf dem Schiffsfinanzierungsmarkt hat erhebliche Auswirkungen auf das Marktumfeld der internationalen Seeschifffahrt.

Zum einen steht nach wie vor deutlich weniger Kreditvolumen für Neugeschäfte zur Verfügung und zum anderen vergeben die Banken Gelder äußerst selektiv - zumeist nur noch an Kunden, die aus Sicht der Banken langfristig strategisch wichtig sind. Das wenige neue Geld, das aktuell verliehen wird, ist zudem mit höheren Margen hinterlegt. Der Grund für die Geldverknappung und -verteuerung liegt - trotz der Bereitstellung von sehr billigen Geldmitteln der EZB - in bankeninternen regulatorischen Auflagen (Basel III u.a.), wodurch die Banken ihre ausgegebenen Darlehen tendenziell mit mehr Eigenkapital hinterlegen müssen.

Die Geldverteuerung belastet einerseits natürlich die Ergebnisse der kreditnehmenden Schifffahrtsunternehmen. Andererseits führt die Geldverknappung dazu, dass - trotz historisch niedriger Neubaupreise - das aktuelle Neubestellungsvolumen nahezu gegen Null tendiert, was letztendlich zu einer mittelfristigen Verknappung von Tonnage und zu einer Angleichung von Angebot und Nachfrage führen sollte.

## Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./ Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte sank im Vergleich zum Vorjah-

reszeitraum von TEUR 9.215 auf TEUR 5.923. Während die Handymax- und „Medium Range“-Produktentanker der Marenavo-Flotte in 2011 - auf immer noch niedrigem Niveau - leicht verbesserte Einnahmeverhältnisse als in 2010 vorweisen konnten, ließ das Einnahmenniveau der beiden Panamax-Tanker nochmals deutlich nach. Aufgrund der ebenfalls nicht unmittelbar positiven Zukunftsaussichten dieses Subsegmentes resultierte ein Impairment-Aufwand von insgesamt EUR 6,5 Mio. auf diese beiden Schiffe.

Zur unbefriedigenden Einnahmesituation der Tankerflotte kam die verschärfte Kostensituation im Schiffsbetrieb, und hierbei in erster Linie die hohen Treibstoffkosten sowie die stark gestiegenen Kosten für den Schutz gegen Piraten und die Versicherung der Schiffe hinzu. Dies resultierte in schwachen Netto-Ergebnissen für die Tanker. Die erhöhten Kosten können in einer Marktphase, in der ein intensiver Wettbewerb um jede einzelne Ladung stattfindet, leider nur in sehr geringem Maße an die Charterer weitergegeben werden. Die schwache Entwicklung der Produktentankermärkte hat vor allem mit einer zuletzt nachlassenden Nachfrage in Folge der allgemeinen Verunsicherung an den globalen Handels- und Finanzmärkten durch die Schuldenkrise in Europa und den Vereinigten Staaten zu tun. Auch wenn die internationale Energieagentur (IEA) für das Jahr 2012 von einem weiteren Wachstum der Nachfrage nach Öl ausgeht, wird diese nach deren Einschätzung geringer als im Jahr 2011 ausfallen.

Trotz alledem wird von einer Vielzahl von Analysten und Marktteilnehmern gerade in dem Segment Handymax- und „Medium Range“-Tanker (MR 1) eine rasche Erholung erwartet. Grund dafür sind strukturelle Veränderungen mit positiven Implikationen auf die Produktentanker. Zu nennen sind hier Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität. Während derzeit veraltete Raffinerien vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa stillgelegt werden, ergibt sich ein hohes Exportpotential von Ölprodukten aus modernen Raffinerien im asiatischen Pazifikraum, welches den Importbedarf entwickelter Länder sowie in Afrika und Südamerika decken und somit insgesamt einen positiven Einfluss auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage haben wird.

Auch das Orderbuch sowie die Altersstruktur der aktuellen Produktentankerflotte sind von allen Schiffssegmenten am wenigsten bedrohlich, sondern unterstreichen vielmehr die positiven Zukunftspotentiale. Das aktuelle Orderbuch der Produktentanker steht derzeit bei ca. 12,5 % der bestehenden Flotte - und damit nur halb so hoch im Vergleich zu Rohöltankern. Hinsichtlich der in 2011 ursprünglich erwarteten Neubauablieferungen von Produktentankern wurden tatsächlich 45 % verschoben oder storniert. Auch für 2012 wird derzeit mit einer Verschiebungsrate von mindestens 20 % gerechnet, was eine weitere Verbesserung der Angebots-/Nachfragesituation bringen sollte. Positiv ist auch, dass im

Bereich der MR1-Tanker (bis 40.000 tdw) fast keine Neubauten mehr zur Ablieferung kommen.

### Containerschifffahrt

Die rasante Erholung der Charraten in der Containerschifffahrt des Jahres 2010 hielt nur bis zur Mitte des Jahres 2011 an. Obwohl die Nachfrage nach Transportkapazitäten sowie die umgeschlagenen Containervolumina weiter stabil sind, hat seit der Mitte des Jahres 2011 eine deutliche Abwärtsbewegung des Rateniveaus eingesetzt, welche zum Zeitpunkt dieser Berichtsabfassung (Ende März 2012) ihre Bodenbildung erreicht zu haben scheint. Verantwortlich für den Abschwung sind unter anderem die große Zahl von Neubauablieferungen sowie der Wettbewerb der Linienreedereien um Marktanteile, welcher in Form eines Preiskampfes ausgetragen wird. Dieses Verhalten der Marktteilnehmer drückte sowohl auf die Fracht- als auch auf die Charraten. Erst zum Ende des Jahres 2011 und im weiteren Verlauf des Jahres 2012 erkannten die großen Linienreedereien, dass ein solcher Preiskampf selbst für größere Marktteilnehmer ruinös sein kann. In dieser Folge kam es zur Bildung verschiedener Allianzen zwischen den großen Linienreedereien mit dem Ziel, Synergien und Effizienzen zu realisieren. Diese Maßnahmen zeigten bereits Anfang des Jahres 2012 deutliche Wirkung, so dass signifikante Steigerungen in den Frachtraten - welche in aller Regel eine Indikatorfunktion für das Charratenniveau haben - durchgesetzt werden konnten. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie lange dieser Trend anhält.

Im Zuge der negativen Entwicklung im Bereich der Charraten nahm auch die Anzahl beschäftigungsloser und aufliegender Schiffe wieder zu. Ende März 2012 beträgt deren Anteil immerhin 5,8 Prozent der gesamten fahrenden Flotte. Es wird jedoch erwartet, dass diese Zahl in den kommenden Sommermonaten im Zuge der Wiederaufnahme bzw. Neueinführung von Liniendiensten wieder abnehmen wird.

Ein weiterer Hauptgrund für die Verschlechterung der aktuellen Lage liegt in der hohen Zahl an Neubauten, die im Jahr 2011 auf den Markt geströmt sind. Insgesamt 1,2 Millionen TEU wurden im Jahr 2011 abgeliefert, was bei weitem das Verschrottungsvolumen übertraf und somit zu einem Flottenanstieg in Höhe von 8,5 Prozent führte. Eine hohe Anzahl von Neubestellungen der Jahre 2010/2011 wird auch in den kommenden Jahren zu einem Flottenwachstum führen, was eine Belastung für den Gesamtmarkt bedeutet. Es gibt jedoch auch hier die ersten Verschiebungen von Ablieferungen; die Taiwanische Reederei Yangming hat z.B. die Ablieferung einer Serie von 4.500 TEU Post-Panamax Neubauten um bis zu 16 Monate verschoben. Wenn dieses Verhalten Nachahmer findet, sollte dies zu einer Entspannung der Lage beitragen.

Bei einer näheren Analyse nach Schiffsgrößen zeigt sich jedoch, dass von den in 2011 bestellten 1,64 Millionen TEU das

Gros auf den Post-Panamax Bereich entfällt. In verschiedenen Kaskadeneffekten werden in der näheren Zukunft Schiffe jenseits der 10.000-TEU-Grenze im Asien-Europa-Liniendienst Schiffe in einer Größe zwischen 6.500 und 8.500 TEU verdrängen. Diese wiederum verdrängen z.B. Schiffe in einer Größe von 4.000 TEU von ihren bisher angestammten Nord-Süd-Routen. Letztere werden dann Feederfunktionen übernehmen.

Bei den in der Marenave-Flotte agierenden MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" wird dieser Kaskadeneffekt glücklicherweise kaum negative Auswirkungen haben, da sie bereits jetzt im innerasiatischen Raum in Häfen verkehren, die aufgrund ihrer Größe nur Schiffe bis zu einer bestimmten Größe aufnehmen können.

Bei einem erwarteten Weltwirtschaftswachstum in 2012 von 3,0 bis 4,0 Prozent wird sich die Nachfrage nach maritimen Transportleistungen um erfahrungsgemäß ca. 8 Prozent erhöhen.

Da in der Größenklasse des MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" nahezu ein Nullflottenwachstum prognostiziert wird, gehen wir davon aus, dass sich die Charterraten ab Mitte des Jahres 2012 wieder stetig erhöhen werden.

Für 2011 konnten durch den Einsatz der beiden Containerschiffe in einem Einnahmepool auch in der zweiten Jahreshälfte deutlich über dem Marktniveau liegende Pooleinnahmen vereinnahmt werden.

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.

### **Bulkschifffahrt**

Die Fundamentaldaten in der Bulkschifffahrt deuten auf eine weiter steigende Nachfrage nach Transportkapazitäten hin. So nahm die weltweite Stahlproduktion in 2011 gegenüber dem Vorjahr um 7 Prozent zu. Transportierte Mengen an Eisenerz erhöhten sich um 9 Prozent; Kohletransporte legten um 6 Prozent zu.

Trotz dieser positiven Fundamentaldaten zeigten sowohl die Fracht- und Charterraten als auch die Schiffswertwerte im Jahr 2011 eine nahezu durchgehend negative Tendenz.

Ursächlich für diese Tendenz ist vor allem abermals ein hohes Flottenwachstum, welches im Bereich der Bulker - trotz Stornierungen, Verschiebungen und Verschrottungen - 15 Prozent betrug und somit eine Erhöhung des Ratenniveaus verhinderte. Kurzfristig wird sich das Ungleichgewicht von Nachfrage und Angebot vermutlich erst noch vergrößern, bevor ab dem

Jahr 2013 dann die Tendenz wieder hin zu einem Marktgleichgewicht gehen wird und eine Ratenerholung einsetzen kann. Für das Jahr 2012 wird derzeit mit einem Nachfragewachstum von ca. 6 Prozent gerechnet. Aufgrund des hohen Orderbuches wird das Flottenwachstum jedoch - bei einem ähnlichen Niveau an Verschiebungen wie in 2011 - ca. 10 Prozent betragen.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden bis maximal in das Jahr 2016 reichende Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass unsere Schiffe nicht unmittelbar der Volatilität und der aktuellen Schwäche des Spotmarktes ausgesetzt sind. Dennoch existieren aufgrund der engen Verflechtung der Marktteilnehmer starke Wechselwirkungen. Von der Insolvenz internationaler Charterer von Bulk Carriern sind wir zwar nicht direkt betroffen, dennoch spüren wir die Folgen der Insolvenz in einem destabilisierten Marktumfeld. Insbesondere die sich derzeit entfaltende Sankto-Krise kann erhebliche Auswirkungen auf die Bulkermärkte haben, da rd. 200 Schiffe davon betroffen sein werden.

Positiv ist jedoch, dass sich das Orderbuch für Bulker mehr und mehr zu einem „Märchenbuch“ entwickelt. Denn es wächst die Erkenntnis, dass wohl zwischen 30-50% der im Orderbuch geführten Bestellungen nicht (mehr) zur Ablieferung kommen werden.

Aufgrund der zum Erliegen gekommenen Neubestellungen, sind chinesische Werften unter enormem Druck; viele werden diesem nicht standhalten können. Andere drücken mit Dumping-Angeboten in den Markt, was wiederum Auswirkung auf die Bewertung der Schiffswerte insgesamt hat. Wer jetzt einkaufen kann, profitiert von Preisen, die wir seit 2002 nicht mehr gesehen haben. Und das bei erheblich geminderter Kaufkraft des US-Dollars.

### **Car Carrier**

Autoverkäufe haben mit der Ausnahme von Westeuropa in allen Märkten in 2011 zugenommen, wobei insbesondere die Schwellenländer für ein starkes Wachstum sorgten, welches auch für die kommenden Jahre signifikantes Potential liefert.

Nichtsdestotrotz war das Jahr 2011 entgegen den Erwartungen von Analysten und anderen Marktbeobachtern für die „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) ein schwieriges Jahr. Hauptursächlich für diese Entwicklung war der Tsunami zu Beginn des Jahres 2011 in Japan, welcher zu einem zeitweiligen Zusammenbruch der für den PCTC-Markt wichtigen japanischen Automobilindustrie führte. Durch vollzogene Kapazitätsanpassungen sowie Nachholeffekte setzte jedoch seit August 2011 eine erfreuliche Erholung ein.

Das Durchschnittsalter der PCTC-Flotte liegt derzeit bei ca. neun Jahren. In 2011 wuchs die Flotte um 6 Prozent. Das Orderbuch beträgt zum Jahresende 2011 nur 42 Schiffe (ent-

spricht 7 Prozent der aktiven Flotte), von denen 34 in 2012 und acht Einheiten in 2013 abgeliefert werden sollen.

Bei einer erwarteten Erhöhung der Nachfrage nach Transportkapazitäten in Höhe von 10 Prozent für 2012 dürfte sich das Angebots-/Nachfrage-Verhältnis somit weiter positiv für den PCTC-Markt entwickeln.

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.

## Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

### Ertragslage

Die Ertragslage im Jahr 2011 ist durch einen Umsatzzanstieg von 38,6 % gekennzeichnet. Dies ist nahezu ausschließlich durch den Ausbau der fahrenden Flotte bedingt. Die vier im Verlauf der Jahre 2010 und 2011 von der Bauwerft übernommenen Bulker steuerten EUR 23,6 Mio. Umsatzerlöse bei. Auch die beiden Containerschiffe konnten ihr Umsatzniveau von EUR 2,3 Mio. in 2010 auf EUR 4,1 Mio. in 2011 deutlich verbessern. Dagegen haben die im Tankersegment fahrenden Schiffe nochmals rückgängige Erlöse in Höhe von EUR 3,9 Mio. zu verzeichnen gehabt.

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2011 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2010 stellen sich wie folgt dar:

	01.01. - 31.12.2011	01.01. - 31.12.2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Umsatzerlöse	54.788	39.549	15.239
Schiffsbetriebskosten	-22.382	-17.298	-5.084
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>32.406</b>	<b>22.251</b>	<b>10.155</b>
Personalaufwendungen	-541	-445	-96
Sonstige betriebliche Erträge	1.050	365	685
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.816	-2.759	-57
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>30.099</b>	<b>19.412</b>	<b>10.687</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-18.509	-15.479	-3.030
Wertminderungen	-6.500	-2.400	-4.100
Zuschreibungen	0	2.725	-2.725
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	191	1.427	-1.236
Finanzierungsaufwendungen	-8.381	-9.077	696
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-3.100</b>	<b>-3.392</b>	<b>292</b>
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-184	-170	-14
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-656	-130	-526
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>-840</b>	<b>-300</b>	<b>-540</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-3.940</b>	<b>-3.692</b>	<b>-248</b>

Der Konzernenerfolg setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	2011	2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Marenave AG	-1.928	-1.962	34
Tanker	-13.620 *	-6.481 *	-7.139
Container	-1.174	172 **	-1.346
Car Carrier	2.762	2.569	193
Bulker	10.648	2.053	8.595
Übrige	46	51	-5
Konsolidierungsbuchungen	-674	-94	-580
<b>Konzernerfolg</b>	<b>-3.940</b>	<b>-3.692</b>	<b>-248</b>

\* beinhaltet in 2011 EUR 6,5 Mio. Impairment-Aufwendungen (2010: EUR 2,4 Mio.)

\*\* beinhaltete in 2010 Erträge aus Zuschreibungen in Höhe von EUR 2,7 Mio.

Das Ergebnis der Tanker beinhaltet mit EUR 6,5 Mio. Impairment-Aufwendungen, welche sich auf insgesamt zwei Schiffe der Panamax-Klasse verteilen (Vorjahr: EUR 2,4 Mio. Impairment auf insgesamt drei Schiffe der Handysize-Klasse). Um diese Effekte bereinigt, hätte sich der Ergebnisbeitrag der Tanker lediglich um EUR 3,0 Mio. gegenüber dem Vorjahr verschlechtert, was vor allem das beschriebene unbefriedigende Ratenniveau sowie Sondereffekte aus „off-hire“-Zeiten infolge von Klasedockungen zweier Panamax-Schiffe widerspiegelt.

Das Ergebnis der Containerflotte beinhaltete im Jahr 2010 mit EUR 2,7 Mio. den positiven Effekt aus einer Zuschreibung. Operativ und ohne diesen Vorjahreseffekt hat sich das Ergebnis der Containerflotte von 2010 auf 2011 um EUR 1,4 Mio. auf EUR -1,2 Mio. verbessert. Die seit Mitte des Jahres 2011 zu verzeichnende Abnahme des Charterratenniveaus ist in den Poolraten der beiden Containerschiffe im Jahr 2011 im Wesentlichen noch nicht spürbar gewesen, da sich das jeweilige Marktniveau durch die Poolbeschäftigung abgemildert und zeitlich versetzt auswirkt.

Der Car Carrier fährt weiterhin die planmäßig zu erwartenden erfreulichen Ergebnisbeiträge ein.

Der positive Ergebnisbeitrag und die positive Ergebnisveränderung der Bulker resultierte aus der Indienststellung der letzten beiden Bulker-Neubauten. Das MS "MARE TRAVELLER" wurde im Januar 2011 und das MS "MARE TRACER" im Mai 2011 übernommen.

Bei den Konsolidierungsbuchungen handelt es sich mit TEUR 656 im Wesentlichen um die Anpassung der latenten Ertragsteuern.

Der Umsatzzanstieg um EUR 15,2 Mio. geht einher mit einer relativ gesehen geringeren Zunahme bei den Schiffsbetriebskosten um EUR 5,1 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. Die Zunahme der Schiffsbetriebskosten resultiert dabei vor allem aus der Indienstellung der letzten beiden Bulker in 2011 sowie aus dem erstmaligen ganzjährigen Einsatz der zwei im Vorjahr in Dienst gestellten Bulker MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER".

Insgesamt stieg das Schiffsbetriebsergebnis um EUR 10,2 Mio.

Im operativen Bereich sind im Geschäftsjahr 2011 zwei planmäßige Klassedockungen zu nennen. Hin- und Rückreisen sowie die Zeit im Trockendock führten bei den MT "MARE ATLANTIC" sowie MT "MARE PACIFIC" zu Ausfallzeiten, in denen keine Umsätze eingefahren werden konnten, von insgesamt 36 Tagen.

Der Schiffsbetrieb verlief mit folgender Ausnahme insgesamt weitgehend störungsfrei.

Der MT "MARE CARIBBEAN" hatte im 1. Quartal 2011 eine Grundberührung, die Freischlepp- und Reparaturmaßnahmen notwendig machte. Insgesamt ergaben sich dadurch 25 Ausfalltage, von denen 11 Tage durch die Einnahme-Ausfall-Versicherung erstattet wurden. Abgesehen von einer Franchise in Höhe von TUSD 70 werden auch die übrigen im Zusammenhang mit dem Unfall entstandenen Kosten von den Versicherungen erstattet. Der MT "MARE CARIBBEAN" konnte nach Beendigung der Reparaturmaßnahmen seinen Dienst wieder aufnehmen.

Aus der Einnahmen-Ausfall-Versicherung resultierten in 2011 Erträge von insgesamt TEUR 287. Zusammen mit weiteren Erstattungen aus anderen Versicherungen in Höhe von TEUR 101 begründen diese Erträge zum Teil die Zunahme der sonstigen betrieblichen Erträge zum Vorjahr.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um TEUR 3.030 auf TEUR 18.509 zu, wofür wiederum im ganz Wesentlichen der Flottenausbau im Segment Bulker der Jahre 2010 und 2011 verantwortlich zeichnet.

In den Finanzierungsaufwendungen (TEUR 8.381) sind Darlehenszinsen, Aufwendungen aus der Effektivverzinsung, Zinsaufwendungen aus abgeschlossenen Zinssatzswaps (insgesamt TEUR 7.304) und aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinssatzswaps (TEUR 675) enthalten.

Das Finanzierungsergebnis liegt insgesamt - trotz eines höheren zu verzinsenden Darlehensbestandes - noch unter dem Niveau des Vergleichszeitraums, worin sich das insgesamt niedrige Zinsniveau widerspiegelt.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt TEUR 191 sind Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung der Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 176 enthalten.

Nach Berücksichtigung der latenten und laufenden Steuern beträgt das Konzernergebnis TEUR ./.. 3.940 (Vorjahr: TEUR ./.. 3.692).

### Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2011	31.12.2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
<b>Vermögenswerte</b>			
Langfristige Vermögenswerte	398.836	394.496	4.340
Kurzfristige Vermögenswerte	11.623	9.673	1.950
<b>Bilanzsumme</b>	<b>410.459</b>	<b>404.169</b>	<b>6.290</b>
<b>Schulden</b>			
Langfristige Schulden	111.844	229.628	-117.784
Kurzfristige Schulden	149.556	26.718	122.838
<b>Bilanzsumme</b>	<b>410.459</b>	<b>404.169</b>	<b>6.290</b>

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 410.459 entfallen auf der Aktivseite TEUR 395.895 auf die fahrende Flotte sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 980 im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Die Zunahme der langfristigen Vermögenswerte um TEUR 4.340 begründet sich vor allem aus Währungseffekten infolge der Umrechnung der in der funktionalen Währung USD bilanzierten Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2011 mit einem Wechselkurs von USD/EUR 1,2939 im Vergleich zu dem Vorjahreskurs von USD/EUR 1,3362. In der funktionalen Währung USD ist vielmehr eine Abnahme der Sachanlagen von ca. USD 10,0 Mio. zu verzeichnen. Die Neuzugänge durch Indienstellung der letzten beiden Bulker aus dem Neubauprogramm wurden dabei durch planmäßige Abschreibungen sowie Impairmentaufwendungen auf zwei Tanker überkompensiert.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 11.623 dar, die sich gegenüber Ende 2010 um TEUR 1.950 erhöht haben. Die Zunahme ist vor allem auf höhere Ansprüche gegen Versicherungsgesellschaften aus im Berichtsjahr geltend gemachten Schadensaufwendungen sowie aus geltend gemachten Garantieansprüchen gegenüber der Bauwerft der Bulker zurückzuführen.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2011 auf TEUR 149.059. Gegenüber dem 31. Dezember 2010 bedeutet dies eine Erhöhung um TEUR 1.236. Die Abweichung resultiert aus der positiven Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 5.176, die aus der Entwick-

lung des USD resultiert. Dieser Effekt wurde teilweise durch das negative Konzernergebnis in Höhe von TEUR 3.940 kompensiert.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2011 und 2010 um TEUR 117.784 ab, während die kurzfristigen Schulden um TEUR 122.838 zunahmen.

Die langfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen nahmen im Vergleich zum Bilanzstichtag des Jahres 2010 um TEUR 117.969 ab, während die kurzfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen um TEUR 118.433 zunahmen.

Ursache für diese Verschiebungen in der Fristigkeit der Schiffshypothekendarlehen sind vor allem die IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.) betreffend die Klassifizierung von kurzfristigen Schulden. Die Verschiebungen betreffen die Schiffshypothekendarlehen der die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bank. Zum 1. März 2012 ist der zuvor bestandene „Waiver“ der Bank in Bezug auf die Einhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl für die Container- und Tankerschiffe ausgelaufen. Aufgrund weiterhin nicht ausreichender Marktwerte der Schiffe ist die Loan-to-Value-Kennzahl auch nach dem 1. März 2012 nicht bzw. erneut nicht eingehalten. Zudem kann der Konzern seit März 2012 aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmensituation den vertraglich vereinbarten Kapitaldienst von drei Schiffen nicht mehr erbringen. Diese aktuellen Tilgungsaussetzungen sowie die Nichteinhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl ab 1. März 2012 duldet die Bank, ohne Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen zu verlangen.

Eine langfristig ausgelegte Refinanzierungslösung und Regelung lag zum Bilanzstichtag und Bilanzaufstellungszeitpunkt in dokumentierter Form jedoch noch nicht vor, so dass die Bank formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligestellung hätte, was die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensteile als komplett kurzfristig nach sich zieht.

Ohne diese Änderung der Fristigkeit wären die langfristigen Schiffshypothekendarlehen zum 31. Dezember 2011 um TEUR 111.213 höher und die kurzfristigen Schiffshypothekendarlehen entsprechend geringer ausgefallen. Aufgrund des positiven Verlaufs der Verhandlungen mit den Banken ist der Vorstand optimistisch, dass eine konstruktive Lösung gefunden werden kann, an deren Ende ein Tilgungsprofil der betroffenen Darlehen weit über das Ende des Jahres 2012 hinaus vorliegt.

