

Geschäftsbericht 2012

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

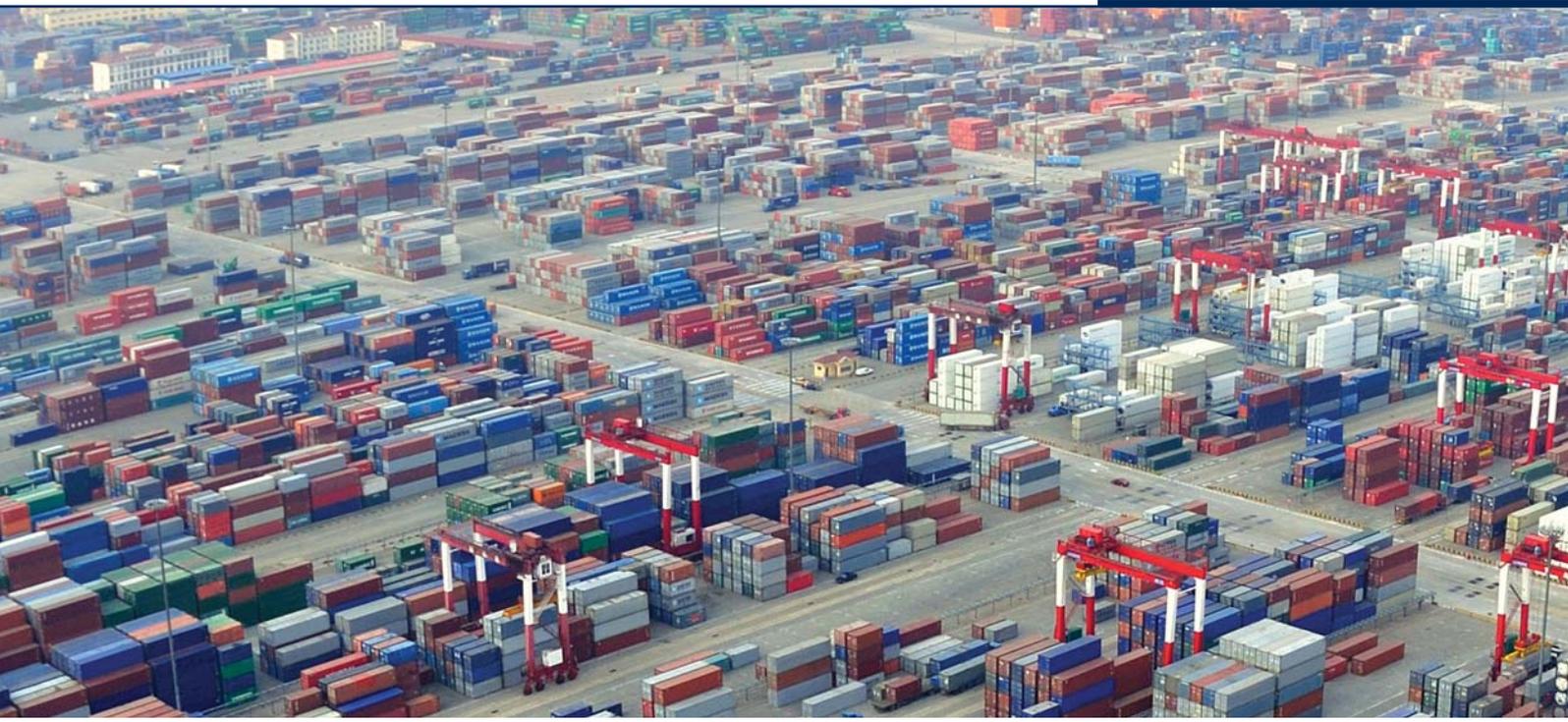
- 23 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 24 Konzern-Bilanz
- 26 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 27 Konzern-Eigenkapitalpiegel
- 28 Konzern-Anhang
- 62 Konzern-Anlagenspiegel
- 64 Segmentberichterstattung
- 66 Bilanzzeit zum Konzernabschluss
- 67 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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 2012 stand ganz im Zeichen der Krise der internationalen Seeschifffahrt. Ein positives Weltwirtschaftswachstum und anziehende Konjunkturindikatoren konnten das bestehende Überangebot an Tonnage nicht kompensieren. Durch unverändert hohe Ablieferungen veränderte sich das Angebot-Nachfrage-Verhältnis in den meisten Segmenten sogar weiter zu Ungunsten der Reeder.

In diesem schwierigen Marktumfeld hat die Marenave Schifffahrts AG das Jahr 2012 rein operativ verhältnismäßig gut abgeschlossen. Das Konzernergebnis vor Berücksichtigung von Impairment-Aufwendungen beträgt EUR 6,1 Mio. und fällt damit deutlich besser aus als der Vorjahreswert in Höhe von EUR 2,6 Mio.

Ursächlich für diese positive Entwicklung sind in erster Linie die diversifizierte Flotte der Marenave Schifffahrts AG sowie der Beschäftigungsmix. Fünf der insgesamt dreizehn Schiffe fuhren im Jahr 2012 gute Ergebnisse aufgrund langfristiger Charterverträge ein. Die sechs Produktentanker werden in renommierten internationalen Pools eingesetzt. Anders als die Containerschiffe haben die Produktentanker während der Krise zumindest ihre Schiffsbetriebskosten und Zinsen verdient. Seit Ende des Jahres 2012 sind die Einnahmen gestiegen, so dass der Break-Even-Punkt der Produktentanker nicht mehr weit entfernt zu liegen scheint. Viele Marktteilnehmer erwarten in diesem Segment eine weitere Verbesserung der Charraten, was unter anderem durch die Veränderungen von Transportwegen im Zuge von Schließungen veralteter Raffinerien in den entwickelten Ländern und die Errichtung effizienterer Raffinerien in Entwicklungsländern begründet ist.



Tobias König

Chief Executive Officer, Marenave Schifffahrts AG



In einem Marktumfeld, das derzeit von nicht auskömmlichen Charraten sowie sinkenden Preisen für Second-Hand-Schiffe gekennzeichnet ist, wurden insgesamt EUR 7,6 Mio. außerplanmäßige, nicht liquiditätswirksame Sonderabschreibungen auf einzelne Schiffe vorgenommen, wodurch ein negatives Konzernergebnis in Höhe von EUR 1,5 Mio. für das Jahr 2012 (Euro - 3,9 Mio. in 2011) zu verzeichnen ist.

Das Jahr 2012 war im Wesentlichen geprägt von Verhandlungen zur Restrukturierung der Finanzierungen der Tanker- und Containerflotte, welche im April 2013 zu einem positiven Abschluss geführt werden konnten. Die Länge und Intensität der Verhandlungen sind dabei ein Spiegel der veränderten Rahmenbedingungen in der Schiffsfinanzierung.

Erfreulicherweise haben unsere Banken die Marenave Schifffahrts AG – trotz Nichteinhaltens der in den ursprünglichen Darlehensverträgen vorgesehenen LtV-Ratios sowie Regeltilgungsverpflichtungen – weiterhin unterstützt. Externe Unternehmensberater haben das Geschäftsmodell geprüft und für zukunftsfähig erachtet. Im Benchmarking wurde die Effizienz der Marenave Schifffahrts AG bestätigt. Dieser Prozess wurde im April 2013 erfolgreich abgeschlossen. Somit ist auf absehbare Zukunft wieder Finanzierungssicherheit gegeben.

Neben den seit März 2012 geduldeten Tilgungsaussetzungen wurden weitere Aussetzungen von Regeltilgungen für Teile der Flotte bis Ende 2015 genehmigt. Stattdessen wurden für den Zeitraum von 2013 bis 2015 Tilgungen in Form eines „Cash-Sweep“-Mechanismus vereinbart, bevor schließlich ab dem Jahr 2016 Tilgungsrückstände sukzessive aufgeholt werden.

Durch die jetzt wieder bestehende Finanzierungssicherheit kann der Blick nunmehr nach vorne gerichtet werden, um von Opportunitäten, die der Markt unverändert bietet, profitieren zu können.

Sowohl die Second-Hand- als auch die Neubaupreise befinden sich dabei auf historisch niedrigem Stand. Insbesondere bei Neubauten können zusätzliche Wettbewerbsvorteile durch treibstoffeffiziente eco-Designs generiert werden.

Zur Umsetzung neuer Investitionsprojekte ist eine vorherige Kapitalbeschaffung jedoch unumgänglich, weshalb der Vorstand nach der nun erreichten Absicherung des Bestandportfolios jetzt seine Aktivitäten für zukünftige Projekte intensivieren wird.

Dabei hoffen wir auch auf Unterstützung aus dem bestehenden Aktionärskreis und bedanken uns für das bereits in der Vergangenheit gezeigte Vertrauen.

Wir freuen uns auf die weiterhin gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.

Ihr Tobias König

Chief Executive Officer
Marenave Schifffahrts AG



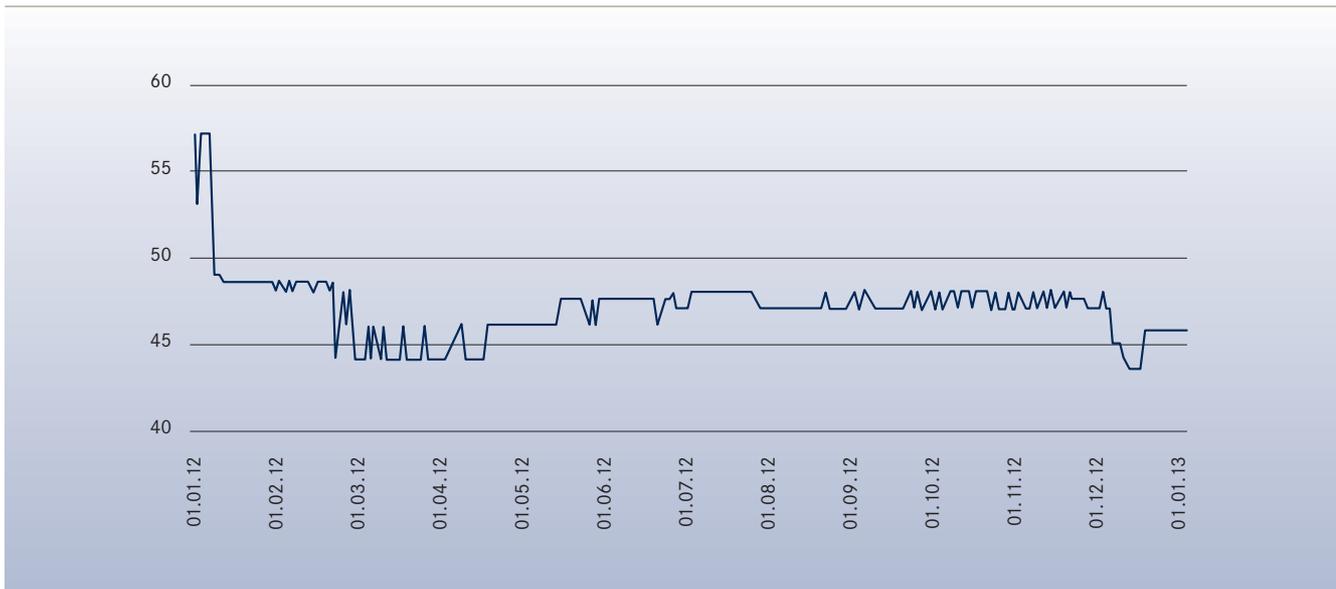
Das Unternehmen in Kürze

Firma	Marenave Schiffahrts AG
Sitz der Gesellschaft	Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg
Gründungsjahr	2006
Vorstand	Tobias König (CEO)
Aufsichtsrat	Dr. Harald Wauschkuhn (Vorsitzender) Bernd Zens (Stellvertreter) Dr. iur. Henning Winter
Handelsregisternummer	HRB 96057, Amtsgericht Hamburg
Börse	Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
Marktsegment	Regulierter Markt
Wertpapierkennnummer (WKN)	A0H1GY
International Securities Identification Number (ISIN)	DE000A0H1GY2
Börsenkürzel	M5S
Wertpapiertyp	Inlandsaktie
Marktkapitalisierung	68,66 Mio. Euro zum 31. Dezember 2012
Aktiengattung	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
Anzahl der Aktien	1.500.500

Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2012

Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Quelle: Bloomberg

Nachdem die Entwicklung der Leitindizes innerhalb des 1. Halbjahres abermals einer Berg- und Talfahrt glich, war das 3. und 4. Quartal 2012 hauptsächlich von Kursgewinnen geprägt. Sowohl Dax als auch Dow Jones erreichten dabei neue Jahreshöchstwerte. Ursächlich für diese Entwicklung sind vor allem die Entscheidungen der Zentralbanken, mit gezielten Programmen zusätzlich Liquidität in den Markt zu pumpen. Beflügelt von der EZB-Nachricht, Staatsanleihen von Krisenstaaten am Sekundärmarkt zu kaufen, gab es zwischenzeitlich ein wahres Kursfeuerwerk.

Der Aufschwung an den Aktienmärkten hat auch im 1. Quartal des Jahres 2013 angehalten, wobei der Dax im März 2013 kurzfristig die 8.000-Punkte-Marke überschreiten konnte. Auch der Dow Jones erreichte Mitte April 2013 mit über 14.850 Punkten ein neues Allzeithoch, wobei insbesondere in Amerika neben der hohen Liquidität am Markt auch wieder verbesserte Konjunkturerwartungen der Anleger kurssteigernd wirken.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schifffahrts AG weisen eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt aus.

Vor diesem Hintergrund startete die Aktie mit einem Kurs von EUR 57 in das Jahr und sank bis zum Ende des ersten Quartals 2012 auf einen Wert von EUR 44. Im weiteren Verlauf des Jahres stabilisierte sich der Kurs, wobei im Dezember mit EUR 43,5 kurzfristig ein neuer Jahrestiefstand erreicht wurde, bevor das Jahr mit einem Kurs von EUR 45,75 schloss.

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

	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Ergebnis						
Umsatzerlöse in TEUR	62.578	54.788	39.549	33.111	50.458	30.061
EBIT in TEUR	7.654	5.090	4.258	-893	16.192	8.956
Umsatzrendite in %	-2,41	-7,19	-9,33	-23,18	20,41	18,81
EBIT-Marge in %	12,23	9,29	10,77	-2,70	32,09	29,80
Ergebnis pro Aktie in EUR	-1,01	-2,63	-2,46	-5,12	6,86	3,77
Bilanz						
	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08	31.12.07
Bilanzsumme in TEUR	382.718	410.459	404.169	354.834	304.178	208.658
Eigenkapital in TEUR	144.469	149.059	147.823	140.605	156.233	137.395
Eigenkapitalquote in %	37,75	36,32	36,57	39,63	51,36	65,85
Mitarbeiter						
	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08	31.12.07
Mitarbeiter	7	8	7	7	0	1
Personalaufwand in TEUR	588	541	445	257	0	73
Personalaufwandsquote in %	0,94	0,99	1,13	0,78	0,00	0,24

Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2012

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

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

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Aktuell besteht das Schiffsportfolio aus 13 Schiffen: Sechs Produktentanker, vier Supramax-Bulker, zwei Containerschiffe und ein Auto-transporter. Die Beschäftigung der Schiffe erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung sowie mittel-/langfristiger Zeitcharter.

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche im Jahr 2012 im Zeichen einer globalen Konjunkturschwäche stand. Hauptgrund war die Staatsschuldenkrise in Europa; doch auch andere große Volkswirtschaften zeigten Abschwächungszeichen. Erst zum Ende des Jahres 2012 und mit Beginn des Jahres 2013 mehren sich die Anhaltspunkte, dass das Wirtschaftswachstum wieder schnellere Fahrt aufnimmt, was vor allem von Amerika und China getrieben wird, so dass derzeit von einem Wachstum des Welt Handels von 4,5 % in 2013 ausgegangen werden kann.

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität. Auch das Jahr 2013 wird noch beträchtliche Neubauablieferungen zeigen, jedoch ist der Anteil des Orderbuchs an der Gesamtflotte in allen Bereichen mittlerweile auf den tiefsten Stand seit mehreren Jahren gesunken, so dass der Druck von dieser Seite nachlassen dürfte.

2012 war bei den Verschrottungen von Alttonnage ein Rekordjahr: insgesamt 59 Millionen Tonnen Tragfähigkeit verschwanden auf diesem Wege aus dem Markt. Auch für 2013 rechnet die Abrecherbranche mit neuen Rekordmarken.

Bei den großen Werften nehmen die Neubestellungen jedoch auch wieder zu, was im Wesentlichen auf drei Ursachen zurückzuführen ist. Zum einen befinden sich die Preise für Schiffsneubauten auf historischen Tiefständen. Zum anderen versprechen aktuelle Neubauten einen geringeren Treibstoffverbrauch („eco-design“) als aktuell schwimmende Tonnage und damit einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Mitbewer-

bern. Schließlich sind die Neubaubestellungen ein Ausdruck der Zuversicht der bestellenden Reeder, dass sich das Marktumfeld verbessert haben wird, wenn die bestellten Schiffe in den Jahren 2013-2015 zur Ablieferung kommen.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2012 nicht wesentlich gegenüber dem Vorjahr verändert. Dies bedeutet, dass Schiffsfinanzierungen nur sehr selektiv vergeben werden, da die großen schiffsfinanzierenden Banken im Wesentlichen noch mit dem Abbau und dem Management ihrer bestehenden Portfolien beschäftigt sind. In diesem Umfeld hat es in Deutschland keine neuen KG-Finanzierungen gegeben, dagegen haben die Insolvenzen, insb. der klassischen Einschiff-KG's, wie erwartet deutlich zugenommen, wobei ein Fortschreiten dieser Tendenz auch für das Jahr 2013 zu erwarten sein wird.

Anstelle des KG-Systems und des klassischen Bankensystems haben sich alternative Finanzierungsformen entwickelt. „Private Equity“, Anleihebegebungen u.a. werden sicher auch in der näheren Zukunft wesentliche Teile der Schiffsfinanzierung darstellen.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich im April 2013 nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium auf eine Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden konnte. Insoweit wurde die langfristige Finanzierung dieser Flotte auf ein sicheres Fundament gestellt. Die Eckpunkte dieser Lösung zeichnen sich durch einen Fortbestand dieser Flotte und das Anpassen des Tilgungsprofils der einzelnen Darlehen an die aktuellen und die zukünftig erwarteten Marktgegebenheiten aus. Nähere Einzelheiten sind dem Abschnitt „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ sowie dem Risiko- und Nachtragsbericht innerhalb dieses Lageberichts zu entnehmen.

In diesem Marktumfeld ist das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG trotz operativer Gewinne im Geschäftsjahr 2012 mit EUR ././ 1,5 Mio. negativ ausgefallen. Hauptursächlich dafür sind Impairment-Abschreibungen auf fünf Schiffe, welche insgesamt mit EUR 7,6 Mio. zu Buche schlagen. Ohne diesen nicht liquiditätswirksamen Sondereffekt würde das Ergebnis einen operativen Gewinn von EUR 6,1 Mio. zeigen. Dies allein ist noch kein zufriedenstellendes Ergebnis. Es zeigt aber den Erfolg unserer Diversifizierungsstrategie vor dem Hintergrund der schwierigen Marktverhältnisse. Die Einnahme-

sicherheit der Flotte steht ohne Zweifel im Vordergrund, ca. 40% der Erträge waren im Jahr 2012 langfristig bis mittelfristig über Charterverträge mit Festlaufzeit gesichert.

Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./ . Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 5.923 auf TEUR 8.956 erhöht. Ursächlich hierfür sind zum einen verbesserte Poolerträge sowie die Tatsache, dass das Ergebnis im Vergleichszeitraum des Jahres 2011 durch planmäßige Klasedockungen belastet wurde.

Von einer Vielzahl von Analysten und Marktteilnehmern wird gerade in dem Segment Handymax-/MR1-/MR2-Tanker (MR = „Medium Range“) eine weiter voranschreitende Erholung erwartet. Grund dafür sind strukturelle Veränderungen in der Erzeugung und Verarbeitung von Rohöl, insbesondere Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität. Diese Entwicklungen bringen positive Implikationen für die Produktentanker, da die Produktentankerflotte nur ein geringes Wachstum verzeichnet.

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.

Die USA haben sich in den letzten Jahren vom Netto-Importeur zum Netto-Exporteur von Ölprodukten entwickelt. Insbesondere aus dem US-Golf wurden in 2012 Ölprodukte exportiert, z.B. Benzin nach Brasilien oder Dieselmotortreibstoff nach Europa.

Containerschifffahrt

Die Frachtraten – also das Entgelt für den Transport von Gütern – verhielten sich äußerst volatil im abgelaufenen Jahr. Die Charraten – also die Entlohnung für die Schiffsüberlassung – waren dagegen sehr konstant auf einem insgesamt niedrigen Niveau, so dass das Jahr 2012 nur leicht besser als das Allzeit-Tief-Jahr 2009 ausfiel.

Das Überangebot an Tonnage war auch im Jahr 2012 das alles bestimmende Thema. Gemessen an der Anzahl der Schiffe wurden in etwa ähnlich viele Schiffe abgeliefert wie auch verschrottet wurden. Da Neubauten vor allem im Bereich der Mega-Carrier (> 10.000 TEU) erfolgen und Verschrottungen zu großen Teilen ältere Schiffe im Feederverkehr mit einer durchschnittlichen Größe von rd. 2.000 TEU betreffen, betragen die Neubauablieferungen an Kapazität gemessen mit über 1,2 Millionen TEU jedoch ein Vielfaches der Verschrottungen, wel-

che sich ca. auf 350.000 TEU belaufen. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass sich der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe während des Jahres 2012 weiter erhöht hat und zum Ende des Jahres 2012 auf ca. 800.000 TEU belief, was in etwa einer Anzahl von 300 Schiffen und einem Anteil von 5 % entsprach.

2013 wird ein weiteres Mal Ablieferungen auf Rekordniveau hervorbringen. Eine wesentliche nachhaltige Erholung des Charratenniveaus bereits im Jahr 2013 ist deshalb wenig realistisch.

Eine nähere Analyse nach Schiffsgrößen zeigt jedoch, dass von den jüngst abgelieferten und den noch im Orderbuch stehenden Schiffen 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 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 2013 von 4,0 bis 5,0 Prozent wird sich die Nachfrage nach maritimen Transportleistungen um erfahrungsgemäß ca. knapp 10 Prozent erhöhen.

In der Größenklasse der MS „CAPE FOX“ und MS „CAPE FRIO“ wird derzeit mehr abgewrackt als neu abgeliefert; ein Trend der sich wohl nicht umkehren wird. Daher gehen wir davon aus, dass sich die Charraten in diesem Segment früher verbessern werden als in anderen Größenklassen.

