

Geschäftsbericht 2013

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

- 27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 28 Konzern-Bilanz
- 30 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 31 Konzern-Eigenkapitalpiegel
- 32 Konzern-Anhang
- 66 Konzern-Anlagenspiegel
- 68 Segmentberichterstattung
- 70 Bilanzzeit zum Konzernabschluss
- 71 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Jahresabschluss

- 73 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 87 Gewinn- und Verlustrechnung
- 88 Bilanz
- 90 Anhang des Einzelabschlusses
- 99 Entwicklung des Anlagevermögens
- 100 Bilanzzeit zum Einzelabschluss
- 101 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Corporate Governance

- 103 Bericht des Aufsichtsrates
- 105 Corporate-Governance-Bericht
- 105 *Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB*
- 107 *Weitere Angaben zur Corporate Governance*
- 108 *Entsprechenserklärung*
- 111 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB

- 114 Glossar
- 117 Impressum



Sehr geehrte Aktionäre,

auch das Jahr 2013 konnte nicht das Ende der nunmehr seit dem Jahr 2008 andauernden internationalen Schifffahrtskrise markieren.

Die durch die Weltwirtschaft gesetzten Rahmenparameter entwickeln sich dabei zwar grundsätzlich zufriedenstellend. Insbesondere die Schwellenländer werden auch weiterhin zu einem moderaten Wachstum beitragen, welcher den Seehandel überproportional begünstigen dürfte.

Der Grund, warum dies nur eine relativ geringe Auswirkung auf das Charratenniveau haben könnte, ist jedoch hausgemacht. Getrieben wurde diese Entwicklung von einer Flut von Liquidität in den Schiffsfinanzierungsmarkt. Alleine seit Beginn des Jahres 2013 sind mehr als USD 8 Milliarden – vor allem durch Private Equity getriebene Projekte über die New Yorker Börse – in den Markt gepumpt worden. Die Lücke, die die klassische fremdkapitalseitige Schiffsfinanzierung aufgrund ihrer eigenen Auflagen bzgl. Portfoliobereinigung hinterlassen hat, konnte so mehr als geschlossen werden. Die neuen Gelder werden dabei ganz überwiegend in Neubauprojekte investiert. 2013 war somit auch ein Rekordjahr in Bezug auf die Ordertätigkeit bei Schiffswerften in Fernost, deren Orderbücher bis in das Jahr 2016 hinein gut gefüllt sind.

Die Gefahr, dass eine Erholung erstickt wird, bevor sie sich richtig entfalten konnte, sofern zukünftig nicht mit mehr Zurückhaltung am Neubaumarkt agiert wird, ist somit nicht von der Hand zu weisen.

Das nachhaltige Anziehen der Charraten sowie der Schiffspreise wird somit jedenfalls voraussichtlich später einsetzen und insgesamt geringer ausfallen, als dies noch vor einem Jahr angenommen werden durfte.

Die Schiffe unserer Flotte werden zudem weniger Zeit haben, die Phasen geringer Einnahmen wieder aufzuholen. Neben den Wettbewerbsnachteilen bezüglich Treibstoffeffizienz gegenüber den neuen Schiffen im sog. „ecodesign“ führt auch ein zunehmendes regulatorisches Umfeld zu der Notwendigkeit von Ersatzinvestitionen, welche sich in einem Umfeld schwacher Einnahmen kaum amortisieren können, so dass davon auszugehen ist, dass der Trend kürzer werdender wirtschaftlicher Nutzungsdauern anhalten wird.

Diesem Trend können sich auch die Schiffe unserer Flotte nicht entziehen. Insofern ist es nur folgerichtig, dass die nochmals erschwerten Rahmenbedingungen auch in der Bilanz des Konzerns abzulesen sind. Das im aktuellen Geschäftsjahr ausgewiesene negative Konzernergebnis in Höhe von EUR 104,6 Mio. ist ausschließlich durch die liquiditätsunwirksamen außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Flotte begründet.

Auf Basis dieser bereinigten Bilanz, in welcher die Buchwerte der Schiffe ihrem tatsächlichen zukünftigen Gewinnpotential entsprechen, sind wir zuversichtlich, zukünftig auf profitabilem Niveau agieren zu können.

Die bestehende Flotte ist dabei auf Basis der neuen Bewertung insbesondere vor dem Hintergrund wachsender Produktentankermärkte in den kommenden Jahren gut positioniert. Im Zuge der fortlaufenden Optimierung der operativen Beschäftigung unserer Schiffe konnten wir im 1. Quartal 2014 unseren MR-2-Tanker „Mare Caribbean“ in den international renommierten Hafnia-Tanker-Pool einbringen, in welchem er aufgrund der dort für das Schiff optimierten Befrachtung für Schiffe homogeneren Zuschnitts verbesserte Ergebnisse für den Konzern einfahren wird.

Auch in dem an Schiffseinheiten gemessen zweitgrößten Segment des Konzerns – den vier Supramax-Bulkern – erwarten



wir kurzfristig ein verbessertes Ratenniveau. Deutlich anziehende Schiffspreise für sowohl Neubau- als auch Secondhand-Tonnage können hier als Frühindikatoren verstanden werden.

Neben der andauernden Optimierung der Beschäftigung und Bereederung der bestehenden Flotte steht für mich als neuer CEO insbesondere auch der Ausbau des Geschäftsmodells der Marenave Schiffahrts AG und damit Hand in Hand der Ausbau der fahrenden Flotte im Mittelpunkt meiner Bestrebungen.

Aufgrund der in Deutschland einzigartigen Struktur als börsennotierte Gesellschaft, die die zunehmend an Bedeutung gewinnenden Anforderungen an Transparenz und Corporate Governance erfüllt, und welche ohne Vorfestlegung auf nur einen bestimmten Schiffstyp Tonnage auf effiziente Weise anbinden und betreiben kann, eignen wir uns als idealer Partner für den schiffsfinanzierenden Sektor. Dort wird unverändert nach unterschiedlichen Modellen gesucht, bestehende Problemfinanzierungen neu zu organisieren. Im Gegensatz zu anglo-amerikanisch getriebenem Hedge-Fonds-Ansätzen unterscheidet sich die Marenave Schiffahrts AG dabei durch ihre lokale Präsenz und bestehende Kontakte sowie auch eine unterschiedliche Investorenstruktur und damit einhergehend anderer Renditeerwartungen. Hier arbeiten wir aktiv an Lösungen der zukünftigen Zusammenarbeit.

Strategisch bedeutsam ist dabei die Transformation von einem reinen Investment-Manager hin zu einer eigenständigen zusatzgenerierenden Firma. Einer größeren Interaktion mit Ihnen als Aktionären sowie das Ausrichten der Geschäftstätigkeit an den Bedürfnissen und Anforderungen der Aktionäre messe ich dabei eine große Bedeutung zu. Schifffahrt ist und bleibt ein zyklisches – und damit tendenziell auch risikonäheres – Geschäft. Dieses der Schifffahrt inhärente Risiko zu managen und dadurch kompatibel mit Anforderungen risikovererter Investoren zu gestalten, sehe ich als weitere Hauptauf-

gabe meiner Arbeit für die Zukunft. Dazu werden wir hausintern die maritime Wertschöpfungskette sukzessive erweitern. Dem Ausbau der eigenen Analysekompetenzen zur Identifikation der richtigen Investitionsfelder kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu.

Sehr geehrte Aktionäre, nachdem ich mein gesamtes Berufsleben in unterschiedlichen Kulturen und verschiedenen Schaltstellen innerhalb der maritimen Wirtschaft gearbeitet habe, war ich mir bei Antritt meiner neuen Position als Vorstand Ihrer Gesellschaft sowohl der besonderen herausfordernden Umstände im gesamten Schifffahrtsmarkt als auch der speziellen Struktur und Finanzierungssituation der Marenave Schiffahrts AG vollauf bewusst.

Aufgrund der Alleinstellungsmerkmale der Gesellschaft und der daraus ableitbaren Chancen habe ich die neue Herausforderung mit großer Freude und Enthusiasmus begonnen und möchte in zukünftigen Dialogen Ihnen als Eigner der Gesellschaft konkreter aufzeigen, wie und wohin die Gesellschaft weiter entwickelt werden kann.

Dabei hoffe ich zunächst auf bestehendes Interesse sowie anschließende Unterstützung aus dem bestehenden Aktionärskreis.

Ich freue mich auf eine gewinnbringende Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.

Ihr Ole Daus-Petersen

Chief Executive Officer
Marenave Schiffahrts AG



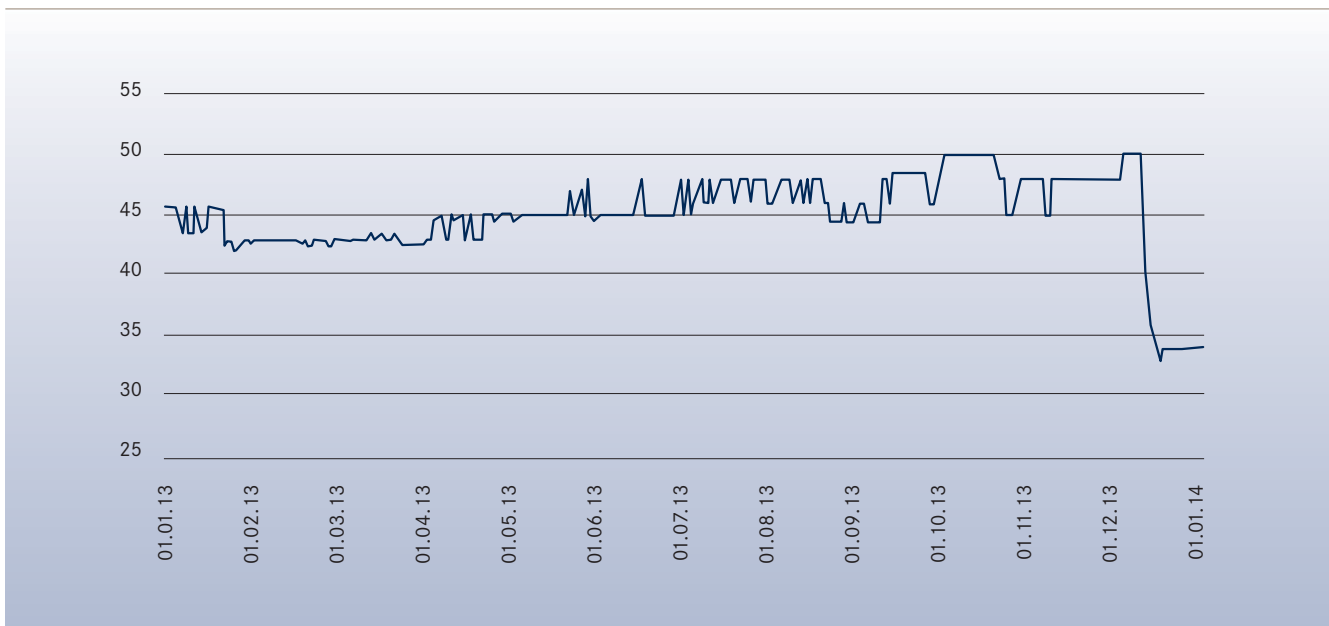
Das Unternehmen in Kürze

Firma	Marenave Schiffahrts AG
Sitz der Gesellschaft	Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg
Gründungsjahr	2006
Vorstand	Ole Daus-Petersen (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	51,17 Mio. Euro zum 31. Dezember 2013
Aktiengattung	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
Anzahl der Aktien	1.500.500

Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2013

Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Die Volatilität an den Aktienmärkten hielt auch im gesamten Jahr 2013 unverändert an, wobei insgesamt deutlich steigende Kurse zu Buche stehen.