Die Abnahme im langfristigen Bereich ist in der funktionalen Währung USD noch deutlicher ausgefallen, wobei die planmäßigen Darlehenstilgungen auf die gesamte Flotte die Zuflüsse aus Darlehensabrufen im Zusammenhang mit der Ablieferung zweier Neubauten im Segment Bulker überkompensierten.

## Finanzlage

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

	2011	2010
<b>Angaben in TEUR</b>		
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	26.991	20.605
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-17.769	-37.579
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-11.092	17.116
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-1.870	142
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	581	250
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	3.765	3.373
<b>= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>	<b>2.476</b>	<b>3.765</b>

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Die Verbesserung zum Vorjahr resultiert vor allem aus dem Ausbau der Flotte infolge der Indienststellung zweier weiterer Massengutfrachter.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen geprägt durch den Mittelabfluss für drei Bauzeitraten der oben genannten Supramax-Bulker.

Demgegenüber stehen Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Darlehen im Zusammenhang mit dem Baufortschritt der Bulker in Höhe von TEUR 12.326 (TUSD 17.014) sowie Emissionserlösen in Höhe von TEUR 3.622 aus der Ausgabe eines Commercial Papers. Diese Zahlungseingänge wurden durch den insgesamt erbrachten Kapitaldienst an die Banken in Höhe von TEUR 27.044 deutlich überkompensiert, so dass insgesamt ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von EUR 11,1 Mio. resultiert.

Der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2011 setzt sich zusammen aus TEUR 3.067 Kassenbeständen und Bankguthaben abzüglich TEUR 591 jederzeit fälliger Bankverbindlichkeiten.

Bzgl. der aktuellen Finanzlage sowie Verhandlungen mit finanzierenden Banken wird auf den Risikobericht und den Nachtragsbericht verwiesen.

## 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.

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

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 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 Optionsschuld-

verschreibungen (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 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 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. Ergänzend hierzu wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. Juni 2011 ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrates ein- oder mehrmalig auszuschließen, soweit es erforderlich ist, um etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen.

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**

Im Geschäftsjahr 2011 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG im Durchschnitt acht (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, welcher während des Jahres 2011 aus zwei Mitgliedern bestand. Zum 31. Dezember 2011 hat Herr Jörn Meyer aus persönlichen Gründen sein Amt als Vorstandsmitglied niedergelegt.

**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](http://www.marenave.com/dt/investorrelations/unternehmensfuehrung.html))

### Grundzüge des Vergütungssystems

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

Der Vorstand erhält keine Vergütung.

### Chancen und Risiken

#### Risikobericht

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

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

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

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

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

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

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schifffahrts AG 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.

Bilanzierungsrichtlinien und Kontierungsanweisungen bestehen in erforderlichen Teilbereichen. Abstimmungen zwischen den involvierten Personen werden aufgrund der Überschau-

barkeit 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.

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 Aufsichtsrates 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.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe 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 lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie 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 lang- und mittelfristige Charterverträge an einen Charterer gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schiffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht zum 31. Dezember 2011 ein Zinssatzswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen. Außerdem besteht zum Bilanzstichtag ein Devisentermingeschäft, welches lediglich zur Kursabsicherung der im Dezember 2011 emittierten und im April 2012 zurückzuzahlenden EUR-Schuldverschreibung abgeschlossen wurde.

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.

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

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 24 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 rund 20 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Der MT "MARE CARIBBEAN" wird im „Clean Products International Pool“ (CPI) eingesetzt, wo derzeit 13 weitere Schiffe ähnlicher Spezifikation befrachtet werden. 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 Reedert 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 2011 aus 26 Schiffen besteht.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei Scorship Navigation GmbH & Co. KG. 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 insgesamt 23 Tanker und Massengutfrachter. Zwei Supramax-Bulker fahren für eine Dauer von drei Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul. Die beiden zuletzt abgelieferten Supramax-Bulker fahren für eine Dauer von fünf Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Overseas Bulk Ltd.

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 währungskonform 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) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL) 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 fälligzustellen, damit danach die geforderte LtV-Ratio wieder erreicht wäre, bzw. kann die Bank eine Ausschüttungssperre verhängen, bis die geforderte VtL-Ratio wieder erreicht ist. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu Liquiditätsrisiken mit bestandsgefährdenden Ausmaßen nicht nur für die Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG, als Bürge, führen.

Liquiditätsrisiken liegen derzeit diesbezüglich mittelbar durch die festgestellte Nichteinhaltung von vertraglichen Nebenabreden und der vereinbarten „Value-to-loan-Ratio“ durch die finanzierende Bank der Bulkerflotte vor. Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-loan-Ratio“ wurde den Tochtergesellschaften der Marenave AG eine Liquiditätsausschüttungssperre betreffend zukünftiger Zahlungsüberschüsse im Segment Bulker bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte VtL-Grenze - sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte - wieder eingehalten sein wird, durch die Bank auferlegt. Insoweit stehen geplante finanzielle Mittel für die Erbringung des Kapitaldienstes der fremdfinanzierten Schiffe im Segment Container und Tanker, die diese Schiffe derzeit aufgrund nicht auskömmlicher eigener Einnahmen nicht selbst erwirtschaften können, kurzfristig nicht zur Verfügung und daher kann seit März 2012 der Kapitaldienst für diese Flotte nicht in voller Höhe erbracht werden. Zudem ist der im März 2010 ausgesprochene Waiver bzgl. der in den Darlehensverträgen für diese Flotte vorgesehene Verpflichtungen, die den Nachweis der vereinbarten „Loan-to-value“-Grenze vorsehen, mit Wirkung ab dem 1. März 2012 ausgelaufen.

Vor diesem Hintergrund werden mit der die Tanker- und die Containerschiffe finanzierenden Bank Verhandlungen geführt, die LtV-Grenze befristet auszusetzen („Waiver“), einzelne Tilgungen zu stunden und das Tilgungsprofil der einzelnen Darlehen den aktuellen Kapitalströmen anzupassen. Die Gespräche verlaufen sehr konstruktiv und der Vorstand ist zuversichtlich, dass kurzfristig eine Lösung zur Liquiditätsstabilisierung gefunden wird.

Sollte dies entgegen unserer Erwartung nicht erfolgen, würden aus dem Verkauf eines Teils der Flotte ausreichend liquide Mittel generiert werden können, um die Fortführung der Unternehmenstätigkeit (going concern) der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns zu gewährleisten.

Andere - nicht aus der Finanzierung resultierende - bestandsgefährdende 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.

### Chancen der zukünftigen Entwicklung

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

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schifffahrts AG auch grundsätzlich als Restrukturierungsplattform für sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften.

### Nachtragsbericht

Innerhalb des 1. Quartals 2012 konnten bis zum Berichtszeitpunkt am 30. März 2012 Tilgungsleistungen von insgesamt drei Tochtergesellschaften der Marenave Schifffahrts AG aus den Darlehensverträgen in Höhe von insgesamt USD 1,58 Mio. nicht erbracht werden.

Im Übrigen wird auf die Erläuterungen zu den laufenden Refinanzierungsgesprächen mit der die Tanker- und Containerflotte refinanzierenden Bank im Risikobericht verwiesen.

### Prognosebericht

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

Bezüglich zukünftiger Finanzierungsaufwendungen erfolgt die Planung auf Basis der Margen der derzeit bestehenden Darlehensverträge mit einer moderaten kontinuierlichen Steigerung des kurzfristigen Zinsniveaus in Form des USD-3-Monats-Libors. Aufgrund der beschriebenen aktuellen Verhandlungen mit Banken ist es zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht auszuschließen, ob und ggf. in welcher Höhe erhöhte Finanzierungsaufwendungen aus den zu findenden Lösungen resultieren.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen. Die Prognose wird in der funktionalen Währung USD angegeben.

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2012 und 2013 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen

Ergebnisbeitrag von ca. USD 5,3 Mio. in 2012 und in Höhe von USD 5,5 Mio. in 2013 leisten. 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 2012 gemäß den bestehenden mittelfristigen Zeitcharterverträgen Umsatzerlöse von ca. USD 36,5 Mio. erzielen. Im Jahr 2013 werden voraussichtlich bereits die ersten beiden der insgesamt vier Schiffe aus ihrer Festvercharterung zurückgeliefert. In Abhängigkeit von der dann herrschenden Marktlage - von der aktuell angenommen wird, dass sie zu dann geringeren Charraten führen wird, als sie momentan noch durch die Charterverträge gesichert sind - werden die Segmentumsatzerlöse geringer als in 2012 - jedoch voraussichtlich höher als USD 30 Mio. ausfallen. Der Ergebnisbeitrag sollte in 2012 leicht oberhalb bzw. in 2013 leicht unterhalb einer Grenze von USD 15,0 Mio. liegen.

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 2012 aber bei ca. USD 5,0 Mio. und im Jahr 2013 bei ca. USD 6,5 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2012 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2011 und damit ca. USD 1,5 Mio. negativ ausfallen. Im Jahr 2013 könnte bei einer erwarteten Marktstabilisierung 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 2012 Umsatzerlöse in einem Größenbereich zwischen USD 25 Mio. und USD 30 Mio. zu erwarten, wobei sich das Niveau im Jahr 2013 um ca. USD 5,0 Mio. erhöhen könnte. Dies würde sowohl in 2012 als auch in 2013 voraussichtlich zu negativen Konzernbeiträgen im einstelligen USD-Millionenbereich führen.

Insgesamt wird somit für die kommenden beiden Jahre mit operativ deutlich positiven Ergebnissen gerechnet, welche im Jahr 2013 höher als USD 10,0 Mio. ausfallen sollten.

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 oben angegebenen Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind. Die prognostizierten Werte basieren auf der aktuellen Flottenstruktur und 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.

Dies hängt neben den Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten jedoch auch von den Entwicklungen und Stimmungen auf dem Kapitalmarkt und bei den finanzierenden Banken ab.

Derzeit beobachten wir ein wachsendes Interesse der Banken, die Marenave Schifffahrts AG als Konsolidierungsplattform in der deutschen maritimen Wirtschaft zu unterstützen. Dies bedeutet für die Marenave Schifffahrts AG und den Standort Hamburg eine erhebliche Chance, da ansonsten zu befürchten ist, dass ein erheblicher Teil der deutschen Flotte auf Druck der Kreditgeber an ausländische Reeder, insbesondere griechische Reeder, verkauft wird. Aus diesem Grund hat der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG seine Aktivitäten zur Kapitalbeschaffung weiter intensiviert. Außerdem werden Konzepte erarbeitet, um Kommanditisten von Ein-Schiffs-KG's zukünftig als Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG zu gewinnen, indem die Schiffe als Sacheinlage in die AG eingebracht werden und das Kommanditkapital gegen Aktien oder in einzelnen Fällen auch Genussrechte getauscht wird.

Ohne Zweifel liegt die Zukunft des Maritimen Standortes Deutschland in „Corporate Structures“, wie die Marenave Schifffahrts AG sie schon heute bietet. Dies proaktiv zu nutzen, ist das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schifffahrts AG, welches es in 2012 zu erreichen gilt.

Hamburg, den 30. März 2012

Marenave Schifffahrts AG  
Der Vorstand



Tobias König



# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2011

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2011 EUR	2010 EUR
Umsatzerlöse	27	54.788.155,15	39.548.597,67
Schiffsbetriebskosten	28	-22.382.245,72	-17.297.592,50
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>		<b>32.405.909,43</b>	<b>22.251.005,17</b>
Personalaufwendungen	29	-540.549,21	-445.036,61
Sonstige betriebliche Erträge	30	1.050.000,63	364.925,30
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31	-2.816.372,79	-2.758.556,52
<b>Reedereiüberschuss</b>		<b>30.098.988,06</b>	<b>19.412.337,34</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen		-18.508.907,02	-15.478.824,26
Wertminderungen	32	-6.500.000,00	-2.400.000,00
Zuschreibungen	32	0,00	2.725.000,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	33	191.413,89	1.427.013,57
Finanzierungsaufwendungen	34	-8.381.310,23	-9.076.816,35
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>-3.099.815,30</b>	<b>-3.391.289,70</b>
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-184.337,54	-170.441,24
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-655.997,00	-129.977,40
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>		<b>-840.334,54</b>	<b>-300.418,64</b>
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-3.940.149,84</b>	<b>-3.691.708,34</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-2,63	-2,46
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-2,63	-2,46

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	2011 EUR	2010 EUR
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-3.940.149,84</b>	<b>-3.691.708,34</b>
<b>Sonstiges Ergebnis in der Periode</b>		
Währungsumrechnung	5.176.084,94	10.909.812,08
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	<b>1.235.935,10</b>	<b>7.218.103,74</b>

# Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2011

## Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31. Dezember 2011 EUR	31. Dezember 2010 EUR
<b>Vermögenswerte</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	10	395.894.895,78	390.519.269,73
Ausleihungen	11	980.432,33	936.844,95
Aktive latente Steuern	12	1.961.125,50	3.040.304,50
		<b>398.836.453,61</b>	<b>394.496.419,18</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	13	1.238.266,30	827.190,76
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	4.891.234,04	4.070.635,16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14	1.583.524,88	350.836,47
Sonstige Vermögenswerte	15	842.600,35	658.810,82
		<b>8.555.625,57</b>	<b>5.907.473,21</b>
Zahlungsmittel	16	3.067.352,72	3.764.828,24
		<b>11.622.978,29</b>	<b>9.672.301,45</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>410.459.431,90</b>	<b>404.168.720,63</b>

## Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31. Dezember 2011 EUR	31. Dezember 2010 EUR
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	17	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	18	117.994.507,97	117.994.507,97
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	3.728.230,62	-1.447.854,32
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-2.674.073,99	1.266.075,85
		<b>149.058.664,60</b>	<b>147.822.729,50</b>
<b>Schulden</b>			
<b>Langfristige Schulden</b>			
Schiffshypothekendarlehen	20	109.956.812,99	227.925.502,60
Derivate	21	1.182.351,93	593.532,47
Kapitalanteile im Fremdbesitz	22	241.500,00	222.000,00
Passive latente Steuern	23	463.430,00	886.612,00
		<b>111.844.094,92</b>	<b>229.627.647,07</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Schiffshypothekendarlehen	20	139.377.415,38	20.944.791,99
Derivate	21	230.008,29	254.679,71
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	4.057.791,55	4.089.427,44
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	4.637.476,93	393.435,74
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern		56.114,70	210.246,44
Sonstige Verbindlichkeiten	26	1.197.865,53	825.762,74
		<b>149.556.672,38</b>	<b>26.718.344,06</b>
<b>Summe Schulden</b>		<b>261.400.767,30</b>	<b>256.345.991,13</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>410.459.431,90</b>	<b>404.168.720,63</b>

# Konzern-Kapitalflussrechnung

für das Geschäftsjahr 2011

## Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2011 TEUR	2010 TEUR
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-3.940</b>	<b>-3.692</b>
+ Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		25.009	15.154
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		656	130
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		-2.492	932
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		-278	260
+/- Ertragsteuern		-154	171
- Zinserträge	33	-191	-1.427
+ Zinsaufwendungen	34	8.381	9.077
<b>= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>26.991</b>	<b>20.605</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-17.769	-37.521
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	158
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	-216
<b>= Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-17.769</b>	<b>-37.579</b>
+ Einzahlung Commercial Paper		3.622	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen		12.326	42.905
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-20.009	-17.845
+ erhaltene Zinsen		4	3
- gezahlte Zinsen		-7.035	-7.947
<b>= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-11.092</b>	<b>17.116</b>
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		-1.870	142
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		581	250
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		3.765	3.373
<b>= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>		<b>2.476</b>	<b>3.765</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>			
+ Zahlungsmittel		3.067	3.765
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		-591	0
<b>Finanzmittelfonds</b>		<b>2.476</b>	<b>3.765</b>

# Konzern-Eigenkapitalspiegel

für das Geschäftsjahr 2011

## Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
<b>Stand 1. Januar 2010</b>	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
<b>Stand 31. Dezember 2010</b>	30.010.000,00	117.994.507,97	-1.447.854,32	1.266.075,85	147.822.729,50
<b>Stand 1. Januar 2011</b>	30.010.000,00	117.994.507,97	-1.447.854,32	1.266.075,85	147.822.729,50
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	5.176.084,94	-3.940.149,84	1.235.935,10
<b>Stand 31. Dezember 2011</b>	30.010.000,00	117.994.507,97	3.728.230,62	-2.674.073,99	149.058.664,60

# Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2011

## 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 Car Carrier. 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 2011 aus insgesamt 13 (Vorjahr: elf) 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 Car Carrier. Zudem wurden bereits 2007 vier Supramax-Bulker mit einer Tragfähigkeit von jeweils 57.000 tdw. bestellt, wovon im Geschäftsjahr 2010 die ersten beiden Ablieferungen und im Geschäftsjahr 2011 die verbleibenden beiden Einheiten in die fahrende Flotte übernommen wurden.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2011 acht (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 30. März 2012 aufgestellt; er wird voraussichtlich am 26. April 2012 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 Abs. 1, 298 Abs. 1 i. V. m. § 244 HGB) wird der Konzernabschluss in EUR

(Darstellungswährung; funktionale Währung des Konzerns USD) aufgestellt. Soweit nicht anders angegeben, erfolgen alle Angaben ohne Rundung in EUR.

## 3. Erklärung zur Übereinstimmung mit den IFRS

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

## 4. Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

### Neu anzuwendende Vorschriften in 2011

Die folgenden Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2011 anzuwenden und können für die Marenave Schifffahrts AG grundsätzlich relevant sein:

- **IAS 24 – Angaben zu Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen:** Die im November 2009 veröffentlichte Überarbeitung des Standards präzisiert Regelungen in verschiedenen Bereichen. Insbesondere wird die Definition des Begriffs der nahestehenden Unternehmen und Personen überarbeitet, was zu einer Erweiterung des betroffenen Kreises führen kann. Die Anwendung des neuen IAS 24 erfolgt retrospektiv. Es sind keine praktischen Auswirkungen der Standardüberarbeitung auf den Marenave-Konzern ersichtlich.
- **Änderungen an IAS 32:** Klassifizierung von Bezugsrechten: Die Änderungen regeln die Bilanzierung beim Emittenten von Bezugsrechten, bestimmten Optionen und Optionscheinen auf den Erwerb einer festen Anzahl von Eigenkapitalinstrumenten, die in einer anderen Währung als der funktionalen Währung des Emittenten denominated sind.

Bisher wurden solche Fälle als derivative Verbindlichkeiten bilanziert. Solche Bezugsrechte, die zu einem festgelegten Währungsbetrag anteilig an die bestehenden Anteilseigner eines Unternehmens ausgegeben werden, sind als Eigenkapital zu klassifizieren. Die Währung, auf die der Ausübungspreis lautet, ist dabei unbeachtlich. Die Auswirkungen, die diese Änderungen auf den Marenave-Konzern ha-

ben 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.

- **Änderungen an IFRS 1 und IFRS 7 – Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten:** IFRS 1 wurde geändert, um Erstanwender der IFRS von der Pflicht zu befreien, die zusätzlichen Angaben zu veröffentlichen, die sich aus den Änderungen an IFRS 7 Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten vom März 2009 ergeben. Da der Marenave-Konzern bereits IFRS konforme Abschlüsse publiziert, hatten diese Änderungen keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.
- **IFRIC 14 – Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen:** Die Interpretation enthält Leitlinien zur Bestimmung des erzielbaren Betrages eines Nettopensionsvermögenswertes. Sie erlaubt Unternehmen, die Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen als einen Vermögenswert zu behandeln. Da im Marenave-Konzern keine Pensionszusagen oder vergleichbare Zusagen bestehen, wirken sich die Änderungen nicht aus.
- **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. Sie betreffen die folgenden Standards und Interpretationen:

- IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse
- IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben
- IAS 1 Darstellung des Abschlusses
- IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse
- IAS 34 Zwischenberichterstattung
- IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme

Aus den Änderungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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

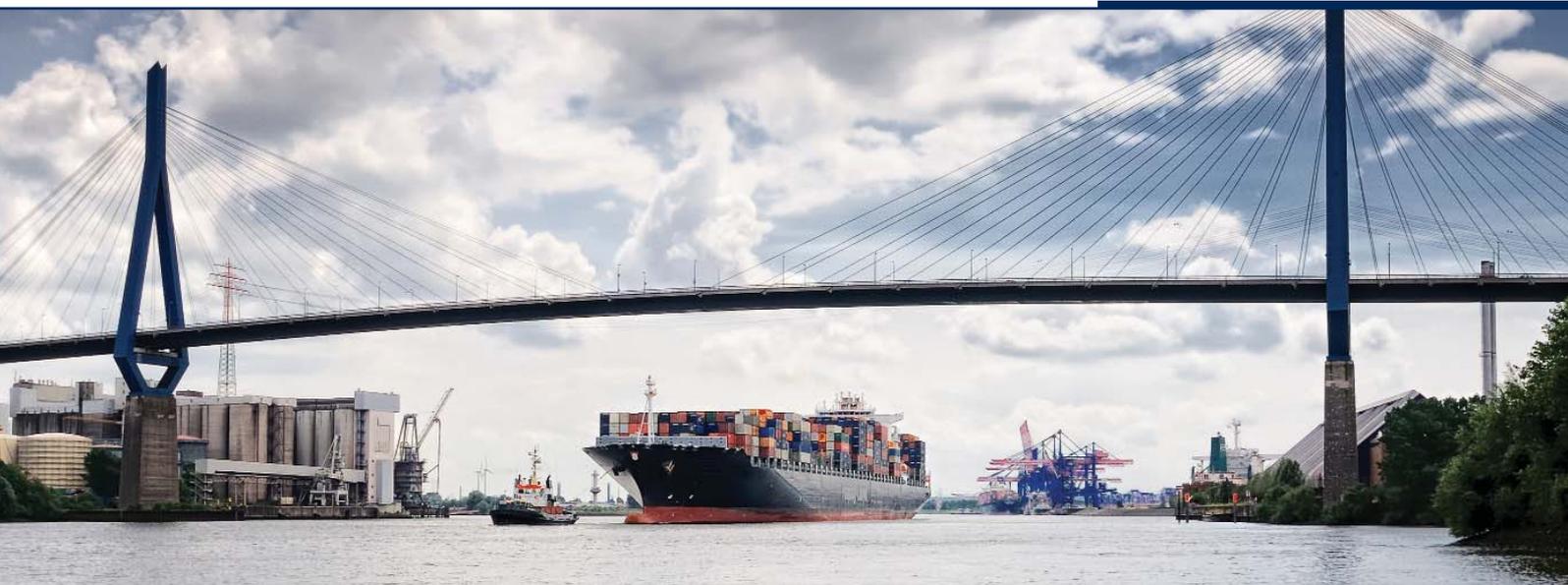
Die folgenden neuen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC, deren Endorsement durch die EU bereits im Jahr 2011 bzw. 2010 erfolgte, waren für das Jahr 2011 noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden seitens der Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Verpflichtung angewendet:

- **Änderungen an IFRS 7 – Finanzinstrumente: Angaben: Transfer von finanziellen Vermögenswerten:** Gegenstand der Änderungen, deren Endorsement am 22. November 2011 erfolgte, 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.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS waren für das Jahr 2011 noch nicht verpflichtend anzuwenden, können grundsätzlich für Marenave relevant sein und werden vom Konzern erstmalig zum Zeitpunkt ihrer verpflichtenden Anwendung (überwiegend voraussichtlich 1. Januar 2013) beachtet. Das Endorsement durch die EU war zum Bilanzstichtag noch nicht erfolgt und wird derzeit hauptsächlich in der zweiten Jahreshälfte 2012 erwartet:

- **Änderung an IAS 32: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden**
- **Änderung an IFRS 7: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden**

Die am 16. Dezember 2011 veröffentlichten Änderungen des IASB erweitern den Umfang der erforderlichen Anhangangaben deutlich, während die materiellen Voraussetzungen für eine Saldierung lediglich durch Anwendungsleitlinien weiter konkretisiert wurden. Die verbindliche Anwendung in Bezug auf IFRS 7 soll mit dem Geschäftsjahr 2013 und in Bezug auf IAS 32 mit dem Geschäftsjahr 2014 beginnen. Auswirkungen auf den Konzern aus den Änderungen sind nicht ersichtlich.