Für die beiden Containerschiffe erwarten wir somit aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld.

Aufgrund der Poolbeschäftigung konnte im Jahr 2011 und noch zu Beginn des Jahres 2012 über dem Marktniveau verdient werden. Das Marktniveau ist seit Mitte des Jahres 2011 durch sinkende Charraten gekennzeichnet gewesen, während die Charraten im gesamten Jahr 2012 auf einem verhältnismäßig gleichbleibenden geringen Niveau verharrten. Diese Entwicklung des Marktniveaus zeigte sich aufgrund des Poolkonzeptes erst im Laufe des Geschäftsjahres 2012 zeitlich verzögert. Zukünftig erwartete Charratensteigerungen

werden sich daher ebenso mit zeitlicher Verzögerung in den Einnahmen der beiden Marenave-Containerschiffe niederschlagen. Derzeit sind alle in diesem Pool fahrenden Containerschiffe beschäftigt und bislang sind wir von längeren Wartezeiten nicht betroffen gewesen.

Bulkschifffahrt

Die Bulkschifffahrt zeichnete sich im abgelaufenen Jahr durch eine hohe Volatilität auf niedrigem Niveau aus. Der das Marktratenniveau widerspiegelnde Baltic Dry Index pendelte im Jahr 2012 mehrfach zwischen Werten von 650 und über 1.100 Punkten und schloss das Jahr schwach mit knapp unter 700 Punkten. Zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung (Ende April 2013) liegt der Index wieder bei ca. 880 Punkten und ist damit insgesamt immer noch nicht zufriedenstellend, jedoch relativ betrachtet deutlich erholt gegenüber dem jüngsten Bilanzstichtag.

Neben dem aktuell bestehenden Überangebot an Tonnage war eine nachlassende Nachfrage ursächlich für die Entwicklung im Jahr 2012. Zum Ende des Jahres 2012 bis in das Jahr 2013 hinein machen sich aktuell positive Nachfrageimpulse bemerkbar, welche insbesondere durch neue Infrastruktur- und Energieprogramme von China und Indien getrieben werden. Indiens Kohleimporte verfünffachten sich beispielsweise innerhalb der vergangenen fünf Jahre; auch für die kommenden Jahre werden zweistellige jährliche Wachstumsraten erwartet. Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Supramax-Bulker von besonderem Interesse sind u.a. Getreide- und Sojabohnenexporte aus dem südamerikanischen Raum, welche insbesondere im 1. Quartal 2013 gute Werte erzielten und das Ratenniveau der genannten Schiffsgröße schnell nach oben schnellen ließ.

Aufgrund von Bestellungen in den Vorjahren leidet die Bulkschifffahrt unter dem starken Wachstum der Flotte. Jedoch nimmt das Orderbuch kontinuierlich weiter ab und das Flottenwachstum verliert seine Dynamik, so dass Marktbeobachter in 2013 erstmals seit 2007 das Wachstum der Nachfrage wieder über dem Wachstum des Angebots sehen.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden mittelfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen. Für zwei Bulker laufen diese Beschäftigungsverträge in 2013 aus, insoweit von einem deutlich geringeren Einnahmenniveau bei diesen Bulkern ausgegangen werden muss. Die beiden anderen Bulker (MS „MARE TRACER“ und MS „MARE TRAVELLER“) sind dagegen aufgrund deren mittelfristigen Beschäftigungsverhältnisse bis 2016 nicht unmittelbar der aktuellen Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt. Dennoch existieren aufgrund der engen Verflechtung der Marktteilnehmer starke Wechselwirkungen. Von der Insolvenz internationaler Charterer sind wir zwar nicht direkt betroffen, dennoch spüren wir die Folgen in einem destabilisierten Marktumfeld.

Der Abschluss einer längerfristigen Zeitcharter für die im Jahr 2013 anstehenden Anschlussbeschäftigungen von zwei Bulkern erscheint derzeit wenig opportun und die Prüfung, ob die frei werdenden Schiffe in Spot-/Pool- oder Zeitcharter beschäftigt werden, erfolgt permanent.

Car Carrier

2012 war für den Car Carrier Markt ein Jahr mit Höhen und Tiefen. Insbesondere hohe US-amerikanische Verkaufszahlen von Autos sowie hohe Exporte aus Korea und die Erholung der japanischen Exporte beflügelten den Markt in der ersten Jahreshälfte. Diese Entwicklung wurde in der 2. Jahreshälfte 2012 nicht wiederholt, wofür vor allem streikbedingte Exportabschwächungen in Korea verantwortlich zeichneten. Nachfragedrückend kann auch die Yen-Kurs-getriebene Verlagerung von japanischen Produktionsstätten näher an die Absatzmärkte wirken.

Insgesamt ist die Nachfrage in 2012 um acht Prozent gestiegen, wobei vor dem Hintergrund makroökonomischer Unsicherheiten mit einem Wachstum von 4 Prozent für das Jahr 2013 gerechnet wird.

Die Car Carrier-Flotte besteht Ende 2012 aus 713 Schiffen und ist damit um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Da die Nachfrage stärker stieg, hat sich der die Charterraten determinierende Auslastungsgrad insgesamt in 2012 verbessert. Für 2013 wird mit einem Flottenwachstum in etwa in Höhe des Wachstums der Nachfrage gerechnet.

Das MS "HÖEGH BERLIN" ist in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS bis 2019 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 2012 ist durch einen Umsatzanstieg von 14,2 % gekennzeichnet. Dies ist zum einen durch den Ausbau der fahrenden Flotte bedingt: da die letzten beiden Bulkschiffe im Laufe des Jahres 2011 (Januar 2011 bzw. Mai 2011) die Flotte verstärkten, trugen im Jahr 2012 erstmals alle Schiffe ganzjährig zu den Umsätzen bei. Auch die sechs Produktentanker konnten ihr Umsatzniveau von EUR 18,7 Mio. in 2011 auf EUR 22,7 Mio. in 2012 deutlich verbessern. Dagegen haben die im Containersegment fahrenden Schiffe nochmals rückgängige Erlöse in Höhe von TEUR 780 zu verzeichnen gehabt.

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2012 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2011 stellen sich wie folgt dar:

	01.01. - 31.12.2012	01.01. - 31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	62.578	54.788	7.790
Schiffsbetriebskosten	-25.327	-22.382	-2.945
Schiffsbetriebsergebnis	37.251	32.406	4.845
Personalaufwendungen	-588	-541	-47
Sonstige betriebliche Erträge	1.807	1.050	757
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.792	-2.816	24
Reedereiüberschuss	35.678	30.099	5.579
Abschreibungen auf Sachanlagen	-20.424	-18.509	-1.915
Wertminderungen	-7.600	-6.500	-1.100
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	191	-149
Finanzierungsaufwendungen	-8.652	-8.381	-271
Ergebnis vor Ertragsteuern	-956	-3.100	2.144
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-176	-184	8
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-377	-656	279
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-553	-840	287
Konzernergebnis	-1.509	-3.940	2.431

Der Konzernenerfolg setzt sich segmentbezogen wie folgt zusammen:

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-2.693	-1.928	-765
Tanker	-9.393 *	-13.620 *	4.227
Container	-5.636 **	-1.174	-4.462
Autotransporter	4.253	2.762	1.491
Bulker	12.330	10.648	1.682
Übrige	46	46	0
Konsolidierungsbuchungen	-416	-674	258
Konzernerfolg	-1.509	-3.940	2.431

* beinhaltet in 2012 EUR 4,2 Mio. Impairment-Aufwendungen (2011: EUR 6,5 Mio.)

** beinhaltet in 2012 EUR 3,4 Mio. Impairment-Aufwendungen

Das Ergebnis der Tanker beinhaltet Impairment-Aufwendungen in Höhe von EUR 4,2 Mio. auf drei Schiffe der Panamax- und MR-Klasse (Vorjahr: EUR 6,5 Mio. Impairment auf insgesamt zwei Schiffe der Panamax-Klasse). Um diese Effekte bereinigt, hätte sich der Ergebnisbeitrag der Tanker um EUR 1,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr verbessert, was vor allem durch das beschriebene gestiegene Ratenniveau sowie Vorjahres-Sondereffekte („off-hire“-Zeiten infolge von Klassedockungen zweier Panamax-Schiffe) begründet ist.

Das Ergebnis der Containerflotte beinhaltet im aktuellen Jahr Impairment-Aufwendungen in Höhe von EUR 3,4 Mio. Ohne diesen Effekt hat sich das Ergebnis der Containerflotte von 2011 auf 2012 um EUR 1,1 Mio. verschlechtert. Bereits seit Mitte des Jahres 2011 sind die Charraten wieder gefallen, im gesamten Jahr 2012 sind die Raten auf einem verhältnis-

mäßig gleichbleibend geringen Niveau verharnt. In den Pool-ergebnissen zeichnet sich diese Entwicklung erst später ab, insbesondere im Jahr 2012. Dies erklärt die weitere Verschlechterung der Einnahmen.

Der Car Carrier fährt weiterhin planmäßig konstante Ergebnisbeiträge ein. Die deutliche Verbesserung des Ergebnisbeitrages ist neben EUR-Umrechnungseffekten vor allem durch die zahlungsunwirksame Mark-to-Market-Bewertung des Zinssatzswaps aus dem Jahr 2011 begründet, welche das 2011-Ergebnis mit TEUR 675 belastete. Vergleichbare Aufwendungen fielen im Jahr 2012 nicht an.

Der positive Ergebnisbeitrag und die positive Ergebnisveränderung der Bulker resultierte aus der Indienstellung der letzten beiden Bulker-Neubauten im Jahr 2011, so dass in 2012 erstmals alle vier Bulker ganzjährig beschäftigt waren. Die Einnahmen der vier Bulker wurden jedoch durch kumulierte off-hire-Zeiten von insgesamt ca. 68 Tagen gemindert. Mit 54 Tagen entfielen diese off-hire-Zeiten insbesondere auf das MS „MARE TRADER“, bei dem Kranschäden auftraten, die nicht sofort vor Ort behoben werden konnten. Seit Anfang Juli 2012 hat das Schiff wieder seine reguläre Charterbeschäftigung aufgenommen.

Der Schiffsbetrieb verlief ansonsten insgesamt weitgehend störungsfrei.

Bei den Konsolidierungsbuchungen handelt es sich mit TEUR 377 im Wesentlichen um die Anpassung der latenten Ertragsteuern.

Der Umsatzanstieg um EUR 7,8 Mio. geht einher mit einer relativ gesehen geringeren Zunahme bei den Schiffsbetriebskosten um EUR 2,9 Mio. Die Zunahme der Schiffsbetriebskosten resultiert dabei vor allem aus dem erstmaligen ganzjährigen Einsatz der zwei im Vorjahr in Dienst gestellten Bulker MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“.

Insgesamt stieg das Schiffsbetriebsergebnis um EUR 4,8 Mio.

Aus der Einnahmen-Ausfall-Versicherung (Loss-of-Hire) resultierten in 2012 Erträge von insgesamt TEUR 733 (Vorjahr: TEUR 287); diese stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Kranausfall eines Bulklers. Dieser Anstieg begründet im Wesentlichen die Zunahme der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr. Dem stehen die zuvor genannten Charterausfälle gegenüber.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um TEUR 1.915 auf TEUR 20.424 zu, im Wesentlichen aufgrund des im Laufe des Jahres 2011 abgeschlossenen Flottenausbaus. Dazu kam eine Anpassung der Schrottwerte per 31. Dezember 2012.

In den Finanzierungsaufwendungen (TEUR 8.652) sind vor allem Darlehenszinsen, Aufwendungen aus der Effektivverzinsung, Zinsaufwendungen aus abgeschlossenen Zinssatzswaps und auf emittierte Commercial Paper von insgesamt TEUR 8.602 sowie aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinssatzswaps in Höhe von TEUR 11 enthalten.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt TEUR 42 sind vor allem Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben und Bankausleihungen enthalten.

Das negative Finanzierungsergebnis (TEUR ./ 8.610; Vorjahr: TEUR ./ 8.190) liegt insgesamt über dem Niveau des Vorjahres. Zur Absenkung des Zinsaufwandes trugen zunächst isoliert betrachtet ein gesunkener zu verzinsender Darlehensbestand sowie ein niedriges USD-Libor-Niveau bei. Überkompensiert wurden diese Effekte im ersten Halbjahr durch höhere weiterbelastete Einstandskosten einer finanzierenden Bank. Im Zuge der während des Jahres 2012 geführten Verhandlungen und zum Berichtszeitpunkt zu einem Ergebnis gebrachten Neuordnung der Finanzierungen der Container- und Tankerflotte wurde für diese Finanzierungen mit Beginn des dritten Quartals 2012 – zunächst für einen Zeitraum von einem Jahr – die Zinsbasis von „Marge zzgl. Einstandskosten“ auf „Marge zzgl. USD-Libor“ umgestellt, was separat betrachtet eine Verbilligung der Finanzierung bedeuten würde. In diesem Zuge wurde jedoch auch die Marge um 125 Basispunkte erhöht, so dass insgesamt erhöhte Zinsaufwendungen resultieren. Im Rahmen der am 24. April 2013 geschlossenen Vereinbarung mit dem Bankenkonsortium soll die zunächst temporäre neue Zinsbasis dauerhaft bis auf Weiteres bestehen bleiben.

Die latenten Steuern weisen einen Aufwand in Höhe von TEUR 377 auf. Ursächlich für diese liquiditätsunwirksame Ergebnisgröße ist nahezu ausschließlich die planmäßige Nutzung der bestehenden Verlustvorträge.

Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt das Konzernergebnis TEUR ./ 1.509 (Vorjahr: TEUR ./ 3.940).

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2012	31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	363.216	398.836	-35.620
Kurzfristige Vermögenswerte	19.502	11.623	7.879
Bilanzsumme	382.718	410.459	-27.741
Eigenkapital	144.469	149.059	-4.590
Schulden			
Langfristige Schulden	93.424	111.844	-18.420
Kurzfristige Schulden	144.825	149.556	-4.731
Bilanzsumme	382.718	410.459	-27.741

Von der Bilanzsumme in Höhe von TEUR 382.718 entfallen auf der Aktivseite TEUR 360.748 auf die fahrende Flotte sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von TEUR 734 im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Die Abnahme der langfristigen Vermögenswerte um EUR 35,6 Mio. begründet sich vor allem aus den im Geschäftsjahr erfolgten planmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 20,4 Mio. sowie außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 7,6 Mio. Einen weiteren Einfluss haben Währungseffekte infolge der Umrechnung der in der funktionalen Währung USD bilanzierten Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2012 mit einem Wechselkurs von USD/EUR 1,3194 im Vergleich zu dem Vorjahreskurs von USD/EUR 1,2939.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit TEUR 19.502 dar, die sich gegenüber Ende 2011 um TEUR 7.879 erhöht haben. Die Zunahme ist vor allem durch einen Zuwachs des Finanzmittelfonds verursacht.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2012 auf TEUR 144.469. Gegenüber dem 31. Dezember 2011 bedeutet dies eine Verminderung um TEUR 4.590. Die Abweichung resultiert aus der negativen Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von TEUR 3.081, die aus der Entwicklung des USD resultiert. Dieser Effekt wurde durch das negative Konzernergebnis in Höhe von TEUR 1.509 weiter verstärkt.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2012 und 2011 um TEUR 18.420 ebenso wie die kurzfristigen Schulden um TEUR 4.731 tilgungsbedingt ab.

Wie bereits im Vorjahr erfolgt auch im Jahr 2012 ein Ausweis des gesamten Darlehensbestandes der Tanker- und Containerflotte als kurzfristige Verbindlichkeiten, obwohl sich mittlerweile mit dem finanzierenden Bankenkonsortium auf eine Fortführung der langfristigen Finanzierung geeinigt wurde. Ursache für den vollständig kurzfristigen Ausweis sind die IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.) betreffend die Klassifizierung von kurzfristigen Schulden, welche für einen langfristigen Ausweis bereits einen bestätigten Verhandlungsabschluss bis zum Ende des zu berichtenden Geschäftsjahres – und nicht erst zum Zeitpunkt der Berichterstattung – verlangen.

Finanzlage

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

	2012	2011
Angaben in TEUR		
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	35.053	26.991
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	108	-17.769
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-25.061	-11.092
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	10.100	-1.870
+ / - wechsellkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-2.275	581
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	2.476	3.765
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	10.301	2.476

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 betrifft in 2012 im Wesentlichen zurück erhaltene Working Capital-Ausleihungen, während der Cashflow aus der Investitionstätigkeit des Jahres 2011 noch von dem Mittelabfluss für drei Bauzeitraten der zuletzt übernommenen Supramax-Bulker gekennzeichnet war.

Durch die – insbesondere im Segment Bulker – getätigten Kapitaldienste auf die einzelnen Schiffshypothekendarlehen, ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von EUR 25,1 Mio. Im Vorjahr standen den Tilgungen noch die Einzahlungen aus Darlehensgewährungen im Segment Bulker von TEUR 12.326 gegenüber.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows unter Berücksichtigung der wechsellkursbedingten Änderung des Finanzmittelfonds in Höhe von EUR 2,3 Mio. hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2011 um EUR 7,8 Mio. erhöht. Unter dem Darlehensvertrag von vier Tochtergesellschaften der Bulkerflotte konnten dagegen Voraustilgungen in Höhe von USD 7,5 Mio. getätigt werden.

Der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2012 setzt sich ausschließlich zusammen aus Kassenbeständen und Bankguthaben, während er zum Ende des Jahres 2011 noch mit TEUR 591 um jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten gemindert war.

Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte

Aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmensituation konnte die Reederei seit März 2012 den vertraglich vereinbarten Kapitaldienst aus den Darlehensverträgen von insgesamt acht Tochtergesellschaften aus der Tanker- und Containerschiff-Flotte in Höhe von insgesamt USD 18,9 Mio. nicht mehr erbringen. Diese Tilgungsaussetzungen sowie die Nichteinhaltung der seit März 2012 vereinbarten Loan-to-Value-Kennzahl hatte das Bankenconsortium im Jahr 2012 geduldet, ohne Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen verlangt zu haben.

Am 24. April 2013 konnte sich nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenconsortium nunmehr auf eine langfristige Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden. Das vereinbarte Refinanzierungskonzept sieht unter Beibehaltung der ursprünglichen Darlehenslaufzeit die Aussetzung von Regeltilgungen für die Jahre 2013 bis 2015 sowie eine Tilgungsstruktur nach einem „Cash-Sweep“-Mechanismus (75 Prozent des Free-Cashflows nach Zinsen und Dry Docking) für die Jahre 2013 bis 2015 bei einer Mindesttilgung von USD 0,8 Mio. ab März 2014 und unter der Bedingung des Erreichens einer Mindestliquidität in Höhe von USD 9,0 Mio. innerhalb der Flotte, die durch das Bankenconsortium refinanziert wird, vor. Ab 2016 erfolgen wieder gleichbleibend hohe Quartals-Tilgungsleistungen, welche die bis dahin aufgelaufenen Tilgungsrückstände bis zum Darlehenslaufzeitende aufholen werden. Bei Überschreiten einer Mindestliquidität von USD 9,0 Mio. auf Konzernebene sollen zusätzliche Mittel für die Rückführung der Darlehen über die jeweiligen Tilgungspläne hinaus verwandt werden.

Die bestehende „Loan-to-Value“-Regelung wird bis Ende 2014 vollständig ausgesetzt. Ab 2015 werden neue moderate „Loan-to-Value“-Kennzahlen verlangt, die das aktuelle Preisniveau widerspiegeln und welche über die darauffolgenden Jahre analog den erwarteten Tilgungsleistungen langsam sukzessive abschmelzen.

Im Zuge der Neuordnung der Finanzierung erfolgte auch eine Zinserhöhung (siehe Ausführungen im Abschnitt „Ertragslage“).

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 Schiffahrts AG enthält keine hiervon abweichenden Bestimmungen.

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 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 Grund-

kapital 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 2007). Die Ermächtigung wurde bis zum 7. Mai 2012 nicht genutzt.

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

Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.

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

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

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2012 beschäftigte die Marenave Schiffahrts AG wie im Vorjahr im Durchschnitt acht Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, der während des Jahres 2012 aus einem Mitglied (Herr Tobias König) bestand.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

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

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

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 und des Konzerns sind die Prozesse in formaler Hinsicht auf das Notwendige beschränkt.

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

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

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

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

Für jede operative Gesellschaft, für die der US-Dollar die funktionale Währung darstellt, müssen zwei getrennte Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grundlage für die spätere Übernahme in den IFRS-Konzernabschluss darstellt, sowie eine Euro-Buchhaltung, welche für handels- und steuerrechtliche Zwecke notwendig ist. Die IFRS-Buchhaltungen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen in Euro umgerechnet, wobei monetäre Posten mit dem jeweiligen Stichtagskurs und nicht monetäre Posten wie z.B. das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet werden. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Durchschnittskursen. Die so umgerechneten Abschlüsse werden in einem Datenkalkulationsprogramm zusammengefasst und für den Konzernabschlusserstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, 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 Schiffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrats als auch die Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals 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 des Managements und der Mitarbeiter der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & 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 laufende Kontrolle der Bereederer. Hierbei wird auch auf vom Beree-

derer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charratenhöhe. Bei dem derzeit niedrigen Niveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie 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 2012 ein Zinssatzswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungsstrategie 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 16 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" wurde bis Mitte Dezember 2012 im „Clean Products International Pool“ (CPI) eingesetzt. Seit Ende des Jahres 2012 befand sich der MT "MARE CARIBBEAN" auf Einzelreisetätigkeit. Am 1. April 2013 ist der MT "MARE CARIBBEAN" dem Scorpio Medium-Range Tanker Pool beigetreten.

Die zuvor genannten "Scorpio"-Pools gehören zur Scorpio-Gruppe. Dieser gehört auch Scorpio Tankers Inc. als an der New York Stock Exchange gelistetes Unternehmen an, welches sich innerhalb kürzester Zeit zu einer der weltweit führenden Produktentanker-Reedereien mit einer Marktkapitalisierung von rd. USD 1,05 Mrd entwickelt hat. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Scorpio-Gruppe profitiert die Marenave Schifffahrts AG von diesem positiven Trend.