Haupttreiber dieser Entwicklungen waren zunächst weiterhin die Zentralbanken. Erst sorgte die Federal Reserve für neuen Schwung mit ihrer Aussage, zunächst auf eine Reduzierung des dritten Liquiditätsprogramms (QE3) zu verzichten. Auf dieser Seite des Atlantiks überraschte die Europäische Zentralbank mit ihrer Bekanntgabe, die Leitzinsen auf den historischen Tiefkurs von 0,25 Prozent herabzusetzen und so weiterhin die Märkte mit günstigem Geld zu versorgen. Selbst als der Beginn des Ausstieg aus dem bisherigen US-Liquiditätsprogramm angekündigt wurde, konnten die Aktienkurse auf beiden Seiten des Atlantiks weiter Boden gutmachen. Grund hierfür dürften die zunehmend positiven Konjunkturdaten sein.

Latent belastend wirken dagegen weiterhin die Staatsverschuldungsproblematiken, welche derzeit in Europa etwas abgeschwächt erscheinen, im Kern aber wohl noch nicht als gelöst bezeichnet werden können.

Insgesamt war das Jahr 2013 gekennzeichnet vom Erreichen immer neuer Rekordwerte. Der Dax erreichte bereits Ende

des Jahres 2013 einen Stand von über 9.500 Punkte. Ähnlich entwickelte sich der Dow Jones, der mit Allzeithochkursen über 16.250 Punkte das Jahr 2013 beenden konnte.

Die sachwertbasierten Aktien der Marenave Schiffahrts AG weisen eine geringe Korrelation zum restlichen Aktienmarkt sowie eine sehr geringe Liquidität aus.

Vor diesem Hintergrund startete die Aktie mit einem Kurs von EUR 45,75 in das Jahr 2013 und sank bis zum Ende des Jahres auf einen Wert von EUR 34,1. Ein weiterer Rückgang des Aktienkurses auf Werte zwischen EUR 20 und EUR 25 je Aktie erfolgte im 1. Quartal 2014, wobei diese Werte in etwa dem bilanziellen Eigenkapital je Aktie auf Basis des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2013 entsprechen.

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

Marenave Schifffahrts AG in Zahlen

	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Ergebnis						
Umsatzerlöse in TEUR	56.944	62.578	54.788	39.549	33.111	50.458
EBIT in TEUR	-96.715	7.654	5.090	4.258	-893	16.192
Umsatzrendite in %	-183,72	-2,41	-7,19	-9,33	-23,18	20,41
EBIT-Marge in %	-169,84	12,23	9,29	10,77	-2,70	32,09
Ergebnis pro Aktie in EUR	-69,72	-1,01	-2,63	-2,46	-5,12	6,86
Bilanz						
	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
Bilanzsumme in TEUR	247.912	382.718	410.459	404.169	354.834	304.178
Eigenkapital in TEUR	33.638	144.469	149.059	147.823	140.605	156.233
Eigenkapitalquote in %	13,57	37,75	36,32	36,57	39,63	51,36
Mitarbeiter						
	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
Mitarbeiter	7	7	8	7	7	0
Personalaufwand in TEUR	576	588	541	445	257	0
Personalaufwandsquote in %	1,01	0,94	0,99	1,13	0,78	0,00

Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2013

Geschäft der Marenave Schiffahrts AG

Die Marenave Schiffahrts 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. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schiffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schiffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave 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 2013 – 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. Die Beschäftigung der Schiffe erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung, mittel-/langfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schiffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schiffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2013 sieben (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schiffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche sich 2013 nach Jahren globaler Finanzmarkt- und Wirtschaftskrisen und der Schuldenkrise im Euro-Raum in einem Umfeld weitgehend ohne krisenhafte Finanzmarktturnbulenzen bewegte. Vor diesem Hintergrund befindet sich die Weltwirtschaft zum Ende des Jahres 2013 wieder in einem Aufwärtstrend, wobei unisono eine eher bescheidene Expansion erwartet wird. Alles in allem dürfte das zusammengefasste Bruttoinlandsprodukt der Welt 2014 um ca. 3,7% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./ USA, World Economic Outlook (WEO) updates, Meldung vom

21.1.2014 auf www.imf.org) zulegen. Die etwas bessere Expansion wird sich auch in einer beschleunigten Zunahme des Welthandels niederschlagen. Er dürfte 2014 um etwa 4,5% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./ USA, World Economic Outlook (WEO) updates, Meldung vom 21.1.2014 auf www.imf.org) wachsen und somit grundsätzlich gute Rahmenbedingungen für die Schifffahrt setzen.

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist jedoch die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität. 2013 war ein Rekordjahr bzgl. der Neubestellungen, welche in den kommenden drei Jahren sukzessive zu Ablieferungen von Werften in Fernost führen werden.

Obwohl die Schifffahrt bei bestehendem Tonnageüberangebot unverändert in der Krise steckt und geringe Charterraten erzielt werden, liegen die Gründe für die Vielzahl von Neubestellungen zum einen in den historischen Tiefständen bei den Preisen für die Schiffsneubauten und zum anderen versprechen die Schiffe neuerer Bauart wesentliche Kostenvorteile im täglichen Betrieb, was einen weiteren Vorteil gegenüber der Alttonnage darstellt. Da der Trend hin zu diesen Schiffen im sogenannten „eco-design“ seit 2013 als ein nachhaltiger Trend zu bewerten ist, hat der Vorstand die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die bestehende Alttonnage eingeschätzt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Alttonnage höchstwahrscheinlich nicht mehr so lange und nicht mehr zu so hohen Raten wie vormals angenommen gegen die Schiffe neuerer Bauart konkurrieren können. Aus diesem Grund wurde die Nutzungsdauer unserer Schiffe – mit Ausnahme des Car Carriers – sowie deren Einnahmeerzielungsfähigkeit in höherem Alter nach unten korrigiert. Dies führte zu wesentlichen außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen von insgesamt EUR 104,8 Mio, welche den ansonsten entstandenen Jahresüberschuss in Höhe von EUR 0,2 Mio. komplett überlagerten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen bzw. Impairments entfallen in Höhe von EUR 66,2 Mio. auf die Tankerflotte, in Höhe von EUR 24,9 Mio. auf die Bulkerflotte und in Höhe von EUR 13,7 Mio. auf die Containerflotte.

Die maritime Industrie unterliegt zudem in zunehmendem Maße Umweltschutzgesetzen, einschließlich internationaler Abkommen sowie Regularien, die von den Flaggen- oder Registerstaaten auferlegt werden. Beispielhaft zu nennen sind hier zunehmende Emissionsrestriktionen und die Einrichtung von sog. „ECA-Zones“ (Emission Control Areas), in welchen nur

sehr niedrige Schwefeldioxidwerte ausgestoßen werden dürfen. Ein anderes Beispiel ist das kurz vor der Ratifizierung stehende sog. Ballastwasser-Übereinkommen, durch welches die Verschmutzung von Ozeanwasser durch die Ableitung von Ballastwasser reduziert werden soll, indem Ballastwassermanagementsysteme an Bord eingerichtet werden.

Um diese regulatorischen Maßnahmen einzuhalten, sind Investitionen in die Schiffe notwendig, welche tendenziell mit zunehmendem Alter der Schiffe anwachsen. In Kombination mit dem schwachen Ratenumfeld erhöht dies die Wahrscheinlichkeit, dass Reeder bei älteren Schiffen diese Investitionen nicht durchführen, da sie sich voraussichtlich nicht amortisieren würden, so dass Schiffe stattdessen verschrottet werden. Das durchschnittliche Verschrottungsalter dürfte sich zukünftig auch vor diesem Hintergrund weiter verjüngen. Diesem Umstand wurde durch die Reduzierung der kalkulierten Nutzungsdauer – mit den beschriebenen Impairments als Konsequenz – in der Konzernbilanz und der Bilanz der Marenave Schifffahrts AG Rechnung getragen.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2013 nicht wesentlich gegenüber dem Vorjahr verändert. Dies bedeutet, dass Schiffsfinanzierungen weiterhin nur sehr selektiv vergeben werden, da die großen schiffsfinanzierenden Banken im Wesentlichen immer 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 2014 zu erwarten sein wird.

Ebenfalls wie vor einem Jahr erwartet, ist anstelle des KG-Systems und des klassischen Bankensystems die alternative Finanzierungsform „Private Equity“ getreten. Erstaunliche USD 8 Milliarden wurden auf diesem Weg im Jahr 2013 in die Schifffahrt investiert, wobei im Wesentlichen die New Yorker Wall Street und der Osloer „OTC/Bond“-Markt die am häufigsten begangenen Wege waren, um neues Geld zu investieren. Wir erwarten, dass sich dieser Trend abgeschwächt in 2014 fortsetzen wird und Investoren dabei zukünftig höhere Anforderungen als in der Vergangenheit bei ihren Investitionsentscheidungen anlegen werden.

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 aus heutiger Sicht sichereres Fundament gestellt. Die Eckpunkte dieser Lösung zeichnen sich durch einen Fortbestand der Flotte und das Anpassen des Tilgungs-

profils der einzelnen Darlehen an die aktuellen und die zukünftig erwarteten Marktgegebenheiten aus.