○ **IAS 12 Ertragsteuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte:** Am 20. Dezember 2010 hat der IASB die Änderung des IAS 12 Ertragsteuern veröffentlicht, die erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden ist, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen. Die Änderung sieht vor, dass aktive und passive latente Steuern für Renditeimmobilien, die nach dem Fair-Value-Modell gemäß IAS 40 „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ bewertet werden, 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 10 – Konzernabschlüsse: Neue Fassung des IAS 27 – Einzelabschlüsse:** IFRS 10 ersetzt die Konsolidierungsleitlinien im bisherigen IAS 27, Konzern- und Einzelabschlüsse, und SIC-12, Konsolidierung – Zweckgesellschaften. Auf separate Abschlüsse anzuwendende Vorschriften verbleiben unverändert in IAS 27, der in „Einzelabschlüsse“ umbenannt wird. IFRS 10 begründet ein einheitliches Beherrschungskonzept, welches auf alle Unternehmen einschließlich der Zweckgesellschaften Anwendung findet. Die Änderungen erfordern gegenüber der bisherigen Rechtslage erhebliche Ermessensausübung des Managements bei der Beurteilung der Frage, über welche Unternehmen im Konzern Beherrschung ausgeübt wird und ob diese daher im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einzubeziehen sind. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Der Konzern prüft derzeit, wie sich die Anwendung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken wird.

○ **IFRS 11 – Gemeinschaftliche Vereinbarungen: Neue Fassung des IAS 28 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen:** IFRS 11 ersetzt IAS 31 und SIC-13. Mit IFRS 11 wird das bisherige Wahlrecht zur

Anwendung der Quotenkonsolidierung bei Gemeinschaftsunternehmen aufgehoben. Diese Unternehmen werden zukünftig allein at-Equity in den Konzernabschluss einbezogen. Mit der Verabschiedung von IFRS 11 und IFRS 12 wurde IAS 28 in „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ umbenannt und der Regelungsbereich, der sich bislang auf die assoziierten Unternehmen beschränkte, auf die Anwendung der Equity-Methode auf Gemeinschaftsunternehmen ausgeweitet. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Da im Marenave-Konzern derzeit ausschließlich die Vollkonsolidierung zum Einsatz kommt, ergeben sich für den Konzern keine Änderungen.

○ **IFRS 12 – Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen:** IFRS 12, Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen, führt die überarbeiteten Angabepflichten zu IAS 27 bzw. IFRS 10, IAS 31 bzw. IFRS 11 und IAS 28 in einen Standard zusammen. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Auswirkungen auf den Konzern aus den Änderungen sind nicht ersichtlich.

○ **IFRS 13 – Bewertung mit dem beizulegenden Wert:** IFRS 13 gibt standardübergreifend einheitliche Bewertungsmaßstäbe für die Bewertung zum „beizulegenden Zeitwert“ (Fair Value) vor, indem unter anderem der Begriff definiert und dargestellt wird, welche Methoden für dessen Bestimmung in Frage kommen. Darüber hinaus erweitert IFRS 13 die im Zusammenhang mit einer Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erforderlichen Anhangangaben. Der Konzern prüft derzeit, ob sich aus der Änderung weitere Angabepflichten in Zukunft ergeben.

○ **Änderung des IAS 19 – Leistungen an Arbeitnehmer:** Die geänderten Bilanzierungsregeln schaffen bisher bestehende Wahlrechte (z.B. Korridor-Methode) ab und machen kla-

rere Vorgaben zur Erfassung von Aufwand aus Leistungszusagen an Arbeitnehmer. Außerdem werden die Angabepflichten im Anhang erweitert. Da im Marenave-Konzern keine Pensionszusagen oder vergleichbare Zusagen bestehen, wirken sich die Änderungen nicht aus.

- **Änderung des IAS 1 – Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses:** Der Änderungsstandard sieht vor, dass die Posten des sonstigen Ergebnisses (other comprehensive income) danach gruppiert werden sollen, ob diese Posten zukünftig noch einmal in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden (sog. recycling) oder nicht. Die Änderung bezieht sich ausschließlich auf die Darstellung der Posten in der Gesamtergebnisrechnung, d.h. dass sich keinerlei Neuregelungen hinsichtlich der Erfassung oder Bewertung der Posten oder hinsichtlich des Erfordernisses eines „Recycling“ ergeben. Als reiner Darstellungsstandard wird die erstmalige Anwendung keinen signifikanten Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.
- **IFRS 9 – Finanzinstrumente: Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben bei Übergang:** 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 erstmalige Anwendung wurde auf den 1. Januar 2015 verschoben. Die vollen Auswirkungen des IFRS sind vom Konzern noch zu analysieren und hängen von dem weiteren Endorsement-Prozess ab. Eine Entscheidung über das geplante Endorsement wurde verschoben. Der Konzern prüft derzeit, wie sich die Anwendung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken wird.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich aus der Anwendung der Standards keine materiellen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben werden.

Folgende Änderungen sind aus heutiger Sicht ohne Relevanz für den Marenave-Konzern:

- Änderungen an IFRS 1: Schwerwiegende Hochinflation und Beseitigung fixer Daten bei erstmaliger Anwendung der IFRS (anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen.)
- Änderungen an IFRS 1: Darlehen der öffentlichen Hand (anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.)

- IFRIC 20: Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebs im Tagebau (anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.)

## 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 so genannte Operating-Leasingverhältnisse (operate leases) vor. Der Buchwert der Seeschiffe (einschl. der Komponente „Drydocking“) beläuft sich zum 31. Dezember 2011 auf EUR 395.894.677,34 (Vorjahr: EUR 341.824.951,33).

Seeschiffe werden als einheitlicher Gegenstand angesehen, wobei unverändert zum Vorjahr für das sogenannte „Drydocking“, welches regelmäßig nach 5 Jahren fällig wird, bei Anschaffung bzw. Übernahme ein – von der Schiffsgröße und dem Zeitraum bis zur nächsten Dockung abhängiger – Wert von den Anschaffungskosten abgesetzt und über eine Restlaufzeit bis zur geplanten Dockung als Komponente gesondert 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 2011 durchgeführten Dockungen wurde dadurch eine Anpassung auf einen Gesamtwert von TUSD 2.113 bei dem MT „MARE ATLANTIC“ und auf TUSD 1.955 bei dem MT „MARE PACIFIC“ vorgenommen. Bei den im Geschäftsjahr 2011 von der Bauwerft abgelieferten und übernommenen MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“ wurde ein Wert von jeweils TUSD 695 – der den geschätzten Kosten der Dockungen im Jahr 2016 entspricht – von den gesamten Anschaffungskosten abgezogen und als Komponente „Drydocking“ gesondert abgeschrieben. Der Buchwert der Komponente dry docking beträgt am 31. Dezember 2011 insgesamt EUR 6.078.173,74 (Vorjahr: EUR 3.486.612,76).

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 auf steuerliche Verlustvorträge werden 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 Schätzung der Unternehmensleitung bezüglich des erwarteten Eintrittszeitpunktes und der Höhe des künftig zu versteuernden Einkommens sowie der zukünftigen Steuerplanungsstrategien erforderlich.

Zum 31. Dezember 2011 beliefen sich die berücksichtigten Körperschaftsteuerlichen Verluste auf EUR 2.588.000,00 (Vorjahr: EUR 4.385.000,00), die berücksichtigten gewerbesteuerlichen Verluste auf EUR 2.952.000,00 (Vorjahr: EUR 4.782.000,00). Der Buchwert der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge beträgt am 31. Dezember 2011 EUR 895.246,50 (Vorjahr: EUR 1.480.650,50).

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

In den steuerlichen Prognoserechnungen sind neben den anhand der steuerlichen Vorschriften zur Tonnagegewinnermittlung ermittelten Gewinnen der Schiffsgesellschaften insbesondere auch Gewinne aus einem Ergebnisabführungsvertrag vom 18. März 2009 mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg, enthalten. Die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH ist Organgesellschaft und führt ihr Ergebnis über einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren (steuerliche 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 (Car Carrier) 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 2011 weitere aktive latente Steuern von EUR 1.065.879,00 (Vorjahr: EUR 1.559.654,00) sowie passive latente Steuern in Höhe von EUR 463.430,00 (Vorjahr: EUR 886.612,00) zu bilanzieren. Zuzüglich der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge betragen die aktiven latenten Steuern insgesamt EUR 1.961.125,50 (Vorjahr: EUR 3.040.304,50).

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 gebrauchten erworbenen Schiffen wird eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2011 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag erhöht und wurden entsprechend von 380 USD/Idt bis 440 USD/Idt auf 400 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 27 (TEUR 20) höher ausgefallen.

## 6. Konsolidierungsgrundsätze

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

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

Bei den Anteilen 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 Ver-

bindlichkeiten in Höhe des anteiligen Kommanditkapitals nach Verrechnung mit den ausstehenden Einlagen ausgewiesen, was den fortgeführten Anschaffungskosten dieser Verbindlichkeiten entspricht.

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

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

Zum 31. Dezember 2011 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

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 Schiffahrt. Die funktionale Währung (USD) ergibt sich aus dem Umstand, dass sowohl der Ankauf der Schiffe, die (zukünftige) Finanzierung, der Chartermarkt und der Markt der wesentlichen Schiffsbetriebskosten in USD abgewickelt werden.

		Sitz	Anteil am Kapital 2011	Anteil am Kapital 2010
<b>Muttergesellschaft</b>				
Marenave Schiffahrts AG		Hamburg	-	-
<b>Tochtergesellschaften</b>				
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	99,84%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,82%	99,82%
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,65%	99,65%
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,80%	99,80%
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,72%	99,72%
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,72%	99,72%
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,72%	99,72%
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,72%	99,72%
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		Hamburg	100%	100%
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	50%	50%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	50%	50%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

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

Fremdwährungsgeschäfte werden mit den zum Transaktionszeitpunkt geltenden Wechselkursen in die funktionale Währung umgerechnet. Bei Erfüllung von Fremdwährungsgeschäften werden in der Gewinn- und Verlustrechnung Fremdwährungsgewinne oder -verluste erfasst.

Im Konzernabschluss werden sämtliche dargestellten und nicht konsolidierten Bilanzposten der einbezogenen Schiffahrtsunternehmen zum Mittelkurs am Abschlussstichtag von USD in Euro umgerechnet. Ausgenommen ist das Eigenkapital, das zu historischen Kursen in Euro umgerechnet wird. Die sich aus der Währungsumrechnung der Bilanzen ergebenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral im Eigenkapital (Posten Währungsumrechnungsdifferenzen) ausgewiesen. Aufwendungen und Erträge werden mit (monatlich ermittelten) Durchschnittskursen in Euro umgerechnet. Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2011	31.12.2010	2011	2010
<b>Währung</b>				
USD	1,2939	1,3362	von 1,3179 bis 1,4442	von 1,2209 bis 1,4272

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. Der Konzern hat derzeit keine finanziellen Vermögenswerte der zuvor beschriebenen Kategorien (iii) und (iv) in seinem Bestand.

Ansatz und Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgen zum Erfüllungstag.

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

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

Die Effektivzinsmethode ist eine Methode zur Berechnung der fortgeführten Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes und der Zuordnung von Zinserträgen auf die jeweiligen Perioden. Der Effektivzinssatz ist derjenige Zins-

satz, mit dem die geschätzten künftigen Einzahlungen (einschließlich aller Gebühren, welche Teil des Effektivzinssatzes sind, Transaktionskosten und sonstiger Agien und Disagien) über die erwartete Laufzeit des Finanzinstruments oder eine kürzere Periode, sofern zutreffend, auf den Buchwert abgezinst werden.

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

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

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

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

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

- die vertraglichen Rechte auf den Bezug von Cashflows aus einem finanziellen Vermögenswert sind erloschen,
- der Konzern behält zwar die Rechte auf den Bezug von Cashflows aus finanziellen Vermögenswerten, übernimmt jedoch eine vertragliche Verpflichtung zur sofortigen Zah-

lung 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 3,1 % (Vorjahr: 3,5 %) 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 abzüglich jederzeit fälliger Bankverbindlichkeiten.

Derivate (z.B. Zinswaps), 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“ designiert, sondern nach der erstmaligen Erfassung unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet („amortised cost“ – AC).

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

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

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

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

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

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

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Abschlussstichtag überprüft. Zum 31. Dezember 2010 und 2011 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 instandzuhalten. Die Bereederung kann dabei selbst ausgeführt oder einem Vertragsreeder übertragen werden. Die Bereederung ist die Betriebsführung des Schiffes (u.a. Sicherstellung von Seetüchtigkeit, Ladefähigkeit, Crewing/Bemannung, Versicherungsschutz, Verproviantierung, Charterabrechnungen).

Kann das Schiff während der Dauer der Charter nicht genutzt werden (z.B. wegen Dockung oder wegen eines technischen Defekts) geht das Schiff „off-hire“, d.h. der Charterer zahlt für

diesen Zeitraum keine Charter („loss-of-hire“). Nur bei der Zeitcharter zahlt der Charterer neben der vereinbarten Charrate auch die Kosten des während der Fahrt verbrauchten Treibstoffs.

- Bei der Reisecharter wird die auf dem Spotmarkt erzielte Charrate nicht für einen bestimmten Zeitraum vereinbart, sondern für eine fest definierte Strecke, auf der eine konkrete Ladung abzufahren ist. Führen ungünstige Wetterbedingungen zu einer Reiseverlängerung, ist dies regelmäßig das Risiko des Konzerns und nicht des Charterers. Führen mangelnde Hafkapazitäten zu einer Verzögerung bei der Löschung des Schiffes, so werden vom Konzern in der Regel mit dem Charterer sog. Demurrage-Zahlungen vereinbart (Überliegegelder), deren Höhe bei Abschluss der Reisecharter im Vorwege vereinbart werden. Diese werden üblicherweise als Zahlung je Überliegetag vereinbart.
- Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate in USD pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die im Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.
- Soweit Schiffe des Konzerns vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die 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 Schifffahrtsgesellschaften der Marenave Schifffahrts AG zugewiesen werden, aber durch die Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) abgegolten sind, werden Verlustvorträge im Rahmen der Ermittlung latenter Steueransprüche nicht berücksichtigt.

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

nicht bilanzierter latenter Steueranspruch in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung des latenten Steueranspruches gestatten wird.

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

## 9. Ergebnisverwendung

Die Marenave Schifffahrts AG hatte im Geschäftsjahr 2010 einen Jahresüberschuss im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von TEUR 5.752 erzielt. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Geschäftsjahr 2009 in Höhe von TEUR 4.027 ergab sich im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 9.779.

Die Hauptversammlung hat am 15. Juni 2011 beschlossen, den genannten Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

## 10. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht aus den 13 (Vorjahr: 11) bis zum 31. Dezember 2011 erworbenen Seeschiffen (technische Anlagen). Im Vorjahr wurden noch zwei Bulkschiffsneubauten bei den „Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ ausgewiesen, welche im Jahr 2011 nach Fertigstellung in das abschreibungspflichtige Anlagevermögen umgebucht wurden.

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
<b>Technische Anlagen</b>		
Seeschiffe	389.816.503,60	338.338.338,57
Drydocking	6.078.173,74	3.486.612,76
	<b>395.894.677,34</b>	<b>341.824.951,33</b>
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	218,44	846,19
	<b>395.894.895,78</b>	<b>341.825.797,52</b>
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	48.693.472,21
	<b>395.894.895,78</b>	<b>390.519.269,73</b>

Im Januar bzw. im Mai 2011 wurden die letzten beiden der ehemals vier Bulkschiffsneubauten in das abschreibungspflichtige Anlagevermögen umgegliedert. Bis zur Fertigstellung erfolgten weitere Zugänge.

In den Zugängen sind aktivierte Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 100 (Vorjahr: TEUR 790) enthalten. Der jeweilige Finanzierungskostensatz entspricht dem Zinssatz des ausschließlich für die Finanzierung der Schiffe in Anspruch ge-

nommenen Darlehens. Die Zinsen bewegten sich im Geschäftsjahr 2011 zwischen 1,38 % und 2,03 %.

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

Zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe wurde zum Jahresende 2011 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 (Nettoveräußerungswert) einerseits und Nutzungswert (value in use) andererseits. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests entspricht der erzielbare Betrag dem Nutzungswert.

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 zwei Seeschiffen über den Buchwerten der Seeschiffe des Konzerns.

Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Unternehmensbewertungsmodells ermittelt, das auf der unternehmensinternen Sicht aufbaut. Die Bestimmung des Nutzungswertes greift auf die operative Cashflow-Planung zurück, die auf der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung des Impairment-Tests gültigen Planung bis zum Jahr 2014 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 Schifffahrtssegmente 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 Verfü-

gung und werden mit einem gewogenen Kapitalkostensatz wacc (weighted average cost of capital) diskontiert, welcher die Sichtweise des Marktes widerspiegelt. Dem Impairment-Test wurde ein laufzeit- und schiffstypenspezifischer Diskontierungszinssatz in einer Spanne von 5,93 % bis 6,58 % (Vorjahr: 7,14 %) zugrunde gelegt.

Der unter diesen Prämissen durchgeführte Impairment-Test führte innerhalb des Tanker-Segments zu einem Wertminderungsaufwand von zusammen TEUR 6.500, der sich mit TEUR 3.300 auf das MT "MARE ATLANTIC" sowie mit TEUR 3.200 auf das MT "MARE PACIFIC" verteilt. Von der in die Planung der Fortschreibungsphase dieser beiden Schiffe eingegangenen historisch durchschnittlichen Rate wurde ein Abschlag von 15 % vorgenommen, der einer strukturellen – über die normale Zyklizität der Schiffahrtmärkte hinausgehenden – Verschlechterung des Marktumfeldes der Panamax-Tanker Rechnung trägt, was letztlich hauptursächlich für den sich ergebenden Wertminderungsaufwand ist.

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 den sechs Tankerschiffen anstelle der vorgenommenen Wertminderungen von TEUR 6.500 zu einem Abwertungsbedarf von zusammen EUR 29,4 Mio. geführt.

Eine Erhöhung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen zu einem Abwertungsbedarf auf insgesamt sechs Tanker- und zwei Containerschiffe von zusammen TEUR 15.200 geführt.

Eine Reduzierung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen zu einem reduzierten Wertminderungsaufwand von EUR 2,2 Mio. geführt.

## 11. Ausleihungen

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
01.01.	936.844,95	846.436,97
Zugänge	0,00	215.858,40
Abgänge	0,00	-158.249,79
Abzinsung	0,00	-28.200,55
Aufzinsung	11.345,27	0,00
Währungseffekt	32.242,11	60.999,92
<b>31.12.</b>	<b>980.432,33</b>	<b>936.844,95</b>

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 Schiffahrts GmbH.

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

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

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Latente Steuern auf Verlustvorträge	895.246,50	1.480.650,50
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen bei der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		
Anlagevermögen	635.174,00	1.356.362,00
Swapbewertung	430.705,00	203.292,00
	<b>1.961.125,50</b>	<b>3.040.304,50</b>

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

## 13. Vorräte

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Treibstoff/Bunker	127.278,69	0,00
Schmieröl	918.896,37	686.025,30
Proviand	147.849,28	101.457,32
Kantine	44.241,96	39.708,14
	<b>1.238.266,30</b>	<b>827.190,76</b>

Vorräte wurden in Höhe von TEUR 1.581 (Vorjahr: TEUR 1.396) als Aufwand erfasst.

Am 31. Dezember 2011 waren Vorräte mit einem Buchwert von EUR 1.238.266,30 zum Nettoveräußerungswert bewertet (Vorjahr: EUR 827.190,76).

#### 14. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.891.234,04	4.070.635,16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.583.524,88	350.836,47
	<b>6.474.758,92</b>	<b>4.421.471,63</b>

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

Es wurden Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 284 vorgenommen. Dies erfolgte aus Vorsichtsgründen und betrifft Posten, die von Charterern der Schiffe zunächst nicht akzeptiert werden und deren Verhandlung an das Ende der zugrundeliegenden Charterdauer gestellt wurde. Ansonsten bestehen wie im Vorjahr keine überfälligen Beträge. Ebenso bestehen (wie im Vorjahr) keine Beträge, die neu verhandelt und ansonsten überfällig gewesen wären.

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

#### 15. Sonstige Vermögenswerte

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Steuerforderungen (Umsatzsteuer)	87.943,93	98.628,25
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	731.785,13	529.736,18
Übrige sonstige Vermögenswerte	22.871,29	30.446,39
	<b>842.600,35</b>	<b>658.810,82</b>

#### 16. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 2.917.345,63 (Vorjahr: EUR 3.662.145,82) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 150.007,09 (Vorjahr: EUR 102.682,42).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2011 verfügt der Konzern über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien. Es bestanden jedoch Verhandlungen mit einer Bank über die Einräumung einer Kontokorrentlinie – verteilt auf insgesamt sechs Schiffe – über insgesamt USD 3,0 Mio, welche am 29. März 2012 vertraglich dokumentiert wurde. Die teilweise Nutzung dieser Kontokorrentlinie zum Bilanzstichtag wurde trotz fehlender schriftlicher Vereinbarung geduldet.

#### 17. Gezeichnetes Kapital

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

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 (Genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienaussgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen. Ergänzend hierzu wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. Juni 2011 ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrates ein- oder mehrmalig auszuschließen, soweit es erforderlich

ist, um etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen.

Zum Bilanzstichtag wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten 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 2.311.266,23 eingestellt. Bei diesem Betrag handelte es sich um die Eigenkapitalbeschaffungskosten (EUR 3.852.111,23) unter Berücksichtigung der damit verbundenen Ertragsteuervorteile von 40 % (EUR 1.540.845,00). Die im Geschäftsjahr 2006 insbesondere aus den Emissionskosten geltend gemachten Vorsteuern können laut Auffassung der Finanzverwaltung nicht als abziehbare Vorsteuerbeträge behandelt werden. Sofern dieser Auffassung der Finanzverwaltung zu folgen sein wird, stellen diese Vorsteuerbeträge nicht abziehbare Vorsteuern dar, weshalb sich in 2007 die Rücklage um diese Vorsteuerbeträge (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.

### 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)

	31.12.2011	31.12.2010	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
<b>Alle Angaben in EUR</b>				
Schiffshypothekendarlehen	109.956.812,99	227.925.502,60	variabel	2013 bis 2024
	<b>109.956.812,99</b>	<b>227.925.502,60</b>		

#### Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2011	31.12.2010	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
<b>Alle Angaben in EUR</b>				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb.)	139.377.415,38	20.944.791,99	variabel	2012
	<b>139.377.415,38</b>	<b>20.944.791,99</b>		

Die langfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen nahmen im Vergleich zum Bilanzstichtag des Jahres 2010 um

TEUR 117.969 ab, während die kurzfristigen Schulden aus Schiffshypothekendarlehen um TEUR 118.433 zunahmen.

Ursache für diese Verschiebungen in der Fristigkeit der Schiffshypothekendarlehen sind vor allem die IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.) zur Klassifizierung von kurzfristigen Schulden. Die Verschiebungen betreffen die Schiffshypothekendarlehen der die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bank. Zum 1. März 2012 ist der zuvor bestandene „Waiver“ der Bank in Bezug auf die Einhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl für die Container- und Tankerschiffe ausgelaufen. Aufgrund weiterhin nicht ausreichender Marktwerte der Schiffe ist die Loan-to-Value-Kennzahl auch nach dem 1. März 2012 nicht bzw. erneut nicht eingehalten. Zudem kann der Konzern seit März 2012 aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmensituation den vertraglich vereinbarten Kapitaldienst von drei Schiffen nicht mehr erbringen. Diese aktuellen Tilgungsaussetzungen sowie die Nichteinhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl ab 1. März 2012 duldet die Bank, ohne Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen zu verlangen.

Eine langfristig ausgelegte Refinanzierungslösung und Regelung lag zum Bilanzstichtag und Bilanzaufstellungszeitpunkt in dokumentierter Form jedoch noch nicht vor, so dass die Bank formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligestellung hätte, was die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensteile als komplett kurzfristig nach sich zieht.

Ohne diese Änderung der Fristigkeit wären die langfristigen Schiffshypothekendarlehen zum 31. Dezember 2011 um TEUR 111.213 höher und die kurzfristigen Schiffshypothekendarlehen entsprechend geringer ausgefallen. Aufgrund des positiven Verlaufs der Verhandlungen mit den Banken ist der Vorstand optimistisch, dass eine konstruktive Lösung gefunden werden kann, an deren Ende ein Tilgungsprofil der betroffenen Darlehen weit über das Ende des Jahres 2012 hinaus vorliegt.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um TEUR 464 zu. Ursächlich hierfür sind vor allem Effekte aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR. In USD nahm der Darlehensbestand um USD 10,0 Mio ab, was im Wesentlichen die getätigten planmäßigen Tilgungsleistungen abzüglich des Zugangs weiterer Abrufe analog dem Baufortschritt der beiden in 2011 abgelieferten Supramax-Bulker widerspiegelt.

Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 1,68 % bis 4,29 % (Vorjahr: 1,6 % bis 3,3 %).