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 be-

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 2012 aus 24 Schiffen bestand.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei 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 Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals König & Cie. GmbH & Co. KG) gegründet. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 22 Tanker und Massengutfrachter. Zwei Supramax-Bulker fahren für eine Dauer von drei Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul, wobei diese Charter im 2. bzw. 3. Quartal 2013 auslaufen. Die beiden zuletzt von der Bauwerft in 2011 übernommenen 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 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.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave AG vorgenommen werden. Diese Liquiditätsausschüttungssperre gilt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze – sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte – wieder eingehalten sein wird. Insoweit standen im Geschäftsjahr 2012 kurzfristig keine der geplanten finanziellen Mittel für die Erbringung des Kapitaldienstes der fremdfinanzierten Schiffe im Segment Container und Tanker zur Verfügung, die diese Schiffe aufgrund nicht auskömmlicher eigener Einnahmen nicht selbst erwirtschaften konnten. Daher wurde seit März 2012 der Kapitaldienst für diese Flotte nicht in voller Höhe erbracht. Zudem war 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 wurden seit Januar 2012 mit dem die Tanker- und die Containerschiffe finanzierenden Bankenkonsortium Verhandlungen geführt, die „Loan-to-Value“-Grenze befristet auszusetzen („Waiver“), einzelne Tilgungen zu stunden und das Tilgungsprofil der einzelnen Darlehen den aktuellen Kapitalströmen anzupassen.

Am 24. April 2013 konnten die Refinanzierungsverhandlungen erfolgreich abgeschlossen und die langfristige Finanzierung der Container- und Tankerflotte sowie die Fortführung des Marenave-Konzerns sichergestellt werden. Bezüglich der Einzelheiten zum vereinbarten Refinanzierungskonzept verweisen wir auf die Erläuterungen im Abschnitt „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“.

Bestandsgefährdende Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen vor dem Hintergrund der nunmehr erfolgreich abgeschlossenen Refinanzierungsverhandlungen nicht mehr 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. Dazu werden jedoch in der Regel Eigenkapitalbeiträge der Reederei erwartet, die der Marenave Schifffahrts AG in der derzeitigen Situation nicht zur Verfügung stehen. Das gleiche gilt auch in Bezug auf die Ausschöpfung der Wachstumspotenziale im derzeit sehr angespannten (Distress) Marktumfeld.

Nachtragsbericht

Seit Beginn des Jahres 2013 bis zum Berichtszeitpunkt am 24. April 2013 konnten Tilgungsleistungen von insgesamt acht Tochtergesellschaften der Marenave Schifffahrts AG aus den Darlehensverträgen in Höhe von insgesamt USD 6,9 Mio. nicht erbracht werden. Mit Datum vom 24. April 2013 konnte eine Einigung mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium zur Refinanzierung erzielt werden, welche die langfristige Finanzierungssicherheit gewährleistet. Zu den Inhalten der Einigung verweisen wir auf die Ausführungen in den Abschnitten „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ und „Risikobericht“.

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.

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 2013 und 2014 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Ergebnisbeitrag von ca. USD 5,5 Mio. in 2013 und in Höhe von USD 5,8 Mio. in 2014 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 2013 gemäß den bestehenden mittelfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse von zwischen USD 25 Mio. – USD 30 Mio. erzielen. Auf diesem Niveau dürfte auch das Jahr 2014 liegen. Der Ergebnisbeitrag der Bulkerflotte sollte in den kommenden beiden Jahren jeweils bei knapp USD 10,0 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 2013 aber bei ca. USD 4,0 Mio. und im Jahr 2014 bei ca. USD 5,5 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2013 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2012 und damit ca. USD 3,0 Mio. negativ ausfallen. Im Jahr 2014 könnte bei einer erwarteten Marktstabilisierung ein Ergebnis von USD ./. 1,5 Mio. erzielbar sein.

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise saisonalen Schwankungen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Bei einer unterstellten stetigen, aber langsamen Erholung, sind in diesem Segment in 2013 Umsatzerlöse in einem Größenbereich von ca. USD 30 Mio. zu erwarten, wobei sich das Niveau im Jahr 2014 um ca. 10 Prozent erhöhen könnte. Dies würde sowohl in 2013 als auch in 2014 voraussichtlich zu negativen Konzernbeiträgen in Höhe von USD ./.5,0 bis USD ./.2,0 Mio. führen.

Insgesamt wird somit für die kommenden beiden Jahre mit operativ deutlich positiven Ergebnissen gerechnet, welche im Jahr 2013 unter und in 2014 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.

Wir sehen unverändert die Möglichkeit, die Marenave Schifffahrts AG als Konsolidierer in der deutschen maritimen Wirtschaft zu nutzen. Dies bedeutet für die Marenave Schifffahrts AG und den Standort Hamburg eine erhebliche Chance, da ansonsten zu befürchten ist, dass ein großer 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 auch außerhalb Deutschlands intensiviert.

Die wichtigste Voraussetzung für diese Schritte – nämlich ein positiver Abschluss der in der Vergangenheit geführten Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium, welcher die langfristige Finanzierung der Flotte auf eine solide Basis stellt – ist durch die jüngst gefundene Bankeneinigung nun gegeben. Darauf gilt es nun für die Fortentwicklung der Gesellschaft aufzubauen.

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.

Hamburg, den 24. April 2013

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	01.01. - 31.12.2012 EUR	01.01. - 31.12.2011 EUR
Umsatzerlöse	27	62.578.261,61	54.788.155,15
Schiffsbetriebskosten	28	-25.326.884,96	-22.382.245,72
Schiffsbetriebsergebnis		37.251.376,65	32.405.909,43
Personalaufwendungen	29	-587.799,61	-540.549,21
Sonstige betriebliche Erträge	30	1.806.885,52	1.050.000,63
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31	-2.792.256,53	-2.816.372,79
Reedereiüberschuss		35.678.206,03	30.098.988,06
Abschreibungen auf Sachanlagen		-20.423.802,50	-18.508.907,02
Wertminderungen	32	-7.600.000,00	-6.500.000,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	33	41.739,67	191.413,89
Finanzierungsaufwendungen	34	-8.652.136,76	-8.381.310,23
Ergebnis vor Ertragsteuern		-955.993,56	-3.099.815,30
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	35	-175.725,36	-184.337,54
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	35	-377.586,00	-655.997,00
Steuern vom Einkommen und Ertrag		-553.311,36	-840.334,54
Konzernergebnis		-1.509.304,92	-3.940.149,84
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-1,01	-2,63
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-1,01	-2,63

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01. - 31.12.2012 EUR	01.01. - 31.12.2011 EUR
Konzernergebnis	-1.509.304,92	-3.940.149,84
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Währungsumrechnung	-3.080.493,69	5.176.084,94
Konzerngesamtergebnis	-4.589.798,61	1.235.935,10

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2012

Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	10	360.748.364,58	395.894.895,78
Ausleihungen	11	734.215,03	980.432,33
Aktive latente Steuern	12	1.733.246,50	1.961.125,50
		363.215.826,11	398.836.453,61
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	13	1.251.434,33	1.238.266,30
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	5.191.012,11	4.891.234,04
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14	2.011.912,35	1.583.524,88
Sonstige Vermögenswerte	15	746.673,88	842.600,35
		9.201.032,67	8.555.625,57
Zahlungsmittel	16	10.300.796,05	3.067.352,72
		19.501.828,72	11.622.978,29
Bilanzsumme		382.717.654,83	410.459.431,90

Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	17	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	18	117.994.507,97	117.994.507,97
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	647.736,93	3.728.230,62
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-4.183.378,91	-2.674.073,99
		144.468.865,99	149.058.664,60
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	91.430.930,93	109.956.812,99
Derivate	21	1.138.666,36	1.182.351,93
Kapitalanteile im Fremdbesitz	22	241.500,00	241.500,00
Passive latente Steuern	23	613.137,00	463.430,00
		93.424.234,29	111.844.094,92
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	135.077.545,75	139.377.415,38
Derivate	21	219.901,17	230.008,29
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	3.823.991,44	4.057.791,55
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	4.029.525,75	4.637.476,93
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern		70.692,74	56.114,70
Sonstige Verbindlichkeiten	26	1.602.897,70	1.197.865,53
		144.824.554,55	149.556.672,38
Summe Schulden		238.248.788,84	261.400.767,30
Bilanzsumme		382.717.654,83	410.459.431,90

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	01.01. - 31.12.2012 TEUR	01.01. - 31.12.2011 TEUR
Konzernergebnis		-1.509	-3.940
+ Abschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		28.024	25.009
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		378	656
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		-564	-2.492
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		99	-278
+/- Ertragsteuern		15	-154
- Zinserträge	33	-42	-191
+ Zinsaufwendungen	34	8.652	8.381
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		35.053	26.991
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-6	-17.769
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		114	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit		108	-17.769
+ Einzahlung Commercial Paper		10.864	3.622
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen		0	12.326
- Rückzahlung Commercial Paper		-11.100	0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-16.939	-20.009
+ erhaltene Zinsen		23	4
- gezahlte Zinsen		-7.909	-7.035
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		-25.061	-11.092
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		10.100	-1.870
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-2.275	581
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		2.476	3.765
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres		10.301	2.476
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende des Geschäftsjahres			
+ Zahlungsmittel		10.301	3.067
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		0	-591
Finanzmittelfonds		10.301	2.476

Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012

Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
Stand 1. Januar 2011	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
Stand 31. Dezember 2011	30.010.000,00	117.994.507,97	3.728.230,62	-2.674.073,99	149.058.664,60
Stand 1. Januar 2012	30.010.000,00	117.994.507,97	3.728.230,62	-2.674.073,99	149.058.664,60
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-3.080.493,69	-1.509.304,92	-4.589.798,61
Stand 31. Dezember 2012	30.010.000,00	117.994.507,97	647.736,93	-4.183.378,91	144.468.865,99

Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2012

1. Allgemeine Angaben

Die Marenave Schifffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: 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 „Reederei“ oder „Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schifffahrt tätig. Die Reederei ist ein internationaler Anbieter von Container-, Bulker- und Tanker-Tonnage und zudem Bareboat-Vercharterer eines Car Carriers. Hauptaktivitäten der Reederei sind der Erwerb und langfristige Betrieb von Seeschiffen und Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2012 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – aus insgesamt 13 Schiffen. Hierbei handelt es sich um sechs Produkten-/Chemikaliertanker der Panamax- und Handymax-Klasse, vier Supramax-Bulker, zwei 1.200-TEU Containerschiffe sowie einen Car Carrier.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2012 sieben (Vorjahr: acht) Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 24. April 2013 zur Veröffentlichung freigegeben; er wird voraussichtlich am 26. April 2013 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. Die Konzernbilanz wird gemäß IAS 1.51 ff. in langfristige und kurzfristige Posten untergliedert. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften (§§ 315a Abs. 1, 298 Abs. 1 i. V. m. § 244 HGB) wird der Konzernabschluss in EUR

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

3. Erklärung zur Übereinstimmung mit den IFRS

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

4. Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Neu anzuwendende Vorschriften in 2012

Die folgende Änderung des IFRS-Regelwerks war erstmals im Geschäftsjahr 2012 anzuwenden und könnte für die Marenave Schifffahrts AG grundsätzlich relevant sein:

- **Änderungen an IFRS 7 – Finanzinstrumente: Angaben:**
Transfer von finanziellen Vermögenswerten: Gegenstand der Änderungen sind die Angabepflichten im Zusammenhang mit dem Transfer von finanziellen Vermögenswerten, wonach nun auch bei der Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswertes umfangreiche Angaben erforderlich sind. Auswirkungen auf den Konzern aus diesen Änderungen haben sich im vorliegenden Abschluss nicht ergeben.

In 2012 noch nicht verpflichtend anzuwendende Vorschriften – EU Endorsement erfolgt

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS bzw. IFRIC, deren Endorsement durch die EU bereits erfolgte, waren für das Jahr 2012 noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden seitens der Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Verpflichtung angewendet:

- **IAS 12 Ertragsteuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte:** 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 spätes-

tens zum 1. Januar 2013 anzuwendenden Änderungen sind nicht ersichtlich.

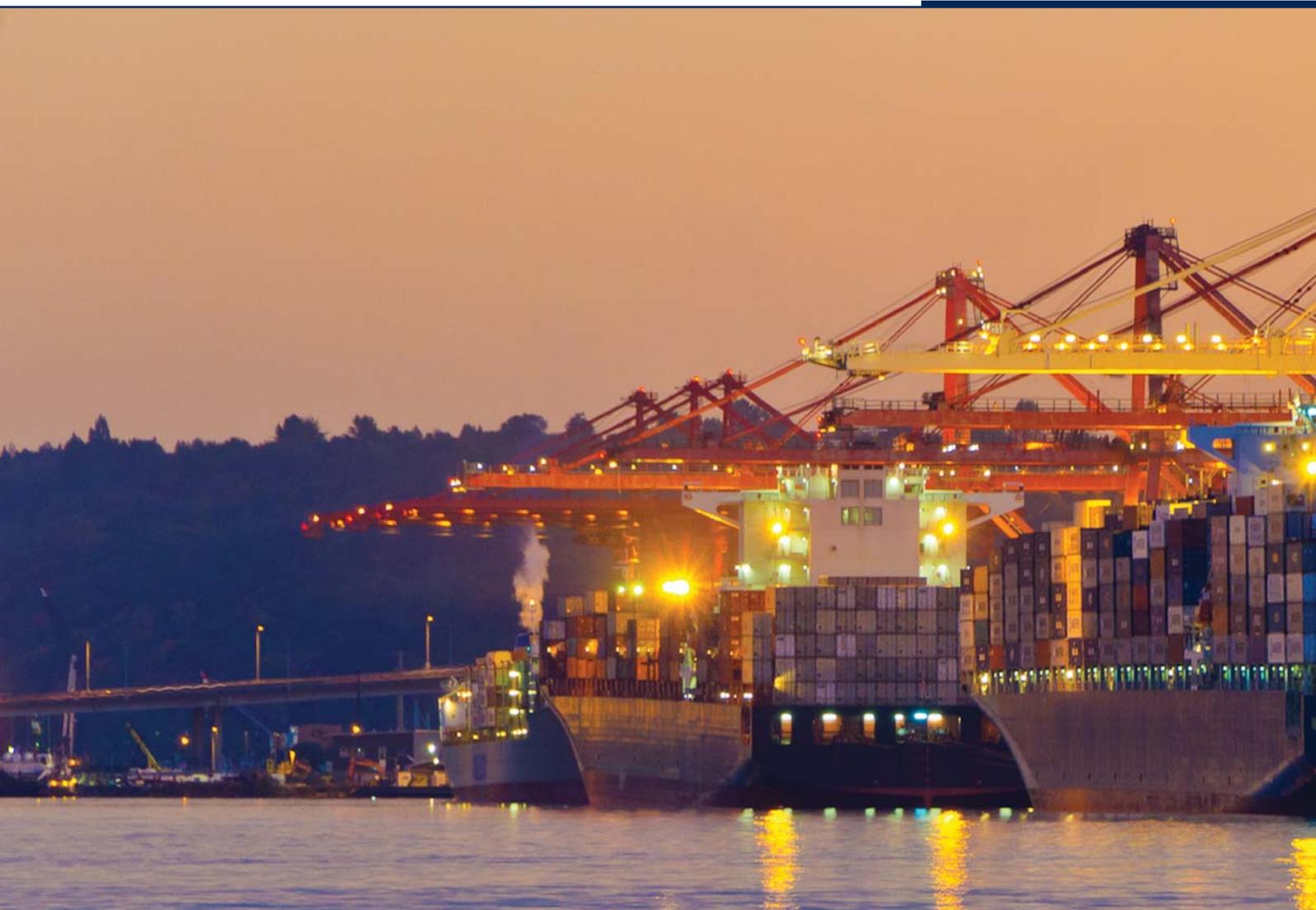
- **Änderung an IAS 32: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden**
- **Änderung an IFRS 7: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden**

Die 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.

- **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 verbindliche Anwendung der Änderungen wurde auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, verschoben. Der Konzern wird im Jahr 2013 weiter prüfen, 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 2014 beginnen, anzuwenden. Da im Mare-

nave-Konzern derzeit ausschließlich die Vollkonsolidierung zum Einsatz kommt, ergeben sich für den Konzern voraussichtlich 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 2014 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. Über Anhangangaben hinausgehende materielle Auswirkungen des IFRS 13, welcher ab dem 1. Januar 2013 anzuwenden ist, werden vom Konzern nicht erwartet.
- **Änderungen an IFRS 1: Schwerwiegende Hochinflation und Beseitigung fixer Anwendungszeitpunkte bei erstmaliger Anwendung der IFRS:** Die ab dem 1. Januar 2013 zu berücksichtigenden Änderungen haben keine Relevanz für den Marenave-Konzern.
- **Änderung IFRS 1: Darlehen der öffentlichen Hand:** Diese Änderung gewährt IFRS-Erstanwendern die gleichen Erleichterungen in Bezug auf die Bilanzierung von Darlehen der öffentlichen Hand wie bestehenden Anwendern. Die ab dem 1. Januar 2013 zu berücksichtigenden Änderungen haben keine Relevanz für den Marenave-Konzern.
- **Änderung des IAS 19 – Leistungen an Arbeitnehmer:** Die geänderten Bilanzierungsregeln sind ab 1. Januar 2013 verpflichtend anzuwenden und schaffen bisher bestehende Wahlrechte (z.B. Korridor-Methode) ab und machen klare 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:** Die für ab dem 1. Juli 2012 beginnende Geschäftsjahre anzuwendenden Änderungen sehen 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 umgegliedert 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.

- **IFRIC 20: Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebs im Tagebau:** Die ab dem 1. Januar 2013 zu berücksichtigenden Änderungen haben keine Relevanz für den Marenave-Konzern.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS waren für das Jahr 2012 noch nicht verpflichtend anzuwenden, können grundsätzlich für Marenave relevant sein und werden vom Konzern erstmalig zum Zeitpunkt ihrer verpflichtenden Anwendung (voraussichtlich 2013/2014) beachtet. Das Endorsement durch die EU war zum Bilanzstichtag noch nicht erfolgt und wird derzeit in 2013 erwartet:

- **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 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Reederei werden derzeit noch analysiert.
- **Jährliche Verbesserungen der IFRS – Zyklus 2009 - 2011:** Die vorgeschlagenen Änderungen beziehen sich auf IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 1, IAS 7, IAS 12, IAS 16, IAS 24, IAS 36 und IAS 38. Die vorgeschlagenen Änderungen erscheinen geringfügige Auswirkungen auf den Konzern zu haben und sind für Geschäftsjahre, die am 1. Januar 2013 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Das Endorsement durch die EU erfolgte am 27. März 2013.



- **Änderungen IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12: Übergangsregelungen:** Die ab dem 1. Januar 2013 zu berücksichtigenden Änderungen stellen bestimmte Übergangsvorschriften bei der erstmaligen Anwendung der genannten IFRS klar und werden voraussichtlich keine Relevanz für den Marenave-Konzern haben. Das Endorsement durch die EU erfolgte am 4. April 2013.
- **Änderungen IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: Investmentgesellschaften:** Durch die Änderungen werden Investmentgesellschaften definiert und diese grundsätzlich von der Verpflichtung zur Konsolidierung von Tochtergesellschaften nach IFRS 10 ausgenommen. Anstelle dessen müssen Tochterunternehmen im Abschluss einer Investmentgesellschaft grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert nach IFRS 9 "Finanzinstrumente" bewertet werden. Auswirkungen für die ab dem 1. Januar 2014 anzuwendenden Änderungen auf den Marenave-Konzern sind in der aktuellen Konzernstruktur nicht ersichtlich.

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.

5. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen sowie Änderungen von Schätzungen

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

Die Umsatzerlöse der Reederei (siehe Anhangangabe [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 die Reederei die wesentlichen Risiken und Chancen aus dem Eigentum der Schiffe an den Leasingnehmer übertragen hat. Dabei ist der Vorstand zu dem Ergebnis gelangt, dass 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 2012 auf EUR 360.743.463,67 (Vorjahr: EUR 395.894.677,34).

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. Im Geschäftsjahr 2012 fanden keine Dockungen statt. Der Buchwert der Komponente dry docking beträgt am 31. Dezember 2012 insgesamt EUR 4.186.850,82 (Vorjahr: EUR 6.078.173,74).

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 2012 beliefen sich die berücksichtigten körperschaftsteuerlichen Verluste auf EUR 834.000,00 (Vorjahr: EUR 2.588.000,00), die berücksichtigten gewerbesteuerlichen Verluste auf EUR 1.124.000,00 (Vorjahr: EUR 2.952.000,00). Der Buchwert der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge beträgt am 31. Dezember 2012 EUR 322.179,50 (Vorjahr: EUR 895.246,50).

Aufgrund der aktuellen Prognoserechnungen des Managements, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfassen, wird erwartet, dass die steuerlichen Verluste trotz bestehender Ver-

lustausgleichsbeschränkung (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 2012 weitere aktive latente Steuern von EUR 1.411.067,00 (Vorjahr: EUR 1.065.879,00) sowie passive latente Steuern in Höhe von EUR 613.137,00 (Vorjahr: EUR 463.430,00) zu bilanzieren. Zuzüglich der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge betragen die aktiven latenten Steuern insgesamt EUR 1.733.246,50 (Vorjahr: EUR 1.961.125,50).

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 gebraucht erworbenen Schiffen wird eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2012 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag verringert und wurden entsprechend von 400 USD/Idt bis 440 USD/Idt auf 330 USD/Idt bis

370 USD/Idt – jeweils abhängig vom Schiffstyp – angepasst. Die Schrottpreise berücksichtigen dabei schiffsspezifische Verschrottungsnebenkosten.

Ohne eine Anpassung der Schrottwerte wären die regulären Abschreibungen um TUSD 509 (TEUR 386) geringer 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, um aus deren Tätigkeit Nutzen zu ziehen.

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

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

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

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

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

Zum 31. Dezember 2012 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

		Sitz	Anteil am Kapital 2012	Anteil am Kapital 2011
Muttergesellschaft				
Marenave Schiffahrts AG		Hamburg	-	-
Tochtergesellschaften				
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,84%	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	100,00%	100,00%
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	50,00%	50,00%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	50,00%	50,00%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

Die MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und die MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG wurden bereits wie in Vorjahren als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, da gemäß des Gesellschaftsvertrags die Geschäftsführung ab dem Zeitpunkt des Erwerbs der Beteiligung der MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH als Komplementärin oblag. Die MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH hat damit die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik der MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und der MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG zu bestimmen.

7. Fremdwährungsumrechnung

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

Im Gegensatz dazu erfolgen die wesentlichen Transaktionen der Komplementärgesellschaften in Euro. Die Komplementärinnen führen die Geschäfte der Schiffsgesellschaften, vertreten die Schiffsgesellschaft nach außen und erhalten eine Haftungsvergütung in Euro. Die funktionale Währung der Komplementärgesellschaften ist somit der Euro. Fremdwährungsgeschäfte werden mit den zum Transaktionszeitpunkt geltenden Wechselkursen in die funktionale Währung umgerechnet. Bei Erfüllung von Fremdwährungsgeschäften werden in der Gewinn- und Verlustrechnung Fremdwährungsgewinne oder -verluste erfasst.