In diesem Marktumfeld ist das Konzernergebnis der Marenave Schifffahrts AG trotz operativer Gewinne im Geschäftsjahr 2013 mit EUR ./. 104,6 Mio. negativ ausgefallen. Ursächlich dafür sind die außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Flotte. Die aus der Neueinschätzung resultierenden Schiffsbuchwerte bewegen sich nunmehr im Wesentlichen auf dem Niveau der Marktwerte. Materiell höhere Buchwerte als aktuelle Marktwerte liegen lediglich bei den Schiffen im Bulkersegment vor, bei denen die durch Charterverträge gesicherten zukünftigen Einnahmepotenziale in dem Buchwert der Schiffe berücksichtigt wurden.

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

Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./. Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 8.956 auf TEUR 8.283 verringert. Auf USD-Basis würde der Rückgang nur bei ca. USD 0,5 Mio. liegen. Bis einschließlich des dritten Quartals 2013 lagen die Werte des aktuellen Jahres noch über denen der Vergleichsperiode. Das 4. Quartal 2013 war jedoch ungewöhnlich schwach und hat das Gesamtjahresergebnis negativ in Mitleidenschaft gezogen. Das Ergebnisniveau des 1. Quartals 2014 ist jedoch dagegen ungewöhnlich stark, so dass insgesamt von einer Periodenverschiebung gesprochen werden kann und der Trend eines sukzessiven – aber langsamen – verbesserten Ratenumfelds innerhalb der Produktentankerflotte ungebrochen ist.

Der Markt für Produktentanker befindet sich weiterhin im Umbruch und ist durch Veränderungen in der Erzeugung und Verarbeitung von Rohöl, insbesondere Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität, gekennzeichnet.

Während in den letzten Monaten veraltete Raffinerien, vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa, stillgelegt wurden, besteht heute ein hohes Exportpotential von Ölprodukten aus modernen Raffinerien im asiatischen Pazifikraum, welches den Importbedarf entwickelter Länder sowie in Afrika und Südamerika deckt und somit insgesamt einen positiven Einfluss auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage hat.

Darüber hinaus haben sich die USA in den letzten Jahren vom Netto-Importeur zum Netto-Exporteur entwickelt; eine Entwicklung, die vor dem Hintergrund der Exploration neuer Schieferöl-Reserven weiter zunehmen dürfte. Schon heute gehören die USA zu den größten Ölproduzenten der Welt,



wobei die Produktion mit enormen Zuwachsraten weiter wächst. Da das in den USA produzierte Rohöl nur in wenige Nachbarländer (Kanada) exportiert werden darf, muss das Rohöl in US-Amerikanischen Raffinerien verarbeitet werden. Da nicht alle Ölprodukte im eigenen Land verbraucht werden, wächst der Handel von Ölprodukten aus den USA beständig. Amerikanische Ölprodukte konkurrieren heute mit den Produkten aus Europäischer Produktion und werden in die ganze Welt exportiert. Hierdurch ergeben sich neue Möglichkeiten von „Triangulations“-Reisen im Atlantik, welche die Einnahmen der Produktentanker insgesamt verbessern sollten. Verstärkend kommt hinzu, dass die meisten Routen länger sind als von den Europäischen Verladehäfen, was einen zusätzlichen, positiven Effekt für die Auslastung der Flotte infolge der damit verbundenen höheren Tonnenmeilennachfrage hat.

Aufgrund der strukturellen Verbesserung der Fundamentaldaten war das Jahr 2013 von einer Großzahl von Neubestellungen gekennzeichnet und es wurde mehr als das Dreifache des entsprechenden Vorjahresniveaus bestellt. Aufgrund der historisch niedrigen Neubaupreise auf den führenden Werften in

Korea wurden insbesondere Medium Range Tanker und Long Range 2 Tanker bestellt. In den kleineren Handymax- und LR1-Größen gab es dagegen nur vergleichbar wenige Neubestellungen. Trotz dieser Orderentwicklung gehen wir weiterhin davon aus, dass die Transportnachfrage schneller wächst als das Tonnageangebot. Damit auch mittel- bis langfristig steigende Ergebnisse erzielt werden können, rufen Marktteilnehmer jedoch zunehmend nach mehr Disziplin bei der zukünftigen Ordertätigkeit.

Containerschifffahrt

Die weltweite Containerflotte hat zum Ende des Jahres 2013 eine Größe von 17,3 Millionen TEU erreicht, was einen Kapazitätszuwachs von 5,8 % bedeutet. Dies erfolgte trotz Rekordverschrottungen von 192 Schiffen mit einer Gesamtkapazität von ca. 460.000 TEU, welche jedoch durch das Dreifache an Neubauablieferungen kompensiert wurden. Der Anteil des Orderbuches an der Gesamtflotte hat zum Ende des Jahres ebenfalls wieder zugenommen und die 20-Prozent-Marke überschritten, was bedeutet, dass zumindest auch in den kommenden Jahren Neubauablieferungen zu einem Flottenwachstum führen werden, welches nur bei sehr guter Kon-



junkturlage durch ein Nachfragewachstum aufgefangen werden kann.

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass sich der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe zum Ende des Jahres 2013 weiter erhöht hat und sich auf ca. 800.000 TEU belief, was in etwa einer Anzahl von 235 Schiffen und einem Anteil von 4,5 % entspricht. Beim Gros der nicht beschäftigten Schiffe handelt es sich um Chartertonnage.

In der Größenklasse der MS "MARE FOX" und MS "MARE FRIO" wird derzeit mehr abgewrackt als neu abgeliefert; ein Trend der sich wohl nicht umkehren wird, zumal das Durchschnittsalter der Flotte heute bei rd. 10 Jahren liegt. Bei dem seit nunmehr rd. fünf Jahren bestehenden nicht auskömmlichen Ratenniveau, steht nicht viel Geld zur laufenden Instandhaltung der Schiffe zur Verfügung. Die Reserven für die Kosten der nach 15 Jahren zwingend anstehenden Klassedockungen konnten zunehmend nicht aufgebaut werden, so dass die betroffenen Schiffe heute oft kurz vor der Klassedockung an Abbrecher verkauft werden. Somit liegen heute die Werte von 15 Jahre alten Containerschiffen in der Regel nah beim

Schrottwert, ganz gleich um welche Größenklasse es sich dabei handelt. Da in den kleinen Größen bis 1.200 TEU bereits sehr viele Schiffe abgewrackt wurden, gehen wir davon aus, dass sich die Charraten in diesem Segment aufgrund einer Verknappung der verfügbaren Tonnage früher verbessern werden als in anderen Größenklassen.

Für die beiden Containerschiffe und die Partnerschiffe des Einnahme-Pools, in dem die Schiffe beschäftigt sind, erwarten wir somit aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feeder-schiffe und ihres aktuell guten technischen Zustandes im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld. Den langfristigen Konsequenzen, welche die eingangs beschriebenen Entwicklungen in Bezug auf „eco“-Neubauten sowie eines zunehmenden regulatorischen Umfeldes haben, werden sich jedoch auch diese Schiffe nicht entziehen können.

Derzeit sind alle in diesem Pool fahrenden Containerschiffe beschäftigt und bislang sind wir von längeren Wartezeiten nicht betroffen gewesen.

Supramax 6T/C Spot



Quelle: HSH Nordbank AG, Daily FFA Markets, 21. März 2014

Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich jüngst wieder aufgehellt. Der Baltic Dry profitierte von den Anstiegen der Nachfrage nach Capesize-Tonnage, welche erneut vorrangig durch die Lageraufstockungen in China angetrieben wurde. Zum Jahresende erreichte der Leitindex seinen Höchststand 2013.

Für die spezifischen Bulker innerhalb der Marenave-Flotte ist der Baltic Supramax Index (BSI) ein noch passenderer Indikator des Ratenniveaus der relevanten Schiffe. Eine Mehrjahresübersicht zeigt die obige Grafik.

Aufgrund von Bestellungen in den Vorjahren und auch noch in 2013 leidet die Bulkschifffahrt unter dem starken Wachstum der Flotte. Jedoch nimmt das Orderbuch kontinuierlich weiter ab und das Flottenwachstum verliert seine Dynamik, so dass ein Wachstum der Nachfrage über dem Wachstum des Angebots – und damit eine bessere Auslastung und bessere Einfahrerergebnisse – durchaus realistisch ist.

Für unsere vier Bulker wurden direkt ab Werftablieferung mittelfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen. Für zwei Bulker (MS „MARE TRANSPORTER“ und MS „MARE TRADER“) liefen diese Beschäftigungsverträge im 2. Quartal 2013 aus. Im Anschluss wurden beide Schiffe mit eigenen Greifern ausgerüstet und haben in den ersten Monaten eine Reihe von Positionierungsreisen in einem eher schwachen Marktumfeld getätigt. Erst mit der Erholung des Marktes haben wir uns entschlossen, die beiden Schiffe auf Perioden von 6-9 Monaten zu verchartern. Seit-

dem werden diese Schiffe für kurze Perioden per Zeitcharter beschäftigt, wobei derzeit Marktraten eingefahren werden, die die laufenden Kosten der Schiffe decken und bis in die 1. Hälfte des Jahres 2014 gesichert sind. Aus heutiger Sicht dürften die kommenden Abschlüsse in 2014 auf einem besseren Niveau als die Vorgängerabschlüsse aus 2013 liegen.

Die beiden anderen Bulker (MS „MARE TRACER“ und MS „MARE TRAVELLER“) sind dagegen aufgrund deren mittelfristigen Beschäftigungsverhältnisse bis 2015/2016 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 nach wie vor die Folgen der großen Pleiten.

Ähnlich wie bei den Produktentankern hat es in den letzten Monaten einen beachtlichen Andrang bei den Werften gegeben. Dort wurde eine große Anzahl von neuen Eco-Schiffen geordert, insbesondere handelte es sich dabei um sog. Ultramax-, Kamsarmax- und Newcastlemax-Bulker. Die Vorteile der Neubestellungen liegen insbesondere in optimierten Werten für Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch, wobei alle neu bestellten Schiffe größer sind als die derzeit fahrende Flotte. Die Ultramax-Bulker sind die Nachfolger der Supramax-Bulker und können bei gleichen Kosten ca. 10% mehr Ladung transportieren (57.000 dwt vs. 63.000 dwt.). Diese Schiffe werden sich aus unserer Sicht im Markt schnell durchsetzen und eine ernstzunehmende Konkurrenz für unsere kleineren Supramax-Bulker sein.