Das im Rahmen des Erwerbs des MS „HÖEGH BERLIN“ von der Höegh Autoliners Shipping AS, Oslo/Norwegen, am

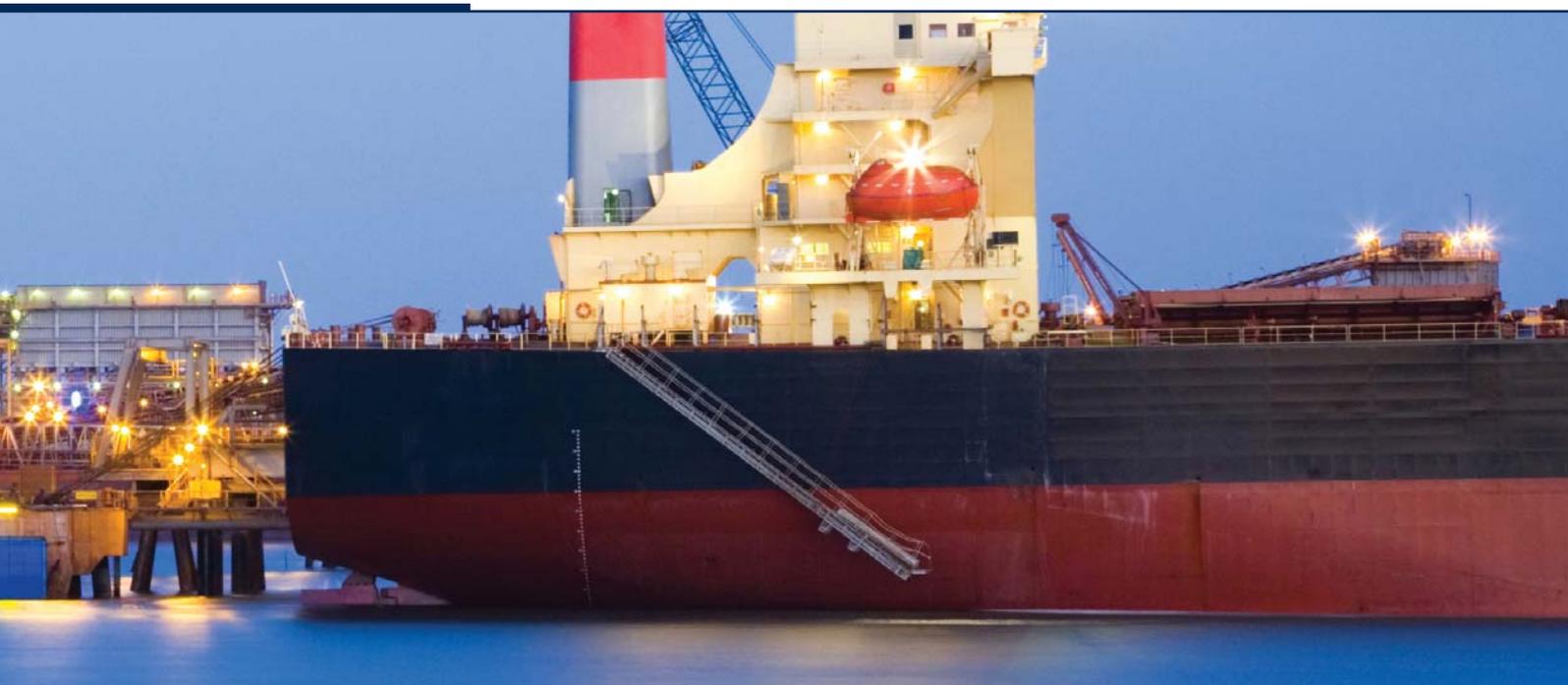


5. März 2009 ursprünglich über USD 20 Mio. als Seller's Credit ausgereichte und ebenfalls hypothekarisch gesicherte Darlehen ist fest verzinslich. Das über 10 Jahre laufende Darlehen sieht eine jährliche Steigerung des Zinssatzes um 20 Basispunkte vor. Am Abschlussstichtag belief sich der Zinssatz auf 6,4 % (Vorjahr: 6,2 %).

Die den Schiffsgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 378.250.776,71 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 366.276.515,49 (USD 489.418.680,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120 % und bzgl. der MS MARE BERLIN 125 % der zugesagten Darlehen. Zusätzlich besteht eine erstrangige Schiffshypothek in Höhe von EUR 18.548.574,08 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.977.432,57 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.977.432,57 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	33.433.804,78 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	33.433.804,78 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.554.602,36 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.554.602,36 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	31.659.540,92 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	31.940.644,56 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	38.642.862,66 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	120.076.049,15
MS "MARE TRADER"	41.002.000 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRAVELLER"	41.074.000 USD	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	41.090.000 USD	Crédit Agricole	hypothek



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

Der Buchwert der Vermögenswerte, die als Sicherheit für Verbindlichkeiten dienen, beträgt insgesamt EUR 401.626.863,14 (Vorjahr: EUR 346.832.431,44), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 395.894.677,34 (Vorjahr: EUR 341.824.951,33) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen EUR 4.751.753,47 (Vorjahr: EUR 3.959.797,82) sowie auf die abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen EUR 980.432,33 (Vorjahr: EUR 936.844,95).

## 21. Derivate (lang- und kurzfristig)

Der zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2011 nur noch zwischen der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Paris/Frankreich, bestehende Zinssatzwap wurde wie im Vorjahr mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,3 % (Vorjahr: 0,4 %) bei täglicher Laufzeit über 0,722 % (Vorjahr: 0,855 %) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 2,007 % (Vorjahr: 3,455 %) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinssatzswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,581 % (Vorjahr: 0,303 %).

## Derivate (lang- und kurzfristig)

	31. Dez. 2011 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2011 Marktwert EUR	31. Dez. 2010 Marktwert EUR
MT "MARE ATLANTIC"	0	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-16.393,32
MT "MARE PACIFIC"	0	18. Sep. 2008	19. Sep. 2011	3,32%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-16.393,32
MS "MARE FRIO"	0	16. Sep. 2008	28. Nov. 2011	3,47%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-82.329,03
MS "MARE FOX"	0	30. Sep. 2008	30. Sep. 2011	3,46%	3-Monats USD/LIBOR	0,00	-56.908,81
MS MARE BERLIN	29.000.000	5. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-1.373.645,57	-676.187,70
<b>Gesamt</b>	<b>29.000.000</b>					<b>-1.373.645,57</b>	<b>-848.212,18</b>
					davon kurzfristige Schulden	-191.293,64	-254.679,71
					davon langfristige Schulden	-1.182.351,93	-593.532,47
						<b>-1.373.645,57</b>	<b>-848.212,18</b>

Außerdem besteht am Bilanzstichtag ein Devisentermingeschäft (Nominalwert EUR 3,2 Mio. bzw. USD 4,2 Mio.), welches zur Kurssicherung der Rückzahlung einer EUR-Verbindlichkeit zu einem Wechselkurs von USD/EUR 1,3065 abgeschlossen wurde. Dieses weist zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert in Höhe von TEUR 39 aus, welcher entsprechend passiviert wurde.

## 22. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz (EUR 241.500,00; Vorjahr: EUR 222.000,00) 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,
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG,
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG sowie
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts 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.

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen bei der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		
Anlagevermögen	95.552,00	48.003,00
Darlehen	367.878,00	838.609,00
	<b>463.430,00</b>	<b>886.612,00</b>

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 4.057.791,55 (Vorjahr: EUR 4.089.427,44) weisen ei-

ne Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

## 25. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Commerical Paper	3.700.000,00	0,00
Kontokorrentüberziehung Bankkonten	590.798,58	0,00
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	164.232,63	168.307,55
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	182.445,72	225.128,19
	<b>4.637.476,93</b>	<b>393.435,74</b>

Die „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 3,7 Mio. betreffen die erste EUR-Emission unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper-Programm der Gesellschaft. Begebungstag war der 19. Dezember 2011. Erfüllungstag ist der 19. April 2012. Der Diskontierungssatz beträgt 6,37 % p.a., wobei die Zinsen den Emissionserlös gemindert haben.

Die in EUR erhaltenen Emissionserlöse wurden zur weiteren unternehmerischen Verwendung in USD getauscht. Zur teilweisen Kurssicherung der Rückzahlung wurde ein Devisentermingeschäft über EUR 3,2 Mio zu einem Wechselkurs von USD/EUR 1,3065 abgeschlossen. Dieses weist zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert in Höhe von TEUR 39 aus, welcher entsprechend passiviert wurde.

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

## 26. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	19.318,34	50.753,07
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	1.178.547,19	775.009,67
	<b>1.197.865,53</b>	<b>825.762,74</b>

## 27. Umsatzerlöse

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung	22.561.219,70	23.472.637,07
Zeitcharter (fixed rate time charter)	23.587.370,92	5.772.924,88
Bareboat-Charter	8.439.165,53	8.861.798,30
Reisecharter	200.399,00	1.441.237,42
	<b>54.788.155,15</b>	<b>39.548.597,67</b>

Bei den Chartergeschäften liegen gemäß IAS 17.10 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 Mindestleasingeinzahlungen:

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in TUSD</b>		
<b>Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter</b>		
fällig innerhalb 1 Jahres	37.094	33.677
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	62.150	97.968
fällig nach mehr als 5 Jahren	0	1.270
	<b>99.244</b>	<b>132.915</b>
<b>Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter</b>		
fällig innerhalb 1 Jahres	11.767	11.735
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	46.939	46.939
fällig nach mehr als 5 Jahren	25.559	37.326
	<b>84.265</b>	<b>96.000</b>

Die Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter beziehen sich auf die geschlossenen Timecharterverträge der vier Supramax Bulker. Dabei wird eine vertraglich erlaubte 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

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Schiffspersonalkosten	9.529.672,10	7.411.349,49
Bereederungsgebühren, Kommissionen	3.376.820,95	2.293.687,65
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	1.483.479,64	1.343.404,02
Sonstige Schiffsbetriebskosten	7.992.273,03	6.249.151,34
	<b>22.382.245,72</b>	<b>17.297.592,50</b>

## 29. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 540.549,21 (Vorjahr: EUR 445.036,61) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schifffahrts AG. Zum Bilanzstichtag beschäftigt die Marenave AG acht (Vorjahr: sieben) eigene An-

gestellte. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [28]).

## 30. Sonstige betriebliche Erträge

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	286.598,12	0,00
Kursgewinne	243.435,10	123.148,96
Versicherungserstattungen	100.502,27	0,00
Periodenfremde Erträge	18.422,69	71.032,93
Übrige	401.042,45	170.743,41
	<b>1.050.000,63</b>	<b>364.925,30</b>

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

## 31. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Dienstleistungsvergütung	1.183.195,77	1.154.203,77
Kursverluste	383.435,19	246.618,06
Infahrtsetzungskosten für Neubauten	276.676,85	352.943,78
Abschluss- und Prüfungskosten	138.950,00	173.923,26
Rechts- und Beratungskosten	91.031,14	87.346,38
Periodenfremde Aufwendungen	62.538,48	33.787,80
Tonnagesteuer	28.593,39	17.259,02
Kosten der Finanzierung	27.500,00	100.000,00
Übrige	624.451,97	592.474,45
	<b>2.816.372,79</b>	<b>2.758.556,52</b>

Unter den Währungskursverlusten werden laufende Kursverluste und Kursverluste aus den am Bilanzstichtag bestehenden Devisengeschäften (TEUR 39) ausgewiesen.

## 32. Wertminderungen/Zuschreibungen

Im Geschäftsjahr resultierten aus dem Impairment Test der Schiffe ein Wertminderungsaufwand von TEUR 6.500 (Vorjahr: TEUR 2.400). Wir verweisen auf die Anhangangabe [10]. Im Vorjahr betrafen die Zuschreibungen das Segment Container.

## 33. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 191.413,89 (Vorjahr: EUR 1.427.013,57) ausgewiesen. In den Erträgen des Jahres 2011 sind mit EUR 176.234,07 nahezu ausschließlich die Effekte aus der Markto-Market-Bewertung der Zinssatzswaps ausgewiesen.

### 34. Finanzierungsaufwendungen

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Schiffshypothekendarlehen	6.535.019,94	5.708.404,94
Zinsaufwand Zinssatzswaps	769.238,24	2.273.340,38
Aufwand Mark-to-market-Bewertung Zinsswaps	675.352,04	763.447,84
Ergebnisanteil der im Fremdbesitz stehenden Anteile an den GmbH & Co. KG's	17.974,20	2.368,69
Sonstiger Zinsaufwand	383.725,81	329.254,50
	<b>8.381.310,23</b>	<b>9.076.816,35</b>

### 35. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	184.337,54	170.441,24
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	655.997,00	129.977,40
	<b>840.334,54</b>	<b>300.418,64</b>

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

	2011	2010
<b>Angaben in EUR bzw. %</b>		
Konzernergebnis vor Steuern	-3.099.815,30	-3.391.289,70
Steuersatz	32,28%	32,28%
<b>Erwarteter Steueraufwand [-ertrag (-)]</b>	<b>-1.000.465,00</b>	<b>-1.094.539,00</b>
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	1.399.685,82	1.428.044,12
Steuerliche Hinzurechnungen	55.949,55	115.451,84
Anpassung latenter Steuern für Verlustvorträge	0,00	-797.572,00
Latente Steuern aus der Währungsumrechnung	295.239,00	578.868,00
Sonstige	89.925,17	70.165,68
<b>Tatsächlicher Steueraufwand</b>	<b>840.334,54</b>	<b>300.418,64</b>

### 36. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bzgl. der Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken sowie der Abtretung von Chartereinnahmen und Versichererstattungen an finanzierende Banken siehe Anhangangabe [20].

Das Bestellobligo aus der operativen Tätigkeit beläuft sich auf USD 377.465,41 (EUR 291.726,88) (Vorjahr: USD 233.849,01 (EUR 175.010,48)).

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 2011 auf EUR 1.183.195,77 (Vorjahr: EUR 1.154.203,77). Sie ergeben sich aus 0,75 % p.a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 20 Jahren, die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag insgesamt EUR 17.313.557,83 (Vorjahr: EUR 18.043.525,24).

### 37. Ergebnis je Aktie

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

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

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Konzernergebnis	-3.940.149,84	-3.691.708,34
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
<b>Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)</b>	<b>-2,63</b>	<b>-2,46</b>

### 38. Segmentberichterstattung

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

Zum Zwecke der Unternehmenssteuerung ist der Konzern nach Dienstleistungen in Geschäftseinheiten organisiert und verfügte im Geschäftsjahr 2011 unverändert über folgende vier 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" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg

### Container

Im Geschäftssegment Container sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

### Car Carrier

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

### Bulker

Nach Ablieferung der letzten beiden Schiffe aus dem Neubauprogramm sind folgende Gesellschaften in diesem Segment enthalten:

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

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

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

Es gibt insgesamt drei Kunden, mit denen jeweils mehr als 10 % der Konzerngesamtumsatzerlöse erzielt werden. Auf einen Kunden des Segmentes „Car Carrier“ entfallen Umsatzerlöse in Höhe von EUR 8,4 Mio (Vorjahr: EUR 8,9 Mio.). Auf die beiden anderen Kunden des Segmentes „Bulker“ entfallen EUR 13,8 Mio. (Vorjahr: EUR 5,8 Mio.) bzw. EUR 9,8 Mio.

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

### 39. Nahestehende Personen

Die Marenave Schiffahrts AG hat mit der König & Cie. GmbH & Co. KG einen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen mit einer Laufzeit von 20 Jahren (Servicevertrag) mit Datum von 15. August 2006 abge-

### Nahestehende Personen

		Transaktionsvolumen*	Salden	
			Forderungen gg. nahestehende Personen	Verbindlichkeiten ggü. nahestehenden Personen
<b>Angaben in EUR</b>				
<b>König &amp; Cie. GmbH &amp; Co. KG</b>				
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2011	1.183.195,77	0,00	0,00
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2010	1.154.203,77	0,00	341.921,90
Sonstiges	2011	42.523,18	0,00	0,00
Sonstiges	2010	39.261,60	0,00	0,00
<b>König &amp; Cie. Shipping and Chartering GmbH</b>				
Vergütung für Dienstleistungen	2011	22.260,83	0,00	0,00
Vergütung für Dienstleistungen	2010	20.881,28	0,00	0,00
<b>Scorship Navigation GmbH &amp; Co. KG</b>				
Bereederung	2011	959.588,66	0,00	0,00
Bereederung	2010	376.118,58	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2011	138.167,48	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2010	89.700,00	0,00	0,00
<b>Aufsichtsrat</b>				
	2011	103.561,63	0,00	57.534,25
	2010	81.986,30	0,00	58.972,60

\* ohne Umsatzsteuer

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

Alle Konzerngesellschaften, deren Schiffe im Scorpio Handymax Tanker Pool, im Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt sowie im Clean Products International Pool sind, haben 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 Einschiffgesellschaft eine Vergütung in Höhe von USD 5.000 p.a. bzw. im Falle des MT "MARE CARIBBEAN" in Höhe von USD 500 pro Monat.

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 Schifffahrts AG Buchhaltungsdienstleistungen für von der Scorship Navigation GmbH & Co. KG bereederte konzernfremde Einschiffgesellschaften erbringt, die der Kapazitätsauslastung des Konzerns dienen.

Zudem wurde der Scorship Navigation GmbH & Co. KG die Bereederung der in 2010 und 2011 abgelieferten Seeschiffe MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" übergeben. 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.

Der Vorstand erhält keinerlei Bezüge.

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

#### 40. Organe der Gesellschaft

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2011 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

Herr Meyer hat sein Amt aus persönlichen Gründen mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 niedergelegt. Bis auf Weiteres fungiert Herr König seitdem als Alleinvorstand.

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

##### Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich unverändert wie folgt zusammen:

- Herr Dr. Harald Wauschkuhn, freiberuflicher 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, 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 2011 in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

#### 41. Abschlussprüferhonorar

	2011
<b>Angaben in EUR</b>	
Abschlussprüfungsleistungen	115.000,00
andere Bestätigungsleistungen	18.000,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
sonstige Leistungen	0,00
	<b>133.000,00</b>

In den Prüfungsleistungen sind neben den Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schifffahrts AG auch die Prüfungskosten für die Schiffskommanditgesellschaften sowie die MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH, Hamburg, enthalten.

Die anderen Bestätigungsleistungen in 2011 betreffen die prüferische Durchsicht der Konzernzwischenbilanz zum 30. Juni 2011 und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2011.

#### 42. Corporate Governance Kodex

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

#### 43. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

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

## Aktiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2011</b>					
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen	LaR	980.432,33	980.432,33	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	4.891.234,04	4.891.234,04	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.583.524,88	1.583.524,88	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	3.067.352,72	3.067.352,72	-	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	10.522.543,97	10.522.543,97	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
<b>in EUR zum 31.12.2010</b>					
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen	LaR	936.844,95	936.844,95	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
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	-	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
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

## Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2011</b>				
<b>Langfristige Finanzschulden</b>				
Schiffshypothekendarlehen	AC	109.956.812,99	109.956.812,99	-
Derivate	HfT	1.182.351,93	-	1.182.351,93
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	139.377.415,38	139.377.415,38	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.057.791,55	4.057.791,55	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	230.008,29	-	230.008,29
Sonstige	AC	4.637.476,93	4.637.476,93	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	258.029.496,85	258.029.496,85	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	1.412.360,22	-	1.412.360,22

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2010</b>				
<b>Langfristige Finanzschulden</b>				
Schiffshypothekendarlehen	AC	227.925.502,60	227.925.502,60	-
Derivate	HfT	593.532,47	-	593.532,47
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>				
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	254.679,71	-	254.679,71
Sonstige	AC	393.435,74	393.435,74	-
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	253.353.157,77	253.353.157,77	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	848.212,18	-	848.212,18

Die in der Konzernbilanz erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten, zu Handelszwecken gehaltenen ausgewiesenen Derivate (Zinssatzswaps und Devisentermingeschäfte), beruhen allesamt auf Informations- und Inputfaktoren der in IFRS 7.27 A umschriebenen Stufe 2 (Ableitung aus aktiven Märkten). Die ausgewiesenen Derivate haben sich zum 31. Dezember 2011 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 564 verändert (Vorjahr: TEUR 560). Aus den Zinssatzswaps, die zum 31. Dezember 2010 bereits bestanden haben, fielen im Geschäftsjahr 2011 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 769 (Vorjahr: 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:

	2011	2010
<b>Angaben in TEUR</b>		
Zinserträge	15.179,82	3.002,85
Zinsaufwendungen	-7.612.071,99	-6.803.475,97

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	31.12.2011 Buchwert	31.12.2011 Zeitwert	31.12.2010 Buchwert	31.12.2010 Zeitwert
<b>Angaben in EUR</b>					
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen	LaR	980.432,33	980.432,33	936.844,95	936.844,95
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	4.891.234,04	4.891.234,04	4.070.635,16	4.070.635,16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.583.524,88	1.583.524,88	350.836,47	350.836,47
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	3.067.352,72	3.067.352,72	3.764.828,24	3.764.828,24
<b>Langfristige Finanzschulden</b>					
Schiffshypothekendarlehen	AC	109.956.812,99	110.991.992,11	227.925.502,60	229.809.633,38
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	1.182.351,93	1.182.351,93	593.532,47	593.532,47
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>					
Schiffshypothekendarlehen	AC	139.377.415,38	140.288.722,20	20.944.791,99	21.295.401,67
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.057.791,55	4.057.791,55	4.089.427,44	4.089.427,44
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	230.008,29	230.008,29	254.679,71	254.679,71
Sonstiges	AC	4.637.476,93	4.637.476,93	393.435,74	393.435,74
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	1.412.360,22	1.412.360,22	848.212,18	848.212,18
Kredite und Forderungen	LaR	10.522.543,97	10.522.543,97	9.123.144,82	9.123.144,82
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	258.029.496,85	259.975.982,79	253.353.157,77	255.587.898,23
Finanzinstrumente die nicht unter IFRS 7 fallen	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-

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

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

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

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

Im Falle der Bank, die die Tanker- und Containerschiffe finanziert, darf auf Gesamtflottenebene 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 in der jüngeren Vergangenheit sowie aktuell 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 einer Bank bereits im Jahr 2010 die Zusage erteilt, die Überschreitung der Loan-to-Value-Kennzahl bis zum 1. März 2012 zu dulden, ohne Sondertilgungen und/oder Zusatzsicherheiten zu verlangen. Aufgrund weiterhin nicht ausreichender Marktwerte der Schiffe ist die Loan-to-Value-Kennzahl auch nach dem 1. März 2012 nicht bzw. wieder nicht eingehalten. Hiervon sind Schiffshypothekendarlehen in Höhe von EUR 128 Mio. zum 31. Dezember 2011 betroffen.

Zudem kann der Konzern seit März 2012 aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmesituation teilweise keine vollständigen Tilgungsleistungen mehr bzgl. einzelner Schiffshypothekendarlehen leisten. Mit dem Darlehensgeber wird deswegen aktuell an einem Refinanzierungskonzept gearbeitet, welches das Tilgungsprofil der Schiffe langfristig an die Ertragskraft der einzelnen Schiffe anpassen soll. Bis diese langfristige Lösung gefunden sein wird, duldet die Bank die aktuellen Tilgungsaussetzungen sowie die Nichteinhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl ab 1. März 2012, ohne Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen zu verlangen.

Zahlungen aus Darlehensverpflichtungen bzgl. der Container- und Tankerflotte aus dem 1. Quartal 2011 in einer Gesamthöhe von USD 3,69 Mio. wurden gemäß Einigung der finanzierenden Bank vom 18. April 2011 in das 3. und 4. Quartal 2011 gestundet. Für die gestundeten Beträge fiel bis zu ihrer planmäßigen Aufholung in der 2. Jahreshälfte 2011 eine befristet erhöhte Marge in Höhe von 4,5 % an.

Im Falle der die vier Bulker finanzierenden Bank führt eine Verletzung der Loan-to-Value-Klausel nicht zu einem Recht der Bank, Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen zu verlangen, sondern bewirkt lediglich, dass keine Ausschüttungen mehr von den Schiffsgesellschaften zu den Gesellschaftern hin möglich sind, bis das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu den ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % erreicht ist.

Bei dem aktuellen Marktwertniveau der Schiffe sind deswegen derzeit keine Ausschüttungen der vier Bulker-Gesellschaften an die Marenave AG möglich und können somit auch nicht für das Tilgungsprofil der Tanker- und Containerschiffe genutzt werden. Hiervon sind Schiffshypothekendarlehen in Höhe von EUR 87 Mio. zum 31. Dezember 2011 betroffen.

#### 44. 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 vor allem Zinsswaps. Zweck dieser derivativen Finanzinstrumente ist die Absicherung gegen Zinsrisiken, die aus der Geschäftstätigkeit des Konzerns und seinen Finanzierungsquellen resultieren.



Außerdem wurde im Geschäftsjahr 2011 im Zusammenhang mit der EUR-Emission unter einem Commercial Paper-Programm auch ein Devisentermingeschäft abgeschlossen (siehe Anhangangabe [25]), welches lediglich Währungsrisiken absichern soll.