Im Konzernabschluss werden sämtliche dargestellten und nicht konsolidierten Bilanzposten der einbezogenen Schiffahrtsunternehmen zum Stichtagskurs von USD in Euro umgerechnet. Ausgenommen ist das Eigenkapital, das zu historischen Kursen in Euro umgerechnet wird. Die sich aus der Währungsumrechnung der Bilanzen ergebenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral im Eigenkapital (Posten Währungsumrechnungsdifferenzen) ausgewiesen. Aufwendungen und Erträge werden mit (monatlich ermittelten) Durchschnittskursen in Euro umgerechnet. Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2012	31.12.2011	2012	2011
Währung				
USD	1,3194	1,2939	von 1,2288 bis 1,3224	von 1,3179 bis 1,4442

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 bestimmaren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt gehandelt werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet.

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

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

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

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

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

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

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

Die langfristigen Ausleihungen beinhalten Forderungen, die einerseits aus der Veräußerung von Treibstoff (Bunkern) an den Charterer eines Seeschiffes sowie andererseits aus Einzahlungen in das Working Capital an den Charterer bzw. Pool-Manager resultieren. Die Reederei stundet regelmäßig diese Forderungen bis zur Rückgabe des Schiffes. Die Abzinsung erfolgt mit einem fristenkongruenten Zinssatz von durchschnittlich 4,0 % (Vorjahr: 3,1 %) für die Dauer der voraussichtlichen Vercharterung. Gibt der Charterer den Treibstoff an Erfüllung statt zurück, erfasst die Reederei neben der Tilgung der Bunkerforderung einen Zugang beim Vorratsvermögen. Die Bewertung des an Erfüllung statt zurückgegebenen Bunkers erfolgt grundsätzlich mit dem aktuellen Treibstoffpreis. Übersteigt der zurückgegebene Treibstoffbunker die ursprüngliche Ausleihung im Wert, erfasst der Konzern eine finanzielle Verbindlichkeit.

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 abzüglicher jederzeit fälliger Bankverbindlichkeiten.

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

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

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

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

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

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

Soweit der Konzern für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonder-

ter 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 2011 und 2012 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 der Vercharterung werden erfasst, wenn die Leistung erbracht ist. Beim Konzern betrifft dies im Wesentlichen die Umsatzerlöse aus der Vercharterung von Seeschiffen: gemäß dem Chartervertrag stellt die Reederei dem Charterer das Schiff für eine bestimmte Zeit oder Reise zur Verfügung.

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

○ Bei der Reisecharter („Voyage charter“) und bei der Zeitcharter („Time Charter“) werden das betriebsbereite, lade-

fähige und bemannte Schiff dem Charterer zur Verfügung gestellt. Als Eigentümer bleibt die Reederei für den technischen Zustand des Schiffes verantwortlich und hat das Schiff während der Nutzung durch den Charterer instandzuhalten. Die Bereederung kann dabei selbst ausgeführt oder einem Vertragsreeder übertragen werden. Die Bereederung ist die Betriebsführung des Schiffes (u.a. Sicherstellung von Seetüchtigkeit, Ladefähigkeit, Crewing/Bemannung, Versicherungsschutz, 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“). Charterausfälle aufgrund von technischen Defekten sind über eine Charterausfall-Versicherung („Loss-of-Hire Insurance“) versichert. Nur bei der Zeitcharter zahlt der Charterer neben der vereinbarten Charrate auch die Kosten des während der Fahrt verbrauchten Treibstoffs.

- Bei der Reisecharter wird die auf dem Spotmarkt erzielte Charrate nicht für einen bestimmten Zeitraum vereinbart, sondern für eine fest definierte Strecke, auf der eine konkrete Ladung abzufahren ist. Führen ungünstige Wetterbedingungen zu einer Reiseverlängerung, ist dies regelmäßig das Risiko des Konzerns und nicht des Charterers. Führen mangelnde 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 über einen Chartervertrag in einem Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.
- Soweit Schiffe der Reederei vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die Umsatzerlöse als „Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung“ bezeichnet.

Seit März 2009 vermietet der Konzern ein Schiff (MS „HÖEGH BERLIN“) im Wege der Bareboat-Charter. 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 2011 einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von TEUR 10.097 erzielt. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Geschäftsjahr 2010 in Höhe von TEUR 9.779 ergab sich im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzverlust in Höhe von TEUR 318.

Eine Befassung der Hauptversammlung am 22. Juni 2012 über eine etwaige Ergebnisverwendung fand somit nicht statt.

10. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht unverändert zum Vorjahr aus 13 Seeschiffen (technische Anlagen).

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Technische Anlagen		
Seeschiffe	356.556.612,85	389.816.503,60
Drydocking	4.186.850,82	6.078.173,74
	360.743.463,67	395.894.677,34
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.900,91	218,44
	360.748.364,58	395.894.895,78

Im Geschäftsjahr 2012 erfolgten keine Schiffszugänge.

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

Zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe wurde zum Jahresende 2012 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 Vermö-

genswerte, die Diskontierungssätze sowie die Wachstumsrate. Zum Bilanzstichtag lag der value in use mit Ausnahme von fünf 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 2015 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 Verfügung und werden mit einem gewogenen Kapitalkostensatz wacc (weighted average cost of capital) diskontiert, welcher die Sichtweise des Marktes widerspiegelt. Dem Impairment-Test wurde ein laufzeit- und schiffstypenspezifischer Diskontierungssatz in einer Spanne von 6,29 % bis 7,21 % (Vorjahr: 5,93 % bis 6,58 %) zugrunde gelegt.

Der unter diesen Prämissen durchgeführte Impairment-Test führte zu einem Wertminderungsaufwand von zusammen TEUR 7.600, welcher sich mit TEUR 4.200 auf drei Tankschiffe (MT „Mare Pacific“ und MT „Mare Atlantic“ mit je TEUR 1.500 sowie MT „Mare Caribbean“ mit TEUR 1.200) sowie mit TEUR 3.400 auf die beiden Containerschiffe (MS „Mare Fox“ und MS „Mare Frio“ mit je TEUR 1.700) verteilt.

Die Verminderung der TCE (Time Charter Equivalent) in der sich der Detailplanungsphase von 3 Jahren anschließenden Fortschreibungsphase (in welcher eine historische Durch-

schnittsrate angesetzt wird) um minus 10 % hätte bei den beiden Containerschiffen sowie bei den sechs Tankerschiffen anstelle der vorgenommenen Wertminderungen von TEUR 7.600 zu einem Abwertungsbedarf von zusammen EUR 29,9 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 16.200 geführt.

Eine Reduzierung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen zu einem reduzierten Wertminderungsaufwand von EUR 1,3 Mio. geführt.

11. Ausleihungen

	2012	2011
Angaben in EUR		
01.01.	980.432,33	936.844,95
Abgänge	-231.857,18	0,00
Aufzinsung	18.721,30	11.345,27
Abzinsung	-19.612,66	0,00
Währungseffekt	-13.468,76	32.242,11
31.12.	734.215,03	980.432,33

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

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

12. Aktive latente Steuern

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

Die nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge können unbegrenzt vorgetragen werden. Es ist jedoch zu beachten, dass ertragsteuerlich eine Verlustausgleichsbeschränkung (Mindestbesteuerung) besteht, welche die Abzugsfähigkeit von Verlustvorträgen begrenzt. Aufgrund der Mindestbesteuerung können in einem Veranlagungszeitraum (Kalenderjahr) 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).

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Verlustvorträge	322.179,50	895.246,50
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen bei der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH		
Anlagevermögen	984.466,00	635.174,00
Swapbewertung	426.601,00	430.705,00
	1.733.246,50	1.961.125,50

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

13. Vorräte

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Treibstoff/Bunker	132.443,41	127.278,69
Schmieröl	928.046,08	918.896,37
Proviant	144.985,76	147.849,28
Kantine	45.959,08	44.241,96
	1.251.434,33	1.238.266,30

Vorräte wurden in Höhe von TEUR 2.028 (Vorjahr: TEUR 1.581) als Aufwand erfasst.

14. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.191.012,11	4.891.234,04
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.011.912,35	1.583.524,88
	7.202.924,46	6.474.758,92

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

In 2012 wurden sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 114 abgeschrieben. Wie im Vorjahr bestehen 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

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Steuerforderungen (Umsatzsteuer)	119.866,06	87.943,93
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	626.805,94	731.785,13
Übrige sonstige Vermögenswerte	1,88	22.871,29
	746.673,88	842.600,35

16. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 10.150.201,71 (Vorjahr: EUR 2.917.345,63) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 150.594,34 (Vorjahr: EUR 150.007,09).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2012 verfügt der Konzern über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien.

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 2007). Die Ermächtigung wurde bis zum 7. Mai 2012 nicht genutzt.

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

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

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)

	31.12.2012	31.12.2011	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen	91.430.930,93	109.956.812,99	variabel	2014 bis 2024
	91.430.930,93	109.956.812,99		

Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2012	31.12.2011	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb.)	135.077.545,75	139.377.415,38	variabel	2013
	135.077.545,75	139.377.415,38		

Unter den kurzfristigen Schiffshypothekendarlehen werden vor allem die Schiffshypothekendarlehen der die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bank in Höhe von EUR 123,4 Mio. (ohne Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen) ausgewiesen. Zum 1. März 2012 war 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 wurde die Loan-to-Value-Kennzahl auch nach dem 1. März 2012 nicht bzw. erneut nicht eingehalten. Zudem konnte der Konzern seit März 2012 aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmensituation den vertraglich vereinbarten Kapitaldienst dieser Schiffe nicht mehr erbringen, so dass bis zum 31. Dezember 2012 insgesamt USD 18,9 Mio. Tilgungsvolumen ausgesetzt wurde. Diese Tilgungsaussetzungen sowie die Nichteinhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl ab 1. März 2012 duldet die Bank, ohne Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen verlangt zu haben. Eine langfristig ausgelegte Refinanzierungslösung und Regelung konnte erst im April 2013 gefunden werden, lag jedoch zum Bilanzstichtag in dokumentierter Form noch nicht vor, so dass die Bank formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligestellung gehabt hätte, was die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensanteile als komplett kurzfristig gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.) nach sich zieht.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um EUR 22,8 Mio. ab. Ursächlich hierfür sind in geringem Maße Effekte aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR und vor allem getätigte Tilgungen in Höhe von USD 24,35 Mio., wovon USD 7,5 Mio. freiwillige Voraustilgungen betreffen.



Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 1,61 % bis 3,81 % (Vorjahr: 1,68 % bis 4,29 %).

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 ausge-

reichte 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 6,6 % (Vorjahr: 6,4 %).

Die den Schiffsgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.436.713,66 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.436.713,66 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.787.630,74 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.787.630,74 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.234.652,11 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.234.652,11 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	31.047.658,03 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	31.323.328,79 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	37.896.013,34 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	117.755.343,34
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



Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 370.940.336,52 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 378.250.776,72 (USD 489.418.680,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120% und bzgl. der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH 125% der zugesagten Darlehen. Zusätzlich besteht eine erstrangige Schiffshypothek in Höhe von EUR 18.190.086,40 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

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

Der Buchwert der Vermögenswerte, die als Sicherheit für Verbindlichkeiten dienen, beträgt insgesamt EUR 367.910.149,86 (Vorjahr: EUR 401.626.863,14), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR

360.743.463,67 (Vorjahr: EUR 395.894.677,34) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen EUR 5.092.369,74 (Vorjahr: EUR 4.751.753,47), auf die abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen EUR 734.215,03 (Vorjahr: EUR 980.432,33) sowie auf Erstattungsansprüche gegen Versicherungen EUR 1.340.101,42 (Vorjahr: EUR 1.403.166,33).

21. Derivate (lang- und kurzfristig)

Der zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2012 zwischen der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Paris/Frankreich, bestehende Zinssatzswap wurde wie im Vorjahr mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,2 % (Vorjahr: 0,3 %) bei täglicher Laufzeit über 0,38 % (Vorjahr: 0,722 %) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 1,79 % (Vorjahr: 2,007 %) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinssatzswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,306 % (Vorjahr: 0,581 %).

Derivate (lang- und kurzfristig)

	31. Dez. 2012 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2012 Marktwert EUR	31. Dez. 2011 Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	25.000.000	5. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-1.358.567,53	-1.373.645,57
Gesamt	25.000.000					-1.358.567,53	-1.373.645,57
					davon kurzfristige Schulden	-219.901,17	-191.293,64
					davon langfristige Schulden	-1.138.666,36	-1.182.351,93
						-1.358.567,53	-1.373.645,57

Im Vorjahr enthielten die kurzfristigen Derivate ebenso den negativen Marktwert eines am 31. Dezember 2011 bestehenden Devisentermingeschäfts in Höhe von T€ 39.

22. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz (wie bereits im Vorjahr: EUR 241.500,00) 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 Fremdgegesellschafter 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.

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen bei der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH		
Anlagevermögen	123.636,00	95.552,00
Darlehen	489.501,00	367.878,00
	613.137,00	463.430,00

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

24. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 3.823.991,44 (Vorjahr: EUR 4.057.791,55) weisen ei-

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

25. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Commercial Paper	3.624.795,70	3.700.000,00
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	190.355,32	164.232,63
Kontokorrentüberziehung Bankkonten	0,00	590.798,58
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	214.374,73	182.445,72
	4.029.525,75	4.637.476,93

Die „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten betreffen eine EUR-Emission unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper-Programm der Gesellschaft. Begebungstag war der 27. Dezember 2012. Erfüllungstag ist der 29. April 2013. Der Diskontierungssatz beträgt 6,37 % p.a., wobei die Zinsen den Emissionserlös gemindert haben.

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

26. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	16.907,48	19.318,34
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	1.585.990,22	1.178.547,19
	1.602.897,70	1.197.865,53

27. Umsatzerlöse

	2012	2011
Angaben in EUR		
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	26.028.141,58	22.561.219,70
Zeitcharter (fixed rate time charter)	27.390.885,62	23.587.370,92
Bareboat-Charter	9.159.234,41	8.439.165,53
Reisecharter	0,00	200.399,00
	62.578.261,61	54.788.155,15

Bei den Chartergeschäften liegen gemäß IAS 17.10 so genannte operate leases vor. Soweit die Schiffe am Abschlussstichtag in der fixed rate time charter mit einer festen, unkündbaren Charterzeit und in der bare boat charter beschäftigt sind, ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingeinzahlungen:

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in TUSD		
Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	26.099	37.094
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	36.051	62.150
	62.150	99.244
Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	11.735	11.767
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	46.939	46.939
fällig nach mehr als 5 Jahren	13.825	25.559
	72.498	84.265

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

28. Schiffsbetriebskosten

	2012	2011
Angaben in EUR		
Schiffspersonalkosten	10.713.051,74	9.529.672,10
Bereederungsgebühren, Kommissionen	3.860.457,01	3.376.820,95
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	1.445.751,64	1.483.479,64
Sonstige Schiffsbetriebskosten	9.307.624,57	7.992.273,03
	25.326.884,96	22.382.245,72

29. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 587.799,61 (Vorjahr: EUR 540.549,21) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schiffahrts AG. Zum Bilanzstichtag beschäftigt die Marenave AG sieben (Vorjahr: acht) eigene Angestellte. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [28]).

In den Personalaufwendungen sind EUR 60.864,34 (Vorjahr: EUR 56.216,44) Ausgaben in die gesetzliche Rentenversicherung und an Versorgungskassen enthalten.

30. Sonstige betriebliche Erträge

	2012	2011
Angaben in EUR		
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	733.481,15	286.598,12
Kursgewinne	389.140,72	243.435,10
Dienstleistungsvergütungen	148.350,00	138.167,48
Versicherungserstattungen	5.143,11	100.502,27
Periodenfremde Erträge	28.160,88	18.422,69
Übrige	502.609,66	262.874,97
	1.806.885,52	1.050.000,63

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

31. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2012	2011
Angaben in EUR		
Dienstleistungsvergütung	1.121.237,98	1.183.195,77
Rechts- und Beratungskosten	418.882,59	91.031,14
Kursverluste	408.140,43	383.435,19
Abschluss- und Prüfungskosten	117.200,00	138.950,00
Aufsichtsratsvergütung	105.000,00	103.561,63
Periodenfremde Aufwendungen	34.686,84	62.538,48
Tonnagesteuer	32.535,99	28.593,39
Anlaufkosten Neubauablieferungen	0,00	276.676,85
Kosten der Finanzierung	0,00	27.500,00
Übrige	554.572,70	520.890,34
	2.792.256,53	2.816.372,79

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Kosten für Hauptversammlung, Geschäftsberichte, Miete, Versicherungen, Verwaltungskosten, Nebenkosten des Geldverkehrs u.a. enthalten.

32. Wertminderungen

Im Geschäftsjahr resultierten aus dem Impairment-Test der Schiffe ein Wertminderungsaufwand von TEUR 7.600 (Vorjahr: TEUR 6.500). Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

33. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 41.739,67 (Vorjahr: EUR 191.413,89) ausgewiesen.

34. Finanzierungsaufwendungen

	2012	2011
Angaben in EUR		
Schiffshypothekendarlehen	7.301.825,16	6.535.019,94
Zinsaufwand Zinsswaps	525.219,93	769.238,24
Aufwand Mark-to-market-Bewertung Zinsswaps	11.470,37	675.352,04
Ergebnisanteil Minderheitsgesellschaften	38.335,83	17.974,20
Sonstiger Zinsaufwand	775.285,47	383.725,81
	8.652.136,76	8.381.310,23

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:

	2012	2011
Angaben in EUR		
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	175.725,36	184.337,54
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	377.586,00	655.997,00
	553.311,36	840.334,54

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

	2012	2011
Angaben in EUR bzw. %		
Konzernergebnis vor Steuern	-955.993,56	-3.099.815,30
Steuersatz	32,28%	32,28%
Erwarteter Steuerertrag	-308.547,00	-1.000.465,00
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	932.550,08	1.399.685,82
Steuerliche Hinzurechnungen	98.361,97	55.949,55
Veränderung latente Steuern aus der Währungsumrechnung und auf Bilanzpostendifferenzen	-195.481,00	295.239,00
Sonstige	26.427,31	89.925,17
Tatsächlicher Steueraufwand	553.311,36	840.334,54

36. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Aus dem von der Marenave Schiffahrts AG mit der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals: 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 2012 auf

EUR 1.121.237,98 (Vorjahr: EUR 1.183.195,77). Sie ergeben sich aus 0,75 % p.a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hatte ursprünglich eine Gesamtlaufzeit von 20 Jahren, welche im Zuge der im April 2013 getroffenen Finanzierungslösung auf bis zum 31. Dezember 2017 verkürzt wurde. Die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag auf Basis der ursprünglichen Laufzeit insgesamt EUR 15.282.627,26 (Vorjahr: EUR 17.313.557,83). Auf Basis der nach dem Bilanzstichtag verkürzten Laufzeit beläuft sich der Betrag aus Sicht des 31. Dezember 2012 auf EUR 5.609.261,78.

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 Konzernenerfolg 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.

	31.12.2012	31.12.2011
Angaben in EUR		
Konzernergebnis	-1.509.304,92	-3.940.149,84
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)	-1,01	-2,63

38. Segmentberichterstattung

Die Marenave Schiffahrts 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 2012 unverändert über folgende vier berichtspflichtige operative Segmente:

Tanker

Im Geschäftssegment Tanker sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

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

Container

Im Geschäftssegment Container sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

Car Carrier

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

Bulker

Folgende Gesellschaften sind in diesem Segment enthalten:

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

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

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 9,2 Mio. (Vorjahr: EUR 8,4 Mio.). Auf die beiden anderen Kunden des Segmentes „Bulker“ entfallen EUR 13,7 Mio. (Vorjahr: EUR 13,8 Mio.) bzw. EUR 13,7 Mio. (Vorjahr: 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 Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG einen Vertrag über die Er-

Nahestehende Personen

Angaben in EUR		Transaktionsvolumen*	Salden	
			Forderungen gg. nahestehende Personen	Verbindlichkeiten ggü. nahestehende Personen
Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG				
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2012	1.121.237,98	0,00	345.577,15
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2011	1.183.195,77	0,00	0,00
Sonstiges	2012	42.523,16	0,00	0,00
Sonstiges	2011	42.523,18	0,00	0,00
Umlagevereinbarung	2012	22.700,00	0,00	22.700,00
Umlagevereinbarung	2011	0,00	0,00	0,00
König & Cie. Shipping and Chartering GmbH & Co. KG				
Vergütung für Dienstleistungen	2012	24.032,67	0,00	0,00
Vergütung für Dienstleistungen	2011	22.260,83	0,00	0,00
Scorship Navigation GmbH & Co. KG				
Bereederung	2012	1.123.400,73	0,00	0,00
Bereederung	2011	959.588,66	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2012	148.350,00	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2011	138.167,48	0,00	0,00
Aufsichtsrat				
	2012	109.224,80	0,00	57.534,25
	2011	103.561,63	0,00	57.534,25

* ohne Umsatzsteuer

bringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen mit einer Laufzeit von ursprünglich 20 Jahren (Servicevertrag) mit Datum von 15. August 2006 abgeschlossen, nach dem die Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & 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.

Im Rahmen der im April 2013 getroffenen langfristigen Finanzierungslösung wurde die Laufzeit des Servicevertrages verkürzt. Die Mindestlaufzeit endet nunmehr am 31. Dezember 2017. Anschließend besitzt die Gesellschaft eine Option, den Servicevertrag um weitere 5 Jahre zu verlängern. Im Rahmen der Anpassungen wurde außerdem eine Mindestvergütung für den Dienstleister in Höhe von EUR 1.000.000,00 p.a. festgeschrieben.

Ferner hat die Marenave Schiffahrts AG am 8. September 2006 einen Vertrag mit der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG über die Kooperation auf der Ebene der Schiffskommanditgesellschaften geschlossen. Für die von der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG zu erbringenden Gesellschafterleistungen erhält die Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG gemäß § 2 des Vertrages einen Gewinnvorab von der jeweiligen Tochtergesellschaft. Der Gewinnvorab ist nach deutschen handelsrechtlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zu ermitteln und beträgt 25 % eines kumulierten fortgeführten Mehrergebnisses. Ein Mehr- oder Minderergebnis ergibt sich, wenn das Konzernergebnis den Betrag von 6,5 % des Grundkapitals der Marenave Schiffahrts AG über- bzw. unterschreitet. Die Laufzeit des Vertrages richtet sich nach dem vorstehend beschriebenen Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen.