Car Carrier

Der Markt für Car Carrier befindet sich 2013 in einem ausgewogenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

In 2013 wurden weltweit mehr als 83 Millionen Autos verkauft, was einen 4,2-prozentigen Anstieg gegenüber 2012 darstellt. Auch für die kommenden Jahre wird ein jährliches Wachstum von 4 – 5 Prozent prognostiziert, wobei vor allem China und andere Schwellenländer verantwortlich zeichnen, während sich beispielsweise der europäische Markt rückläufig zeigte.

Die globale Flotte von Car Carriern beträgt per Ende 2013 699 Einheiten mit einem durchschnittlichen Alter von neun Jahren. Das Orderbuch macht aktuell 12 Prozent der aktuellen Flotte aus.

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.

Höegh Autoliners führt derzeit seine Modernisierungsstrategie der Flotte fort und ist führend bei der Vergabe von Neubaufträgen. Aktuell umfasst die Flotte des zum Konzern Leif Höegh & Co. gehörenden Unternehmens 46 eigene und 19 langfristig eingecharterte Schiffe.

Unternehmenssteuerung

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG ist gekoppelt an den Erfolg der jeweiligen Konzerngesellschaften. Aus diesem Grund erfolgt die Unternehmenssteuerung auf Ebene des Marenave-Konzerns. Diese erfolgt im Wesentlichen auf der Basis der finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und dem „Konzernergebnisbeitrag“ auf Ebene der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier.

Die Umsatzerlöse umfassen dabei sämtliche Zeitcharter-, Bareboatcharter- und Poolerlöse. Im Falle von Einzelreise-/Spotcharter erfolgt eine Umrechnung auf Zeitcharterbasis (sog. „TCE“: Time Charter Equivalent). Treibstoffkosten und ähnliche einzelreiseppezifische Kosten, die durch – gegenüber der Zeitcharter – höhere Frachterlöse abgegolten sind, werden somit zum Zwecke der Unternehmenssteuerung eliminiert.

Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der Konzernergebnisbeitrag auf

Ebene der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Hiervon werden die auf der Ebene der Marenave AG anfallenden administrativen Kosten sowie Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Abzug gebracht.

Die Überwachung der Planungsannahmen erfolgt in eigener Verantwortung durch den Vorstand und in regelmäßiger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Grundlage der Überwachung ist ein in der Regel auf monatlicher Basis maßgeschneidertes Reporting (sog. „Controllingtool“), in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet werden. Hierdurch können Abweichungen frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Ein wichtiger Schwerpunkt der Unternehmenssteuerung ist dabei die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes. Darüber hinaus ergeben sich regelmäßige Berichtspflichten gegenüber den refinanzierenden Banken aus vertraglichen Darlehensvereinbarungen (Compliancezertifikate, Nachweis Einnahmesituation).

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2013 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2012 stellen sich wie folgt dar:

	01.01. - 31.12.2013	01.01. - 31.12.2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	56.944	62.578	-5.634
Schiffsbetriebskosten	-28.690	-25.327	-3.363
Schiffsbetriebsergebnis	28.254	37.251	-8.997
Personalaufwendungen	-576	-588	12
Sonstige betriebliche Erträge	5.472	1.807	3.665
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.693	-2.792	-2.901
Reedereiüberschuss	27.457	35.678	-8.221
Abschreibungen auf Sachanlagen	-19.332	-20.424	1.092
Wertminderungen	-104.840	-7.600	-97.240
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	562	42	520
Finanzierungsaufwendungen	-7.890	-8.652	762
Ergebnis vor Ertragsteuern	-104.043	-956	-103.087
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-387	-176	-211
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-190	-377	187
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-577	-553	-24
Konzernergebnis	-104.620	-1.509	-103.111

Zur Ertragslage ist für Vergleichszwecke auf Umsatzerlöse auf TCE-Basis abzustellen, was der Darstellung innerhalb der Segmentberichterstattung entspricht. Dies bedeutet, dass im Fal-

le von einer Einzelreisetätigkeit, bei der in der vereinbarten Charrate ebenso die vom Schiffseigner zu tragenden Treibstoff- und Hafenkosten einkalkuliert sind, die reisespezifischen Kosten von den Frachterlösen abgezogen werden, um auf eine gegenüber der Zeitcharter vergleichbare Charrate (sog. Zeitcharteräquivalent „TCE“) zu gelangen.

Das Schiffsbetriebsergebnis der Marenave Schiffahrts AG wurde in 2013 von Sondereffekten beeinträchtigt: USD-Schwäche gegenüber dem Euro, Klinedockungen von drei Schiffen (MS „MARE FOX“, MS „MARE FRIO“, MT „MARE BAL-TIC“) und Upgrading von zwei weiteren Schiffen (MS „MARE TRADER“ und MS „MARE TRANSPORTER“) sowie Positionierungsreisen und Wartezeiten.

Der Rückgang der in EUR ausgewiesenen Umsatzerlöse ist zu Teilen den unterschiedlichen durchschnittlichen Umrechnungskursen zuzuschreiben (2013: USD/EUR 1,33 vs. 2012: USD/EUR 1,29); im Falle des Car Carriers ist der Rückgang ausschließlich diesem Effekt geschuldet. In der funktionalen Währung USD zeigt das Produktentankersegment – bis auf das 4. Quartal – einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr, welcher noch deutlicher ausfiel, wenn in 2013 nicht Sondereffekte (Drydocking und Positionierungsreisen auf eigene Kosten) angefallen wären. Unter Einschluss des 4. Quartals 2013 hat sich das Ratenniveau im Bereich der Produktentanker auf Gesamtjahressicht somit nicht verbessert. Auch die Zeitcharterraten bei den Containerschiffen sind nahezu gleichbleibend gewesen. Der ausgewiesene Rückgang der Umsatzerlöse insgesamt ist neben dem USD/EUR-Kurs vor allem dem Drydocking beider Containerschiffe und damit einhergehender beschäftigungsloser Tage im Jahr 2013 zuzuschreiben.

Materielle Einschnitte zeigt das Bulkersegment. Durch die Rücklieferung aus der Erstbeschäftigung von zwei Schiffen und der anschließenden kurzfristigen Beschäftigung auf Marktniveau nahmen die Einnahmen und Ergebnisse stark ab.

Die Aufteilung der Umsatzerlöse auf TCE-Basis nach Segmenten ergibt sich insgesamt wie folgt:

	2013	2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Produktentanker	21.786	22.716	-930
Containerschiffe	2.993	3.312	-319
Car Carrier	8.839	9.159	-320
Bulker	21.397	27.391	-5.994
Umsatzerlöse	55.015	62.578	-7.563

Die zuvor beschriebenen Entwicklungen schlagen sich auch in dem nach Segmenten aufgeteilten Ergebnis (Ergebnis vor Ertragsteuern) nieder:

	2013	2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-1.985	-2.318	333
Produktentanker	-71.637	-9.487	-62.150
Containerschiffe	-16.239	-5.547	-10.692
Car Carrier	4.585	4.011	574
Bulker	-18.821	12.330	-31.151
Übrige	54	55	-1
Konzernerfolg	-104.043	-956	-103.087

In den vorgenannten Zahlen sind auch die Impairment-Aufwendungen enthalten; zur besseren Analyse erfolgt die Darstellung wie folgt ohne Impairments:

	2013	2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-1.985	-2.318	333
Produktentanker	-5.358	-5.287	-71
Containerschiffe	-2.549	-2.147	-402
Car Carrier	4.585	4.011	574
Bulker	6.050	12.330	-6.280
Übrige	54	55	-1
Konzernerfolg vor Impairment	797	6.644	-5.847

Im Bereich Car Carrier sorgten vor allem gesunkene Zinsaufwendungen sowie eine verbesserte Mark-to-Market-Bewertung des Zinsswaps zu einem gegenüber dem Vorjahreszeitraum verbesserten Ergebnis.

Im Übrigen korrespondiert die Ergebnisentwicklung mit der Umsatzentwicklung, die zuvor beschrieben wurde.

Der Schiffsbetrieb verlief ansonsten insgesamt weitgehend störungsfrei.

Insgesamt sank das Schiffsbetriebsergebnis um EUR 9,0 Mio., was im ganz Wesentlichen durch die Rücklieferung von zwei Bulkern aus ihrer Erstbeschäftigung und der anschließenden Beschäftigung auf deutlich verringertem Marktniveau verursacht ist.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind EUR 2,9 Mio. Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln enthalten, denen entsprechende Aufwendungen in Höhe von EUR 2,8 Mio. bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstehen und dort den Anstieg der Position zum Vorjahr begründen. Weitere Erträge aus aktivierten Schadensersatzansprüchen gegenüber Versicherungen, Werften und Dritten in Höhe von EUR 1,1 Mio. erhöhten die sonstigen betrieblichen Erträge im Vergleich zum Vorjahr. Die entsprechenden Reparaturaufwendungen (EUR 1,2 Mio.) sind in den sonstigen Schiffsbetriebskosten enthalten.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um EUR 1,1 Mio. auf EUR 19,3 Mio. ab, im Wesentlichen aufgrund der im Laufe des Jahres 2012 vorgenommenen Impairments.

In den Finanzierungsaufwendungen (EUR 7,9 Mio.) sind vor allem Darlehenszinsen, Aufwendungen aus der Effektivverzinsung, Zinsaufwendungen aus abgeschlossenen Zinsswaps und auf emittierte Commercial Paper enthalten.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt EUR 0,6 Mio. sind vor allem Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps enthalten.

Das negative Finanzierungsergebnis (EUR ./ 7,3 Mio.; Vorjahr: EUR ./ 8,6 Mio.) liegt insgesamt unter dem Niveau des Vorjahres. Zur Absenkung des Zinsaufwandes trugen neben dem USD/EUR-Kurs desweiteren ein gesunkener zu verzinsender Darlehensbestand im Segment Bulker und Car Carrier sowie ein niedriges USD-Libor-Niveau bei. Verstärkend wirken sich zudem die beschriebenen Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Swaps aus.

Der Gesamtsteueraufwand ist mit EUR 0,6 Mio. nahezu konstant zum Vorjahr ausgefallen, wobei die tatsächlichen Steuern signifikant gestiegen sind. Dies hängt vor allem mit dem im Jahr 2013 erfolgten Verbrauch der steuerlichen Verlustvorträge zusammen. Im Geschäftsjahr und in den Vorjahren führte die Nutzung der Verlustvorträge zu latentem Steueraufwand.

Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt das Konzernergebnis (inkl. Impairments) EUR ./ 104,6 Mio. (Vorjahr: EUR ./ 1,5 Mio.).

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2013	31.12.2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	226.385	363.216	-136.831
Kurzfristige Vermögenswerte	21.527	19.502	2.025
Bilanzsumme	247.912	382.718	-134.806
Schulden			
Langfristige Schulden	193.249	93.424	99.825
Kurzfristige Schulden	21.025	144.825	-123.800
Bilanzsumme	247.912	382.718	-134.806

Von der Bilanzsumme in Höhe von EUR 247,9 Mio. entfallen auf der Aktivseite EUR 223,7 Mio. auf die fahrende Flotte sowie die sonstigen Ausleihungen in Höhe von EUR 0,7 Mio. im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Die Abnahme der langfristigen Vermögenswerte um EUR 136,8 Mio. begründet sich vor allem aus den im Geschäftsjahr erfolgten planmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 19,3 Mio. sowie außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 104,8 Mio. Einen weiteren Einfluss haben Währungseffekte infolge der Umrechnung der in der funktionalen Währung USD bilanzierten Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2013 mit einem Wechselkurs von USD/EUR 1,3791 im Vergleich zu dem Vorjahreskurs von USD/EUR 1,3194.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit EUR 21,5 Mio. dar, die sich gegenüber Ende 2012 um EUR 2,0 Mio. erhöht haben. Die Zunahme ist vor allem durch einen Zuwachs des Finanzmittelfonds um EUR 4,1 Mio. verursacht, welcher ca. zur Hälfte durch verringerte Forderungen gegenüber dem Vorjahr kompensiert wurde.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2013 auf EUR 33,6 Mio. Gegenüber dem 31. Dezember 2012 bedeutet dies eine Verminderung um EUR 110,8 Mio. Die Abweichung resultiert aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von EUR 104,6 Mio. Dieser Effekt wurde weiter verstärkt durch die negative Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von EUR 6,2 Mio., die aus der Entwicklung des USD resultiert.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2013 und 2012 um EUR 99,8 Mio. zu, während die kurzfristigen Schulden um EUR 123,8 Mio. abnahmen. Die Fristigkeitenverschiebung betrifft dabei im Wesentlichen die bilanzielle Behandlung der Schiffshypothekendarlehen im Bereich der Container- und Tankerflotte: Bereits am 24. April 2013 wurde eine Einigung mit einem finanzierenden Bankenkonsortium bzgl. ehemals vorliegender Verstöße gegen Vertragsauflagen gefunden, welche die Finanzierung von insgesamt acht Einschiffsgesellschaften in der Container- und Tankerflotte neu regelte. In Ermangelung dieser Einigung zum Bilanzstichtag des Vorjahres musste zum 31. Dezember 2012 deswegen noch ein vollständig kurzfristiger Ausweis der betroffenen Darlehen erfolgen, da die Bank am Bilanzstichtag formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligkeitstellung gehabt hätte, was die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensteile als komplett kurzfristig gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.) nach sich zog. Zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres wurden diese Darlehensverbindlichkeiten nunmehr wieder entsprechend der vereinbarten Tilgungsmodalitäten sowohl als kurzfristig als auch langfristig erfasst.

Per Saldo haben sich die Schulden mithin um TEUR 23.975 verringert, was im Wesentlichen durch erbrachte Tilgungsleistungen im Segment Bulker und Car Carrier und zu einem geringeren Teil aus den unterschiedlichen USD/EUR-Umrechnungskursen an den beiden Bilanzstichtagen begründet ist.

Finanzlage

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

	2013	2012
Angaben in TEUR		
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	29.168	35.053
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.144	108
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-21.777	-25.061
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	5.247	10.100
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-1.196	-2.275
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	10.301	2.476
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	14.352	10.301

Die Ermittlung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Die Verringerung gegenüber dem Vorjahr korrespondiert mit dem gesunkenen Schiffsbetriebsergebnis infolge der Rücklieferung zweier Bulker aus ihrer lukrativen Erstbeschäftigung.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft in 2013 Ausgaben für das Drydocking von insgesamt drei Schiffen der Flotte, während im Vorjahr keine Dockungen anstanden und stattdessen zurückerhaltene Working Capital-Ausleihungen im Investitions-Cashflow gezeigt wurden.

Durch die – bzgl. der Tilgungen ausschließlich im Segment Bulker und Car Carrier – getätigten Kapitaldienste inkl. Sondertilgungen von insgesamt EUR 20,0 Mio. sowie den Rückgang der Verbindlichkeiten aus dem Commercial Paper Programm von EUR 1,7 Mio. ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von EUR 21,8 Mio.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows unter Berücksichtigung der wechselkursbedingten Änderung des Finanzmittelfonds in Höhe von EUR 1,2 Mio. hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2012 um EUR 4,1 Mio. erhöht.

Der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2013 setzt sich ausschließlich zusammen aus Kassenbeständen und Bankguthaben in Höhe von TEUR 14.357 abzgl. jederzeit fälliger Bankverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 5.

Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte

Am 24. April 2013 konnte sich nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium auf eine langfristige Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden. Das vereinbarte Refinanzierungskonzept sieht unter Beibehaltung der ur-

sprünglichen Darlehenslaufzeit die Aussetzung von Regeltilgungen bis Ende 2015 sowie eine Tilgungsstruktur nach einem „Cash-Sweep“-Mechanismus (75 Prozent des Free-Cashflows nach Zinsen und Drydocking) 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 Bankenkonsortium 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 verwendet 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.

Am 30. Januar 2014 wurden die entsprechenden Nachträge zu den jeweiligen Darlehensverträgen ausgefertigt.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Es operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Kapitalstrukturmanagement

Ziel des Kapitalstrukturmanagements 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.

Durch die im Geschäftsjahr 2013 umfangreich erfolgten Abwertungen auf das Sachanlagevermögen und die damit einhergehende Verringerung des Eigenkapitals ist das aktuelle EK/FK-Verhältnis deutlich unter den Zielwert gesunken.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Liquiditätsmanagement

Da die wesentlichen finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns Bank- bzw. Schiffshypothekendarlehen umfassen, erfolgt auf Basis eines maßgeschneiderten Reporting (sog. „Controllingtool“) eine laufende Überwachung der kurz- und mittelfristigen Liquidität. 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, insbesondere die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes, können so frühzeitig eingeleitet werden. Wir verweisen im Übrigen auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen)

Wir verweisen auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Risiken aus dem Schiffsbetrieb“ und im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

Berichterstattung nach § 315 Abs. 4 HGB

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

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

Alle ausgegebenen Aktien sind mit denselben Rechten ausgestattet.

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

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

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

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

Zudem 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.

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 2013 beschäftigte die Marenave Schiffahrts AG im Durchschnitt sieben (Vorjahr: acht) Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, der während des Jahres 2013 aus Herrn Tobias König (ausgeschieden zum 31. Dezember 2013) sowie Herrn Ole Daus-Petersen (bestellt zum 10. Dezember 2013) 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/unternehmensfuhrung.html).

Grundzüge des Vergütungssystems

Vorstand

Der zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhält eine jährliche Vergütung von TEUR 204 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2015 ist vorerst nicht vorgesehen.

Unabhängig von der vertraglich geschuldeten Vergütung sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, dem Vorstand nach freiem Ermessen des Aufsichtsrats auf der Grundlage einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder Anerkennungsbonus zu zahlen. Eine Zielvereinbarung wurde noch nicht vereinbart.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu vereinbaren. Die Zahlung darf den Wert von zwei Jahresvergütungen sowie den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages nicht überschreiten (Abfindungs-Cap). Bei der Berechnung des Abfindungscaps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Der zum 31. Dezember 2013 ausgeschiedene Vorstand Tobias König erhielt keine direkten Bezüge vom Konzern, da die Vergütung mit der Dienstleistungsvergütung an die König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), deren geschäftsführender Gesellschafter Tobias König war, abgegolten war.

Aufsichtsrat

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 zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder entfallende Umsatzsteuer erstattet.

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 Zinsswaps, 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 zunächst Risiken aufgelistet. Diese werden sodann Unternehmensbereichen zugeordnet; außerdem erfolgt eine Risikoklassifizierung von „niedrig“ bis „hoch“, wobei dabei weniger auf die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos als vielmehr auf das Ausmaß der Konsequenzen für den Konzern im Falle eines Risikoeintritts abgestellt wird. Sodann werden Kontrollen und Verantwortlichkeiten definiert. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt dabei bezüglich der Merkmale

- Art der Kontrolle (manuell oder automatisch),
- Wirkung der Kontrolle (präventiv oder aufdeckend) sowie
- Häufigkeit der Kontrolle

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 in der Regel auf monatlicher Basis ein seinem Infor-

mationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrats sowie eigene Mitarbeiter und die Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), mit der ein Service-, Beratungs- und Kooperationsvertrag abgeschlossen wurde, verfügen über ausgezeichnete Erfahrungen sowie Kontakte im Bereich der Schifffahrt. Auch die detaillierte Kenntnis über und der Zugang zu den aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrtsbranche ist ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratenentwicklung, Kursrisiken, behördliche Auflagen), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave Konzerns.

Risiken aus dem Schiffsbetrieb

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 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 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 Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

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 19 modernen Doppelhüllen-Tankern der Handymax-Size Klasse und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben. Im ersten Quartal 2014 erfolgt ein Zugang von acht weiteren Schiffen.

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 25 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Nach vorheriger Einzelreisetätigkeit ist der MT "MARE CARIBBEAN" seit 1. April 2013 dem Scorpio Medium-Range Tanker Pool beigetreten.

Die zuvor genannten "Scorpio"-Pools gehören zur Scorpio-Gruppe. Dieser gehört auch Scorpio Tankers Inc., New York/USA, 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 2,0 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 "MARE FOX" und das MS "MARE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2013 aus 25 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 Mercator (vormals: Scorship) Navigation GmbH & Co. KG, welche ein Tochterunternehmen der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG) ist. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 22 Tanker und Massengutfrachter. Das MS "MARE TRANSPORTER" und das MS "MARE TRADER" führen für eine ursprüngliche Dauer von drei Jahren in Zeitcharter und wurden Ende April bzw. Ende Juni 2013 zurückgeliefert und fahren seitdem kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Die Befrachtung erfolgt durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Das MS "MARE TRACER" und das MS "MARE TRAVELLER" fahren für eine ursprüngliche Dauer von fünf Jahren (Rücklieferung 2015-2016) in Zeitcharter. Im März bzw. Mai 2013 kam es bei diesen beiden Schiffen zu einem Charterwechsel von Hanjin Overseas Bulk Ltd. auf Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul.