Entsprechend den konzerninternen Richtlinien wurde wie in Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2011 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 aufgrund der Schwankungen des Marktzinssatzes zu einer Änderung des beizulegenden Wertes eines Finanzinstruments führen und (iii) zinsbedingte Cashflow-Risiken, die zu einer Veränderung der künftigen Cashflows eines Finanzinstruments aufgrund sich ändernder Marktzinssätze führen. Neben 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 - bei entsprechender Einschätzung der Entwicklung des zukünftigen Zinsniveaus - 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 Zinsswaps. 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 2.492 (Vorjahr: TEUR 2.489) geführt. Gegenläufig hätten sich die vom Konzern kontrahierten Zinsswaps ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 224 (Vorjahr: TEUR 320) bei einer weiteren Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich bei einer weiteren Änderung des Zinsniveaus um +/- 1%-Punkt der beizulegende Zeitwert des zum 31. Dezember 2011 bestehenden Swaps um +/- TEUR 798 (Vorjahr: +/- TEUR 1.052) 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 1.212 (Vorjahr: -/+ TEUR 142) nachsichgezogen.

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 2011 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31. Dezember 2011 um 0,25 %-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 8 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 9), 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 8 (Vorjahr: +/- 11) 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 3,1 % (Vorjahr: 3,5 %) zu Beginn der Laufzeit ab- und über die Laufzeit hinweg aufgezinnt. Die Ausleihungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden weiteren wesentlichen Risiken bestehen zur Zeit aus Liquiditätsrisiken.

Die Unternehmensleitung überwacht laufend das Liquiditätsrisiko. Insbesondere wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Finanzkennzahlen laufend überwacht und die hieraus resultierenden Informationen zeitnah und laufend an die betroffenen Banken kommuniziert. Notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Liquidität und der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen können so frühzeitig eingeleitet werden.

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. Etwaige Änderungen des Tilgungsprofils der Schiffe, deren Refinanzierung derzeit neu verhandelt wird (siehe Anhangangabe [43]), konnten aufgrund der noch fehlenden Refinanzierungsvereinbarung hierbei nicht berücksichtigt werden. Bei den untenstehend mit einem „\*“ versehenen Gesellschaften/Schiffen erfolgte die Darstellung daher unter der Annahme, dass die Verbindlichkeiten entsprechend den bisher vertraglichen Tilgungsplänen zurückgeführt werden. Für bilanzielle Zwecke musste aufgrund der IFRS-Bilanzierungsregelungen (IAS 1.72 ff.) ein kompletter kurzfristiger Ausweis erfolgen.

Aufgrund der nach dem Bilanzstichtag aufgenommenen Verhandlungen mit den Banken rechnet der Vorstand jedoch nicht mit einer Fälligkeit der hiervon betroffenen Schiffshypothekendarlehen.

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

## Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2011

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
<b>Finanzschulden gg. Kreditinstitute</b>			
<b>aus Tilgung</b>			
MT "MARE ACTION"*	1.571.991,65	6.287.966,61	8.251.796,89
MT "MARE AMBASSADOR"*	1.571.991,65	6.287.966,61	8.251.796,89
MT "MARE PACIFIC"*	1.854.857,41	7.419.429,63	10.704.072,96
MT "MARE ATLANTIC"*	1.854.857,41	7.419.429,63	10.704.072,96
MT "MARE BALTIC"*	1.648.968,24	6.595.872,94	13.191.204,88
MS "MARE FOX"*	1.173.011,82	4.692.047,30	3.518.986,21
MS "MARE FRIO"*	1.149.625,16	4.598.500,66	4.311.094,37
MT "MARE CARIBBEAN"*	5.467.068,17	7.206.497,80	2.319.174,59
MS "MARE TRANSPORTER"	1.646.185,95	5.738.078,68	13.525.388,36
MS "MARE TRACER"	1.808.485,97	6.223.433,03	14.945.127,14
MS "MARE TRADER"	1.700.285,96	5.839.129,76	13.907.373,06
MS "MARE TRAVELLER"	1.754.385,96	6.054.756,94	14.679.071,03
MS MARE BERLIN	4.440.645,13	18.696.871,11	11.382.763,00
	<b>27.642.360,48</b>	<b>93.059.980,70</b>	<b>129.691.922,34</b>
<b>aus Zinszahlungen</b>			
MT "MARE ACTION"*	558.264,27	1.622.216,58	793.180,93
MT "MARE AMBASSADOR"*	558.264,27	1.622.216,58	793.180,93
MT "MARE PACIFIC"*	710.442,42	2.104.545,37	1.157.937,89
MT "MARE ATLANTIC"*	710.442,42	2.104.545,37	1.157.937,89
MT "MARE BALTIC"*	729.068,80	2.397.774,93	1.952.761,61
MS "MARE FOX"*	323.108,24	863.964,52	205.570,39
MS "MARE FRIO"*	350.906,40	942.292,18	300.310,83
MT "MARE CARIBBEAN"*	538.599,73	563.763,99	171.854,32
MS "MARE TRANSPORTER"	387.135,82	1.253.500,77	1.027.098,97
MS "MARE TRACER"	408.620,89	1.347.729,17	1.284.107,10
MS "MARE TRADER"	379.004,44	1.217.796,68	1.039.201,85
MS "MARE TRAVELLER"	409.634,56	1.352.501,16	1.249.440,98
MS MARE BERLIN	1.280.394,90	3.515.047,30	617.296,08
	<b>7.343.887,16</b>	<b>20.907.894,60</b>	<b>11.749.879,77</b>
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>			
Verbindlichkeiten aus LuL	<b>4.057.791,55</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Derivate	230.008,29	765.174,56	417.177,37
Übrige	4.637.476,93	0,00	0,00
	<b>43.911.524,41</b>	<b>114.733.049,86</b>	<b>141.858.979,48</b>

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

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
<b>Finanzschulden gg. Kreditinstitute</b>			
<b>aus Tilgung</b>			
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
	<b>20.662.557,84</b>	<b>95.714.484,75</b>	<b>134.095.148,63</b>
<b>aus Zinszahlungen</b>			
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
	<b>6.439.031,13</b>	<b>20.364.478,09</b>	<b>13.321.572,82</b>
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>			
Verbindlichkeiten aus LuL	<b>4.089.427,44</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Derivate	254.679,71	593.532,47	0,00
Übrige	393.435,74	0,00	0,00
	<b>31.839.131,86</b>	<b>116.672.495,31</b>	<b>147.416.721,45</b>

Die funktionale Währung ist konzernweit – mit Ausnahme der funktionalen Währung der Komplementärgesellschaften (EUR) – der USD. Währungsrisiken im Sinne von IFRS 7 entstehen durch monetäre originäre und derivative Finanzinstrumente, deren Ausgabewährung von der funktionalen Währung des Unternehmens abweicht. Dadurch, dass die Schifffahrtsgesellschaften des Konzerns ihre wesentlichen Geschäfte nahezu ausschließlich in der funktionalen Währung USD abwickeln, werden nach IFRS 7 zu nennende Währungsrisiken weitgehend minimiert. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern.

Durch eine währungskongruente Fremdfinanzierung werden auch die aus diesen Verträgen resultierenden Währungsrisiken weitgehend minimiert. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Die Optimierung, Unterstützung und Umsetzung der Währungsstrategie ist regelmäßiger Gegenstand interner Sitzungen und wird bei Bedarf mit dem entsprechenden Bankpartner abgestimmt.

Der Konzern ist Ausfallrisiken ausgesetzt, wenn Vertragspartner ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Zur Vermeidung derartiger Risiken werden Kontrakte nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen. Die eingeräumten Zahlungsziele bewegen sich im Rahmen der branchenüblichen Konditionen. Das Rechnungswesen überwacht laufend den Zahlungseingang. Zur Risikominimierung werden die für jeden Kunden definierten Kreditlimits regelmäßig überwacht und an die jeweiligen Erfordernisse angepasst. Forderungsausfälle sind bislang von untergeordneter Bedeutung. Finanzielle Vermögenswerte, deren Konditionen geändert wurden, da sie ansonsten überfällig oder wertgemindert wären, lagen wie im Vorjahr nicht vor.

Einzelne Posten aus Forderungen gegen Charterer bei langfristigen Zeitcharterverträgen, denen der Charterer nicht (in voller Höhe) zugestimmt hat und welche in aller Regel am Ende der Zeitcharterperiode mit dem Charterer geklärt werden, werden vom Konzern aus Vorsichtsgründen in voller Höhe wertberichtigt.

Es bestand an den Stichtagen 31. Dezember 2011 und 31. Dezember 2010 demnach kein wesentliches Ausfallrisiko, so dass nach Auffassung der Konzernleitung das Risiko der Nichterfüllung durch die Vertragspartner sehr gering, abschließend jedoch nicht vollständig auszuschließen ist. Bei den weder überfälligen noch im Wert geminderten finanziellen Vermögenswerten deuten (ebenso wie im Vorjahr) keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

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

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

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

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

Als Auswirkung der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die insbesondere auch die Prämissen des schiffsfinanzierenden Sektors beeinflusst hat, ist ein genanntes EK/FK-Verhältnis von 30/70 jedoch nicht mehr haltbar. Die aktuell rigide Bankenhaltung bei der Darlehensvergabe muss vor dem Hintergrund regulatorischer Zwänge im Bankensektor (Basel III u.a.) als dauerhaftes Faktum hingenommen werden. Ein Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 40/60 erscheint somit für die Zukunft eine bessere Planungsgrundlage zu sein.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Zum Konzernabschlussstichtag ergibt sich folgendes Verhältnis:

	31.12.2011	31.12.2010	Änderung
<b>Angaben in TEUR</b>			
<b>Eigenkapital</b>	<b>145.330</b>	<b>149.271</b>	<b>-3%</b>
- als % vom Gesamtkapital	37%	37%	
langfristige Schiffshypothekendarlehen*	109.957	227.926	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen*	139.377	20.945	
<b>Schiffshypothekendarlehen</b>	<b>249.334</b>	<b>248.871</b>	<b>0%</b>
- als % vom Gesamtkapital	63%	63%	
<b>Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)</b>	<b>394.664</b>	<b>398.142</b>	<b>-1%</b>

\* bezüglich der Verschiebungen in den Fristigkeiten siehe Tz. 20

#### 46. Zusammenfassung der Meldungen nach WpHG

Die Nennung von absoluten Aktienanzahlen und Stimmrechten in den folgenden Meldungen bezieht sich jeweils auf die Zeit vor dem im Juli 2009 durchgeführten Aktiensplit. Dabei wurde das gezeichnete Kapital mit aus 150.050 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechne-

rischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 1.000,00 auf einen rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00 (1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien) gesplittet.

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

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

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

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

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

Die 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 4,7 5% (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 GmbH, Frankfurt am Main, 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 gemäß § 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 Freie und Hansestadt Hamburg hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Freien und Hansestadt Hamburg sämtliche Stimmrechte von folgenden ihrer Tochterunternehmen, deren Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Finanzfonds AöR (Mutterunternehmen der HSH Nordbank AG), - HSH Nordbank AG.

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



Die HSH Finanzfonds AöR, 20097 Hamburg, Deutschland, hat der Gesellschaft mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil am 25. Juni 2009 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und nun 4,68 % (7.019 von insgesamt 150.050 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der HSH Finanzfonds AöR sämtliche Stimmrechte von folgendem ihrer Tochterunternehmen, dessen Stimmrechtsanteil 3,00 % oder mehr beträgt, gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG zuzurechnen: - HSH Nordbank AG.

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

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, 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: - Ost-sächsische Sparkasse, Dresden; - Sparkasse Hildesheim, Hildesheim.

Der Landkreis Bautzen, 02625 Bautzen, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2010 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: AOH1GY am 3. April 2008 die Schwelle von 3,00 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,32 % (das entspricht 4.975 Stimmrechten) betragen hat. 3,32 % der Stimmrechte (das entspricht 4.975 Stimmrechten) sind dem Landkreis gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, gehalten: Kreissparkasse Bautzen.

Die 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.

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

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

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.06.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 15.06.2011 die Schwelle von 10% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 8,60% (das entspricht 129.150 Stimmrechten) betragen hat. 8,60 % der Stimmrechte (das entspricht 129.150 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG von der Kreissparkasse Biberach und Kreissparkasse Bautzen zuzurechnen.

#### 47. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Der Konzern befindet sich zu Beginn des Jahres in Verhandlungen mit finanzierenden Banken mit dem Ziel, aktuelle Verstöße gegen Loan-to-Value-Covenants zu heilen und die Tilgungsprofile der Darlehensverträge den aktuellen Kapitalströmen der zugrundeliegenden Schiffe anzupassen (siehe Anhangangaben [20] und [43]).

Zum Berichtszeitpunkt sind diese Verhandlungen noch nicht abgeschlossen; der Vorstand ist aufgrund der bisher geführten Verhandlungen jedoch zuversichtlich, dass ein positives Ergebnis bei den Verhandlungen erzielt werden kann.

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

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

- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg (100 %)
- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84 %)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84 %)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84 %)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,84 %)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,82 %)
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,65 %)
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,65 %)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,8 %)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (50 %)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (50 %)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)

Hamburg, den 30. März 2012

Der Vorstand



Tobias König

# Konzern-Anlagenpiegel

für die Geschäftsjahre 2011 und 2010

## Konzern-Anlagenpiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2011 in EUR

						Historische Anschaffungskosten	
	1.1.2011	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	31.12.2011	
<b>I. Sachanlagen</b>							
1. Technische Anlagen	395.414.681,12	19.071.996,16	2.685.282,72	-645.113,00	60.451.445,77	476.978.292,77	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.903,94	62,25	0,00	0,00	0,00	1.966,19	
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	48.693.472,21	-3.325.752,49	15.083.726,06	0,00	-60.451.445,77	0,00	
	<b>444.110.057,27</b>	<b>15.746.305,92</b>	<b>17.769.008,78</b>	<b>-645.113,00</b>	<b>0,00</b>	<b>476.980.258,96</b>	
<b>II. Finanzanlagen</b>							
1. Ausleihungen	1.039.555,03	33.985,00	0,00	0,00	0,00	1.073.540,03	
	<b>445.149.612,30</b>	<b>15.780.290,92</b>	<b>17.769.008,78</b>	<b>-645.113,00</b>	<b>0,00</b>	<b>478.053.798,99</b>	

## Konzern-Anlagenpiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2010 in EUR

						Historische Anschaffungskosten	
	1.1.2010	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	31.12.2010	
<b>I. Sachanlagen</b>							
1. Technische Anlagen	307.313.301,13	25.258.107,61	1.367.545,53	-559.489,10	62.035.215,95	395.414.681,12	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.424,07	267,52	0,00	-1.787,65	0,00	1.903,94	
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	70.677.021,58	3.897.857,92	36.153.808,67	0,00	-62.035.215,95	48.693.472,21	
	<b>377.993.746,78</b>	<b>29.156.233,05</b>	<b>37.521.354,20</b>	<b>-561.276,75</b>	<b>0,00</b>	<b>444.110.057,27</b>	
<b>II. Finanzanlagen</b>							
1. Ausleihungen	914.221,91	67.724,51	215.858,40	-158.249,79	0,00	1.039.555,03	
	<b>378.907.968,69</b>	<b>29.223.957,56</b>	<b>37.737.212,60</b>	<b>-719.526,54</b>	<b>0,00</b>	<b>445.149.612,30</b>	

Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen						Buchwert
1.1.2011	Währungs- differenzen	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2011	31.12.2011
53.589.729,79	3.130.701,52	25.008.297,12	0,00	-645.113,00	81.083.615,43	395.894.677,34
1.057,75	80,10	609,90	0,00	0,00	1.747,75	218,44
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>53.590.787,54</b>	<b>3.130.781,62</b>	<b>25.008.907,02</b>	<b>0,00</b>	<b>-645.113,00</b>	<b>81.085.363,18</b>	<b>395.894.895,78</b>
102.710,08	1.742,89	0,00	11.345,27	0,00	93.107,70	980.432,33
<b>53.693.497,62</b>	<b>3.132.524,51</b>	<b>25.008.907,02</b>	<b>11.345,27</b>	<b>-645.113,00</b>	<b>81.178.470,88</b>	<b>396.875.328,11</b>

Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen						Buchwert
1.1.2010	Währungs- differenzen	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2010	31.12.2010
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
1.865,50	133,93	845,97	0,00	-1.787,65	1.057,75	846,19
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.693.472,21
<b>36.318.305,17</b>	<b>-2.770.065,14</b>	<b>17.878.824,26</b>	<b>2.725.000,00</b>	<b>-561.276,75</b>	<b>53.590.787,54</b>	<b>390.519.269,73</b>
67.784,94	6.724,59	28.200,55	0,00	0,00	102.710,08	936.844,95
<b>36.386.090,11</b>	<b>-2.763.340,55</b>	<b>17.907.024,81</b>	<b>2.725.000,00</b>	<b>-561.276,75</b>	<b>53.693.497,62</b>	<b>391.456.114,68</b>

# Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2011 und 2010

## Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2011 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	18.669	4.092	23.588	8.439	0	54.788	0	54.788
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0
	<b>240</b>	<b>18.669</b>	<b>4.092</b>	<b>23.588</b>	<b>8.439</b>	<b>60</b>	<b>55.088</b>	<b>-300</b>	<b>54.788</b>
Schiffsbetriebskosten	0	-12.746	-2.850	-6.786	0	0	-22.382	0	-22.382
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>240</b>	<b>5.923</b>	<b>1.242</b>	<b>16.802</b>	<b>8.439</b>	<b>60</b>	<b>32.706</b>	<b>-300</b>	<b>32.406</b>
Personalaufwendungen	-541	0	0	0	0	0	-541	0	-541
sonstige betriebliche Erträge	238	500	74	235	3	0	1.050	0	1.050
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.800	-509	-106	-670	-27	-4	-3.116	300	-2.816
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>-1.863</b>	<b>5.914</b>	<b>1.210</b>	<b>16.367</b>	<b>8.415</b>	<b>56</b>	<b>30.099</b>	<b>0</b>	<b>30.099</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-1	-9.648	-1.644	-4.265	-2.951	0	-18.509	0	-18.509
Wertminderungen	0	-6.500	0	0	0	0	-6.500	0	-6.500
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	44	144	3	0	0	191	0	191
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-26	-3.550	-784	-1.385	-2.636	0	-8.381	0	-8.381
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-1.890</b>	<b>-13.740</b>	<b>-1.074</b>	<b>10.720</b>	<b>2.828</b>	<b>56</b>	<b>-3.100</b>	<b>0</b>	<b>-3.100</b>
Segmentvermögen 31. Dezember 2011	164.500	199.054	31.486	133.574	65.708	249	594.571	-184.112	410.459
Segmentschulden 31. Dezember 2011	9.133	118.928	22.650	89.424	35.911	15	276.061	-14.660	261.401
Segmentinvestitionen* 2011	0	2.685	0	15.084	0	0	17.769	0	17.769

\* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

## Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2010 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	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
	<b>240</b>	<b>22.565</b>	<b>2.349</b>	<b>5.773</b>	<b>8.862</b>	<b>60</b>	<b>39.849</b>	<b>-300</b>	<b>39.549</b>
Schiffsbetriebskosten	0	-13.350	-2.426	-1.522	0	0	-17.298	0	-17.298
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>240</b>	<b>9.215</b>	<b>-77</b>	<b>4.251</b>	<b>8.862</b>	<b>60</b>	<b>22.551</b>	<b>-300</b>	<b>22.251</b>
Personalaufwendungen	-445	0	0	0	0	0	-445	0	-445
sonstige betriebliche Erträge	147	122	55	39	0	2	365	0	365
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.739	-460	-97	-730	-29	-4	-3.059	300	-2.759
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>-1.797</b>	<b>8.877</b>	<b>-119</b>	<b>3.560</b>	<b>8.833</b>	<b>58</b>	<b>19.412</b>	<b>0</b>	<b>19.412</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-1	-9.653	-1.580	-1.126	-3.119	0	-15.479	0	-15.479
Wertminderungen	0	-2.400	0	0	0	0	-2.400	0	-2.400
Zuschreibungen	0	0	2.725	0	0	0	2.725	0	2.725
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1.041	383	1	2	0	1.427	0	1.427
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2	-4.481	-1.151	-376	-3.067	0	-9.077	0	-9.077
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-1.800</b>	<b>-3.891</b>	<b>-2.467</b>	<b>2.059</b>	<b>2.649</b>	<b>58</b>	<b>-3.392</b>	<b>0</b>	<b>-3.392</b>
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* 2010	0	1.586	0	35.935	0	0	37.521	0	37.521

\* 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 30. März 2012

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss - bestehend aus Bilanz, Gesamtergebnisrechnung, Eigenkapitalspiegel, Kapitalflussrechnung und Anhang - sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands 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 gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer 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 des Vorstands 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 der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, 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.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen im Konzernlagebericht hin. Dort wird im Abschnitt „Risikobericht“ ausgeführt, dass die Tochtergesellschaften der Marenave Schiffahrts AG im Tanker- und Containersegment seit März 2012 ihren Tilgungsverpflichtungen nicht mehr in vertraglich vereinbarter Höhe nachkommen können und derzeit Verhandlungen mit der die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bank hinsichtlich einer langfristigen Liquiditätsstabilisierung geführt werden. Sollten diese Refinanzierungsgespräche erfolglos bleiben, würden aus dem Verkauf eines Teils der Flotte ausreichend finanzielle Mittel generiert werden können, um die Fortführung der Unternehmenstätigkeit (going concern) der Marenave Schiffahrts AG und des Konzerns zu gewährleisten.

Hamburg, den 25. April 2012

Deloitte & Touche GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser  
Wirtschaftsprüferin



# Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2011

## 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 Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, war im Verlauf des Jahres 2011 von unterschiedlichen Entwicklungstendenzen geprägt. Während die Frachtraten im 1. Halbjahr – vor allem in der Containerschifffahrt – noch Zuwächse verzeichnen konnten, war das 2. Halbjahr geprägt von einem Rückgang der Fracht- und Charraten in allen Größenklassen und damit einhergehend auch einer Abnahme der Schiffswerte. In dieser Umgebung ist das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG im Geschäftsjahr 2011 mit EUR ./. 3,9 Mio. negativ ausgefallen. Hauptursächlich dafür ist eine Impairment-Abschreibung auf zwei Produktentanker, welche insgesamt mit EUR 6,5 Mio. zu Buche schlägt. Ohne diesen nicht liquiditätswirksamen Sondereffekt würde das Ergebnis einen operativen Gewinn von EUR 2,6 Mio. zeigen. Dies allein ist noch kein zufriedenstellendes Ergebnis. Es zeigt aber den Erfolg unserer Diversifizierungsstrategie vor dem Hintergrund der schwierigen Marktverhältnisse. Eine große Anzahl unserer internationalen Mitbewerber befindet sich in Restrukturierungen oder hat bereits Insolvenz oder Gläubigerschutz beantragt. Bei anhaltender Marktschwäche wird sich dieser Trend unweigerlich fortsetzen, wobei wir aufgrund der Flottenstruktur der Marenave Schifffahrts AG mit verhaltenem Optimismus in die Zukunft blicken.

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Zu diesem Zweck wurde in moderne Containerschiffe, Produktentanker, Bulk-Carrier und in einen Car Carrier investiert. Das insgesamt vier Einheiten umfassende „Supramax Bulker“-Neubauprogramm wurde in 2011 mit der Indienstellung der MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“ erfolgreich abgeschlossen. Die im Jahr 2010 bereits zu spürende positive Auswirkung der in lang- bis mittelfristigen Charterverträgen beschäftigten Schiffe hat sich im aktuellen Geschäftsjahr 2011 weiter verstärkt. Die Einnahmesicherheit der Flotte steht ohne Zweifel im Vordergrund, denn der größte Teil der Erträge ist lang- bis mittelfristig über Charterverträge mit Festlaufzeit gesichert.

Die Nachfrage nach Transportkapazitäten in den unterschiedlichen Bereichen der internationalen Seeschifffahrt entwickelt sich grundsätzlich weiterhin positiv. Erschwerend für nahezu

alle Schiffssegmente werden sich jedoch weiterhin hohe Orderbücher auswirken, welche ein hohes Tonnageangebot erzeugen. Es bleibt abzuwarten, wie durch Verschrottungen und Abbestellungen bei Werften (teils zwangsläufig in Folge von Bankrotten) das Tonnageüberangebot reduziert werden kann. Das ohnehin bereits praktizierte sog. Super Slow Steaming (Reduktion der Schiffsgeschwindigkeiten mit dem Ziel der Treibstoffkosteneinsparung und dem Nebeneffekt einer Tonnagebindung) wird – vor dem Hintergrund immer weiter steigender Bunkerkosten – aller Voraussicht nach von Dauer sein. So haben sich in den letzten drei Jahren die Treibstoffkosten verdreifacht, was zu einem dauerhaften Umdenken in der Transportlogistik führt. Eine Trendumkehr ist nicht zu erwarten. Im Gegenteil, durch die Erweiterung von bestehenden ECA- und SECA-Zonen („(Sulphur) Emission Control Areas“; Emissionsschutzgebiete) werden die Kosten für Treibstoff weiter steigen. Die Kostendifferenz zwischen Schweröl (ca. USD 750 pro Tonne) und den schwefelarmen Dieselmotorkraftstoffen (ca. USD 1.050 pro Tonne) beträgt heute rd. USD 300 pro Tonne.

Auch die Situation auf dem Schiffsfinanzierungsmarkt hat erhebliche Auswirkungen auf das Marktumfeld der internationalen Seeschifffahrt.