Am 12. Juli 2012 hat die Marenave Schiffahrts AG eine Vereinbarung mit der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG über die Kostenumlage für administrative Zwecke (Empfang, Personalbetreuung, Bereitstellung der IT-Umgebung und übrige verwaltende Tätigkeiten) geschlossen. Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen und kann von jeder Partei mit einer Frist von sechs Monaten auf das Ende eines jeden Geschäftsjahres, erstmals jedoch am 31. Dezember 2017, gekündigt werden.

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 Einschiffsgesellschaft 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 Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG. Mit der Scorship Navigation GmbH & Co. KG wurde am 1. Juli 2009 ein Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen geschlossen, nach welchem die Marenave Schiffahrts AG Buchhaltungsdienstleistungen für von der Scorship Navigation GmbH & Co. KG bereederte konzernfremde Einschiffsgesellschaften erbringt, die der Kapazitätsauslastung des Konzerns dienen.

Zudem wurde der Scorship Navigation GmbH & Co. KG die Bereederung der 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 Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2012 betragen EUR 105.000,00 (Vj. EUR 103.561,63) und setzen sich wie folgt zusammen:

	EUR
Herr Dr. Harald Wauschkuhn	45.000,00
Herr Bernd Zens	30.000,00
Herr Dr. iur. Henning Winter (seit 22. Juni 2012)	15.737,70
Herr Thomas Christian Schulz (bis 22. Juni 2012)	14.262,30

Die Beträge wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 4.224,80 netto 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 2012 durch den

Vorstand

- Herr Tobias König, Hamburg (CEO), Geschäftsführender Gesellschafter der Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG, Hamburg

Das Vorstandsmitglied ist 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 wie folgt zusammen:

- Herr Dr. Harald Wauschkuhn, freiberuflicher Rechtsanwalt, Hamburg, (Vorsitzender)
- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Stellvertreter),
- Herr Dr. iur. Henning Winter (seit 22. Juni 2012), selbstständiger Unternehmensberater, ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank AG, Neumünster

Die Neuwahl von Herrn Dr. iur. Winter auf der Hauptversammlung am 22. Juni 2012 erfolgte, nachdem Herr Thomas Christian Schulz, Generalbevollmächtigter der Deka Bank Deutsche Girozentrale, Anstalt des öffentlichen Rechts, Bad Hamburg, sein Amt mit Wirkung zum Ablauf genannter Hauptversammlung niedergelegt hat.

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)
- DEVK Pensionsfonds-AG, Köln

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

- Hartmann AG, Leer
- Paribus Maritime Asset Management AG, Hamburg (Vorsitzender)

Außerdem ist Dr. iur. Henning Winter jeweils Mitglied des Beirats bei zehn (konzernfremden) sog. Einschiffs-Kommanditgesellschaften (in einem Fall Vorsitzender), bei denen es sich jedoch nicht um Kontrollgremien im Sinne von § 125 Abs. 1 Satz 5 AktG handelt.

Herr Thomas Christian Schulz war im Geschäftsjahr 2012 bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

41. Abschlussprüferhonorar

	2012	2011
Angaben in EUR		
Abschlussprüfungsleistungen	115.000,00	115.000,00
Steuerberatungsleistungen	6.200,00	0,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00	18.000,00
	121.200,00	133.000,00

In den Abschlussprüfungsleistungen 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.

42. Corporate Governance Kodex

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

43. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

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

Aktiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2012					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	734.215,03	734.215,03	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	5.191.012,11	5.191.012,11	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	2.011.912,35	2.011.912,35	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	10.300.796,05	10.300.796,05	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	18.237.935,54	18.237.935,54	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2011					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	980.432,33	980.432,33	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
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	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
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

Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2012				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	91.430.930,93	91.430.930,93	-
Derivate	HfT	1.138.666,36	-	1.138.666,36
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	135.077.545,75	135.077.545,75	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	3.823.991,44	3.823.991,44	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	219.901,17	-	219.901,17
Sonstige	AC	4.029.525,75	4.029.525,75	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	234.361.993,87	234.361.993,87	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	1.358.567,53	-	1.358.567,53
in EUR zum 31.12.2011				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	109.956.812,99	109.956.812,99	-
Derivate	HfT	1.182.351,93	-	1.182.351,93
Kurzfristige Finanzschulden				
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	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
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

Das in der Konzernbilanz erfolgswirksam zum Fair Value bewertete, zu Handelszwecken gehaltene ausgewiesene Derivat (Zinssatzswap; Vorjahr zzgl. Devisentermingeschäft), beruht 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 2012 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 15 verändert (Vorjahr: TEUR 564). Aus dem Zinssatzswap, der zum 31. Dezember 2011 bereits bestanden hat, fielen im Geschäftsjahr 2012 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 525 (Vorjahr: TEUR 769) 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:

	2012	2011
Angaben in EUR		
Zinserträge	41.739,67	15.179,82
Zinsaufwendungen	-8.115.446,46	-7.612.071,99

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	31.12.2012 Buchwert	31.12.2012 Zeitwert	31.12.2011 Buchwert	31.12.2011 Zeitwert
Angaben in EUR					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	734.215,03	734.215,03	980.432,33	980.432,33
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	5.191.012,11	5.191.012,11	4.891.234,04	4.891.234,04
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	2.011.912,35	2.011.912,35	1.583.524,88	1.583.524,88
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	10.300.796,05	10.300.796,05	3.067.352,72	3.067.352,72
Langfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	91.430.930,93	92.141.630,59	109.956.812,99	110.991.992,11
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	1.138.666,36	1.138.666,36	1.182.351,93	1.182.351,93
Kurzfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	135.077.545,75	135.779.748,01	139.377.415,38	140.288.722,20
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	3.823.991,44	3.823.991,44	4.057.791,55	4.057.791,55
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	219.091,17	219.091,17	230.008,29	230.008,29
Sonstiges	AC	4.029.525,75	4.029.525,75	4.637.476,93	4.637.476,93
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	1.358.567,53	1.358.567,53	1.412.360,22	1.412.360,22
Kredite und Forderungen	LaR	18.237.935,54	18.237.935,54	10.522.543,97	10.522.543,97
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	234.361.993,87	235.774.895,79	258.029.496,85	259.975.982,79
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“). Im Zuge der im April 2013 getroffenen langfristigen Neuordnung der Finanzierungen der Container- und Tankerflotte wurde für diese Finanzierungen bereits mit Beginn des dritten Quartals 2012 die Zinsbasis von „Marge zzgl. Einstandskosten“ auf „Marge zzgl. USD-Libor“ umgestellt, was separat betrachtet eine Verbilligung der Finanzierung bedeuten würde. In diesem Zuge wurde jedoch auch die Marge um 125 Basispunkte erhöht, so dass insgesamt erhöhte Zinsaufwendungen resultieren.

Durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise sowie deren Auswirkungen auf das Geschäftsfeld der Marenave Schifffahrts AG sind in den vergangenen vier Jahren 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 Sondertil-

gungen und/oder Zusatzsicherheiten zu verlangen. Aufgrund weiterhin nicht ausreichender Marktwerte der Schiffe war die Loan-to-Value-Kennzahl auch nach dem 1. März 2012 nicht bzw. weiterhin nicht eingehalten worden. Hiervon waren Schiffshypothekendarlehen in Höhe von EUR 123,4 Mio. zum 31. Dezember 2012 betroffen.

Zudem konnte der Konzern seit März 2012 aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmesituation die vertraglich vereinbarten Tilgungsleistungen nicht mehr bzgl. einzelner Schiffshypothekendarlehen im Segment Container und Tanker in Höhe von USD 18,9 Mio. im Geschäftsjahr 2012 erbringen. Bis zum Berichtszeitpunkt am 24. April 2013 erhöhte sich der Tilgungsrückstand auf USD 25,8 Mio.

Mit dem Darlehensgeber wurde seit Januar 2012 an einem Refinanzierungskonzept gearbeitet, welches das Tilgungsprofil der Schiffe langfristig an die Ertragskraft der einzelnen Schiffe anpassen sollte. Diese langfristige Lösung konnte am 24. April 2013 mit dem Abschluss eines Refinanzierungskonzeptes mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium erzielt werden. Das vereinbarte Refinanzierungskonzept sieht unter Beibehaltung der ursprünglichen Darlehenslaufzeit die Aussetzung von Regeltilgungen für die Jahre 2013 bis 2015 sowie eine Tilgungsstruktur nach einem „Cash-Sweep“-Mechanismus (75 Prozent des Free-Cashflows nach Zinsen und Dry Docking) für die Jahre 2013 bis 2015 bei einer Mindesttilgung von USD 0,8 Mio. ab März 2014 und unter der Bedingung des Erreichens einer Mindestliquidität in Höhe von USD 9,0 Mio. innerhalb der Flotte, die durch das Bankenconsortium refinanziert wird, vor. Ab 2016 erfolgen wieder gleichbleibend hohe Quartals-Tilgungsleistungen, welche die bis dahin aufgelaufenen Tilgungsrückstände bis zum Darlehenslaufzeitende aufholen werden. Bei Überschreiten einer Mindestliquidität von USD 9,0 Mio. auf Konzernebene sollen zusätzliche Mittel für die Rückführung der Darlehen über die jeweiligen Tilgungspläne hinaus verwandt werden. Zudem wurde auch die Pflicht, eine bestimmte Loan-to-Value-Kennzahl einzuhalten, bis zum 31. Dezember 2014 komplett aufgehoben und ab dem Jahr 2015 durch neue moderate und schiffsspezifisch differenzierte Loan-to-Value-Kennzahlen abgelöst.

Im Falle der die vier Bulker finanzierenden Bank führt eine Verletzung der Value-to-Loan-Klausel nicht zu einem Recht der Bank, Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen zu verlangen, sondern bewirkt, dass keine Ausschüttungen mehr von den Schiffsgesellschaften zu den Gesellschaftern hin möglich sind, bis das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu den ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % erreicht ist. Aufgrund des aktuellen Marktwertniveaus der Schiffe sind seit Januar 2012 deswegen keine Ausschüttungen der vier Bulker-Gesellschaften an die Marenave AG möglich und können seitdem auch nicht für das Tilgungsprofil der Tan-

ker- und Containerschiffe genutzt werden. Hiervon sind Schiffshypothekendarlehen in Höhe von EUR 72,8 Mio. zum 31. Dezember 2012 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 Zahlungsmittel, 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.

Entsprechend den konzerninternen Richtlinien wurde wie in Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2012 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 Zinssatzswap. Aus der variabel verzinslichen Darlehensverbindlichkeit resultiert hingegen kein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko, da diese nicht als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ designiert, sondern im Konzernabschluss mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet wird.

Der Konzern ist im Zusammenhang mit variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Basierend auf den zum Abschlussstichtag bestehenden variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten hätte eine Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt zu einer Erhöhung/Verminderung des Zinsaufwands um TEUR 2.264 (Vorjahr: TEUR 2.492) geführt. Gegenläufig hätten sich der vom Konzern kontrahierte Zinssatzswap ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 189 (Vorjahr: TEUR 224) 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 2012 bestehenden Swaps um +/- TEUR 624 (Vorjahr: +/- TEUR 798) 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 1.264 (Vorjahr: -/+ TEUR 1.212) nach sich gezogen.

Aus den vom Konzern in Bankguthaben angelegten Geldern resultieren ebenfalls zinsbedingte Risiken. Ein zinsbedingtes Cashflowrisiko resultiert aus den variabel verzinslichen Bankguthaben des Konzerns. Zum 31. Dezember 2012 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31. Dezember 2012 um 0,25 %-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 26 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 8), wenn diese Bankguthaben jeweils das ganze Geschäftsjahr bestanden hätten. Bezogen auf den durchschnittlichen Guthabenbestand während des Geschäftsjahres hätte eine Veränderung des Marktzinssatzes um +/- 0,25%-Punkte zu einer Veränderung des Zinsertrags um +/- TEUR 16 (Vorjahr: +/- 8) 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 4,0 % (Vorjahr: 3,1 %) 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. Bei den mit einem „*“ versehenen Gesellschaften/Schiffen, deren Refinanzierung erst im April 2013

– und damit nach dem Bilanzstichtag – langfristig und final gesichert wurde (siehe Anhangangabe [43]), wurde bereits das jeweilige Tilgungsprofil berücksichtigt, welches im April 2013 mit dem finanzierenden Bankenkonsortium vereinbart wurde. Dieses zeichnet sich jeweils durch weitere Aussetzungen von Regeltilgungen bis zum Ende des Geschäftsjahres 2015 aus. Stattdessen sind im Zeitraum von 2013 bis 2015 Tilgungen in Form eines „Cash-Sweep“-Mechanismus zu erbringen, der einsetzt, wenn eine Mindestliquidität in Höhe von USD 9,0 Mio. im Finanzierungskreis des refinanzierenden Bankenkonsortiums erreicht wird. Ab 2016 werden wieder gleichbleibende Quartals-Regeltilgungen aufgenommen, die die Darlehen bis zum Ende ihrer ursprünglichen Laufzeit zurückführen. Für bilanzielle Zwecke musste aufgrund der IFRS-Bilanzierungsregelungen (IAS 1.72 ff.) ein kompletter kurzfristiger Ausweis erfolgen.

Aufgrund der bereits zum 31. Dezember 2012 weit vorangeschrittenen Verhandlungen mit dem die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bankenkonsortium rechnete der Vorstand nicht mit einer Fälligkeit der betroffenen Schiffshypothekendarlehen, was durch die nunmehr im April 2013 getroffene langfristige Vereinbarung bestätigt wurde.

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 31.12.2012

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden ggü. Kreditinstituten			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"*	0,00	6.598.891,61	8.816.069,73
MT "MARE AMBASSADOR"*	0,00	6.598.891,61	8.816.069,73
MT "MARE PACIFIC"*	0,00	7.299.558,50	12.292.680,40
MT "MARE ATLANTIC"*	0,00	7.289.490,44	12.302.748,46
MT "MARE BALTIC"*	0,00	6.294.335,71	14.280.560,55
MS "MARE FOX"*	0,00	4.993.388,22	4.209.291,98
MS "MARE FRIO"*	0,00	4.440.199,72	5.142.754,66
MT "MARE CARIBBEAN"*	0,00	7.045.025,35	7.515.800,03
MS "MARE TRANSPORTER"	1.495.755,65	5.508.564,50	9.423.601,64
MS "MARE TRACER"	1.773.533,42	5.706.760,65	11.763.301,50
MS "MARE TRADER"	1.594.853,72	5.508.564,50	11.503.524,33
MS "MARE TRAVELLER"	1.720.479,01	5.594.398,97	12.070.827,65
MS MARE BERLIN	4.436.199,17	18.770.115,73	6.291.971,12
	11.020.820,97	91.648.185,51	124.429.201,78
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"*	592.194,96	1.963.862,91	762.886,95
MT "MARE AMBASSADOR"*	592.194,96	1.963.862,91	762.886,95
MT "MARE PACIFIC"*	754.362,15	2.625.173,19	1.188.604,14
MT "MARE ATLANTIC"*	756.434,57	2.626.626,40	1.189.577,64
MT "MARE BALTIC"*	793.465,16	2.795.672,57	1.994.704,21
MS "MARE FOX"*	353.636,76	1.201.499,66	183.420,23
MS "MARE FRIO"*	370.624,83	1.277.202,57	295.761,08
MT "MARE CARIBBEAN"*	522.182,14	1.855.500,43	468.916,17
MS "MARE TRANSPORTER"	257.814,62	808.633,92	475.787,03
MS "MARE TRACER"	295.747,11	920.656,45	681.920,92
MS "MARE TRADER"	291.111,53	924.429,81	640.444,57
MS "MARE TRAVELLER"	305.504,70	976.421,61	737.816,02
MS MARE BERLIN	1.073.528,91	2.662.917,96	195.144,66
	6.958.802,40	22.602.460,39	9.577.870,57
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	3.823.991,44	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	219.901,17	879.604,70	259.061,66
Übrige	4.029.525,75	0,00	0,00
	26.053.041,75	115.130.250,58	134.266.134,02

* Gesellschaften/Schiffe, deren Refinanzierung verhandelt wurde. Hier wurde das jeweilige Tilgungsprofil berücksichtigt, welches Gegenstand der Refinanzierungsverhandlungen mit der finanzierenden Bank war.

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

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden ggü. Kreditinstituten			
aus Tilgung			
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
	27.642.360,48	93.059.980,70	129.691.922,34
aus Zinszahlungen			
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
	7.343.887,16	20.907.894,60	11.749.879,77
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	4.057.791,55	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	230.008,29	765.174,56	417.177,37
Übrige	4.637.476,93	0,00	0,00
	43.911.524,41	114.733.049,86	141.858.979,48

* Gesellschaften/Schiffe, deren Refinanzierung zum Zeitpunkt 31. Dezember 2011 verhandelt wurde. Aufgrund des zu dem damaligen Zeitpunkt frühen Verhandlungsstadiums erfolgte die Darstellung daher unter der Annahme, dass die Verbindlichkeiten entsprechend den ursprünglichen vertraglichen Tilgungsplänen zurückgeführt werden. Für bilanzielle Zwecke erfolgte bereits im Jahr 2011 ein komplett kurzfristiger Ausweis der betroffenen Darlehen.

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.

Es bestand an den Stichtagen 31. Dezember 2012 und 31. Dezember 2011 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. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich das aktuelle geplante Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von ca. 40/60 zukünftig auf bis zu ca. 50/50 entwickeln könnte.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Zum Konzernabschlussstichtag ergibt sich folgendes Verhältnis:

	31.12.2012	31.12.2011	Änderung
Angaben in TEUR			
Eigenkapital	143.821	145.330	-1%
– als % vom Gesamtkapital	39%	37%	
langfristige Schiffshypothekendarlehen	91.431	109.957	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	135.078	139.377	
Schiffshypothekendarlehen	226.509	249.334	-9%
– als % vom Gesamtkapital	61%	63%	
Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)	370.330	394.664	-6%

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

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt am Main, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum

Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 mit einer Aktienanzahl von 15.000 9,99 % betrug.

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

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

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

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

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

Die HSH Nordbank AG teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 12. September 2008 die Schwellen von

5,00 % der Stimmrechte unterschritten hat und nunmehr 4,75 % (das entspricht 7.125 Stimmrechten) beträgt.

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

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

Die DEKA Investment 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 Schiffahrts 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 Schiffahrts AG mit Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und zu diesem Tag 10,66 % (16.000 Stimmrechte) beträgt. Davon sind der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH 10,66% (16.000 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgende Aktionäre, aus deren Aktien

3,00% oder mehr zugerechnet werden, gehalten: - Ostsächsische Sparkasse, Dresden; - Sparkasse Hildesheim, Hildesheim.

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

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

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

Die während des gesamten Jahres 2012 geführten Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium wurden am 24. April 2013 zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht. Loan-to-Value-Covenants sowie die Tilgungsprofile der Darlehensverträge sind damit den aktuellen Kapitalströmen der zugrundeliegenden Schiffe angepasst, womit eine langfristige Finanzierungssicherheit gefunden worden ist (siehe Anhangangaben [20] und [43]).

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

Hamburg, den 24. April 2013

Der Vorstand



Tobias König

Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2012 und 2011

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2012 in EUR

	1.1.2012	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Historische Anschaffungskosten	
					Um- buchungen	31.12.2012
I. Sachanlagen						
1. Technische Anlagen	476.978.292,77	-9.218.543,69	0,00	0,00	0,00	467.759.749,08
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.966,19	-114,64	5.598,00	0,00	0,00	7.449,55
	476.980.258,96	-9.218.658,33	5.598,00	0,00	0,00	467.767.198,63
II. Finanzanlagen						
1. Ausleihungen	1.073.540,03	-16.267,17	0,00	231.857,18	0,00	825.415,68
	478.053.798,99	-9.234.925,50	5.598,00	231.857,18	0,00	468.592.614,31

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2011 in EUR

	1.1.2011	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Historische Anschaffungskosten	
					Um- buchungen	31.12.2011
I. Sachanlagen						
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
	444.110.057,27	15.746.305,92	17.769.008,78	645.113,00	0,00	476.980.258,96
II. Finanzanlagen						
1. Ausleihungen	1.039.555,03	33.985,00	0,00	0,00	0,00	1.073.540,03
	445.149.612,30	15.780.290,92	17.769.008,78	645.113,00	0,00	478.053.798,99

1.1.2012	Währungs- differenzen	Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				31.12.2012	Buchwert 31.12.2012
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge			
81.083.615,43	-2.090.289,76	28.022.959,74	0,00	0,00	107.016.285,41	360.743.463,67	
1.747,75	-41,87	842,76	0,00	0,00	2.548,64	4.900,91	
81.085.363,18	-2.090.331,63	28.023.802,50	0,00	0,00	107.018.834,05	360.748.364,58	
93.107,70	-2.798,41	19.612,66	18.721,30	0,00	91.200,65	734.215,03	
81.178.470,88	-2.093.130,04	28.043.415,16	18.721,30	0,00	107.110.034,70	361.482.579,61	

1.1.2011	Währungs- differenzen	Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				31.12.2011	Buchwert 31.12.2011
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge			
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	
53.590.787,54	3.130.781,62	25.008.907,02	0,00	645.113,00	81.085.363,18	395.894.895,78	
102.710,08	1.742,89	0,00	11.345,27	0,00	93.107,70	980.432,33	
53.693.497,62	3.132.524,51	25.008.907,02	11.345,27	645.113,00	81.178.470,88	396.875.328,11	

Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2012 und 2011

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2012 in TEUR

	Marenave AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	22.716	3.312	27.391	9.159	0	62.578	0	62.578
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0
	240	22.716	3.312	27.391	9.159	60	62.878	-300	62.578
Schiffsbetriebskosten	0	-13.760	-2.900	-8.667	0	0	-25.327	0	-25.327
Schiffsbetriebsergebnis	240	8.956	412	18.724	9.159	60	37.551	-300	37.251
Personalaufwendungen	-588	0	0	0	0	0	-588	0	-588
sonstige betriebliche Erträge	495	320	97	894	0	1	1.807	0	1.807
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.197	-377	-103	-388	-22	-6	-3.093	300	-2.793
Reedereiüberschuss	-2.050	8.899	406	19.230	9.137	55	35.677	0	35.677
Abschreibungen auf Sachanlagen	-1	-10.214	-1.813	-5.142	-3.253	0	-20.423	0	-20.423
Wertminderungen	0	-4.200	-3.400	0	0	0	-7.600	0	-7.600
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	19	0	21	2	0	42	0	42
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-267	-3.991	-740	-1.779	-1.875	0	-8.652	0	-8.652
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.318	-9.487	-5.547	12.330	4.011	55	-956	0	-956
Segmentvermögen 31. Dezember 2012	165.615	183.067	29.152	130.036	60.486	284	568.640	-185.922	382.718
Segmentschulden 31. Dezember 2012	8.938	115.639	22.480	74.691	30.927	5	252.680	-14.432	238.248
Segmentinvestitionen 2012*	6	0	0	0	0	0	6	0	6

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

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
	240	18.669	4.092	23.588	8.439	60	55.088	-300	54.788
Schiffsbetriebskosten	0	-12.746	-2.850	-6.786	0	0	-22.382	0	-22.382
Schiffsbetriebsergebnis	240	5.923	1.242	16.802	8.439	60	32.706	-300	32.406
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
Reedereiüberschuss	-1.863	5.914	1.210	16.367	8.415	56	30.099	0	30.099
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
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.890	-13.740	-1.074	10.720	2.828	56	-3.100	0	-3.100
Segmentvermögen 31. Dezember 2011	164.500	199.054	31.486	133.574	65.708	249	594.571	-184.112	410.459
Segmentsschulden 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

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 24. April 2013

Marenave Schiffahrts 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 2012 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 des Vorstands im Konzernlagebericht hin. Dort wird im Abschnitt „Risikobericht“ ausgeführt, dass im Tanker- und Containersegment des Konzerns seit März 2012 die Tilgungsverpflichtungen nicht mehr in vertraglich vereinbarter Höhe erbracht wurden und gegen die in den Darlehensverträgen vereinbarte „Loan-to-Value“-Ratio verstoßen wurde. Vor diesem Hintergrund wurden mit dem die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bankenkonsortium Refinanzierungsgespräche aufgenommen, die am 24. April 2013 mit der Zustimmung des Bankenkonsortiums zum verhandelten Refinanzierungskonzept erfolgreich beendet werden konnten. Hierdurch wurde die langfristige Finanzierung der Tanker- und Containerflotte und damit die Fortführung der Unternehmens-tätigkeit der Marenave Schiffahrts AG und des Konzerns sichergestellt.