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe vermindern sich dadurch, dass neben Ankauf und Vercharterung der Schiffe ein Großteil der Schiffsbetriebskosten ebenfalls in der funktionalen Währung USD anfallen und abgerechnet werden. Durch

den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinanzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen währungskongruent in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir die Risiken aus dem Schiffsbetrieb als „hoch“ klassifiziert.

Adressausfallrisiko

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.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko im Falle des bestehenden Bareboatcharterers als „mittel“ und im Falle des Vertragspartners von zwei mittelfristigen Zeitcharterverträgen unserer Bulker als „hoch“ klassifiziert.

Finanzierungsrisiken

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 31. Dezember 2013 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationsunsicherheit einerseits sowie die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Der abgeschlossene Zinsswap ist so ausgestaltet, dass die MS "HÖEGH BERLIN" einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlt und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhält. 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 Zinsswaps mehr abgeschlossen.

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 Schifffahrts 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, was im Verlauf des Jahres 2014 voraussichtlich erreicht sein wird. In-

soweit standen im Geschäftsjahr 2013 wie auch in 2012 keine Mittel für die Erbringung des Kapitaldienstes im Segment Container und Tanker zur Verfügung und konnten keine Ausschüttungen an die Marenave Schifffahrts AG erfolgen.

Am 24. April 2013 konnten die Refinanzierungsverhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenconsortium erfolgreich abgeschlossen und die langfristige Finanzierung dieser Flotte 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.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko als „hoch“ klassifiziert.

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 Schiffe verfügt, die – gemessen an dem Alter der Schiffe – den aktuellen 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. Trotz der gefundenen Refinanzierungslösung ist die Finanzierungssituation der aktuellen Flotte jedoch immer noch von einem Idealzustand entfernt und die Marenave Schifffahrts AG ist daher aktuell noch nicht der präferierte Partner der Banken als Restrukturierungsplattform für sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften. Der Vorstand sieht es als eine seiner wichtigsten Aufgaben an, die notwendigen Weichenstellungen hierfür vorzunehmen.

Nachtragsbericht

Nachdem bereits am 24. April 2013 eine Sanierungsvereinbarung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenconsortium geschlossen wurde, wurden die entsprechenden Nachträge zu den jeweiligen Darlehensverträgen am 30. Januar 2014 ausfertigt.

Im 1. Quartal 2014 erfolgte die planmäßige Klinedocking des MT „MARE CARIBBEAN“. Im Anschluss an die Dockung wurde der MT „MARE CARIBBEAN“ in den „Hafnia Tankers“-Pool eingebracht, der hinsichtlich der Poolpartner eine größere Homogenität aufweist, als dies bei der vorherigen Beschäftigung der Fall war, wodurch der Vorstand gegenüber der Vorlösung verbesserte Einnahmen erwartet.

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 zu den einzelnen Segmenten wird entsprechend der internen Planung in der funktionalen Währung USD angegeben. Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der prognostizierte Konzernergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Car Carrier

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2014 und 2015 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 5,8 Mio. in 2014 leisten. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinsswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch.

Die Vorjahresprognose lautet in Bezug auf die Umsatzerlöse USD 11,7 Mio und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag USD 5,5 Mio, was bzgl. der Umsatzerlöse auch eingetreten ist.

Der Konzernergebnisbeitrag lag tatsächlich bei USD 5,9 Mio. und damit besser als prognostiziert, was im Wesentlichen aufgrund des positiven Effekts der Veränderung der Mark-to-Market-Bewertung des Zinsswaps erreicht wurde.

Bulker

Die vier Bulker werden im Jahr 2014 gemäß den bestehenden mittelfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse zwischen USD 24 Mio. und USD 27 Mio. erzielen. Der Konzernergebnisbeitrag der Bulkerflotte sollte in 2014 zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. liegen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse zwischen USD 25,0 und USD 30,0 Mio und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) bei knapp USD 10,0 Mio. Die Ist-Umsatzerlöse lagen innerhalb des Prognosekorridors, während der Ist-Konzernergebnisbeitrag mit ca. USD 8,0 Mio. knapp unter dem Prognosewert von USD 10,0 Mio. zurückblieb. Verantwortlich für diese Abweichung sind höher als ursprünglich kalkulierte Instandhaltungs- und Upgradingaufwendungen.

Container

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Geschäftsjahr 2014 aber zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2014 voraussichtlich noch negativ - zwischen USD ./ .1,0 Mio. und USD ./ . 1,5 Mio.- ausfallen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse bei ca. USD 4,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) bei ca. USD ./ . 3,0 Mio., was jeweils auch eingetreten ist.

Tanker

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 2014 Umsatzerlöse in einem Größenbereich von knapp USD 30,0 Mio. zu erwarten. Dies würde in 2014 zu einem noch negativen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD ./ .2,5 Mio. führen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse bei ca. USD 30,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) zwischen USD ./ . 5,0 Mio. und USD ./ .2,0 Mio. Sowohl Umsatzerlöse als auch der Konzern-

ergebnisbeitrag blieben hinter der Prognose um ca. USD 2,0 Mio. zurück, was im Wesentlichen auf ein unerwartet schwaches 4. Quartal 2013 zurückzuführen war.

Konzern

Insgesamt werden somit für das Jahr 2014 Umsatzerlöse in Höhe von ca. USD 70,0 Mio. bis USD 75,0 Mio. erwartet und mit einem operativ deutlich positiven Konzernergebnis gerechnet, welches im Jahr 2014 zwischen USD 5,0 Mio. und USD 10,0 Mio. ausfallen sollte.

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 Zinsswaps noch mögliche Adressausfallrisiken. Ebenfalls sind etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegenstand der Prognose, da sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind.

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.

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 unverändert das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schifffahrts AG.

Hamburg, den 31. März 2014

Marenave Schifffahrts AG
Der Vorstand



Ole Daus-Petersen



NO SMOKING

SAFETY FIRST PREVENT POLLUTION

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	01.01. - 31.12.2013 EUR	01.01. - 31.12.2012 EUR
Umsatzerlöse	27	56.944.036,77	62.578.261,61
Schiffsbetriebskosten	28	-28.690.350,97	-25.326.884,96
Schiffsbetriebsergebnis		28.253.685,80	37.251.376,65
Personalaufwendungen	29	-575.575,09	-587.799,61
Sonstige betriebliche Erträge	30	5.472.215,53	1.806.885,52
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31	-5.692.888,87	-2.792.256,53
Reedereiüberschuss		27.457.437,37	35.678.206,03
Abschreibungen auf Sachanlagen		-19.332.575,98	-20.423.802,50
Wertminderungen	32	-104.839.602,19	-7.600.000,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	33	562.081,12	41.739,67
Finanzierungsaufwendungen	34	-7.890.480,55	-8.652.136,76
Ergebnis vor Ertragsteuern		-104.043.140,23	-955.993,56
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-386.582,74	-175.725,36
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	35	-190.317,56	-377.586,00
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-576.900,30	-553.311,36
Konzernergebnis		-104.620.040,53	-1.509.304,92
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-69,72	-1,01
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-69,72	-1,01

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	01.01. - 31.12.2013 EUR	01.01. - 31.12.2012 EUR
Konzernergebnis	-104.620.040,53	-1.509.304,92
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden:		
Währungsumrechnung	-6.210.710,24	-3.080.493,69
Konzerngesamtergebnis	-110.830.750,77	-4.589.798,61

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2013

Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2013 EUR	31.12.2012 EUR
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	10	223.731.014,61	360.748.364,58
Ausleihungen	11	694.586,57	734.215,03
Aktive latente Steuern	12	1.959.797,00	1.733.246,50
		226.385.398,18	363.215.826,11
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	13	1.043.424,26	1.251.434,33
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	3.984.406,29	5.191.012,11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14	802.757,59	2.011.912,35
Sonstige Vermögenswerte	15	1.339.401,77	746.673,88
		7.169.989,91	9.201.032,67
Zahlungsmittel	16	14.357.046,40	10.300.796,05
		21.527.036,31	19.501.828,72
Bilanzsumme		247.912.434,49	382.717.654,83

Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2013 EUR	31.12.2012 EUR
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	17	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	18	30.960.830,11	117.994.507,97
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	-5.562.973,31	647.736,93
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-21.769.741,58	-4.183.378,91
		33.638.115,22	144.468.865,99
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	191.367.758,27	91.430.930,93
Derivate	21	610.152,94	1.138.666,36
Kapitalanteile im Fremdbesitz	22	241.500,00	241.500,00
Passive latente Steuern	23	1.030.005,06	613.137,00
		193.249.416,27	93.424.234,29
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	12.692.545,90	135.077.545,75
Derivate	21	146.036,60	219.901,17
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	3.963.703,31	3.823.991,44
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	2.346.437,29	4.029.525,75
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern		91.628,89	70.692,74
Sonstige Verbindlichkeiten	26	1.784.551,01	1.602.897,70
		21.024.903,00	144.824.554,55
Summe Schulden		214.274.319,27	238.248.788,84
Bilanzsumme		247.912.434,49	382.717.654,83

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	01.01. - 31.12.2013 TEUR	01.01. - 31.12.2012 TEUR
Konzernergebnis		-104.620	-1.509
+ Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		124.172	28.024
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		190	378
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		5.728	-564
-/+ Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		-3.651	99
-/+ Ertragsteuern		21	15
- Zinserträge	33	-562	-42
+ Zinsaufwendungen	34	7.890	8.652
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		29.168	35.053
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-2.144	-6
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	114
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-2.144	108
+ Einzahlung Commercial Paper		5.383	10.864
- Rückzahlung Commercial Paper		-7.200	-11.100
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-12.606	-16.939
+ erhaltene Zinsen		8	23
- gezahlte Zinsen		-7.362	-7.909
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		-21.777	-25.061
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		5.247	10.100
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-1.196	-2.275
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		10.301	2.476
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres		14.352	10.301
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende des Geschäftsjahres			
+ Zahlungsmittel		14.357	10.301
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		-5	0
Finanzmittelfonds		14.352	10.301

Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013

Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
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
Stand 1. Januar 2013	30.010.000,00	117.994.507,97	647.736,93	-4.183.378,91	144.468.865,99
Sonstige Veränderungen	0,00	-87.033.677,86	0,00	87.033.677,86	0,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-6.210.710,24	-104.620.040,53	-110.830.750,77
Stand 31. Dezember 2013	30.010.000,00	30.960.830,11	-5.562.973,31	-21.769.741,58	33.638.115,22

Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2013

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 2013 – 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 2013 sieben (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 31. März 2014 zur Veröffentlichung freigegeben; er wird voraussichtlich am 25. April 2014 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 2013

Die folgenden Änderungen des IFRS-Regelwerks war erstmals im Geschäftsjahr 2013 anzuwenden und könnten für die Marenave Schifffahrts AG grundsätzlich relevant sein:

- **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 zum 1. Januar 2013 anzuwendenden Änderungen liegen nicht vor.
- **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 bestehen nicht.