Zum einen steht nach wie vor deutlich weniger Kreditvolumen für Neugeschäfte zur Verfügung und zum anderen vergeben die Banken Gelder äußerst selektiv – zumeist nur noch an Kunden, die aus Sicht der Banken langfristig strategisch wichtig sind. Das wenige neue Geld, das aktuell verliehen wird, ist zudem mit höheren Margen hinterlegt. Der Grund für die Geldverknappung und -verteuerung liegt – trotz der Bereitstellung von sehr billigen Geldmitteln der EZB – in bankeninternen regulatorischen Auflagen (Basel III u.a.), wodurch die Banken ihre ausgegebenen Darlehen tendenziell mit mehr Eigenkapital hinterlegen müssen.

Die Geldverteuerung belastet einerseits natürlich die Ergebnisse der kreditnehmenden Schifffahrtsunternehmen. Andererseits führt die Geldverknappung dazu, dass – trotz historisch niedriger Neubaupreise – das aktuelle Neubestellvolumen nahezu gegen Null tendiert, was letztendlich zu einer mittelfristigen Verknappung von Tonnage und zu einer Angleichung von Angebot und Nachfrage führen sollte.

## Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./. Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte sank im Vergleich zum Vorjah-

reszeitraum von TEUR 9.215 auf TEUR 5.923. Während die Handymax- und „Medium Range“-Produktentanker der Marenave-Flotte in 2011 – auf immer noch niedrigem Niveau – leicht verbesserte Einnahmeverhältnisse als in 2010 vorweisen konnten, ließ das Einnahmeniveau der beiden Panamax-Tanker nochmals deutlich nach. Aufgrund der ebenfalls nicht unmittelbar positiven Zukunftsaussichten dieses Subsegmentes resultierte ein Impairment-Aufwand von insgesamt EUR 6,5 Mio. auf diese beiden Schiffe.

Zur unbefriedigenden Einnahmesituation der Tankerflotte kam die verschärfte Kostensituation im Schiffsbetrieb, und hierbei in erster Linie die hohen Treibstoffkosten sowie die stark gestiegenen Kosten für den Schutz gegen Piraten und die Versicherung der Schiffe hinzu. Dies resultierte in schwachen Netto-Ergebnissen für die Tanker. Die erhöhten Kosten können in einer Marktphase, in der ein intensiver Wettbewerb um jede einzelne Ladung stattfindet, leider nur in sehr geringem Maße an die Charterer weitergegeben werden. Die schwache Entwicklung der Produktentankermärkte hat vor allem mit einer zuletzt nachlassenden Nachfrage in Folge der allgemeinen Verunsicherung an den globalen Handels- und Finanzmärkten durch die Schuldenkrise in Europa und den Vereinigten Staaten zu tun. Auch wenn die internationale Energieagentur (IEA) für das Jahr 2012 von einem weiteren Wachstum der Nachfrage nach Öl ausgeht, wird diese nach deren Einschätzung geringer als im Jahr 2011 ausfallen.

Trotz alledem wird von einer Vielzahl von Analysten und Marktteilnehmern gerade in dem Segment Handymax- und „Medium Range“-Tanker (MR 1) eine rasche Erholung erwartet. Grund dafür sind strukturelle Veränderungen mit positiven Implikationen auf die Produktentanker. Zu nennen sind hier Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität. Während derzeit veraltete Raffinerien vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa stillgelegt werden, ergibt sich ein hohes Exportpotential von Ölprodukten aus modernen Raffinerien im asiatischen Pazifikraum, welches den Importbedarf entwickelter Länder sowie in Afrika und Südamerika decken und somit insgesamt einen positiven Einfluss auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage haben wird.

Auch das Orderbuch sowie die Altersstruktur der aktuellen Produktentankerflotte sind von allen Schiffssegmenten am wenigsten bedrohlich, sondern unterstreichen vielmehr die positiven Zukunftspotentiale. Das aktuelle Orderbuch der Produktentanker steht derzeit bei ca. 12,5 % der bestehenden Flotte – und damit nur halb so hoch im Vergleich zu Rohöltankern. Hinsichtlich der in 2011 ursprünglich erwarteten Neubauablieferungen von Produktentankern wurden tatsächlich 45 % verschoben oder storniert. Auch für 2012 wird derzeit mit einer Verschiebungsrate von mindestens 20 % gerechnet, was eine weitere Verbesserung der Angebots-/Nachfragesituation bringen sollte. Positiv ist auch, dass im

Bereich der MR1-Tanker (bis 40.000 tdw) fast keine Neubauten mehr zur Ablieferung kommen.

### Containerschifffahrt

Die rasante Erholung der Charraten in der Containerschifffahrt des Jahres 2010 hielt nur bis zur Mitte des Jahres 2011 an. Obwohl die Nachfrage nach Transportkapazitäten sowie die umgeschlagenen Containervolumina weiter stabil sind, hat seit der Mitte des Jahres 2011 eine deutliche Abwärtsbewegung des Ratenniveaus eingesetzt, welche zum Zeitpunkt dieser Berichtsabfassung (Ende März 2012) ihre Bodenbildung erreicht zu haben scheint. Verantwortlich für den Abschwung sind unter anderem die große Zahl von Neubauablieferungen sowie der Wettbewerb der Linienreedereien um Marktanteile, welcher in Form eines Preiskampfes ausgetragen wird. Dieses Verhalten der Marktteilnehmer drückte sowohl auf die Fracht- als auch auf die Charraten. Erst zum Ende des Jahres 2011 und im weiteren Verlauf des Jahres 2012 erkannten die großen Linienreedereien, dass ein solcher Preiskampf selbst für größere Marktteilnehmer ruinös sein kann. In dieser Folge kam es zur Bildung verschiedener Allianzen zwischen den großen Linienreedereien mit dem Ziel, Synergien und Effizienzen zu realisieren. Diese Maßnahmen zeigten bereits Anfang des Jahres 2012 deutliche Wirkung, so dass signifikante Steigerungen in den Frachtraten – welche in aller Regel eine Indikatorfunktion für das Charratenniveau haben – durchgesetzt werden konnten. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie lange dieser Trend anhält.

Im Zuge der negativen Entwicklung im Bereich der Charraten nahm auch die Anzahl beschäftigungsloser und aufliegender Schiffe wieder zu. Ende März 2012 beträgt deren Anteil immerhin 5,8 Prozent der gesamten fahrenden Flotte. Es wird jedoch erwartet, dass diese Zahl in den kommenden Sommermonaten im Zuge der Wiederaufnahme bzw. Neueinführung von Liniendiensten wieder abnehmen wird.

Ein weiterer Hauptgrund für die Verschlechterung der aktuellen Lage liegt in der hohen Zahl an Neubauten, die im Jahr 2011 auf den Markt geströmt sind. Insgesamt 1,2 Millionen TEU wurden im Jahr 2011 abgeliefert, was bei weitem das Verschrottungsvolumen übertraf und somit zu einem Flottenanstieg in Höhe von 8,5 Prozent führte. Eine hohe Anzahl von Neubestellungen der Jahre 2010/2011 wird auch in den kommenden Jahren zu einem Flottenwachstum führen, was eine Belastung für den Gesamtmarkt bedeutet. Es gibt jedoch auch hier die ersten Verschiebungen von Ablieferungen; die Taiwanesische Reederei Yangming hat z.B. die Ablieferung einer Serie von 4.500 TEU Post-Panamax Neubauten um bis zu 16 Monate verschoben. Wenn dieses Verhalten Nachahmer findet, sollte dies zu einer Entspannung der Lage beitragen.

Bei einer näheren Analyse nach Schiffsgrößen zeigt sich jedoch, dass von den in 2011 bestellten 1,64 Millionen TEU das

Gros auf den Post-Panamax Bereich entfällt. In verschiedenen Kaskadeneffekten werden in der näheren Zukunft Schiffe jenseits der 10.000-TEU-Grenze im Asien-Europa-Liniendienst Schiffe in einer Größe zwischen 6.500 und 8.500 TEU verdrängen. Diese wiederum verdrängen z.B. Schiffe in einer Größe von 4.000 TEU von ihren bisher angestammten Nord-Süd-Routen. Letztere werden dann Feederfunktionen übernehmen.

Bei den in der Marenave-Flotte agierenden MS "CAPE FOX" und das MS "CAPE FRIO" wird dieser Kaskadeneffekt glücklicherweise kaum negative Auswirkungen haben, da sie bereits jetzt im innerasiatischen Raum in Häfen verkehren, die aufgrund ihrer Größe nur Schiffe bis zu einer bestimmten Größe aufnehmen können.

Bei einem erwarteten Weltwirtschaftswachstum in 2012 von 3,0 bis 4,0 Prozent wird sich die Nachfrage nach maritimen Transportleistungen um erfahrungsgemäß ca. 8 Prozent erhöhen.

Da in der Größenklasse des MS "CAPE FOX" und MS "CAPE FRIO" nahezu ein Nullflottenwachstum prognostiziert wird, gehen wir davon aus, dass sich die Charraten ab Mitte des Jahres 2012 wieder stetig erhöhen werden.

Für 2011 konnten durch den Einsatz der beiden Containerschiffe in einem Einnahmepool auch in der zweiten Jahreshälfte deutlich über dem Marktniveau liegende Pooleinnahmen vereinnahmt werden. 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.

### Bulkschifffahrt

Die Fundamentaldaten in der Bulkschifffahrt deuten auf eine weiter steigende Nachfrage nach Transportkapazitäten hin. So nahm die weltweite Stahlproduktion in 2011 gegenüber dem Vorjahr um 7 Prozent zu. Transportierte Mengen an Eisenerz erhöhten sich um 9 Prozent; Kohletransporte legten um 6 Prozent zu.

Trotz dieser positiven Fundamentaldaten zeigten sowohl die Fracht- und Charraten als auch die Schiffsmarktwerte im Jahr 2011 eine nahezu durchgehend negative Tendenz.

Ursächlich für diese Tendenz ist vor allem abermals ein hohes Flottenwachstum, welches im Bereich der Bulker - trotz Stornierungen, Verschiebungen und Verschrottungen - 15 Prozent betrug und somit eine Erhöhung des Ratenniveaus verhinderte. Kurzfristig wird sich das Ungleichgewicht von Nachfrage und Angebot vermutlich erst noch vergrößern, bevor ab dem Jahr 2013 dann die Tendenz wieder hin zu einem Marktgleichgewicht gehen wird und eine Ratenerholung einsetzen

kann. Für das Jahr 2012 wird derzeit mit einem Nachfragewachstum von ca. 6 Prozent gerechnet. Aufgrund des hohen Orderbuches wird das Flottenwachstum jedoch - bei einem ähnlichen Niveau an Verschiebungen wie in 2011 - ca. 10 Prozent betragen.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden bis maximal in das Jahr reichende Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen, so dass unsere Schiffe nicht unmittelbar der Volatilität und der aktuellen Schwäche des Spotmarktes ausgesetzt sind. Dennoch existieren aufgrund der engen Verflechtung der Marktteilnehmer starke Wechselwirkungen. Von der Insolvenz internationaler Charterer von Bulk Carriern sind wir zwar nicht direkt betroffen, dennoch spüren wir die Folgen der Insolvenz in einem destabilisierten Marktumfeld. Insbesondere die sich derzeit entfaltende Sankto-Krise kann erhebliche Auswirkungen auf die Bulkermärkte haben, da rd. 200 Schiffe davon betroffen sein werden.

Positiv ist jedoch, dass sich das Orderbuch für Bulker mehr und mehr zu einem „Märchenbuch“ entwickelt. Denn es wächst die Erkenntnis, dass wohl zwischen 30-50% der im Orderbuch geführten Bestellungen nicht (mehr) zur Ablieferung kommen werden.

Aufgrund der zum Erliegen gekommenen Neubestellungen sind chinesische Werften unter enormem Druck; viele werden diesem nicht standhalten können. Andere drücken mit Dumping-Angeboten in den Markt, was wiederum Auswirkung auf die Bewertung der Schiffswerte insgesamt hat. Wer jetzt einkaufen kann, profitiert von Preisen, die wir seit 2002 nicht mehr gesehen haben. Und das bei erheblich geminderter Kaufkraft des US-Dollars.

### Car Carrier

Autoverkäufe haben mit der Ausnahme von Westeuropa in allen Märkten in 2011 zugenommen, wobei insbesondere die Schwellenländer für ein starkes Wachstum sorgten, welches auch für die kommenden Jahre signifikantes Potential liefert. Nichtsdestotrotz war das Jahr 2011 entgegen der Erwartungen von Analysten und anderen Marktbeobachtern für die „Pure Car and Truck Carrier“ (PCTC) ein schwieriges Jahr. Hauptursächlich für diese Entwicklung war der Tsunami zu Beginn des Jahres 2011 in Japan, welcher zu einem zeitweiligen Zusammenbruch der für den PCTC-Markt wichtigen japanischen Automobilindustrie führte. Durch vollzogene Kapazitätsanpassungen sowie Nachholeffekte setzte jedoch seit August 2011 eine erfreuliche Erholung ein.

Das Durchschnittsalter der PCTC-Flotte liegt derzeit bei ca. neun Jahren. In 2011 wuchs die Flotte um 6 Prozent. Das Orderbuch beträgt zum Jahresende 2011 nur 42 Schiffe (entspricht 7 Prozent der aktiven Flotte), von denen 34 in 2012 und acht Einheiten in 2013 abgeliefert werden sollen.

Bei einer erwarteten Erhöhung der Nachfrage nach Transportkapazitäten in Höhe von 10 Prozent für 2012 dürfte sich das Angebots-/Nachfrage-Verhältnis somit weiter positiv für den PCTC-Markt entwickeln.

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 Schiffahrts AG haben sollten.

## Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

### Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage der Marenave Schiffahrts AG für das Geschäftsjahr 2011 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2010 stellen sich auf Einzelabschlussebene wie folgt dar:

	2011	2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Beteiligungsergebnis	-8.266	7.812	-16.078
Sonstige betriebliche Erträge	612	366	246
<b>Gesamtleistung</b>	<b>-7.654</b>	<b>8.178</b>	<b>-15.832</b>
Personalaufwand	547	450	97
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	1.714	1.761	-47
<b>Betrieblicher Aufwand</b>	<b>2.262</b>	<b>2.212</b>	<b>50</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-9.916</b>	<b>5.966</b>	<b>-15.882</b>
Zinsergebnis	-6	-53	47
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>	<b>-9.922</b>	<b>5.913</b>	<b>-15.835</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-175	-161	-14
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-10.097</b>	<b>5.752</b>	<b>-15.849</b>

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2011	2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	3.540	3.515	25
Erträge aus Beteiligungen	7.955	1.145	6.810
Abschreibungen (Vorjahr: Zuschreibungen) auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-19.761	3.152	-22.913
<b>Gesamt-Beteiligungsergebnis</b>	<b>-8.266</b>	<b>7.812</b>	<b>-16.078</b>

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

Zusätzlich werden unter den Beteiligungserträgen die Ergebnisse von insgesamt drei in den Jahren 2010 und 2011 in Dienst gestellten Supramax-Bulkern vereinnahmt.

Außerplanmäßige Abschreibungen infolge der Bewertung der Beteiligungsansätze waren im Geschäftsjahr 2011 in Höhe von insgesamt EUR 16,4 Mio. auf zwei Beteiligungen innerhalb des Tankersegmentes sowie in Höhe von zusammen EUR 3,4 Mio. auf zwei Tochtergesellschaften, die im Segment der Containerschiffahrt operieren, notwendig. In 2010 waren an gleicher Stelle noch Zuschreibungen in Höhe von EUR 3,2 Mio. angefallen.

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

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in 2011 im Wesentlichen die Dienstleistungsvergütung gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG (TEUR 1.183), Abschluss- und Prüfungskosten (TEUR 84), Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 104) sowie Rechts- und Beratungskosten (TEUR 62).

Die unterjährige Darlehensgewährung von einer Tochtergesellschaft führte zu einem Zinsaufwand in Höhe von TEUR 19. Durch den Zinsaufwand im Zusammenhang mit der Ausgabe eines Commercial Papers resultierte zudem ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 8. Gegenläufig wirkte sich mit TEUR 21 der Ertrag aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH aus.

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 2011 eine körperschafts- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 175. TEUR 1 entfallen auf Nachzahlungen für Vorjahre.

### Vermögenslage

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

	31.12.2011	31.12.2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
<b>Vermögen</b>			
Anlagevermögen	147.164	159.351	-12.187
Kurzfristige Forderungen	6.732	2.562	4.170
Flüssige Mittel	224	158	66
Übrige Aktiva	75	14	61
	<b>154.195</b>	<b>162.085</b>	<b>-7.890</b>
<b>Kapital</b>			
Eigenkapital	150.222	160.318	-10.096
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.973	1.767	2.206
	<b>154.195</b>	<b>162.085</b>	<b>-7.890</b>

Der Rückgang des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr resultiert mit TEUR 19.761 aus Abschreibungen auf die Anteile von insgesamt vier Tochtergesellschaften.

Gegenläufig wirkte sich in Höhe von TEUR 7.575 der Saldo aus Einzahlungen in die Rücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Rücklage sowie Liquiditätsausschüttungen einzelner Tochterunternehmen an die Marenave Schifffahrts AG aus.

Der Anstieg der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf erhöhte Forderungen aus Beteiligungserträgen im Geschäftsjahr 2011 zurückzuführen.

Die Abnahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf das negative Jahresergebnis des Jahres 2011 zurückzuführen.

Während zum Bilanzstichtag des Vorjahres noch Verbindlichkeiten aus Intercompany-Darlehensverträgen ausgewiesen waren, wirken sich in den Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2011 vor allem mit TEUR 3.700 die Rückzahlungsverpflichtungen eines emittierten Commercial Papers aus.

### Finanzlage

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

	2011	2010	+ / -
<b>Angaben in TEUR</b>			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	5.019	2.085	2.934
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-7.575	-2.136	-5.439
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	2.622	0	2.622
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>66</b>	<b>-51</b>	<b>117</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	158	209	-51
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>224</b>	<b>158</b>	<b>66</b>

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

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

In dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wirkt sich der Saldo aus dem Emissionserlös eines Commercial Paper (TEUR 3.622) abzüglich der Rückzahlung eines I/C-Darlehens (TEUR 1.000) aus.

Bzgl. der aktuellen Finanzlage sowie Verhandlungen mit finanzierenden Banken der Tochtergesellschaften wird auf den Risikobericht und den Nachtragsbericht verwiesen.

### 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.

Hinsichtlich der Angaben gemäß § 289 Abs. 4 Nr. 3 HGB verweisen wir auf die Angaben im Anhang.

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 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 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 lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktiengabe fest. Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen. Ergänzend hierzu wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. Juni 2011 ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrates ein- oder mehrmalig auszuschließen, soweit es erforderlich ist, um etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen.

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 offenlegungspflichtig sind.

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

## Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2011 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG im Durchschnitt acht (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, welcher während des Jahres 2011 aus zwei Mitgliedern bestand. Zum 31. Dezember 2011 hat Herr Jörn Meyer aus persönlichen Gründen sein Amt als Vorstandsmitglied niedergelegt.

## 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](http://www.marenave.com/dt/investorrelations/unternehmensfuehrung.html))

## Grundzüge des Vergütungssystems

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

Der Vorstand erhält keine Vergütung.

## Chancen und Risiken

### Risikobericht

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

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

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

Während das Risikomanagementsystem auf die Identifizierung und Klassifizierung von Risiken gerichtet ist, zielt das interne Kontrollsystem auf die Verringerung von Risiken durch Kontrollmaßnahmen ab. Das interne Kontrollsystem ist somit

ein integraler Bestandteil des Risikomanagementsystems und wird deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

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

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

Aufgrund der Größe und der Struktur der Marenave Schifffahrts AG 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 Buchhaltungssystem 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 Ab-

schlüsse 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.

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

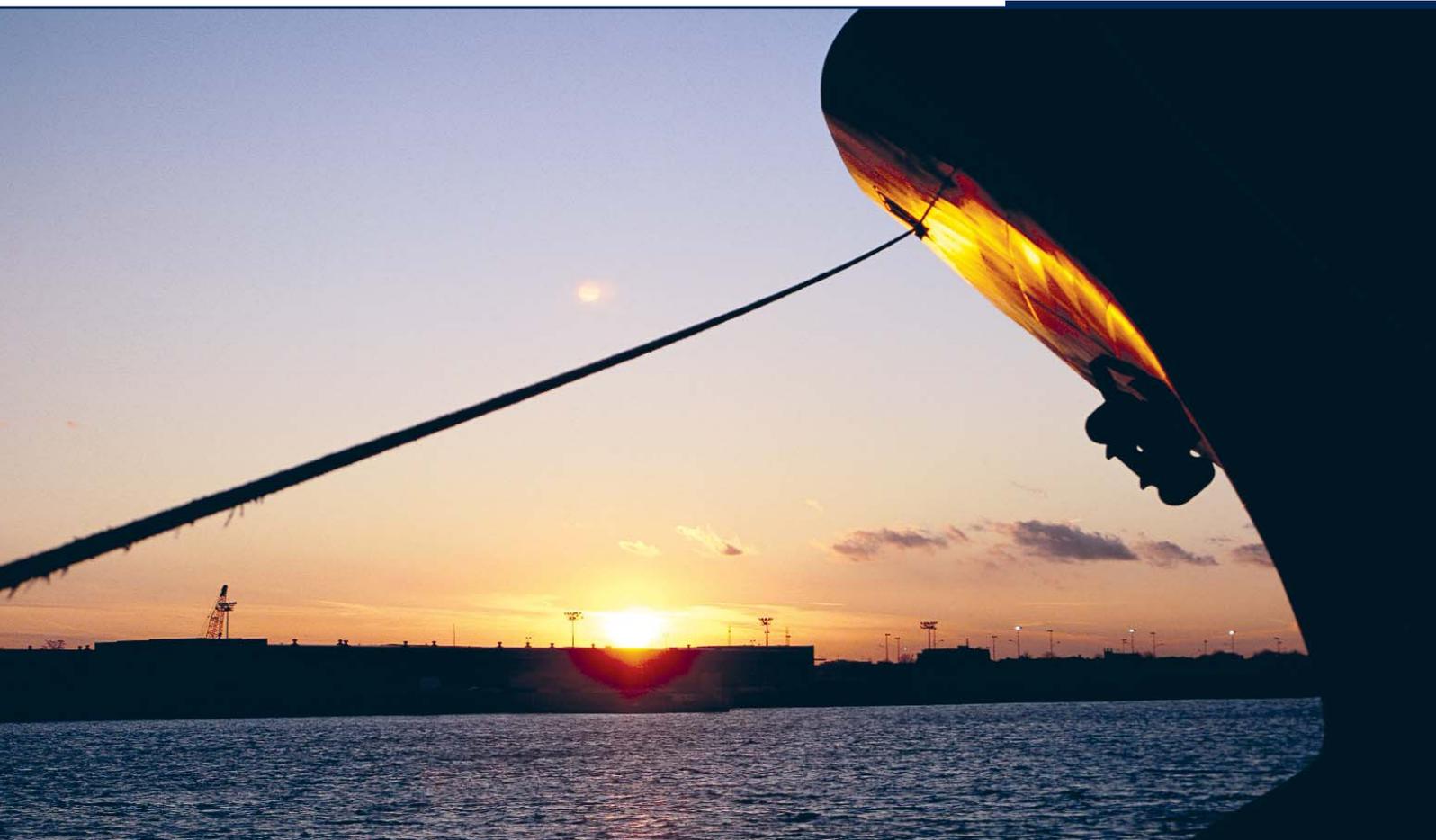
Der gesamte Abschlusserstellungsprozess ist eingerahmt von einem strikten Vier-Augen-Prinzip sowie EDV-Zugriffsbeschränkungen.

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

In einer jährlichen Risikoinventur werden 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.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrates als auch die König & Cie. GmbH & Co. KG, mit der ein Service-, Beratungs- und Kooperationsvertrag abgeschlossen wurde, verfügen über ausgezeichnete Erfahrungen sowie Kontakte im Bereich der Schifffahrt. Auch die detaillierte Kenntnis über und der Zugang zu den aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche ist ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG. Dieser Zugang wird unter anderem durch die langfristig gewachsenen Geschäftsbeziehungen einzelner Mitglieder des Managements sowie einzelner Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG vermittelt.



Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe 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 Charteratenhöhe. 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 lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie 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 lang- und mittelfristige Charterverträge an einen Charterer gebunden sind, begegnen wir dem Adressausfallrisiko im Rahmen der Vertragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

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 besteht zum 31. Dezember 2011 ein Zinssatzswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen. Außerdem besteht zum Bilanzstichtag ein Devisentermingeschäft, welches lediglich zur Kursabsicherung der im Dezember 2011 emittierten und im April 2012 zurück zu zahlenden EUR-Schuldverschreibung abgeschlossen wurde.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungsstrategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulations-

cherheit 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.