Hamburg, den 26. April 2013

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser
Wirtschaftsprüferin



Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2012

Geschäft der Marenave Schifffahrts AG

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

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Das Konzept der Marenave Schifffahrts AG sieht vor, eine moderne und diversifizierte Flotte zu betreiben. Aktuell besteht das Schiffsportfolio aus 13 Schiffen: Sechs Produktentanker, vier Supramax-Bulker, zwei Containerschiffe und ein Auto-transporter. Die Beschäftigung der Schiffe erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung sowie mittel-/langfristiger Zeitcharter.

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche im Jahr 2012 im Zeichen einer globalen Konjunkturschwäche stand. Hauptgrund war die Staatsschuldenkrise in Europa; doch auch andere große Volkswirtschaften zeigten Abschwächungszeichen. Erst zum Ende des Jahres 2012 und mit Beginn des Jahres 2013 mehren sich die Anhaltspunkte, dass das Wirtschaftswachstum wieder schnellere Fahrt aufnimmt, was vor allem von Amerika und China getrieben wird, so dass derzeit von einem Wachstum des Welt Handels von 4,5 % in 2013 ausgegangen werden kann.

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität. Auch das Jahr 2013 wird noch beträchtliche Neubauablieferungen zeigen, jedoch ist der Anteil des Orderbuchs an der Gesamtflotte in allen Bereichen mittlerweile auf den tiefsten Stand seit mehreren Jahren gesunken, so dass der Druck von dieser Seite nachlassen dürfte.

2012 war bei den Verschrottungen von Alttonnage ein Rekordjahr: insgesamt 59 Millionen Tonnen Tragfähigkeit verschwanden auf diesem Wege aus dem Markt. Auch für 2013 rechnet die Abbrecherbranche mit neuen Rekordmarken.

Bei den großen Werften nehmen die Neubestellungen jedoch auch wieder zu, was im Wesentlichen auf drei Ursachen zurückzuführen ist. Zum einen befinden sich die Preise für Schiffsneubauten auf historischen Tiefständen. Zum anderen versprechen aktuelle Neubauten einen geringeren Treibstoffverbrauch („eco-design“) als aktuell schwimmende Tonnage und damit einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Mitbewer-

bern. Schließlich sind die Neubaubestellungen ein Ausdruck der Zuversicht der bestellenden Reeder, dass sich das Marktumfeld verbessert haben wird, wenn die bestellten Schiffe in den Jahren 2013-2015 zur Ablieferung kommen.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2012 nicht wesentlich gegenüber dem Vorjahr verändert. Dies bedeutet, dass Schiffsfinanzierungen nur sehr selektiv vergeben werden, da die großen schiffsfinanzierenden Banken im Wesentlichen noch mit dem Abbau und dem Management ihrer bestehenden Portfolien beschäftigt sind. In diesem Umfeld hat es in Deutschland keine neuen KG-Finanzierungen gegeben, dagegen haben die Insolvenzen, insb. der klassischen Einschiff-KG's, wie erwartet deutlich zugenommen, wobei ein Fortschreiten dieser Tendenz auch für das Jahr 2013 zu erwarten sein wird.

Anstelle des KG-Systems und des klassischen Bankensystems haben sich alternative Finanzierungsformen entwickelt. „Private Equity“, Anleihebegebungen u.a. werden sicher auch in der näheren Zukunft wesentliche Teile der Schiffsfinanzierung darstellen.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich im April 2013 nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonkordatium auf eine Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden konnte. Insoweit wurde die langfristige Finanzierung dieser Flotte auf ein sicheres Fundament gestellt. Die Eckpunkte dieser Lösung zeichnen sich durch einen Fortbestand dieser Flotte und dem Anpassen des Tilgungsprofils der einzelnen Darlehen an den aktuellen und den zukünftig erwarteten Marktgegebenheiten aus. Nähere Einzelheiten sind dem Abschnitt „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ sowie dem Risiko- und Nachtragsbericht innerhalb dieses Lageberichts zu entnehmen.

In diesem Marktumfeld ist das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG nach IFRS trotz operativer Gewinne im Geschäftsjahr 2012 mit EUR ./. 1,5 Mio. negativ ausgefallen. Hauptsächlich dafür sind Impairment-Abschreibungen auf fünf Schiffe, welche insgesamt mit EUR 7,6 Mio. zu Buche schlagen. Ohne diesen nicht liquiditätswirksamen Sondereffekt würde das Ergebnis einen operativen Gewinn von EUR 6,1 Mio. zeigen. Dies allein ist noch kein zufriedenstellendes Ergebnis. Es zeigt aber den Erfolg unserer Diversifizierungsstrategie vor dem Hintergrund der schwierigen Marktverhältnisse.

Die Einnahmesicherheit der Flotte steht ohne Zweifel im Vordergrund, ca. 40% der Erträge waren im Jahr 2012 langfristig bis mittelfristig über Charterverträge mit Festlaufzeit gesichert.

Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./ . Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 5.923 auf TEUR 8.956 erhöht. Ursächlich hierfür sind zum einen verbesserte Poolerträge sowie die Tatsache, dass das Ergebnis im Vergleichszeitraum des Jahres 2011 durch planmäßige Klasedockungen belastet wurde.

Von einer Vielzahl von Analysten und Marktteilnehmern wird gerade in dem Segment Handymax-/MR1-/MR2-Tanker (MR = „Medium Range“) eine weiter voranschreitende Erholung erwartet. Grund dafür sind strukturelle Veränderungen in der Erzeugung und Verarbeitung von Rohöl, insbesondere Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität. Diese Entwicklungen bringen positive Implikationen für die Produktentanker, da die Produktentankerflotte nur ein geringes Wachstum verzeichnet.

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.

Die USA haben sich in den letzten Jahren vom Netto-Importeur zum Netto-Exporteur von Ölprodukten entwickelt. Insbesondere aus dem US-Golf wurden in 2012 Ölprodukte exportiert, z.B. Benzin nach Brasilien oder Dieselmotortreibstoff nach Europa.

Containerschifffahrt

Die Frachtraten – also das Entgelt für den Transport von Gütern – verhielten sich äußerst volatil im abgelaufenen Jahr. Die Charraten – also die Entlohnung für die Schiffsüberlassung – waren dagegen sehr konstant auf einem insgesamt niedrigen Niveau, so dass das Jahr 2012 nur leicht besser als das Allzeit-Tief-Jahr 2009 ausfiel.

Das Überangebot an Tonnage war auch im Jahr 2012 das alles bestimmende Thema. Gemessen an der Anzahl der Schiffe wurden in etwa ähnlich viele Schiffe abgeliefert wie auch verschrottet wurden. Da Neubauten vor allem im Bereich der Mega-Carrier (> 10.000 TEU) erfolgen und Verschrottungen zu großen Teilen ältere Schiffe im Feederverkehr mit einer durchschnittlichen Größe von rd. 2.000 TEU betreffen, betragen die Neubauablieferungen an Kapazität gemessen mit über 1,2 Millionen TEU jedoch ein Vielfaches der Verschrottungen, welche sich ca. auf 350.000 TEU belaufen. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass sich der Anteil der beschäf-

tigungslosen Schiffe während des Jahres 2012 weiter erhöht hat und zum Ende des Jahres 2012 auf ca. 800.000 TEU belief, was in etwa einer Anzahl von 300 Schiffen und einem Anteil von 5 % entsprach.

2013 wird ein weiteres Mal Ablieferungen auf Rekordniveau hervorbringen. Eine wesentliche nachhaltige Erholung des Charratenniveaus bereits im Jahr 2013 ist deshalb wenig realistisch.

Eine nähere Analyse nach Schiffsgrößen zeigt jedoch, dass von den jüngst abgelieferten und den noch im Orderbuch stehenden Schiffen 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 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 2013 von 4,0 bis 5,0 Prozent wird sich die Nachfrage nach maritimen Transportleistungen um erfahrungsgemäß ca. knapp 10 Prozent erhöhen.

In der Größenklasse der MS „CAPE FOX“ und MS „CAPE FRIO“ wird derzeit mehr abgewrackt als neu abgeliefert; ein Trend der sich wohl nicht umkehren wird. Daher gehen wir davon aus, dass sich die Charraten in diesem Segment früher verbessern werden als in anderen Größenklassen.

Für die beiden Containerschiffe erwarten wir somit aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld.

Aufgrund der Poolbeschäftigung konnte im Jahr 2011 und noch zu Beginn des Jahres 2012 über dem Marktniveau verdient werden. Das Marktniveau ist seit Mitte des Jahres 2011 durch sinkende Charraten gekennzeichnet gewesen, während die Charraten im gesamten Jahr 2012 auf einem verhältnismäßig gleichbleibenden geringen Niveau verharrten. Diese Entwicklung des Marktniveaus zeigte sich aufgrund des Poolkonzeptes erst im Laufe des Geschäftsjahres 2012 zeitlich verzögert. Zukünftig erwartete Charratensteigerungen werden sich daher ebenso mit zeitlicher Verzögerung in den Einnahmen der beiden Marenave-Containerschiffe niederschlagen. Derzeit sind alle in diesem Pool fahrenden Contai-

nerschiffe beschäftigt und bislang sind wir von längeren Wartezeiten nicht betroffen gewesen.

Bulkschifffahrt

Die Bulkschifffahrt zeichnete sich im abgelaufenen Jahr durch eine hohe Volatilität auf niedrigem Niveau aus. Der das Marktratenniveau widerspiegelnde Baltic Dry Index pendelte im Jahr 2012 mehrfach zwischen Werten von 650 und über 1.100 Punkten und schloss das Jahr schwach mit knapp unter 700 Punkten. Zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung (Ende April 2013) liegt der Index wieder bei ca. 880 Punkten und ist damit insgesamt immer noch nicht zufriedenstellend, jedoch relativ betrachtet deutlich erholt gegenüber dem jüngsten Bilanzstichtag.

Neben dem aktuell bestehenden Überangebot an Tonnage war eine nachlassende Nachfrage ursächlich für die Entwicklung im Jahr 2012. Zum Ende des Jahres 2012 bis in das Jahr 2013 hinein machen sich aktuell positive Nachfrageimpulse bemerkbar, welche insbesondere durch neue Infrastruktur- und Energieprogramme von China und Indien getrieben werden. Indiens Kohleimporte verfünffachten sich beispielsweise innerhalb der vergangenen fünf Jahre; auch für die kommenden Jahre werden zweistellige jährliche Wachstumsraten erwartet. Für die in der Marenave-Flotte befindlichen Supramax-Bulker von besonderem Interesse sind u.a. Getreide- und Sojabohnenexporte aus dem südamerikanischen Raum, welche insbesondere im 1. Quartal 2013 gute Werte erzielten und das Ratenniveau der genannten Schiffsgröße schnell nach oben schnellen ließ.

Aufgrund von Bestellungen in den Vorjahren leidet die Bulkschifffahrt unter dem starken Wachstum der Flotte. Jedoch nimmt das Orderbuch kontinuierlich weiter ab und das Flottenwachstum verliert seine Dynamik, so dass Marktbeobachter in 2013 erstmals seit 2007 das Wachstum der Nachfrage wieder über dem Wachstum des Angebots sehen.

Für unsere vier Bulker-Neubauten wurden mittelfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen. Für zwei Bulker laufen diese Beschäftigungsverträge in 2013 aus, insoweit von einem deutlich geringeren Einnahmenniveau bei diesen Bulkern ausgegangen werden muss. Die beiden anderen Bulker (MS „MARE TRACER“ und MS „MARE TRAVELLER“) sind dagegen aufgrund deren mittelfristigen Beschäftigungsverhältnisse bis 2016 nicht unmittelbar der aktuellen Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt. Dennoch existieren aufgrund der engen Verflechtung der Marktteilnehmer starke Wechselwirkungen. Von der Insolvenz internationaler Charterer sind wir zwar nicht direkt betroffen, dennoch spüren wir die Folgen in einem destabilisierten Marktumfeld.

Der Abschluss einer längerfristigen Zeitcharter für die im Jahr 2013 anstehenden Anschlussbeschäftigungen von zwei Bulkern erscheint derzeit wenig opportun und die Prüfung, ob die

frei werdenden Schiffe in Spot-/Pool- oder Zeitcharter beschäftigt werden, erfolgt permanent.

Car Carrier

2012 war für den Car Carrier Markt ein Jahr mit Höhen und Tiefen. Insbesondere hohe US-amerikanische Verkaufszahlen von Autos sowie hohe Exporte aus Korea und die Erholung der japanischen Exporte beflügelten den Markt in der ersten Jahreshälfte. Diese Entwicklung wurde in der 2. Jahreshälfte 2012 nicht wiederholt, wofür vor allem streikbedingte Exportabschwächungen in Korea verantwortlich zeichneten. Nachfragedrückend kann auch die Yen-Kurs-getriebene Verlagerung von japanischen Produktionsstätten näher an die Absatzmärkte wirken.

Insgesamt ist die Nachfrage in 2012 um acht Prozent gestiegen, wobei vor dem Hintergrund makroökonomischer Unsicherheiten mit einem Wachstum von 4 Prozent für das Jahr 2013 gerechnet wird.

Die Car Carrier Flotte besteht Ende 2012 aus 713 Schiffen und ist damit um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Da die Nachfrage stärker stieg, hat sich der die Charraten determinierende Auslastungsgrad insgesamt in 2012 verbessert. Für 2013 wird mit einem Flottenwachstum in etwa in Höhe des Wachstums der Nachfrage gerechnet.

Das MS "HÖEGH BERLIN" ist in einer langfristigen Bareboat-Charter mit Höegh Autoliners Shipping AS bis 2019 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 wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage der Marenave Schifffahrts AG für das Geschäftsjahr 2012 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2011 stellen sich auf Einzelabschlussebene wie folgt dar:

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	2.919	-8.266	11.185
Sonstige betriebliche Erträge	499	612	-113
Gesamtleistung	3.418	-7.654	11.072
Personalaufwand	594	547	47
Abschreibungen	1	1	0
Sonstiger Betriebsaufwand	1.918	1.714	204
Betrieblicher Aufwand	2.513	2.262	251
Betriebsergebnis	905	-9.916	10.821
Zinsergebnis	-187	-6	-181
Jahresergebnis vor Steuern	718	-9.922	10.640
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-167	-175	8
Jahresergebnis	551	-10.097	10.648

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	4.000	3.540	460
Erträge aus Beteiligungen	13.712	7.955	5.757
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-14.793	-19.761	4.968
Gesamt-Beteiligungsergebnis	2.919	-8.266	11.185

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 der vier in den Jahren 2010 und 2011 in Dienst gestellten Supramax-Bulkern vereinnahmt. Die Zunahme der Beteiligungserträge betrifft insbesondere das MS "MARE TRAVELLER" und das MS "MARE TRACER". Beide Schiffe waren in 2011 in Betrieb genommen worden. Insoweit wirkte sich die erstmalig ganzjährige Beschäftigung der beiden Bulker positiv auf das Beteiligungsergebnis der Marenave AG aus. Zudem hatte das MS "MARE TRACER" in 2011 noch anlaufbedingt einen Verlust erwirtschaftet.

Außerplanmäßige Abschreibungen infolge der Bewertung der Beteiligungsansätze waren im Geschäftsjahr 2012 in Höhe von insgesamt EUR 8,9 Mio. (Vorjahr: EUR 16,4 Mio) auf drei (Vorjahr: zwei) Beteiligungen innerhalb des Tankersegmentes sowie in Höhe von zusammen EUR 5,9 Mio. (Vorjahr: EUR 3,4 Mio.) auf zwei Tochtergesellschaften, die im Segment der Containerschiffahrt operieren, notwendig.

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 2012 im Wesentlichen die Dienstleistungsvergütung gegenüber der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (TEUR 1.121), Abschluss- und Prüfungskosten (TEUR 63), Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 105) sowie Rechts- und Beratungskosten (TEUR 368).

Der gegenüber dem Vorjahr um TEUR 207 erhöhte Zinsaufwand steht im Zusammenhang mit ganzjährig ausgereichten Commercial Papers. Gegenläufig wirkte sich mit TEUR 47 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 2012 eine körperschaft- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 167.

Vermögenslage

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

	31.12.2012	31.12.2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögen			
Anlagevermögen	134.465	147.164	-12.699
Kurzfristige Forderungen	20.113	6.732	13.381
Flüssige Mittel	742	224	518
Übrige Aktiva	82	75	7
	155.402	154.195	1.207
Kapital			
Eigenkapital	150.773	150.222	551
Kurzfristige Verbindlichkeiten	4.629	3.973	656
	155.402	154.195	1.207

Der Rückgang des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr resultiert mit TEUR 14.793 aus Abschreibungen auf die Anteile von insgesamt fünf Tochtergesellschaften.

Gegenläufig wirkte sich in Höhe von TEUR 2.089 der Saldo aus Einzahlungen in die Rücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Rücklage an die Marenave Schiffahrts AG sowie verrechnete Gewinnausschüttungen gegenüber einem Tochterunternehmen aus.

Der Anstieg der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf erhöhte Forderungen aus Gewinnansprüchen und Beteiligungserträgen im Geschäftsjahr 2012 zurückzuführen.

Die Zunahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf das positive Jahresergebnis des Jahres 2012 zurückzuführen.

Wie im Vorjahr beinhalten die kurzfristigen Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2012 vor allem die Rückzahlungsverpflichtungen eines emittierten Commercial Papers in Höhe von TEUR 3.700.

Finanzlage

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

	2012	2011	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.510	5.019	-3.509
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-756	-7.575	6.819
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-236	2.622	-2.858
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	518	66	452
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	224	158	66
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	742	224	518

Die Ermittlung des Cashflows aus operativer Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist dadurch begründet, dass seit Beginn des Jahres 2012 eine temporäre Liquiditätstransferbeschränkung von Tochtergesellschaften der Bulkerflotte hin zur Marenave Schifffahrts AG besteht, wodurch Forderungen nicht durch dem operativen Cashflow zuzuordnende Zahlungen beglichen werden konnten.

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

In dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wirken sich die Zinsanteile der im Jahr 2012 emittierten Commercial Paper aus. Im Geschäftsjahr wurden Schuldverschreibungen in Höhe von EUR 10,9 Mio. emittiert und in Höhe von EUR 11,1 Mio. zurückgezahlt.

Bzgl. der aktuellen Finanzlage sowie des im April 2013 erzielten Verhandlungsergebnisses mit dem finanzierenden Bankenconsortium der Tochtergesellschaften der Container- und Tankerflotte wird auf den nachfolgenden Abschnitt „Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ sowie den Risikobericht und den Nachtragsbericht innerhalb dieses Lageberichts verwiesen.

Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte

Aufgrund der anhaltend schlechten Einnahmensituation konnte die Reederei seit März 2012 den vertraglich vereinbarten Kapitaldienst aus den Darlehensverträgen von insgesamt acht Tochtergesellschaften aus der Tanker- und Containerschiff-Flotte in Höhe von insgesamt USD 18,9 Mio. nicht mehr erbringen. Diese Tilgungsaussetzungen sowie die Nichteinhaltung der seit März 2012 vereinbarten Loan-to-Value-Kennzahl hatte das Bankenconsortium im Jahr 2012 geduldet, ohne Zusatzsicherheiten und/oder Sondertilgungen verlangt zu haben.

Am 24. April 2013 konnte sich nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenconsortium nunmehr auf eine langfristige Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden. Das vereinbarte Refinanzierungskonzept sieht unter Beibehaltung der ursprünglichen Darlehenslaufzeit die Aussetzung von Regeltilgungen für die Jahre 2013 bis 2015 sowie eine Tilgungsstruktur nach einem „Cash-Sweep“-Mechanismus (75 Prozent des Free-Cashflows nach Zinsen und Dry Docking) für die Jahre 2013 bis 2015 bei einer Mindesttilgung von USD 0,8 Mio. ab März 2014 und unter der Bedingung des Erreichens einer Mindestliquidität in Höhe von USD 9,0 Mio. innerhalb der Flotte, die durch das Bankenconsortium refinanziert wird, vor. Ab 2016 erfolgen wieder gleichbleibend hohe Quartals-Tilgungsleistungen, welche die bis dahin aufgelaufenen Tilgungsrückstände bis zum Darlehenslaufzeitende aufholen werden. Bei Überschreiten einer Mindestliquidität von USD 9,0 Mio. auf Konzernebene sollen zusätzliche Mittel für die Rückführung der Darlehen über die jeweiligen Tilgungspläne hinaus verwandt werden.

Die bestehende „Loan-to-Value“-Regelung wird bis Ende 2014 vollständig ausgesetzt. Ab 2015 werden neue moderate „Loan-to-Value“-Kennzahlen verlangt, die das aktuelle Preisniveau widerspiegeln und welche über die darauffolgenden Jahre analog den erwarteten Tilgungsleistungen langsam sukzessive abschmelzen.