- **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 klarere 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.
 - **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 hatten keine wesentliche Auswirkung auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.
 - **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.
- In 2013 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 2013 noch nicht verpflichtend anzuwenden und werden seitens der Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Verpflichtung angewendet:
- **Änderung an IAS 32: 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 soll 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 (2011):** 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, festgelegt. Auf Basis der aktuellen Konzernstruktur werden die Änderungen keine Auswirkungen auf den Konzern haben.

- **IFRS 11 – Gemeinschaftliche Vereinbarungen**
- **Neue Fassung des IAS 28 – Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (2011):** 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 Marenave-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.
- **Änderungen IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12: Übergangsregelungen:** Die ab dem 1. Januar 2014 zu berücksichtigenden Änderungen stellen bestimmte Übergangsvorschriften bei der erstmaligen Anwendung der genannten IFRS klar und haben keine Relevanz für den Marenave-Konzern.
- **Änderungen IFRS 10, IFRS 12, IAS 27 (2011): 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.
- **Änderung an IAS 36: Wertminderung von Vermögenswerten – Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht-finanziellen Vermögenswerten:** Mit den Änderungen werden zum einen mit IFRS 13, Bemessung des beizulegenden Zeitwertes, im IAS 36 jüngst eingeführte Angabevorschriften korrigiert und zum anderen erfolgen kleinere Anpassungen an den Angaben, die zu machen sind, wenn eine

Wertminderung oder Wertaufholung vorliegt und der erzielbare Betrag auf Grundlage des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Kosten der Veräußerung bestimmt wurde. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, anzuwenden. Auswirkungen auf den Konzern werden nicht erwartet.

- **Änderung an IAS 39: Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften:** Hiernach bleiben Derivate trotz einer Novation weiterhin als Sicherungsinstrumente in fortbestehenden Sicherungsbeziehungen designiert. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, anzuwenden. Materielle Auswirkungen auf den Konzern sind derzeit nicht absehbar.

Die folgenden neuen oder geänderten IFRS waren für das Jahr 2013 noch nicht verpflichtend anzuwenden, können grundsätzlich für Marenave relevant sein und werden vom Konzern erstmalig zum Zeitpunkt ihrer verpflichtenden Anwendung (voraussichtlich 2014/2015) beachtet. Das Endorsement durch die EU war zum Bilanzstichtag noch nicht erfolgt und wird derzeit überwiegend in 2014 erwartet:

- **IFRS 9 – Finanzinstrumente**
- **Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben bei Übergang**
- **Änderungen an IFRS 9, IFRS 7 und IAS 39: Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen:** 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 mittlerweile auf den 1. Januar 2017 verschoben. Die vollen Auswirkungen des IFRS auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Reederei werden derzeit noch analysiert.
- **IFRIC 21 - Abgaben:** Die veröffentlichte Interpretation zu IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" beschäftigt sich mit der Fragestellung der Bilanzierung öffentlicher Abgaben, die keine Ertragsteuern im Sinne des IAS 12 darstellen, und klärt insbesondere, wann Verpflichtungen zur Zahlung derartiger Abgaben im Abschluss als Verbindlichkeiten zu erfassen sind. Die Interpretation ist erstmals verpflichtend in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, rückwirkend anzuwenden und erscheint für den Konzern derzeit nicht einschlägig zu sein.

- **Änderung des IAS 19: Leistungen an Arbeitnehmer – Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge:** Die Anpassung fügt ein Wahlrecht in Bezug auf die Bilanzierung leistungsorientierter Pensionszusagen, an denen sich Arbeitnehmer (oder Dritte) durch verpflichtende Beiträge beteiligen, in den Standard ein. Mangels leistungsorientierter Pensionszusagen im Konzern haben die Anpassungen keine Auswirkungen. Die Interpretation ist erstmals verpflichtend in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen, rückwirkend anzuwenden und erscheint für den Konzern derzeit nicht einschlägig zu sein.
- **IFRS 14 Regulatorische Abgrenzungsposten:** Die Zielsetzung von IFRS 14 ist es, die Finanzberichterstattungsvorschriften für regulatorische Abgrenzungsposten zu definieren, die entstehen, wenn ein Unternehmen Waren oder Dienstleistungen zu Preisen liefert oder erbringt, die einer Preisregulierung unterliegen. Mit dem Standard wird einem Unternehmen, das ein IFRS-Erstanwender ist, gestattet, mit einigen begrenzten Einschränkungen, regulatorische Abgrenzungsposten weiter zu bilanzieren, die es nach seinen vorher angewendeten Rechnungslegungsgrundsätzen im seinem Abschluss erfasst hat. Dies gilt sowohl im ersten IFRS-Abschluss als auch in den Folgeabschlüssen. Regulatorische Abgrenzungsposten und Veränderungen in ihnen müssen in der Darstellung der Finanzlage und in der Gewinn- und Verlustrechnung oder im sonstigen Gesamtergebnis separat ausgewiesen werden. Außerdem sind bestimmte Angaben vorgeschrieben. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, anzuwenden und werden für den Konzern voraussichtlich nicht einschlägig sein.
- **Jährliche Verbesserungen der IFRS – Zyklus 2010 - 2012:** Die vorgeschlagenen Änderungen beziehen sich auf IFRS 2, IFRS 3, IFRS 8, IFRS 13, IAS 16, IAS 24 und IAS 38. Die vorgeschlagenen Änderungen scheinen geringfügige Auswirkungen auf den Konzern zu haben und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen, verpflichtend anzuwenden.
- **Jährliche Verbesserungen der IFRS – Zyklus 2011 - 2013:** Die vorgeschlagenen Änderungen beziehen sich auf IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13 und IAS 40. Die vorgeschlagenen Änderungen scheinen geringfügige Auswirkungen auf den Konzern zu haben und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen, verpflichtend anzuwenden.

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 Kon-

zerns 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 2013 auf EUR 223.670.378,98 (Vorjahr: EUR 360.743.463,67).

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 2013 fanden Dockungen für insgesamt drei Schiffe mit Zugängen zur Komponente Drydocking in Höhe von EUR 2,1 Mio statt. Der Buchwert der Komponente dry docking beträgt am 31. Dezember 2013 insgesamt EUR 4.233.070,85 (Vorjahr: EUR 4.186.850,82).

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 wurden 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

ten Eintrittszeitpunktes und der Höhe des künftig zu versteuernden Einkommens sowie der zukünftigen Steuerplanungsstrategien erforderlich.

Zum 31. Dezember 2013 beliefen sich die berücksichtigten körperschaftsteuerlichen Verluste auf EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 834.000,00), die berücksichtigten gewerbsteuerlichen Verluste auf EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 1.124.000,00) und sind mithin aufgebraucht. Der Buchwert der aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge beträgt am 31. Dezember 2013 somit EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 322.179,50).

Aufgrund temporärer Differenzen zwischen dem Buchwert unterschiedlicher Bilanzpostenansätze bei der Marenave Schifffahrts AG und der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH nach IFRS und deren Steuerwert auf Einzelgesellschaftsebene sind zum 31. Dezember 2013 aktive latente Steuern von EUR 1.959.797,00 (Vorjahr: EUR 1.411.067,00) sowie passive latente Steuern in Höhe von EUR 1.030.005,06 (Vorjahr: EUR 613.137,00) zu bilanzieren, wobei die absolute Höhe dieser latenten Steuern vor allem auf Bilanzpostendifferenzen beruhen, die daraus resultieren, dass die funktionale Währung USD ist, während Basis der Steuerberechnung der EUR ist (IAS 12.41).

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. Im Geschäftsjahr 2013 wurde dabei dem Umstand Rechnung getragen, dass in den vergangenen Monaten - bei bestehendem Überangebot von Tonnage auf dem Weltmarkt - Neubaufträge in zuvor nicht kalkuliertem Umfang erfolgt sind. Diese Neubestellungen zeichnen sich gegenüber älterer Tonnage durch eine verbesserte Verbrauchseffizienz aus. Aus Sicht des Vorstands führt dies dazu, dass die Schiffe älterer Bauart wirtschaftlich kürzer als ursprünglich geplant zu betreiben sind, da zudem eine Vielzahl regulatorischer Anforderungen weitere Auflagen für ältere Tonnage darstellen. Aufgrund dessen wurde zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2013 die Nutzungsdauer der Schiffe um ein Klassedockungsintervall von zuvor 25 Jahren auf nun 20 Jahre reduziert. Bei gebraucht erworbenen Schiffen wird eine entsprechend niedrigere Nutzungsdauer berücksichtigt. Mit der Änderung der Nutzungsdauer war zugleich eine Kürzung des Prognosezeitraums bei der Ermittlung des Nutzungswertes, der zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe herangezogen wurde, verbunden. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe

(siehe Anhangngabe [10]) in 2013 werden die zukünftigen planmäßigen Abschreibungen daher anfänglich um USD 4,7 Mio. p.a. geringer ausfallen als bisher.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2013 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag nicht verändert und werden weiterhin mit 330 USD/ldt bis 370 USD/ldt – jeweils abhängig vom Schiffstyp – angesetzt. Die Schrottpreise berücksichtigen dabei schiffsspezifische Verschrottungsnebenkosten.