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

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 24 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 rund 20 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Der MT "MARE CARIBBEAN" wird im „Clean Products International Pool“ (CPI) eingesetzt, wo derzeit 13 weitere Schiffe ähnlicher Spezifikation befrachtet werden. 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 2011 aus 26 Schiffen besteht.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei Scorship Navigation GmbH & Co. KG. 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 insgesamt 23 Tanker und Massengutfrachter. Zwei Supramax-Bulker fahren für eine Dauer von drei Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul. Die beiden zuletzt abgelieferten Supramax-Bulker fahren für eine Dauer von fünf Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Overseas Bulk Ltd.

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 der Tochtergesellschaften der Marenave AG ergeben (sog. „covenants“). Diese sehen als wesentlichen Punkt die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-Value“-Ratio (LTV) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL) 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 fälligzustellen, damit danach die geforderte LtV-Ratio wieder erreicht wäre, bzw. kann die Bank eine Ausschüttungssperre verhängen bis die geforderte VtL-Ratio wieder erreicht ist. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation kann dies zu Liquiditätsrisiken mit bestandsgefährdenden Ausmaßen nicht nur für die Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG, als Bürge, führen.

Liquiditätsrisiken liegen derzeit diesbezüglich mittelbar durch die festgestellte Nichteinhaltung von vertraglichen Nebenabreden und der vereinbarten „Value-to-loan-Ratio“ durch die finanzierende Bank der Bulkerflotte vor. Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-loan-Ratio“ wurde den Tochtergesellschaften der Marenave AG eine Liquiditätsausschüttungssperre betreffend zukünftiger Zahlungsüberschüsse im Segment Bulker bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte VtL-Grenze – sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte – wieder eingehalten sein wird, durch die Bank auferlegt. Insoweit stehen geplante finanzielle Mittel für die Erbringung des Kapitaldienstes der fremdfinanzierten Schiffe im Segment Container und Tanker, die diese Schiffe derzeit aufgrund nicht auskömmlicher eigener Einnahmen nicht selbst erwirtschaften können, kurzfristig nicht zur Verfügung und daher kann seit März 2012 der Kapitaldienst für diese Flotte nicht in voller Höhe erbracht werden. Zudem ist der im März 2010 ausgesprochene Waiver bzgl. der in den Darlehensverträgen für diese Flotte vorgesehene Verpflichtungen, die den Nachweis der vereinbarten „Loan-to-value“-Grenze vorsehen, mit Wirkung ab dem 1. März 2012 ausgelaufen.

Vor diesem Hintergrund werden mit der die Tanker- und die Containerschiffe finanzierenden Bank Verhandlungen geführt, die LtV-Grenze befristet auszusetzen („Waiver“), einzelne Tilgungen zu stunden und das Tilgungsprofil der einzelnen Darlehen den aktuellen Kapitalströmen anzupassen. Die Gespräche verlaufen sehr konstruktiv und der Vorstand ist zuversichtlich, dass kurzfristig eine Lösung zur Liquiditätsstabilisierung gefunden wird.

Sollte dies entgegen unserer Erwartung nicht erfolgen, würden aus dem Verkauf eines Teils der Flotte ausreichend liquide Mittel generiert werden können, um die Fortführung der Unternehmenstätigkeit (going concern) der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns zu gewährleisten.

Andere – nicht aus der Finanzierung resultierende – bestandsgefährdende 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.

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

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

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schifffahrts AG auch grundsätzlich als Restrukturierungsplattform für sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften.

#### **Nachtragsbericht**

Innerhalb des 1. Quartals 2012 konnten bis zum Berichtszeitpunkt am 30. März 2012 Tilgungsleistungen von insgesamt drei Tochtergesellschaften der Marenave Schifffahrts AG aus den Darlehensverträgen in Höhe von insgesamt USD 1,58 Mio. nicht erbracht werden.

Im Übrigen wird auf die Erläuterungen zu den laufenden Refinanzierungsgesprächen mit der die Tanker- und Containerflotte refinanzierenden Bank im Risikobericht verwiesen.

#### **Prognosebericht**

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

Bezüglich zukünftiger Finanzierungsaufwendungen erfolgt die Planung auf Basis der Margen der derzeit bestehenden Darlehensverträge mit einer moderaten kontinuierlichen Steigerung des kurzfristigen Zinsniveaus in Form des USD-3-Monats-Libors. Aufgrund der beschriebenen aktuellen Verhandlungen mit Banken ist es zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht auszuschließen, ob und ggf. in welcher Höhe erhöhte Finanzierungsaufwendungen aus den zu findenden Lösungen resultieren.

Die Prognosefähigkeit variiert zwischen den einzelnen Segmenten und es wird deswegen im Folgenden eine segment-spezifische Betrachtung vorgenommen. Die Prognose wird in der funktionalen Währung USD angegeben.

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2012 und 2013 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Ergebnisbeitrag von ca. USD 5,3 Mio. in 2012 und in Höhe von USD 5,5 Mio. in 2013 leisten. 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 2012 gemäß den bestehenden mittelfristigen Zeitcharterverträgen Umsatzerlöse von ca. USD 36,5 Mio. erzielen. Im Jahr 2013 werden voraussichtlich bereits die ersten beiden der insgesamt vier Schiffe aus ihrer Festvercharterung zurückgeliefert. In Abhängigkeit von der dann herrschenden Marktlage – von der aktuell angenommen wird, dass sie zu dann geringeren Charraten führen wird als sie momentan noch durch die Charterverträge gesichert sind – werden die Segmentumsatzerlöse geringer als in 2012 – jedoch voraussichtlich höher als USD 30 Mio. ausfallen. Der Ergebnisbeitrag sollte in 2012 leicht oberhalb bzw. in 2013 leicht unterhalb einer Grenze von USD 15,0 Mio. liegen.

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 2012 aber bei ca. USD 5,0 Mio. und im Jahr 2013 bei ca. USD 6,5 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2012 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2011 und damit ca. USD 1,5 Mio. negativ ausfallen. Im Jahr 2013 könnte bei einer erwarteten Marktstabilisierung 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 2012 Umsatzerlöse in einem Größenbereich zwischen USD 25 Mio. und USD 30 Mio. zu erwarten, wobei sich das Niveau im Jahr 2013 um ca. USD 5,0 Mio. erhöhen könnte. Dies würde sowohl in 2012 als auch in 2013 voraussichtlich zu negativen Konzernbeiträgen im einstelligen USD-Millionenbereich führen.

Insgesamt wird somit für die kommenden beiden Jahre mit operativ deutlich positiven Ergebnissen gerechnet, welche im Jahr 2013 höher als USD 10,0 Mio ausfallen sollten.

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 oben angegebenen Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Die prognostizierten Werte basieren auf der aktuellen Flottenstruktur und 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.

Dies hängt neben den Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten jedoch auch von den Entwicklungen und Stimmungen auf dem Kapitalmarkt und bei den finanzierenden Banken ab.

Derzeit beobachten wir ein wachsendes Interesse der Banken, die Marenave Schifffahrts AG als Konsolidierungsplattform in der deutschen maritimen Wirtschaft zu unterstützen. Dies bedeutet für die Marenave Schifffahrts AG und den Standort Hamburg eine erhebliche Chance, da ansonsten zu befürchten ist, dass ein erheblicher Teil der deutschen Flotte auf Druck der Kreditgeber an ausländische Reeder, insbesondere griechische Reeder, verkauft wird. Aus diesem Grund hat der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG seine Aktivitäten zur Kapitalbeschaffung weiter intensiviert. Außerdem werden Konzepte erarbeitet, um Kommanditisten von Ein-Schiffs-KG's zukünftig als Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG zu gewinnen, indem die Schiffe als Sacheinlage in die AG eingebracht werden und das Kommanditkapital gegen Aktien oder in einzelnen Fällen auch Genussrechte getauscht wird.

Ohne Zweifel liegt die Zukunft des Maritimen Standortes Deutschland in „Corporate Structures“, wie die Marenave Schifffahrts AG sie schon heute bietet. Dies proaktiv zu nutzen, ist das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schifffahrts AG, welches es in 2012 zu erreichen gilt.

Hamburg, den 30. März 2012

Marenave Schifffahrts AG  
Der Vorstand



Tobias König

# Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

## Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2011 EUR	2010 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge davon aus Währungsumrechnung EUR 227.188,20 (Vj. TEUR 8)	611.623,39	366.438,73
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-463.055,46	-377.163,56
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung davon für Altersversorgung: EUR 8.102,52 (Vj. TEUR 8)	-83.565,18	-72.933,43
3. Abschreibungen auf Sachanlagen	-632,00	-830,88
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus Währungsumrechnung EUR 38.714,65 (Vj. TEUR 73)	-1.713.884,80	-1.761.206,82
5. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 7.954.508,33 (Vj. TEUR 1.146)	7.954.508,33	1.145.593,52
6. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.540.270,31	3.514.773,17
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 21.522,33 (Vj. TEUR 0)	21.522,33	0,00
8. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-19.761.282,32	0,00
9. Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	3.152.205,00
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 18.947,98 (Vj. TEUR 53)	-27.297,35	-53.094,22
<b>11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-9.921.792,75</b>	<b>5.913.781,51</b>
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-175.329,84	-161.437,70
<b>13. Jahresfehlbetrag/-überschuss</b>	<b>-10.097.122,59</b>	<b>5.752.343,81</b>
14. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	9.779.265,68	4.026.921,87
15. Erträge aus der Kapitalherabsetzung	0,00	120.040.000,00
16. Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 222 Abs. 3 AktG	0,00	-120.040.000,00
<b>17. Bilanzverlust/-gewinn</b>	<b>-317.856,91</b>	<b>9.779.265,68</b>

# Bilanz

zum 31. Dezember 2011

## Aktiva in EUR

	EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung		210,00	842,00
II. Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen		147.163.505,41	159.349.977,99
		<b>147.163.715,41</b>	<b>159.350.819,99</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.673.669,84		2.482.969,12
2. Sonstige Vermögensgegenstände	58.140,19		79.337,02
		<b>6.731.810,03</b>	<b>2.562.306,14</b>
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		223.830,79	157.770,29
		<b>6.955.640,82</b>	<b>2.720.076,43</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>75.335,70</b>	<b>14.089,40</b>
		<b>154.194.691,93</b>	<b>162.084.985,82</b>

## Passiva in EUR

	EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital: EUR 15.000.000,00; Vj.: EUR 15.000.000,00)		30.010.000,00	30.010.000,00
II. Kapitalrücklage		120.045.000,00	120.045.000,00
III. Gewinnrücklagen			
Gesetzliche Rücklage		484.574,20	484.574,20
IV. Bilanzverlust/-gewinn		-317.856,91	9.779.265,68
		<b>150.221.717,29</b>	<b>160.318.839,88</b>
<b>B. Rückstellungen</b>			
1. Steuerrückstellungen	32.558,65		200.282,44
2. Sonstige Rückstellungen	187.268,88		142.872,60
		<b>219.827,53</b>	<b>343.155,04</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 30.151,82 (Vj. EUR 394.498,06)	30.151,82		394.498,06
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 14.500,00 (Vj. EUR 1.014.503,45)	14.500,00		1.014.503,45
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 7.847,46 (Vj. EUR 13.989,39) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 647,83 (Vj. EUR 0,00) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 3.708.495,29 (Vj. EUR 13.989,39)	3.708.495,29		13.989,39
		<b>3.753.147,11</b>	<b>1.422.990,90</b>
		<b>154.194.691,93</b>	<b>162.084.985,82</b>

# Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2011

## 1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2011 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.

Entsprechend § 265 Abs. 5 HGB wurde das Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung angepasst.

## 2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bzw. dem am Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalwert angesetzt. Soweit erforderlich, werden Wertabschläge auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennwert bewertet.

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

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. Mit Ausnahme etwaiger aktiver latenter Steuern aus der Passivierung von Drohverlustrückstellungen kommt mangels weiterer temporärer Differenzen 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 Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Langfristige Forderungen und Verbindlichkeiten werden unter Beachtung des Niederstwert- bzw. Höchstwertprinzips umgerechnet. In der Gewinn- und Verlustrechnung werden als Davon-Vermerke zu den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen diejenigen aus der Währungsumrechnung ausgewiesen. Sie beinhalten sowohl die im jeweiligen Geschäftsjahr realisierten als auch die unrealisierten Währungsumrechnungseffekte.

## 3. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

### a) Anlagevermögen

Das Anlagevermögen der Marenave Schifffahrts AG besteht zum überwiegenden Teil aus Finanzanlagen. Unter dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen (EUR 147.163.505,41; Vj. EUR 159.349.977,99) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.433.468,73)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 15.169.523,38)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.700.000,00)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.700.000,00)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 26.775.212,71)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.100.000,00)
- MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.100.000,00)
- 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 8.676.563,78)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.125.606,14)
- MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.110.691,72)

- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.106.127,49)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.003.275,32)
- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 28.043.036,13)
- MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH (EUR 25.000,00)
- MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH (EUR 25.000,00)

Eine Bewertung der Tochterunternehmen führte zu Abschreibungen der Beteiligungsansätze an den Unternehmen MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt EUR 19.761.282,32.

Ein gegenläufiger Anstieg in Höhe von EUR 7.574.809,74 betrifft den Saldo aus Einzahlungen in die Rücklage verschiedener Tochterunternehmen sowie Rückzahlungen von Liquiditätsausschüttungen an verschiedene Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Rücklage 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 6.673.669,84 (Vj. EUR 2.482.969,12) beinhalten Forderungen aus Beteiligungserträgen in Höhe von EUR 4.387.394,76 (Vj. EUR 1.030.825,67) sowie Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 2.286.275,08 (Vj. 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) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten**

Der Rückzahlungsbetrag eines unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Commercial Paper ist um EUR 69.921,48 höher als der Ausgabebetrag. Dieser Unterschiedsbetrag wird bis zum Erfüllungstag am 19. April 2012 planmäßig abgeschrieben.

#### **d) 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 EUR 150.050.000,00, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

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

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave 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 (Genehmigtes Kapital). 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. Ergänzend hierzu wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. Juni 2011 ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrates ein- oder mehrmalig auszuschließen, soweit es erforderlich ist, um etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen.

Zum Bilanzstichtag wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet.

**e) 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 verpflichtete 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.

**f) Gesetzliche Rücklage**

Nach der ordentlichen Kapitalherabsetzung des Jahres 2010 übersteigt die Summe aus der gesetzlichen Rücklage und den gebundenen Kapitalrücklagen das geforderte Mindestquorum von 10 Prozent des gezeichneten Kapitals. Die Rücklage beträgt somit unverändert EUR 484.574,20.

**g) Bilanzgewinn**

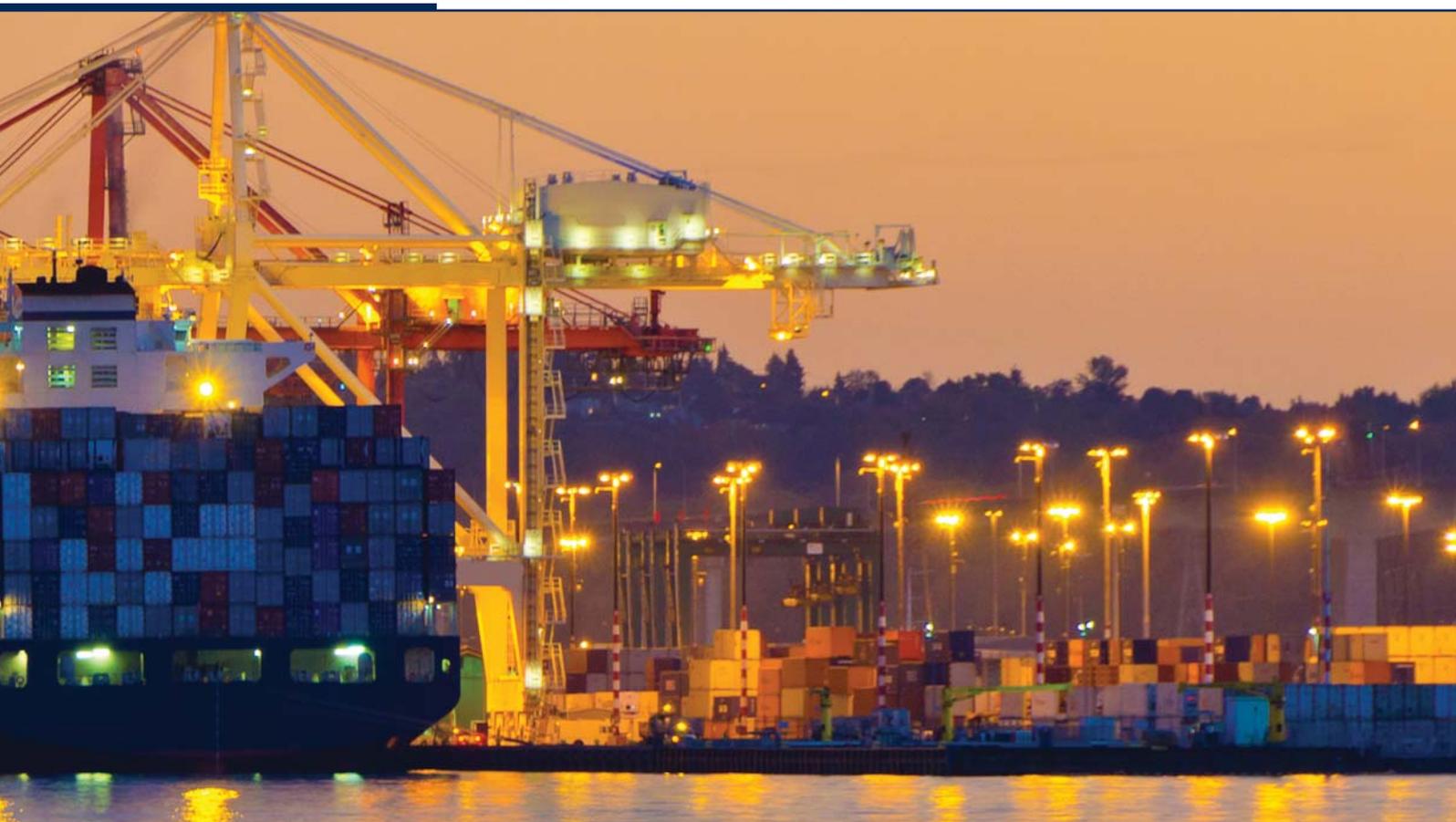
	2011	2010
<b>Angaben in EUR</b>		
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-10.097.122,59	5.752.343,81
Bilanzgewinn des Vorjahres	9.779.265,68	4.026.921,87
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	0,00	120.040.000,00
Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 222 Abs. 3 AktG	0,00	-120.040.000,00
<b>Bilanzverlust/-gewinn</b>	<b>-317.856,91</b>	<b>9.779.265,68</b>

**h) Steuerrückstellungen**

Die Steuerrückstellungen betreffen im Wesentlichen Gewerbesteuer für das abgelaufene Geschäftsjahr in Höhe von EUR 9.872,00 (Vj. EUR 80.821,00) sowie Körperschaftsteuer in Höhe von EUR 22.686,65 (Vj. EUR 61.026,00).

**i) Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2011 den noch nicht ausgezahlten Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2011 in Höhe von EUR 57.534,23



(Vj. EUR 58.972,60), Drohverluste im Rahmen eines Devisentermingeschäftes 38.714,65 EUR (Vj. EUR 0,00), Kosten für Abschlussprüfung EUR 35.520,00 (Vj. EUR 70.000,00), Rechtsberatungs- und Bankbearbeitungskosten im Zusammenhang mit der Auflage eines Commercial Paper in Höhe von 33.500,00 EUR (Vj. EUR 0,00), noch nicht genommenen Urlaub EUR 12.500,00 (Vj. EUR 7.500,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 9.500,00 (Vj. EUR 6.400,00).

#### **j) Angaben gemäß § 285 Nr. 19 HGB**

Zum Bilanzstichtag besteht ein Devisentermingeschäft (Nominalwert EUR 3,2 Mio. bzw. USD 4,2 Mio.), welches zur Kursicherung der Rückzahlung einer EUR-Verbindlichkeit zu einem Wechselkurs von USD/EUR 1,3065 abgeschlossen wurde. Dieses weist zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert in Höhe von TEUR 39 aus. Es wurde hierfür eine Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen erfasst. Die Bewertung des Derivats erfolgte nach der Markto-Methoden-Methode.

#### **k) Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten EUR 14.500,00 ausstehende Einlagen gegenüber den Unternehmen MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (Vj.: EUR 999.961,05 Darlehen gegenüber einem Tochterunternehmen, EUR 14.500,00 ausstehende Einlagen

gegenüber den oben aufgeführten Unternehmen sowie EUR 42,40 sonstige Verbindlichkeiten). Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden im Wesentlichen „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 3.700.000,00 ausgewiesen, die die erste EUR-Emission unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper Programm der Gesellschaft betreffen. Begebungstag war der 19. Dezember 2011. Erfüllungstag ist der 19. April 2012. Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer bestehen in Höhe von EUR 7.847,46 (Vj. EUR 7.243,68) und Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von EUR 647,83 (Vj. EUR 0,00).

#### **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 611.623,39 (Vj. EUR 366.438,73) beinhalten im Wesentlichen die Vergütung für die Geschäftsführung in Höhe von EUR 240.000,00 (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften), Dienstleistungsvergütungen von konzernfremden Gesellschaften in Höhe von EUR 138.167,48 sowie realisierte Kursgewinne in Höhe von EUR 204.036,97.

**b) Personalaufwand**

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 546.620,64 (Vj. EUR 450.096,99) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 463.055,46) sowie sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung (EUR 83.565,18).

**c) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 1.713.884,80 (Vj. EUR 1.761.206,82) sind im Wesentlichen Dienstleistungsvergütungen in Höhe von EUR 1.183.195,77, Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 103.561,63, Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 83.520,00 sowie Rechts- und Beratungskosten von EUR 47.977,01 enthalten. Kursverluste im Rahmen eines Devisentermingeschäftes sind in Höhe von EUR 38.714,65 enthalten. Periodenfremde Aufwendungen bestehen in Höhe von EUR 30.367,63 (Vj. EUR 14.522,49).

**d) Erträge aus Beteiligungen**

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 7.954.508,33 stammen aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften (Vj. EUR 1.030.825,67 aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften sowie EUR 114.767,85 aus Ausschüttungen von Komplementär-GmbHs).

**e) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen**

Die Erträge auf Grund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 3.540.270,31 (Vj. EUR 3.514.773,17) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH.

**f) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**

Unter dem Posten Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von EUR 21.522,33 (Vj. EUR 0,00) werden Zinserträge aus Darlehen an verbundene Unternehmen ausgewiesen.

**g) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen**

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 19.761.282,32 (Vj. EUR 0,00) resultieren aus der Abschreibung der Anteile an der MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 8.197.241,50), MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 8.158.895,00), MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.750.020,01) sowie an der MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.655.125,81).

**h) Zinsen und ähnliche Aufwendungen**

Unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 27.297,35 (Vj. EUR 53.094,22) wird im Wesentlichen Zinsaufwand aus Darlehen von verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

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

Im Jahresdurchschnitt waren bei der Marenave Schifffahrts AG acht Mitarbeiter (Vj. sieben Mitarbeiter) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2011 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über acht Mitarbeiter, von denen einer zum 1. September 2011 eingestellt wurde.

**b) Vorstand**

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2011 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

Herr Meyer hat sein Amt aus persönlichen Gründen mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 niedergelegt. Bis auf Weiteres fungiert Herr König seitdem als Alleinvorstand.

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

**c) Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat setzt sich unverändert wie folgt zusammen:

- Herr Dr. Harald Wauschkuhn, freiberuflicher Rechtsanwalt, Hamburg (Vorsitzender),
- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Stellvertreter),
- Herr Thomas Christian Schulz, Generalbevollmächtigter der DekaBank, 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 2011 in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

#### d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 betragen EUR 103.561,63 (Vj. EUR 81.986,30); diese wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2011 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 den Schiffs(kommandit)gesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 378.250.776,72 (USD 489.418.680,00) (Vj. EUR 366.276.515,49 (USD 489.418.680,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120,00% und bzgl. der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH 125,00% der zugesagten Darlehen. Zusätzlich besteht eine erstrangige Schiffshypothek in Höhe von EUR 18.548.574,08 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

Die Verbindlichkeiten der Schiffskommanditgesellschaften gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie der Versicherungsleistungen besichert. Ergänzend hat die Marenave Schifffahrts AG Höchstbetragsbürgschaften gegenüber Banken und Dritte in Höhe der erstrangigen Schiffshypotheken gegeben.

Die ausstehende Valuta aller Darlehen der Tochtergesellschaften beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt EUR 252,5 Mio. (Vj. EUR 256,3 Mio). Das Risiko einer Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen kann insbesondere vor dem Hintergrund der laufenden Kreditverhandlungen nicht abschließend ausgeschlossen und genau beziffert werden.