Im Zuge der Neuordnung der Finanzierung erfolgte auch eine Zinserhöhung.

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 wird auf die Angaben im Anhang verwiesen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 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 2007). Die Ermächtigung wurde bis zum 7. Mai 2012 nicht genutzt.

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

Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.

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

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

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2012 beschäftigte die Marenave Schiffahrts AG wie im Vorjahr im Durchschnitt acht Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, der während des Jahres 2012 aus einem Mitglied (Herr Tobias König) bestand.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

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

Grundzüge des Vergütungssystems

Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes

Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

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

Der Vorstand erhält keine Vergütung.

Chancen und Risiken

Risikobericht

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

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

Die einzelnen Komponenten des Risikomanagementsystems werden im Folgenden näher beschrieben. Im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess kommt das Risikomanagementsystem vor allem 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 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. 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 Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals 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 Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & 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.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charterratenhöhe. Bei dem derzeit niedrigen Niveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie 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 2012 ein Zinssatzswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen. Der Zinssatzswap wurde von der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg, abgeschlossen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungsstrategie 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 16 modernen Doppelhüllentankern 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" wurde bis Mitte Dezember 2012 im „Clean Products International Pool“ (CPI) eingesetzt. Seit Ende des Jahres 2012 befindet sich der MT "MARE CARIBBEAN" auf Einzelreisetätigkeit. Am 1. April 2013 ist der MT "MARE CARIBBEAN" dem Scorpio Medium-Range Tanker Pool beigetreten.

Die zuvor genannten "Scorpio"-Pools gehören zur Scorpio-Gruppe. Dieser gehört auch Scorpio Tankers Inc. als an der New York Stock Exchange gelistetes Unternehmen an, welches sich innerhalb kürzester Zeit zu einer der weltweit führenden Produktentanker-Reedereien mit einer Marktkapitalisierung von rd. USD 1,05 Mrd entwickelt hat. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Scorpio-Gruppe profitiert die Marenave Schifffahrts AG von diesem positiven Trend.

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 Contai-

nerschiffe der Schiffsgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2012 aus 24 Schiffen bestand.

Vertragsreeder der vier Supramax-Bulker MS "MARE TRANSPORTER", MS "MARE TRADER", MS "MARE TRAVELLER" sowie des MS "MARE TRACER" ist die Hamburger Reederei 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 Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals König & Cie. GmbH & Co. KG) gegründet. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 22 Tanker und Massengutfrachter. Zwei Supramax-Bulker fahren für eine Dauer von drei Jahren in Zeitcharter mit Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul, wobei diese Charterern im 2. bzw. 3. Quartal 2013 auslaufen. Die beiden zuletzt von der Bauwerft in 2011 übernommenen 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 Schifffahrts 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.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave AG vorgenommen werden. Diese Liquiditätsausschüttungssperre gilt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze – sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte – wieder eingehalten sein wird. Insoweit standen im Geschäftsjahr 2012 kurzfristig keine der geplanten finanziellen Mittel für die Erbringung des Kapitaldienstes der fremdfinanzierten Schiffe im Segment Container und Tanker zur Verfügung, die diese Schiffe aufgrund nicht auskömmlicher eigener Einnahmen nicht selbst erwirtschaften konnten. Daher wurde seit März 2012 der Kapitaldienst für diese Flotte nicht in voller Höhe erbracht. Zudem war der im März 2010 ausgesprochene Waiver bzgl. der in den Darlehensverträgen für diese Flotte vorgesehenen Verpflichtungen, die den Nachweis der vereinbarten „Loan-to-value“-Grenze verlangen, mit Wirkung ab dem 1. März 2012 ausgelaufen.

Vor diesem Hintergrund wurden seit Januar 2012 mit dem die Tanker- und die Containerschiffe finanzierenden Bankenkonsortium Verhandlungen geführt, die „Loan-to-Value“-Grenze befristet auszusetzen („Waiver“), einzelne Tilgungen zu stunden und das Tilgungsprofil der einzelnen Darlehen den aktuellen Kapitalströmen anzupassen.

Am 24. April 2013 konnten die Refinanzierungsverhandlungen erfolgreich abgeschlossen und die langfristige Finanzierung der Container- und Tankerflotte sowie Fortführung des Marenave-Konzerns sichergestellt werden. Bezüglich der Einzelheiten zum vereinbarten Refinanzierungskonzept verweisen wir auf die Erläuterungen im Abschnitt „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“.

Bestandsgefährdende Risiken mit besonderem oder schwerwiegendem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen vor dem Hintergrund der nunmehr erfolgreich abgeschlossenen Refinanzierungshandlungen nicht mehr 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. Dazu werden jedoch in der Regel Eigenkapitalbeiträge der Reederei erwartet, die der Marenave Schifffahrts AG in der derzeitigen Situation nicht zur Verfügung stehen. Das gleiche gilt auch in Bezug auf die Ausschöpfung der Wachstumspotenziale im derzeitigen sehr angespannten (Distress) Marktumfeld.

Nachtragsbericht

Seit Beginn des Jahres 2013 bis zum Berichtszeitpunkt am 24. April 2013 konnten Tilgungsleistungen von insgesamt acht Tochtergesellschaften der Marenave Schifffahrts AG aus den Darlehensverträgen in Höhe von insgesamt USD 6,9 Mio. nicht erbracht werden.

Mit Datum vom 24. April 2013 konnte eine Einigung mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium zur Refinanzierung erzielt werden, welche die langfristige Finanzierungssicherheit gewährleistet. Zu den Inhalten der Einigung verweisen wir auf die Ausführungen in den Abschnitten „Finanzlage – Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ und „Risikobericht“.

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.

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 2013 und 2014 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Ergebnisbeitrag von ca. USD 5,5 Mio. in 2013 und in Höhe von USD 5,8 Mio. in 2014 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 2013 gemäß den bestehenden mittelfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse von zwischen USD 25 Mio. – USD 30 Mio. erzielen. Auf diesem Niveau dürfte auch das Jahr 2014 liegen. Der Ergebnisbeitrag der Bulkerflotte sollte in den kommenden beiden Jahren jeweils bei knapp USD 10,0 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 2013 aber bei ca. USD 4,0 Mio. und im Jahr 2014 bei ca. USD 5,5 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2013 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2012 und damit ca. USD 3,0 Mio. negativ ausfallen. Im Jahr 2014 könnte bei einer erwarteten Marktstabilisierung ein Ergebnis von USD ./. 1,5 Mio. erzielbar sein.

Das Tankersegment ist auch ohne die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise saisonalen Schwankungen und Konjunkturzyklen unterworfen. Die Beschäftigung in Pools erfolgt derzeit im Wesentlichen in Spotmärkten, so dass die Erträge des Marenave-Konzerns in diesem Segment grundsätzlich schwer prognostizierbar sind. Bei einer unterstellten stetigen, aber langsamen Erholung sind in diesem Segment in 2013 Umsatzerlöse in einem Größenbereich von ca. USD 30 Mio. zu erwarten, wobei sich das Niveau im Jahr 2014 um ca. 10 Prozent erhöhen könnte. Dies würde sowohl in 2013 als auch in 2014 voraussichtlich zu negativen Konzernbeiträgen in Höhe von USD ./.5,0 bis USD ./.2,0 Mio. führen.

Insgesamt wird somit für die kommenden beiden Jahre mit operativ deutlich positiven Ergebnissen gerechnet, welche im Jahr 2013 unter und in 2014 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.

Wir sehen unverändert die Möglichkeit, die Marenave Schifffahrts AG als Konsolidierer in der deutschen maritimen Wirtschaft zu nutzen. Dies bedeutet für die Marenave Schifffahrts AG und den Standort Hamburg eine erhebliche Chance, da ansonsten zu befürchten ist, dass ein großer 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 auch außerhalb Deutschlands intensiviert.

Die wichtigste Voraussetzung für diese Schritte – nämlich ein positiver Abschluss der in der Vergangenheit geführten Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium, welcher die langfristige Finanzierung der Flotte auf eine solide Basis stellt – ist durch die jüngst gefundene Bankeneinigung nun gegeben. Darauf gilt es nun für die Fortentwicklung der Gesellschaft aufzubauen.

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.

Hamburg, den 24. April 2013

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Tobias König

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2012 EUR	2011 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge davon aus Währungsumrechnung EUR 59.944,00 (Vj. TEUR 227)	498.556,21	611.623,39
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-512.273,33	-463.055,46
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung davon für Altersversorgung: EUR 0,00 (Vj. TEUR 8)	-82.116,70	-83.565,18
3. Abschreibungen auf Sachanlagen	-835,00	-632,00
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus Währungsumrechnung EUR 25.736,47 (Vj. TEUR 39)	-1.918.294,22	-1.713.884,80
5. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 13.711.874,19 (Vj. TEUR 7.955)	13.711.874,19	7.954.508,33
6. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	4.000.360,49	3.540.270,31
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 47.323,07 (Vj. TEUR 22)	47.323,07	21.522,33
8. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-14.793.000,00	-19.761.282,32
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 4.399,98 (Vj. TEUR 19)	-233.872,62	-27.297,35
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	717.722,09	-9.921.792,75
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-166.878,00	-175.329,84
12. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	550.844,09	-10.097.122,59
13. Verlustvortrag/Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	-317.856,91	9.779.265,68
14. Bilanzgewinn/-verlust	232.987,18	-317.856,91

Bilanz

zum 31. Dezember 2012

Aktiva in EUR

	EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung		4.973,00	210,00
II. Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen		134.459.881,08	147.163.505,41
		134.464.854,08	147.163.715,41
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.052,75		0,00
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	20.015.677,12		6.673.669,84
3. Sonstige Vermögensgegenstände	95.640,74		58.140,19
		20.113.370,61	6.731.810,03
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		741.699,28	223.830,79
		20.855.069,89	6.955.640,82
C. Rechnungsabgrenzungsposten		82.353,19	75.335,70
		155.402.277,16	154.194.691,93

Passiva in EUR

	EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital: EUR 15.005.000,00; Vj.: EUR 15.005.000,00)		30.010.000,00	30.010.000,00
II. Kapitalrücklage		120.045.000,00	120.045.000,00
III. Gewinnrücklagen			
Gesetzliche Rücklage		484.574,20	484.574,20
IV. Bilanzgewinn/-verlust		232.987,18	-317.856,91
		150.772.561,38	150.221.717,29
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen	57.591,25		32.558,65
2. Sonstige Rückstellungen	171.634,23		187.268,88
		229.225,48	219.827,53
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 671.804,00 (Vj. EUR 30.151,82)	671.804,00		30.151,82
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 14.500,00 (Vj. EUR 14.500,00)	14.500,00		14.500,00
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: EUR 13.798,83 (Vj. EUR 7.847,46) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 387,47 (Vj. EUR 647,83) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 3.714.186,30 (Vj. EUR 3.708.495,29)	3.714.186,30		3.708.495,29
		4.400.490,30	3.753.147,11
		155.402.277,16	154.194.691,93

Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2012

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2012 der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, wird nach den gesetzlichen Vorschriften des HGB sowie den einschlägigen Vorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt. Gemäß § 267 Abs. 3 Satz 2 HGB in Verbindung mit § 264d HGB gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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. Mangels temporärer Differenzen kommt nur die Aktivierung einer latenten Steuer auf Verlustvorträge in Betracht. Hierbei wird aufgrund des Wahlrechts nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein aktivischer 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 De-

visenkassakurs 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 134.459.881,08; Vj. EUR 147.163.505,41) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.415.483,84)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 15.285.148,15)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 2.900.177,95)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 2.900.224,49)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 25.524.755,26)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.400.000,00)
- MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.100.400,24)
- 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 8.883.427,45)
- 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" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 8.500.524,07)
- MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.150.405,64)

- MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH
(EUR 28.043.036,13)
- MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH
(EUR 25.000,00)
- MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH
(EUR 25.000,00)
- MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH
(EUR 25.000,00)
- MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH
(EUR 25.000,00)

Die Bewertung der Tochterunternehmen führte zu Abschreibungen der Beteiligungsansätze an den Unternehmen MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt EUR 14.793.000,00.

Ein gegenläufiger Anstieg in Höhe von EUR 2.089.375,67 betrifft den Saldo aus Einlagen in die Rücklage verschiedener Tochterunternehmen sowie Entnahmen 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 20.015.677,12 (Vj. EUR 6.673.669,84) beinhalten Forderungen aus Gewinnanteilen in Höhe von EUR 16.557.742,05 (Vj. EUR 4.387.394,76) sowie Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 3.457.935,07 (Vj. EUR 2.286.275,08).

Bei den sonstigen Vermögensgegenständen handelt es sich um Forderungen gegen das Finanzamt 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 75.634,23 EUR höher als der Ausgabebetrag. Dieser Unterschiedsbetrag wird bis zum Erfüllungstag am 29. April 2013 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 150.050.000,00 Euro, eingeteilt

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

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

Zum Abschlussstichtag setzt sich das gezeichnete Kapital somit aus 1.500.500 auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 20,00 zusammen, 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 2007). Die Ermächtigung wurde bis zum 7. Mai 2012 nicht genutzt.



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

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

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 Ka-

pitalrücklage. Es handelt sich bei dieser Rücklage um eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB. In der Gründungsurkunde (der Vorratsgesellschaft) vom 1. Dezember 2005 verpflichtet sich der Gründer Dr. Robert Röttger zu einer einmaligen Zahlung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von EUR 5.000,00; die Einzahlung erfolgte im Jahr 2005.

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/-verlust

	2012	2011
Angaben in EUR		
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	550.844,09	-10.097.122,59
Bilanzverlust/-gewinn des Vorjahres	-317.856,91	9.779.265,68
Bilanzgewinn/-verlust	232.987,18	-317.856,91

h) Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betreffen im Wesentlichen Gewerbesteuer für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie Vorjahr in Höhe von EUR 17.595,00 (Vj. EUR 9.872,00) sowie Körperschaftsteuer in Höhe von EUR 39.996,25 (Vj. EUR 22.686,65).

i) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2012 im Wesentlichen den noch nicht ausgezahlten Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von EUR 57.534,23 (Vj. EUR 57.534,23), Kosten für Abschlussprüfung EUR 43.000,00 (Vj. EUR 35.520,00), Rechtsberatungs- und Bankbearbeitungskosten im Zusammenhang mit der Auflage eines Commercial Paper in Höhe von 24.600,00 EUR (Vj. EUR 33.500,00), Verwaltungsumlagen der Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG in Höhe von 22.700,00 EUR (Vj. EUR 0,00), noch nicht genommenen Urlaub EUR 13.200,00 (Vj. EUR 12.500,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 10.600,00 (Vj. EUR 9.500,00). Im Vorjahr bestanden darüber hinaus Drohverluste im Rahmen eines Devisentermingeschäftes in Höhe von EUR 38.714,65.

j) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten wie im Vorjahr EUR 14.500,00 ausstehende Einlagen gegenüber den Unternehmen MT "MARE ARCTIC" Tank-schiffahrts GmbH & Co. KG und MT "MARE ANTARCTIC" Tank-schiffahrts GmbH & Co. KG.

Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden im Wesentlichen „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 3.700.000,00 ausgewiesen, die eine EUR-Emission unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper Programm der Gesellschaft betreffen. Begebungstag war der 27. Dezember 2012. Erfüllungstag ist der 29. April 2013. Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer bestehen in Höhe von EUR 13.798,83 (Vj. EUR 7.847,46) und Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von EUR 387,47 (Vj. EUR 647,83).

4. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

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

a) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von EUR 498.556,21 (Vj. EUR 611.623,39) 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 Gesell-

schaften in Höhe von EUR 148.350,00 sowie Kursgewinne in Höhe von EUR 59.944,00.

b) Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 594.390,03 (Vj. EUR 546.620,64) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 512.273,33) sowie sozialen Abgaben (EUR 82.116,70).

c) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 1.918.294,22 (Vj. EUR 1.713.884,80) sind im Wesentlichen Dienstleistungsvergütungen in Höhe von EUR 1.121.237,98, Rechts- und Beratungskosten von EUR 367.799,31, Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 105.000,00 sowie Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 63.000,00 enthalten. Periodenfremde Aufwendungen bestehen in Höhe von EUR 17.866,52 (Vj. EUR 30.367,63). Im Vorjahr beinhalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Kursverluste im Rahmen eines Devisentermingeschäftes in Höhe von EUR 38.714,65.

d) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 13.711.874,19 (Vj. EUR 7.954.508,33) stammen aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften.

e) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Die Erträge auf Grund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 4.000.360,49 (Vj. EUR 3.540.270,31) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH.

f) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von EUR 47.323,07 (Vj. EUR 21.522,33) werden Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH ausgewiesen.

g) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 14.793.000,00 (Vj. EUR 19.761.282,32) resultieren aus der Abschreibung der Anteile an der MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.990.000,00), MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.971.000,00), MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.186.000,00), MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 2.700.000,00) sowie an der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 946.000,00).

h) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 233.872,62 (Vj. EUR 27.297,35) wird im Wesentlichen Zinsaufwand in Höhe von EUR 229.469,03 aus der Begebung der Commercial Paper ausgewiesen.

5. Sonstige Angaben

a) Anzahl der Arbeitnehmer

Im Jahresdurchschnitt waren bei der Marenave Schifffahrts AG acht Mitarbeiter (Vj. acht Mitarbeiter) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2012 verfügte die Marenave Schifffahrts AG über sieben Mitarbeiter.

b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2012 durch den Vorstand:

- Herr Tobias König, Hamburg (CEO), Geschäftsführender Gesellschafter der Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals König & Cie. GmbH & Co. KG), Hamburg

Bis auf Weiteres fungiert Herr König als Alleinvorstand.

Der Vorstand ist 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 wie folgt zusammen:

- Herr Dr. Harald Wauschkuhn, freiberuflicher Rechtsanwalt, Hamburg (Vorsitzender)
- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Stellvertreter),
- Herr Dr. iur. Henning Winter (seit 22. Juni 2012), selbstständiger Unternehmensberater, ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank AG, Neumünster

Die Neuwahl von Herrn Dr. iur. Winter auf der Hauptversammlung am 22. Juni 2012 erfolgte, nachdem Herr Thomas Christian Schulz, Generalbevollmächtigter der Deka Bank, Deutsche Girozentrale, Anstalt des öffentlichen Rechts, Bad Hamburg, sein Amt mit Wirkung mit Ablauf der Hauptversammlung niedergelegt hat.

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

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

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

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

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

- Hartmann AG, Leer
- Paribus Maritime Asset Management AG, Hamburg (Vorsitzender)

Außerdem ist Herr Dr. iur. Henning Winter jeweils Mitglied des Beirats bei zehn (konzernfremden) sog. Einschiffs-Kommanditgesellschaften (in einem Fall Vorsitzender), bei denen es sich jedoch nicht um Kontrollgremien im Sinne von § 125 Abs. 1 Satz 5 AktG handelt.

Herr Thomas Christian Schulz war im Geschäftsjahr 2012 bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat in keinen weiteren Kontrollgremien Mitglied.

d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2012 betragen EUR 105.000,00 (Vj. EUR 103.561,63) und setzen sich wie folgt zusammen:

	EUR
Herr Dr. Harald Wauschkuhn	45.000,00
Herr Bernd Zens	30.000,00
Herr Dr. iur. Henning Winter	15.737,70
Herr Thomas Christian Schulz	14.262,30

Die Beträge wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsrats-tätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 4.224,80 netto erstattet.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr 2012 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:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.436.713,66 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	27.436.713,66 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.787.630,74 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	32.787.630,74 (43.260.000,00)
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.234.652,11 (21.420.000,00)
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	16.234.652,11 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	31.047.658,03 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	31.323.328,79 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	37.896.013,34 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	117.755.343,34
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

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 370.940.336,52 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 378.250.776,72; (USD 489.418.680,00)). Dies entspricht unverändert jeweils 120,00 % und bzgl. der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH 125,00 % der zugesagten Darlehen. Zusätzlich besteht eine erstrangige Schiffshypothek in Höhe von EUR 18.190.086,40 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

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

Die ausstehende Valuta aller Darlehen der Tochtergesellschaften beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt EUR 227,1 Mio. (Vorjahr: EUR 252,5 Mio). Das Risiko einer Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen kann nicht abschließend ausgeschlossen und genau beziffert werden, wird jedoch – insbesondere nach der im April 2013 mit dem die

Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium getroffenen langfristigen Finanzierungslösung – als gering eingeschätzt.

Aus dem von der Marenave Schiffahrts AG mit der Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals: 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 2012 auf EUR 1.121.237,98 (Vorjahr: EUR 1.183.195,77). Sie ergeben sich aus 0,75 % p. a. auf Basis des jeweiligen Eigenkapitals. Der Vertrag hatte ursprünglich eine Gesamtlaufzeit von 20 Jahren, welche im Zuge der im April 2013 getroffenen Finanzierungslösung auf bis zum 31. Dezember 2017 verkürzt wurde. Die Summe der finanziellen Verpflichtungen beträgt zum Abschlussstichtag auf dieser Basis insgesamt EUR 5.609.261,78 (Vorjahr: EUR 17.313.557,83).

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 1.682.026,77 (Vj. EUR 1.888.890,43) und der MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG

in Höhe von EUR 17.984,89 aus dem Betrag der im Handelsregister gemäß § 172 Abs. 1 HGB eingetragenen Einlagen, der gemäß § 172 Abs. 4 Satz 2 HGB als nicht geleistet gilt. Im Vorjahr bestanden des Weiteren sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 147.130,32 EUR sowie gegenüber der MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 55.795,42 EUR.

f) Zusammenfassung der Meldungen gemäß WpHG

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

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

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

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

Die DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Köln, teilte der Gesellschaft mit, dass der Stimmrechtsanteil zum Zeitpunkt der erstmaligen Börsenzulassung am 9. November 2006 13,33 % betrug. Davon sind dem Mitteilenden 10 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Weiter wurde der Gesellschaft mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der DEVK 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 Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG (vormals: König & Cie. GmbH & Co. KG) teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft am 8. März 2007 die Schwelle von 3,00% unterschritten hat und zu diesem Tag 0,72 % (Stimmrechte 1.076) beträgt.

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

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

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

Die DEKA Investment, Frankfurt, teilte der Gesellschaft mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 8. Februar 2008 die Schwellen von 5,00 % der Stimmrechte überschritten hat und nun 5,29 % (7.940 Stimmrechte) beträgt. 5,29 % der Stimmrechte sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Von folgenden Aktionären, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: 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 Schiffahrts AG mit Zulassung der Aktien zum Börsenhandel am 9. November 2006 die Schwelle von 3,00 % überschritten hat und zu diesem Tag 10,66 % (16.000 Stimmrechte) beträgt. Davon sind der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH 10,66% (16.000 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Der Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH zugerechnete Stimmrechte werden dabei über folgende Aktionäre, aus deren Aktien 3,00% oder mehr zugerechnet werden, gehalten: - Ostsächsische Sparkasse, Dresden; - Sparkasse Hildesheim, Hildesheim.