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 Beratungsleis-

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.977.432,57 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.977.432,57 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	33.433.804,78 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	33.433.804,78 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.554.602,36 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.554.602,36 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	31.659.540,92 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	31.940.644,56 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	38.642.862,66 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	120.076.049,15
MS "MARE TRADER"	41.002.000 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRAVELLER"	41.074.000 USD	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	41.090.000 USD	Crédit Agricole	hypothek

tungen bestehen wie im Vorjahr jährliche sonstige finanzielle Verpflichtungen. Diese beliefen sich im Jahr 2011 auf EUR 1.183.195,77 (Vj. EUR 1.154.203,77). Sie ergeben sich aus 0,75% p. a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 20 Jahren, die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag insgesamt EUR 17.313.557,83 (Vj. EUR 18.043.525,24).

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 1.888.890,43 (Vj. EUR 3.589.252,86), der MS „MARE TRACER“ Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 147.130,32 (Vj. EUR 0,00) sowie gegenüber der MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 55.795,42 EUR (Vj. EUR 0,00) 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 Versi-

cherungs-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 Schwelle 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 Schwelle 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 GmbH, 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 Stimm-

rechte 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 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 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 Stimm-

rechte) 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.

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

Die 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 Schifffahrts 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 Schifffahrts AG jeweils 3,00% oder mehr beträgt, gehalten: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

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

Der Sparkassenzweckverband für die Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Deutschland hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.02.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658% (das entspricht 40000 Stimmrechten) betragen hat. 2,6658% der Stimmrechte (das entspricht 40000 Stimmrechten) sind dem Sparkassenzweckverband gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.06.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 15.06.2011 die Schwelle von 10% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem

Tag 8,60% (das entspricht 129.150 Stimmrechten) betragen hat. 8,60% der Stimmrechte (das entspricht 129.150 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 6 WpHG von der Kreissparkasse Biberach und Kreissparkasse Bautzen zuzurechnen.

**g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2011<sup>1)</sup>**

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2011 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	40.733,08	7.842,33
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	57.364,21	16.096,42
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	40.855,36	7.787,10
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	57.812,52	16.204,81
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	12.066.432,27	-863.239,24
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	11.830.306,98	-567.650,95
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	7.503.343,92	-5.689.299,19
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	7.309.203,75	-5.711.214,91
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,82	24.864.514,10	-260.711,49
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,80	6.096.472,03	-713.819,98
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	3.584.894,05	-1.083.868,78
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	3.902.290,08	-665.865,03
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	16.624,66	-363,13
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	16.464,15	-360,34
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.130.691,72	3.418.054,27
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.145.606,14	2.862.327,59
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	6.964.204,58	1.724.728,66
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	6.192.974,21	-603.912,64
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	28.043.034,56	0,00 <sup>2)</sup>

1) Die zum 31. Dezember 2011 aufgestellten Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften wurden noch nicht festgestellt.  
 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der Marenave Schiffahrts AG

**h) Corporate Governance**

Die Gesellschaft hat für 2011 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite ([www.marenave.com](http://www.marenave.com)) dauerhaft zugänglich gemacht.

**i) Ereignisse nach dem Abschlussstichtag**

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

**j) Konzernverhältnisse**

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2011 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 2011 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für die Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

	EUR
Abschlussprüfung	63.000,00
Andere Bestätigungsleistungen	18.000,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	<b>81.000,00</b>

Hamburg, 30. März 2012

Marenave Schiffahrts AG  
 Der Vorstand

  
 Tobias König

# Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2011

## Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2011	Anschaffungskosten		31.12.2011
		Zugänge	Abgänge	
<b>Sachanlagen</b>				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.280,00	0,00	2.385,00	1.895,00
<b>Finanzanlagen</b>				
Anteile an verbundenen Unternehmen	160.197.772,99	10.403.323,35	2.828.513,61	167.772.582,73
<b>Gesamtsumme</b>	<b>160.202.052,99</b>	<b>10.403.323,35</b>	<b>2.830.898,61</b>	<b>167.774.477,73</b>

	1.1.2011	Kumulierte Abschreibungen			Buchwert	
		Zugänge	Abgänge	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010
<b>Sachanlagen</b>						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.438,00	632,00	2.385,00	1.685,00	210,00	842,00
<b>Finanzanlagen</b>						
Anteile an verbundenen Unternehmen	847.795,00	19.761.282,32	0,00	20.609.077,32	147.163.505,41	159.349.977,99
<b>Gesamtsumme</b>	<b>851.233,00</b>	<b>19.761.914,32</b>	<b>2.385,00</b>	<b>20.610.762,32</b>	<b>147.163.715,41</b>	<b>159.350.819,99</b>

# 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 30. März 2012

Marenave Schifffahrts AG



Tobias König

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands 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 gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer 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 des Vorstands 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 der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, den gesetzlichen Vorschriften 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.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht hin. Dort wird im Abschnitt „Risikobericht“ ausgeführt, dass die Tochtergesellschaften der Marenave Schiffahrts AG im Tanker- und Containersegment seit März 2012 ihren Tilgungsverpflichtungen nicht mehr in vertraglich vereinbarter Höhe nachkommen können und derzeit Verhandlungen mit der die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bank hinsichtlich einer langfristigen Liquiditätsstabilisierung geführt werden. Sollten diese Refinanzierungsgespräche erfolglos bleiben, würden aus dem Verkauf eines Teils der Flotte ausreichend finanzielle Mittel generiert werden können, um die Fortführung der Unternehmenstätigkeit (going concern) der Marenave Schiffahrts AG und des Konzerns zu gewährleisten.

Hamburg, den 25. April 2012

Deloitte & Touche GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser  
Wirtschaftsprüferin



# Bericht des Aufsichtsrates

## Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

mit der im Geschäftsjahr 2011 erfolgten Werftablieferung der beiden Massengutfrachter MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" hat die Marenave Schifffahrts AG ihr aktuelles Neubauprogramm erfolgreich zum Abschluss gebracht und ist damit 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.

Mit diesen Neubauablieferungen ist die Marenave Schifffahrts AG voll investiert. Die bis in die Jahre 2013 bis 2016 reichenden Vercharterungen der vier Massengutfrachter werden weiter dazu beitragen, die Einnahmen- und Ertragssituation zu versteigern und auf ein erhöhtes Niveau zu heben. Diesen Vercharterungen ist es auch im Wesentlichen zu verdanken, dass das Jahr 2011 insgesamt ein operativ positives Ergebnis zeigt, welches durch Sondereffekte in Form außerplanmäßiger Abschreibungen auf zwei Schiffe jedoch in einem negativen Gesamtkonzernergebnis mündete. Ein positives operatives Ergebnis ist im aktuell unverändert schwierigen Marktumfeld alles andere als eine Selbstverständlichkeit und darf somit als Erfolg des von der Gesellschaft umgesetzten Konzeptes gesehen werden.

Den erschwerten Rahmenbedingungen konnte sich die Marenave Schifffahrts AG jedoch nicht gänzlich entziehen und befindet sich aktuell in Gesprächen mit finanzierenden Banken, um Darlehensregelungen und zukünftige Tilgungsprofile den aktuellen Marktgegebenheiten anzupassen. Davon, dass die Verhandlungen zu einem erfolgreichen Abschluss geführt werden, ist der Aufsichtsrat überzeugt.

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.

## Veränderungen im Vorstand

Am 8. November 2011 hat Herr Jörn Meyer gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden erklärt, dass er aus persönlichen Gründen sein Amt als Vorstand mit Ablauf des Geschäftsjahres 2011 niederlegt. Der Aufsichtsrat bedauert das Ausscheiden von Herrn Meyer und dankt ihm für seine in der Aufbauphase der Gesellschaft und in schwierigen Zeiten geleistete Arbeit.

## Veränderungen im Aufsichtsrat

Herr Thomas Christian Schulz hat am 21. März 2012 erklärt, dass er sein Amt mit Ablauf der Hauptversammlung am 22. Juni 2012 niederlegt. Der Aufsichtsrat bedauert das Ausscheiden von Herrn Schulz und dankt ihm für die Zusammenarbeit der vergangenen Jahre.

Mit der Einladung zu der bevorstehenden Hauptversammlung wird der Aufsichtsrat eine Beschlussvorlage zur Neubesetzung des Aufsichtsratspostens abgeben.

## Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2011 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 2011 – vor dem Hintergrund der anhaltenden Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Schifffahrtsbranche – weiterhin der aktuellen Ertrags- und Liquiditätssituation sowie der Finanzierungssituation einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Auch die Entstehung des im Geschäftsjahr 2011 neu aufgelegten „Commercial Paper“-Programms wurde vom Aufsichtsrat eng begleitet. Im Geschäftsjahr 2011 fanden vier turnusmäßige Aufsichtsratssitzungen statt. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an sämtlichen Sitzungen teilgenommen. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig auch außerhalb der Sitzungen, sowohl schriftlich als auch mündlich – u.a. in Telefonkonferenzen –, 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 – in der Fassung vom 26. Mai 2010 – war Thema der 21. ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 14. Dezember 2011. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Entsprechenserklärung vom 14. Dezem-

ber 2011 wurde allen Aktionären im Internet unter [www.marenave.com](http://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 15. Juni 2011 zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellte Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, 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 2011 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 geprüft. Die die Bestätigungsvermerke des Jahres- und Konzernabschlusses unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrates am 25. April 2012 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teil-

genommen 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 einer Telefonkonferenz am 26. April 2012 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Marenave-Konzerns für ihr gezeigtes großes Engagement im Geschäftsjahr 2011.

Hamburg, den 26. April 2012

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 Schiffahrts 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 14. Dezember 2011 zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Beide Erklärungen wurden bereits auf unserer Homepage (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/index.html>) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

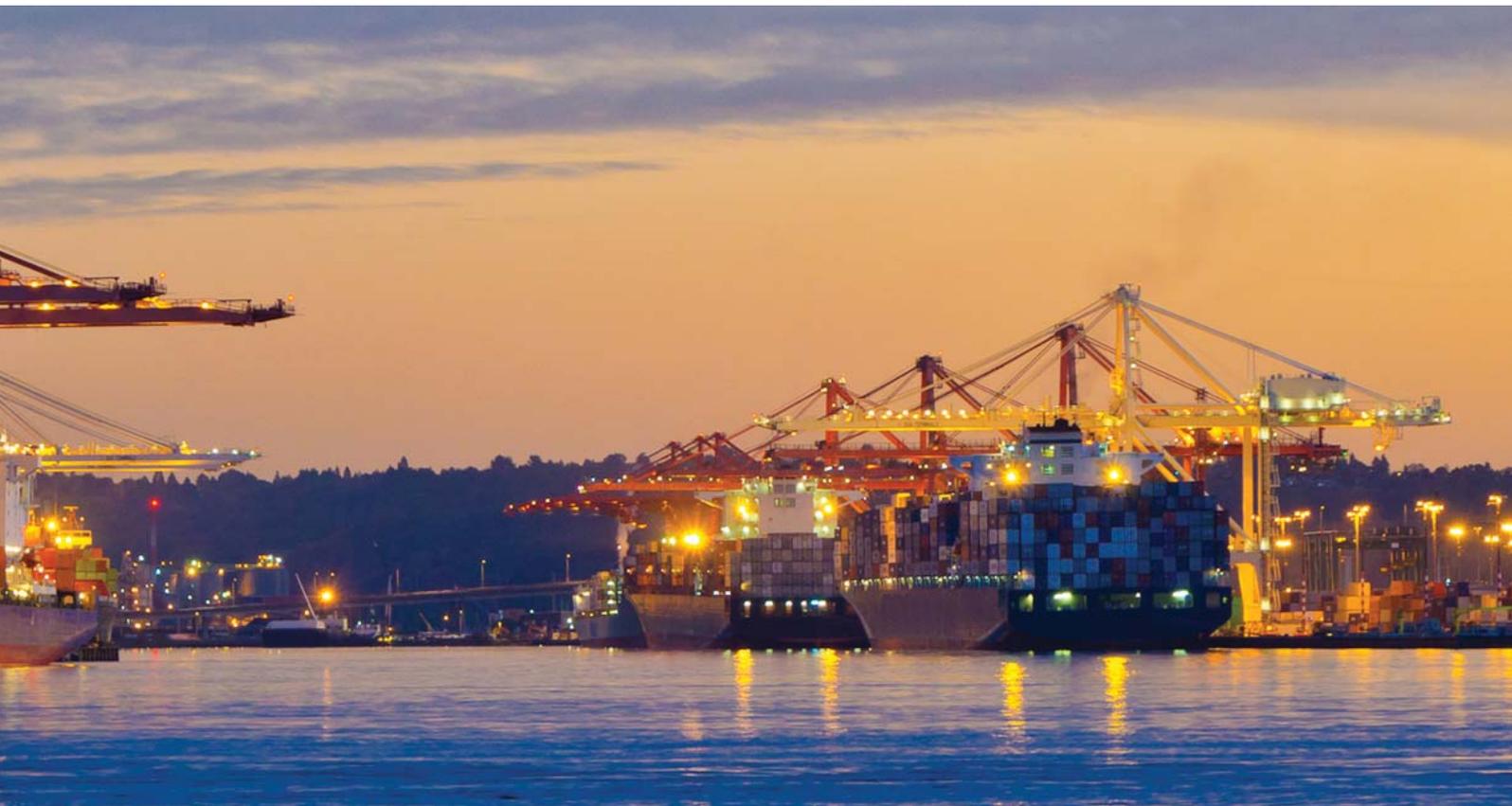
## Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

### 1. Entsprechenserklärung

Die Marenave Schiffahrts AG sieht sich den Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils aktuellen Form verbunden. Die vom Vorstand und Aufsichtsrat am 14. Dezember 2011 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 finden Sie auf Seite 100 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.

Mit Ablauf des Geschäftsjahres 2011 hat der ehemalige CFO sein Amt niedergelegt. Mit Beginn des Jahres 2012 besteht der Vorstand somit bis auf Weiteres aus einer Person.

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

- a) Erwerb und Veräußerung von Schiffen und 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 2012

Der Vorstand

## Weitere Angaben zur Corporate Governance

### Ziele des Aufsichtsrats hinsichtlich seiner Zusammensetzung

Aufsichtsrat und Vorstand haben sich eingehend mit der in Ziffer 5.4.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex enthaltenen Empfehlung, nach der der Aufsichtsrat die für seine Zusammensetzung konkreten Ziele unter Berücksichtigung von „Diversity“ festlegen soll, 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 – bzw. vorher im Falle außerhalb der regulären Amtszeit stattfindenden Neuwahlen –, 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 beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende 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 wurden für das Geschäftsjahr 2011 keine meldepflichtigen Geschäfte mitgeteilt.

Nach Mitteilung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats an die Gesellschaft ist deren Gesamtbesitz an Aktien der Marenave Schiffahrts AG oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente am Abschlussstichtag kleiner als 1 % der 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 - veröffentlicht am 2. Juli 2010 im elektronischen Bundesanzeiger -, seit der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2010 generell entsprochen wurde und wird.

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

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

#### 4.2.1

*Der Vorstand soll aus mehreren Personen bestehen und einen Vorsitzenden oder Sprecher haben. Eine Geschäftsordnung soll die Arbeit des Vorstandes, insbesondere die Ressortzuständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) regeln.*

Der Vorstand besteht bis zum 31. Dezember 2011 aus 2 Mitgliedern, zwischen denen eine enge Abstimmung stattfindet. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2012 wird die Gesellschaft durch einen Alleinvorstand geführt, da der Finanzvorstand Herr Jörn Meyer sein Vorstandsamt mit Ablauf des Geschäftsjahres 2011 niedergelegt hat. Vorstand und Aufsichtsrat erachten einen Alleinvorstand vor dem Hintergrund der aktuellen Unternehmenssituation derzeit für zweckgemäß und ausreichend.

Da wesentliche Regelungsinhalte einer Geschäftsordnung - z.B. die Ressortzuständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) - nur einen aus mehr als einer Person bestehenden Vorstand betreffen, wird eine separate Geschäftsordnung für den Vorstand als nicht sachgerecht betrachtet, da zudem Einzelfragen der Geschäftsführung durch die Satzung bindend geregelt sind.

#### 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 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.

Hamburg, den 14. Dezember 2011

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 Schiffahrts 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 Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zu-

stimmung 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. Ergänzend hierzu wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. Juni 2011 ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrates ein- oder mehrmalig auszu-schließen, soweit es erforderlich ist, um etwaige Spitzenbeträge von dem Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen.

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 offenlegungspflichtig 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 Konzernabschlusserstellungs-Prozess 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. 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 2012

Der Vorstand



Tobias König

# Glossar

## AC

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

## AFS

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

## Bareboat-Charter

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

## Bereederung

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

## Beta-Faktor

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

## Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten

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

## BRZ

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

## Charterer

Nutzer eines Schiffes für eine bestimmte Zeit oder Reise. Bei einer Bareboat-Charter wird in der Regel nur der Schiffskörper (Bareboat) ohne Ausrüstung und Besatzung vermietet. Steuerlich führt eine Nutzungsüberlassung eines ausgerüsteten und bemannten Schiffes im Rahmen einer Zeit- oder Rei-

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

## Charterrate

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

## Chartervertrag

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

## Container

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

## DAX

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

## Derivate

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

## Dockung

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

beiten am Unterwasserschiff oder den technischen Anlagen des Schiffes vorzunehmen.

#### **Dwt.**

„Deadweight“: Maximal zulässige Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen. Gleichbedeutend mit tdw.

#### **EBIT-Marge**

„Earnings before Interest and Taxes“: Prozentualer Anteil des EBIT am Umsatz.

#### **EURO STOXX 50**

Der Dow Jones Euro Stoxx 50 ist ein Aktienindex, der 50 große börsennotierte Unternehmen der Eurozone beinhaltet.

#### **Fremdkommission (Befrachtungs- und Adresskommission)**

Vergütung für die Vermittlung der Charter in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der Charrate. Die Befrachtungskommission wird beim Abschluss eines Chartervertrages durch fremde dritte Makler fällig. Auch der Bereederer kann für seine Tätigkeit als Befrachter eine Befrachtungskommission erhalten. Gelegentlich wird darüber hinaus eine Adresskommission von der Reederei an den Charterer bzw. dessen Makler gezahlt.

#### **HfT**

„Held for Trading“: Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden („at fair value through profit and loss“ bzw. „financial assets held for trading“).

#### **HGB**

Deutsches Handelsgesetzbuch.

#### **HtM**

„Held to Maturity“: bis zur Endfälligkeit gehaltenen Finanzinvestitionen („financial assets held to maturity“ – HtM).

#### **IFRS**

„International Financial Reporting Standards“ Hierbei handelt es sich um international anerkannte Rechnungslegungsvorschriften. Kapitalmarktorientierte Unternehmen sind für ihre Konzernabschlüsse verpflichtet, diese Standards anzuwenden.

#### **LaR**

„loans and receivables“ Kredite und Forderungen .

#### **Ldt**

„Light Displacement Tons“ Stahlgewicht des Schiffes.

#### **Loss-of-Hire**

Übersetzt: Erlösausfall. In Zeitcharterverträgen wird die Unterbrechung der Zahlung des Charterentgeltes durch die Off-

Hire-Klausel (siehe Off Hire) geregelt. Diese sieht eine Einstellung der Zahlung durch den Charterer bei definierten Ereignissen vor, z.B. wenn das Schiff durch einen Maschinenschaden nicht einsatzbereit ist. Dieses Risiko wird unter Berücksichtigung von Selbstbehalten versichert.

#### **Nettotonnen**

Angabe zur Schiffsgröße, die als Berechnungsgrundlage zur Tonnagesteuerermittlung dient.

#### **Off-hire**

Bezeichnet die Zeit, die ein Schiff im Rahmen einer Charter nicht vereinbarungsgemäß eingesetzt werden kann, z.B. aufgrund eines Maschinenausfalls.

#### **OPEX**

„Operational expenditures“: siehe Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten.

#### **Pool oder auch Einnahmepool**

Schiffe, die gemeinsam unter der Regie eines Koordinators (Poolmanager) als Einheit betrachtet werden und deren Erträge zuerst kumuliert und anschließend nach einem festgelegten Schlüssel wieder auf die einzelnen Schiffe verteilt werden, werden allgemein als Pool bezeichnet. Meist als Einnahmepool konzipiert. Damit werden für die Poolmitglieder die üblichen, teilweise sehr heftigen Ratenschwankungen geglättet.

#### **Reedereiüberschuss**

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

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

#### **Reisecharter**

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

#### **Schiffshypothekendarlehen**

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

**See-Schiffsregister**

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

**Spot-Markt**

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

**Tanker**

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

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

**Tdw.**

siehe dwt.

**TEU**

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

**Time-Charter/Zeitcharter**

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

**TCE**

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

**Tonnage**

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

**Tonnagesteuer**

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

**Umsatzrendite**

Quotient aus Ergebnis und Umsatzerlösen.

**Vertragsreeder**

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

**WACC**

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

# Impressum

## **Kontakt**

Marenave Schifffahrts AG | © 2012  
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](mailto:info@marenave.com)  
[www.marenave.com](http://www.marenave.com)

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY  
ISIN DE000A0H1GY2

## **Bildnachweis**

Archiv, Claudia Kempf, iStockphoto, Fotolia,  
Panthermedia, Shutterstock

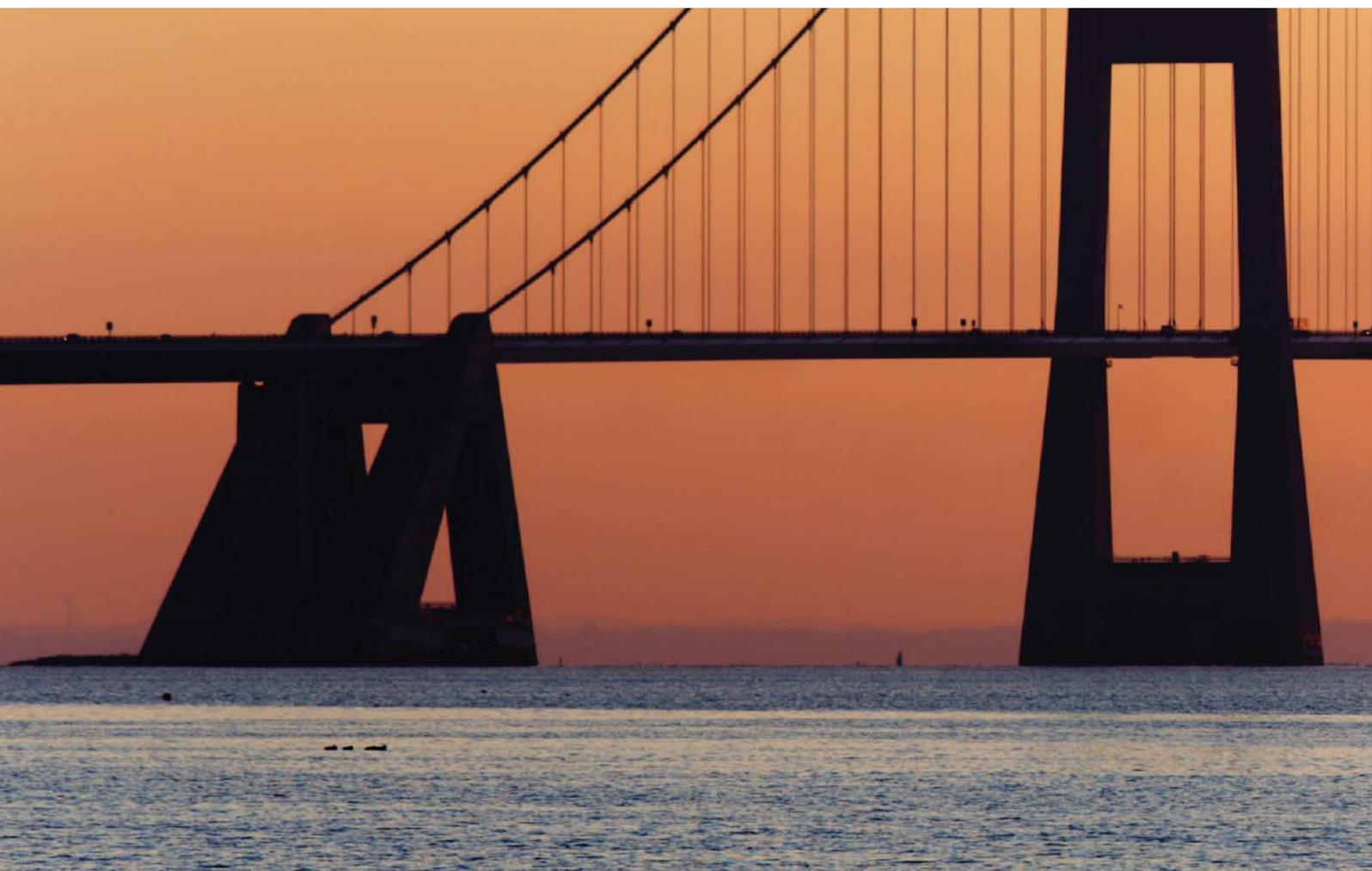
## **Konzeption, Satz und Layout**

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2012

# 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](http://www.marenave.com) | [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com)