Der Landkreis Bautzen, 02625 Bautzen, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2010 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, ISIN: DE000A0H1GY2,

WKN: 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 Schiffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, gehalten: Kreissparkasse Bautzen.

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

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.

g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2012 ¹⁾

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2012 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	48.231,88	7.498,80
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	73.492,50	16.128,29
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	48.490,68	7.635,32
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	73.770,54	15.958,02
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	11.836.066,27	-345.990,77
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	11.492.714,84	-319.607,25
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	4.980.690,46	-2.693.877,95
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	4.800.602,71	-2.698.778,99
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,82	23.633.168,48	-926.888,17
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,80	6.016.134,14	-287.201,55
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	2.550.333,79	-1.220.960,50
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	2.929.191,57	-973.098,51
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	15.867,04	-757,62
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	15.706,53	-757,62
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.130.691,72	3.300.363,04
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.145.606,14	3.915.857,23
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.020.000,00	3.441.512,67
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.020.000,00	3.772.372,55
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	28.043.034,56	0,00 ²⁾

1) Die zum 31. Dezember 2012 aufgestellten Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften wurden noch nicht festgestellt.
 2) Ergebnisabführungsvertrag mit der Marenave Schiffahrts AG

h) Corporate Governance

Die Gesellschaft hat für 2012 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite (www.marenave.com) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

	EUR
Abschlussprüfung	63.000,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	63.000,00

i) Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

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

Hamburg, 24. April 2013

j) Konzernverhältnisse

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2012 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.

Marenave Schiffahrts AG
 Der Vorstand


 Tobias König

k) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2012 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für die Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2012

Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2012	Anschaffungskosten		31.12.2012
		Zugänge	Abgänge	
Sachanlagen				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.895,00	5.598,00	0,00	7.493,00
Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	167.772.582,73	3.035.530,02	946.154,35	169.861.958,40
Gesamtsumme	167.774.477,73	3.041.128,02	946.154,35	169.869.451,40

	1.1.2012	Kumulierte Abschreibungen			Buchwert	Buchwert
		Zugänge	Abgänge	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011
Sachanlagen						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.685,00	835,00	0,00	2.520,00	4.973,00	210,00
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	20.609.077,32	14.793.000,00	0,00	35.402.077,32	134.459.881,08	147.163.505,41
Gesamtsumme	20.610.762,32	14.793.835,00	0,00	35.404.597,32	134.464.854,08	147.163.715,41

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 24. April 2013

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 Schifffahrts AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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 Schifffahrts 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 des Vorstands im Lagebericht hin. Dort wird im Abschnitt „Risikobericht“ ausgeführt, dass die Tochtergesellschaften der Marenave Schifffahrts AG im Tanker- und Containersegment seit März 2012 ihren Tilgungsverpflichtungen nicht mehr in vertraglich vereinbarter Höhe nachgekommen sind und gegen die in den Darlehensverträgen vereinbarte „Loan-to-Value“-Ratio verstoßen wurde. Vor diesem Hintergrund wurden mit dem die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bankenkonsortium Refinanzierungsgespräche aufgenommen, die am 24. April 2013 mit der Zustimmung des Bankenkonsortiums zum verhandelten Refinanzierungskonzept erfolgreich beendet werden konnten. Hierdurch wurde die langfristige Finanzierung der Tanker- und Containerflotte und damit die Fortführung der Unternehmenstätigkeit der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns sichergestellt.

Hamburg, den 26. April 2013

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser
Wirtschaftsprüferin



Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

das Geschäftsjahr 2012 war das erste Jahr, in welchem alle Schiffe der aus dem Emissionserlös der Marenave Schifffahrts AG finanzierten Flotte ganzjährig in Fahrt waren. Seit den Neubaublieferungen des Jahres 2011 ist die Marenave Schifffahrts AG somit voll investiert.

Das so hinsichtlich der Schifffahrtssegmente, Größenklassen, Beschäftigung, Risiko und Chancen diversifizierte Portfolio half bereits im Jahr 2012 – trotz unverändert anhaltender Schifffahrtskrise –, die Einnahmen- und Ertragssituation zu verstetigen und auf ein erhöhtes Niveau zu heben. Hierbei waren insbesondere die bis in die Jahre 2013 bis 2016 reichenden Vercharterungen der vier Massengutfrachter hilfreich.

Das Jahr 2012 stand jedoch vor allem im Zeichen geführter Sanierungsverhandlungen mit einem finanzierenden Bankenkonsortium, welches erst im April 2013 zu einem Ende geführt wurde, wodurch die langfristige Finanzierungssicherheit wiederhergestellt ist. In diesem lang anhaltenden Sanierungsprozess zeigte sich deutlich, dass die finanzierenden Banken immer höhere Ansprüche an ihre Darlehensnehmer stellen. Dies bezieht sich nicht allein auf die Fähigkeit, gewährte Darlehen fristgerecht zurückzuführen, sondern auch auf die Validität des Geschäftsmodells, welche durch Hinzuziehung externer Sanierungsberater geprüft und im Falle der Marenave Schifffahrts AG auch festgestellt wurde.

Nach der gefundenen Finanzierungslösung sieht der Aufsichtsrat das Unternehmen für die Zukunft deshalb wieder 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 Aufsichtsrat

Wie bereits im Bericht des Aufsichtsrats für das vergangene Geschäftsjahr angekündigt, hat Herr Thomas Christian Schulz 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.

Auf der Hauptversammlung vom 22. Juni 2012 wurde sodann Herr Dr. iur Henning Winter mit einem Ergebnis von 100 Pro-

zent der abgegebenen Stimmen zum neuen Aufsichtsratsmitglied gewählt. Wir freuen uns, mit Herrn Dr. Winter einen ausgewiesenen Fachmann auf dem Gebiet der Schifffahrt und der Schiffsfinanzierung in unserem Kreis begrüßen zu dürfen und blicken einer vertrauensvollen und gedeihlichen Zusammenarbeit entgegen.

Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2012 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 2012 zunächst weiterhin der aktuellen Ertrags- und Liquiditätssituation sowie der Finanzierungssituation einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Insbesondere begleitete der Aufsichtsrat die während des gesamten Jahres 2012 mit einem der finanzierenden Bankenkonsortien geführten Sanierungsverhandlungen. Im Geschäftsjahr 2012 fanden vier turnusmäßige sowie eine außerordentliche Aufsichtsratsitzung statt. Darüber hinaus erfolgten eine Vielzahl von Telefonkonferenzen – teilweise allein im Aufsichtsrat, teilweise unter Einbezug des Vorstands und rechtlicher Berater. 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. Berichtsschwerpunkt war auch hier der Verhandlungsprozess mit dem Bankenkonsortium. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat mit dem Vorstand auch außerhalb der Sitzungen des Aufsichtsrates relevante Themen diskutiert, seine Auffassung eingebracht und Entscheidungsprozesse des Aufsichtsrates vorbereitet. Ausschüsse bestehen nicht, da der Aufsichtsrat nur aus drei Mitgliedern besteht.

Corporate Governance

Der Deutsche Corporate Governance Kodex – in der Fassung vom 15. Mai 2012 – war unter anderem Thema der 25. ordentlichen Aufsichtsratsitzung am 13. Dezember 2012. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenser-

klärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Entsprechenserklärung vom 13. Dezember 2012 wurde allen Aktionären im Internet unter www.marenave.com dauerhaft zugänglich gemacht. Über die Corporate Governance bei der Marenave Schifffahrts AG berichtet der Vorstand zugleich auch für den Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex im Corporate-Governance-Bericht.

Beratung und Feststellung der Jahresabschlüsse

Die durch Beschluss der Hauptversammlung am 22. Juni 2012 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 2012 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 26. April 2013 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die Prüfung des Jahres- und Konzernab-

schlusses – unter besonderer Berücksichtigung des rechnungslegungsbezogenen Kontroll- und Risikomanagementsystems – abschließend berichtet.

Auf Basis seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichtes, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichtes hat der Aufsichtsrat keine Einwendungen erhoben und dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zugestimmt. In seiner Bilanzsitzung am 26. April 2013 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes, den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen, an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Marenave-Konzerns für ihr gezeigtes großes Engagement in einem schwierigen Geschäftsjahr 2012.

Hamburg, den 26. April 2013

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 13. Dezember 2012 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

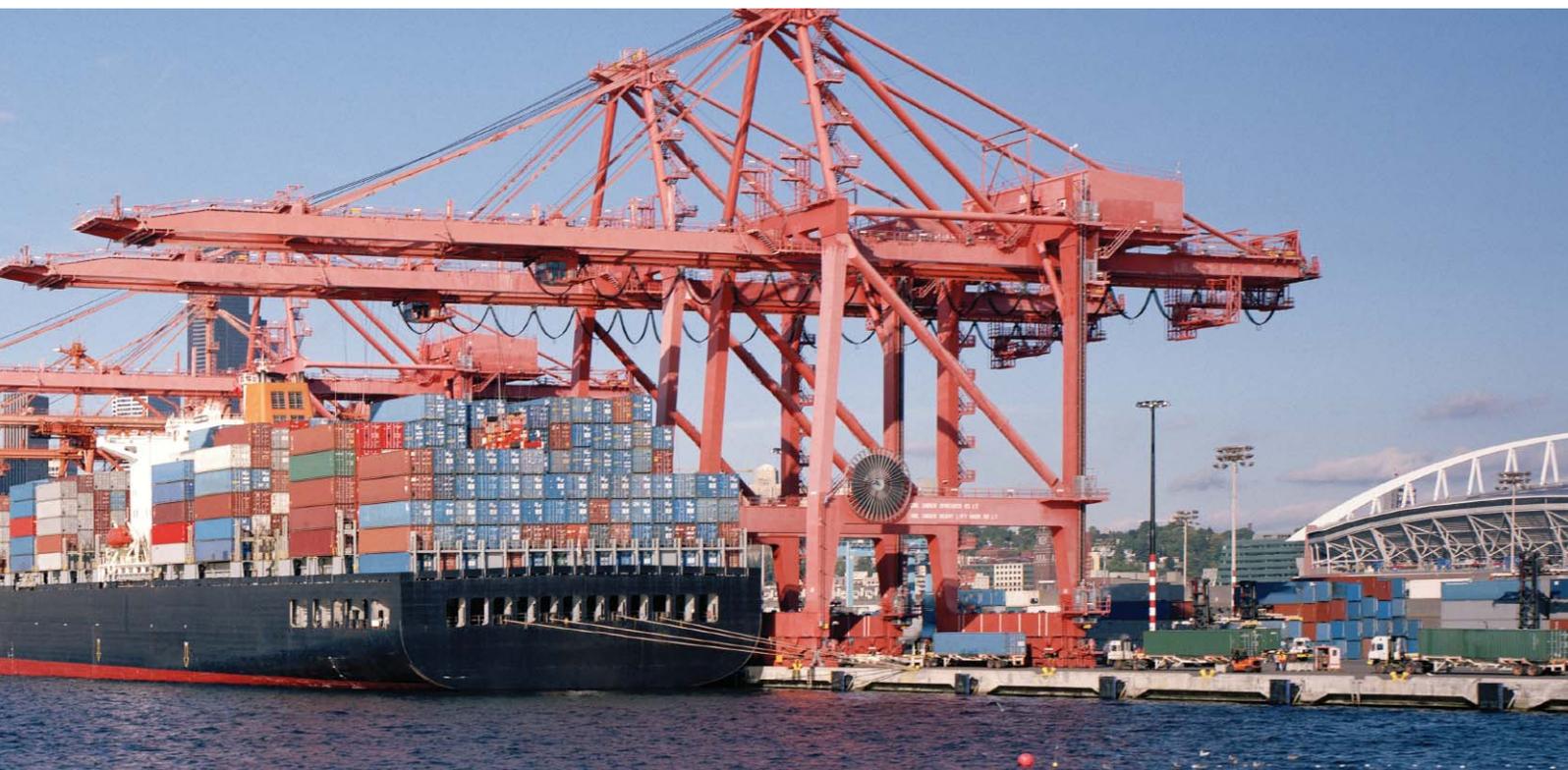
1. Entsprechenserklärung

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 13. Dezember 2012 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 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 besteht der Vorstand bis auf Weiteres aus einer Person.

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

- a) Erwerb und Veräußerung von Schiffen und 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 2013

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. Ebenso soll mindestens ein Mitglied unabhängig sein.

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 2012 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 15. Mai 2012 (im Folgenden „der neu gefasste Kodex“), veröffentlicht am 15. Juni 2012 im Bundesanzeiger, generell entsprochen wird.

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

2.3.2

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

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

3.8 Abs. 2

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

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

4.2.1

Der Vorstand soll aus mehreren Personen bestehen und einen Vorsitzenden oder Sprecher haben. Eine Geschäftsordnung

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

Die Gesellschaft wird durch einen Alleinvorstand geführt. Vorstand und Aufsichtsrat erachten einen Alleinvorstand aufgrund der aktuellen Unternehmensstruktur derzeit für zweckgemäß und ausreichend.

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

4.2.3

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 einschließlich Nebenleistungen den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.... Für die Berechnung des Abfindungs-Caps soll auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden. Eine Zusage für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge des Kontrollwechsels (Change of Control) soll 150 % des Abfindungs-Caps nicht übersteigen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats soll die Hauptversammlung einmalig über die Grundzüge des Vergütungssystems und sodann über deren Veränderung informieren.

Da die Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit von der Gesellschaft keine 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 von der Gesellschaft keine 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 der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems, der

Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie – falls kein anderer Ausschuss damit betraut ist – der Compliance, befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen. Er soll unabhängig und kein ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft sein, dessen Bestellung vor weniger als zwei Jahren endete.

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

5.3.3

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

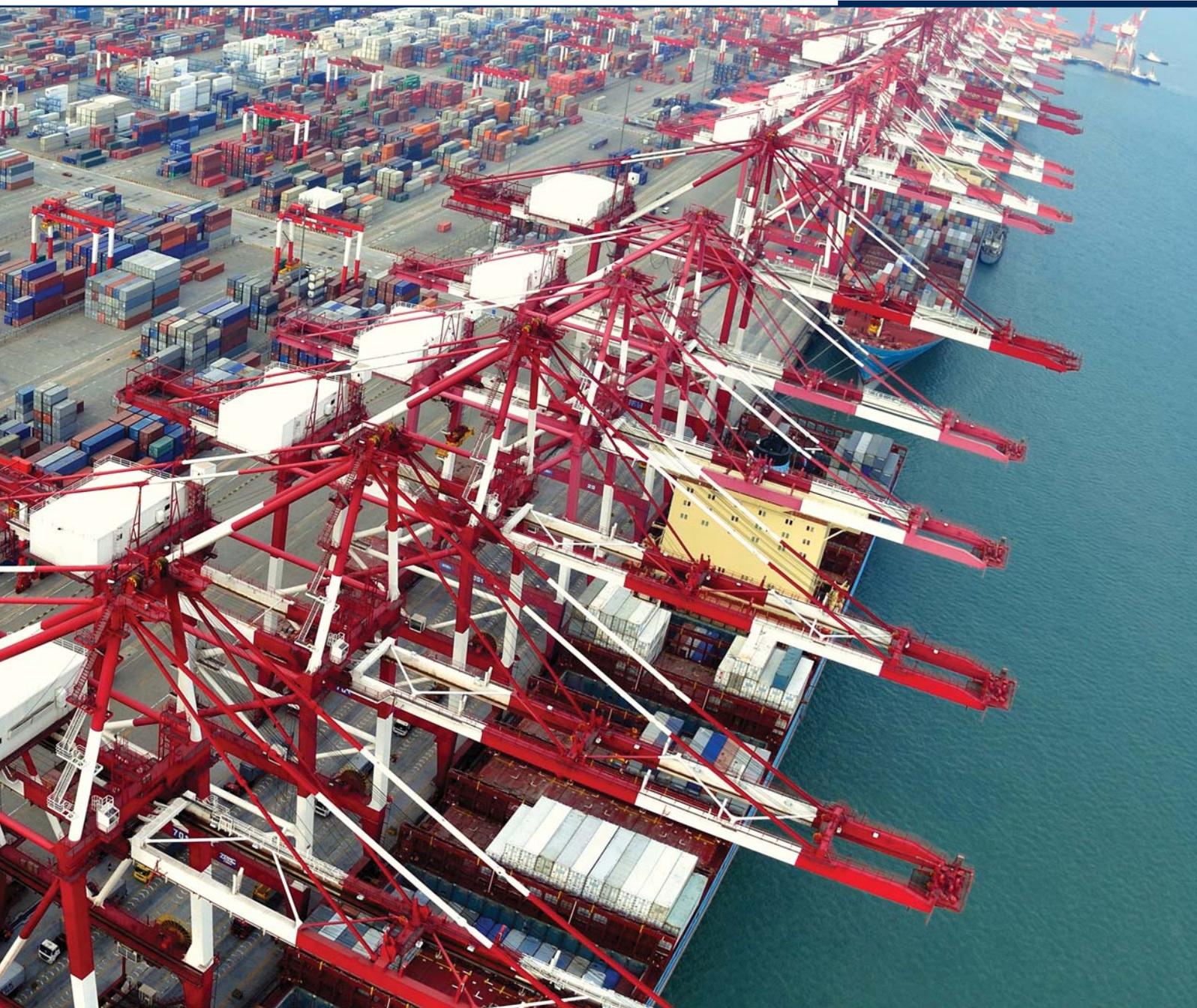
Aufgrund der jetzigen Größe des Aufsichtsrates sind Vorstand und Aufsichtsrat der Meinung, dass kein Nominierungsausschuss erforderlich ist.

5.4.1

Der Aufsichtsrat soll für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potentielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinn von Nummer 5.4.2, 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.

Eine Benennung hinsichtlich des durch den neugefassten Kodex neu aufgenommenen Ziels „Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinn von Nummer 5.4.2“ wird im Rahmen des nächsten Corporate Governance Berichts – als Teilbericht des am 30. April 2013 zu veröffentlichenden Geschäftsberichts für das Jahr 2012 – vorgenommen.



7.1.2

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

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

Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 14. Dezember 2011 hat die Marenave Schifffahrts AG bis zur Veröffentlichung des neugefassten Kodex den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit den in der letzten

Entsprechenserklärung genannten Abweichungen (Ziffern 2.3.2, 2.3.3, 3.8, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.5, 4.3.5, 5.1.2, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.4.1, 5.4.6 und 7.1.2) und den dort jeweils genannten Begründungen entsprochen. Seit der Veröffentlichung des neugefassten Kodex hat die Marenave Schifffahrts AG den Empfehlungen des neugefassten Kodex mit den in dieser Entsprechenserklärung genannten Ausnahmen und den jeweils genannten Begründungen entsprochen.

Hamburg, den 13. Dezember 2012

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

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

Verschiedene Aktiengattungen bestehen nicht. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte, insbesondere je eine Stimme.

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

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

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

Informationsquelle für die Beteiligungen am Kapital sind in erster Linie die Stimmrechtsmeldungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz. Die Angaben im Lagebericht und im Konzernlagebericht basieren auf einer Stimmrechtsmeldung des DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsvereins a.G., die die Gesellschaft nach § 21 Abs. 1a) WpHG anlässlich der erstmaligen Zulassung der Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel erhalten hat. Der Vorstand weist darauf hin, dass Änderungen der Stimmrechtsan-

teile, durch die keine Meldeschwellen berührt werden, der Gesellschaft nicht mitgeteilt werden müssen.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

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

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

Arbeitnehmer, die ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben, sind nicht am Grundkapital bete

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

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

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

7. Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

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

mung 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 2007). Die Ermächtigung wurde bis zum 7. Mai 2012 nicht genutzt.

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

Eine Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang nicht beschlossen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Vorstand gestaltet Umfang und Ausrichtung der eingerichteten Systeme in eigener Verantwortung und in Abstimmung

mung mit dem Aufsichtsrat anhand der unternehmensspezifischen Anforderungen aus.

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

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

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

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

Bei den Gesellschaften, für die der operative Schiffsbetrieb auf einen externen Bereederer ausgelagert wurde, unterhält der Bereederer zunächst einen Teilbuchungskreis, welcher monatlich durch einen Datentransfer in das eigene Buchhaltungssystem 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 Konzernabschlussstellungsprozess aufbereitet. Der Kontenrahmen ist dabei bereits vorab den Erfordernissen einer Konsolidierung angepasst, so dass konzerninterne Salden auf dafür separaten Konten erfasst werden, so dass etwaige Differenzen bei der Schulden- oder Aufwands- und Ertragskonsolidierung unmittelbar auffallen und einer Klärung zugeführt werden würden.

Bilanzierungsrichtlinien und Kontierungsanweisungen bestehen in 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 2013

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-foot Equivalent Unit), mit denen z.B. die Transportkapazität von Containerschiffen angegeben wird. Neben den Standardcontainern gibt es auch andere spezialisierte Containertypen wie z.B. Kühlcontainer oder Tankcontainer.

DAX

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

Derivate

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

Dockung

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

beiten am Unterwasserschiff oder den technischen Anlagen des Schiffes vorzunehmen.

Dwt.

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

EBIT-Marge

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

EURO STOXX 50

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

Fremdkommission (Befrachtungs- und Adresskommission)

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

HfT

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

HGB

Deutsches Handelsgesetzbuch.

HtM

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

IFRS

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

LaR

„loans and receivables“ Kredite und Forderungen.

Ldt

„Light Displacement Tons“ Stahlgewicht des Schiffes.

Loss-of-Hire

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

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

Nettotonnen

Angabe zur Schiffsgröße, die als Berechnungsgrundlage zur Tonnagesteuerermittlung dient.

Off-hire

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

OPEX

„Operational expenditures“: siehe Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten.

Pool oder auch Einnahmepool

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

Reedereiüberschuss

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

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

Reisecharter

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

Schiffshypothekendarlehen

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

See-Schiffsregister

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

Spot-Markt

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

Tanker

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

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

Tdw.

siehe dwt.

TEU

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

Time-Charter/Zeitcharter

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

TCE

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

Tonnage

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

Tonnagesteuer

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

Umsatzrendite

Quotient aus Ergebnis und Umsatzerlösen.

Vertragsreeder

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

WACC

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

Impressum

Kontakt

Marenave Schifffahrts AG | © 2013
Axel-Springer-Platz 3 | 20355 Hamburg

Ansprechpartner

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

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

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY
ISIN DE000A0H1GY2

Bildnachweis

Archiv, Claudia Kempf, iStockphoto, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2013

Notizen