6. Konsolidierungsgrundsätze

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

Zum 31. Dezember 2013 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

		Sitz	Anteil am Kapital 2013	Anteil am Kapital 2012
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 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 2013 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2013	31.12.2012	2013	2012
Währung				
USD	1,3791	1,3194	von 1,2964 bis 1,3704	von 1,2288 bis 1,3224

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 Ka-

tegorisierung 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.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente können nach der Bedeutung der in ihre Bewertungen einfließenden Faktoren und Informationen klassifiziert und in (Bewertungs-) Stufen eingeordnet werden. Die Einordnung eines Finanzinstruments in eine Stufe erfolgt nach der Bedeutung seiner Inputfaktoren für seine Gesamtbewertung und zwar nach der niedrigsten Stufe, deren Berücksichtigung für die Bewertung als Ganzes erheblich bzw. maßgeblich ist. Die Bewertungsstufen untergliedern sich hierarchisch nach ihren Inputfaktoren:

- **Stufe 1:** die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten notierten (unverändert übernommenen) Preise
- **Stufe 2:** Inputfaktoren, bei denen es sich nicht um die auf Stufe 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (d.h. als Preis) oder indirekt (d.h. in Ableitung von Preisen) beobachten lassen
- **Stufe 3:** nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierende Faktoren für die Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren)

Die in der Konzernbilanz zum beizulegenden Zeitwert erfassten Finanzinstrumente (sowie die Angaben zu beizulegenden Zeitwerten von Finanzinstrumenten) beruhen allesamt auf Informations- und Inputfaktoren der oben umschriebenen Stufe 2.

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

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

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

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

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

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

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

- die vertraglichen Rechte auf den Bezug von Cashflows aus einem finanziellen Vermögenswert sind erloschen,

- der Konzern behält zwar die Rechte auf den Bezug von Cashflows aus finanziellen Vermögenswerten, übernimmt jedoch eine vertragliche Verpflichtung zur sofortigen Zahlung des Cashflows an eine dritte Partei im Rahmen einer Vereinbarung, die die Bedingungen des IAS 39.19 erfüllt ("pass-through-arrangement"),

- der Konzern hat seine vertraglichen Rechte auf den Bezug von Cashflows aus einem finanziellen Vermögenswert übertragen und dabei entweder (a) im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum am finanziellen Vermögenswert verbunden sind, übertragen oder (b) zwar im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum am finanziellen Vermögenswert verbunden sind, weder übertragen noch zurückbehalten, jedoch die Verfügungsmacht über den Vermögenswert übertragen.

Die langfristigen Ausleihungen beinhalten Forderungen, die einerseits aus der Veräußerung von 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 4,4 % (Vorjahr: 4,0 %) 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“ designiert, sondern nach der erstmaligen Erfassung unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet („amortised cost“ – AC).

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

Wird eine bestehende finanzielle Verbindlichkeit durch eine andere finanzielle Verbindlichkeit desselben Kreditgebers mit substantiell verschiedenen Vertragsbedingungen ausgetauscht oder werden die Bedingungen einer bestehenden Verbindlichkeit wesentlich geändert, wird ein solcher Austausch oder eine solche Änderung als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird erfolgswirksam erfasst. Dabei gelten Vertragsbedingungen als substantiell verschieden oder als wesentlich geändert, wenn der abgezinste Barwert der Zahlungsströme unter den neuen Vertragsbedingungen unter Berücksichtigung etwaiger gezahlter und erhaltener Gebühren diskontiert mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz mindestens 10 Prozent von dem abgezinnten Barwert der restlichen Zahlungsströme der ursprünglichen finanziellen Verbindlichkeit abweicht (vgl. IAS 39.40, IAS 39.A62).

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

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

Soweit der Konzern für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonderter Vermögenswert erfasst, wenn der Zufluss der Erstattung so gut wie sicher ist. Der Aufwand aus der Bildung der Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Schiffsbetriebsaufwendungen (Reparaturaufwendungen) und die Erträge aus der Aktivierung von Erstattungsansprüchen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen 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 2012 und 2013 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 Erlöse aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern an die Charterer von Seeschiffen. Da es sich bei der Marenave Schifffahrts AG um eine Charter-Reederei handelt, hat der Verkauf von Bunkerbeständen an Charterer im Rahmen von Chartererwechseln lediglich Hilfsumsatzcharakter. Sich daraus ergebende Erträge werden deshalb unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der damit verbundene Verbrauch von Treibstoffen im Zeitpunkt des Verkaufs an den Charterer wird analog unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Ein solcher Ausweis bietet entsprechend einen besseren Einblick in die Ertragslage des Konzerns im Vergleich zu einer Situation, in der entweder eine Saldierung der Beträge und/oder ein Ausweis innerhalb der Umsatzerlöse bzw. Schiffsbetriebskosten erfolgen würde.

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 Kos-



ten 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, ladefähige 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, Proviantversorgung, 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 Zeitcharrate in USD pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die 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 -sofern vorhanden- 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 -sofern vorhanden- 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 2012 einen Jahresüberschuss im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von TEUR 551 erzielt. Unter Berücksichtigung des Verlustvortrags aus dem Geschäftsjahr 2011 in Höhe von TEUR 318 ergab sich im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 233.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Juni 2013 wurde dieser Bilanzgewinn in voller Höhe auf neue Rechnung vorgetragen.

Im aktuellen Geschäftsjahr 2013 weist die Marenave Schifffahrts AG einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 87.266.665,04 aus. Zusammen mit dem bestehenden Gewinnvortrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss von EUR 232.987,18 und einer Entnahme aus der Kapitalrücklage zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages, soweit er nicht durch den Gewinnvortrag aus dem Vorjahr gedeckt ist (§ 150 Abs. 4 Nr. 1 AktG) in Höhe von EUR 87.033.677,86 beträgt der Bilanzgewinn im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG EUR 0,00. Die Rücklagen im Konzernabschluss haben sich daher ebenso um EUR 87.033.677,86 vermindert.

10. Sachanlagen

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

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Technische Anlagen		
Seeschiffe	219.437.308,13	356.556.612,85
Drydocking	4.233.070,85	4.186.850,82
Geleistete Anzahlungen	55.350,84	0,00
	223.725.729,82	360.743.463,67
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.284,79	4.900,91
	223.731.014,61	360.748.364,58

Im Geschäftsjahr 2013 erfolgten keine Schiffszugänge.

Die geleisteten Anzahlungen betreffen die planmäßige Klasedockung des MT „MARE CARIBBEAN“, welche im 1. Quartal 2014 erfolgte. Die zugehörigen Aufwendungen werden als Komponente „Drydocking“ über den fünfjährigen Zeitraum bis zur nächsten großen Klasedockung separat abgeschrieben.

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

Zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Schiffe wurde zum Jahresende 2013 ein Impairment-Test durchgeführt.

Beim Impairment-Test wird der erzielbare Betrag der Seeschiffe bestimmt. Dieser ist definiert als der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Nettoveräußerungswert) einerseits und Nutzungswert (value in use) andererseits. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests entspricht der erzielbare Betrag dem Nutzungswert.

Wertbestimmende Faktoren des value in use sind die Cashflows aus der künftigen Nutzung der zu bewertenden Vermögenswerte, die Diskontierungssätze, etwaige Wachstums- oder Abschmelzungsraten sowie die zugrunde gelegte Nutzungsdauer. Zum Bilanzstichtag lag der value in use bei zwölf Seeschiffen unter den jeweiligen Buchwerten 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 2016 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 Schiffahrtssegmente auf Basis der von Reedern antizipierten Steigerungen bilden die Grundlage für die Entwicklung der erwarteten Cashflows bis zum Ende der Detailplanungsphase der jeweiligen Schiffe. In der anschließenden Fortschreibungsphase werden durchschnittlich erwartete Raten fix angesetzt. Aufgrund des zunehmenden Alters und der damit einhergehenden verschlechterten Vermarktungsfähigkeit – insbesondere gegenüber Schiffen im „eco-design“ – wird diese Rate in den Einsatzjahren 15-20 der Planung um je 2 Prozent p.a. abgeschmolzen, während im Vorjahr noch eine Steigerung der Einnahmen von 2 % p.a. in der Fortschreibungsphase zugrunde gelegt wurde. Diese Modifikation der Bewertungssystematik erfolgte im Zuge derselben Überlegungen,

die auch zu einer Reduktion der ursprünglichen Nutzungsdauer eines Schiffes von 25 Jahre auf nunmehr 20 Jahre geführt haben. Wir verweisen auf Anhangangabe [5]. Bei den Schiffsbetriebskosten erfolgt eine Steigerung der geplanten Kosten um 3 % p.a.

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 Diskontierungszinssatz vor Steuern in einer Spanne von 6,91 % bis 8,65 % (Vorjahr: 6,29 % bis 7,21 %) zugrunde gelegt.

Der unter diesen Prämissen durchgeführte Impairment-Test führte zu einem Wertminderungsaufwand von zusammen EUR 104,8 Mio (Vorjahr EUR 7,6 Mio), welcher sich wie folgt verteilt:

	Mio EUR
Angaben in EUR	
MT "MARE ACTION"	11,2
MT "MARE AMBASSADOR"	11,2
MT "MARE BALTIC"	12,2
MT "MARE CARIBBEAN"	10,4
MT "MARE ATLANTIC"	10,6
MT "MARE PACIFIC"	10,6
Segment Tanker	66,2
MS "MARE FRIO"	6,9
MS "MARE FOX"	6,8
Segment Container	13,7
MS "MARE TRADER"	8,4
MS "MARE TRANSPORTER"	7,9
MS "MARE TRAVELLER"	4,1
MS "MARE TRACER"	4,5
Segment Bulker	24,9
Gesamt	104,8

Die Verminderung der TCE (Time Charter Equivalent) in der sich der Detailplanungsphase (3-4 Jahren) anschließenden Fortschreibungsphase um minus 10 % hätte bei den wertberechtigten Schiffen zu einem rechnerischen zusätzlichen Impairmentaufwand in Höhe von EUR 21,8 Mio geführt. Da die im Standardszenario ermittelten Nutzungswerte jedoch im Wesentlichen zu Werten auf Niveau der aktuellen Marktwerte

ten liegen, ist der Impairmentaufwand insofern begrenzt. Materiell höhere Buchwerte als aktuelle Marktwerte liegen lediglich bei den Schiffen im Bulkersegment vor, bei denen die durch Charterverträge gesicherten zukünftigen Einnahmepotenziale in dem Buchwert der Schiffe berücksichtigt wurden.

Die Erhöhung der TCE (Time Charter Equivalent) in der sich der Detailplanungsphase (3-4 Jahren) anschließenden Fortschreibungsphase um plus 10 % hätte bei den wertberichtigten Schiffen zu einem um EUR 21,8 Mio geringeren Impairmentaufwand im Vergleich zum Standardszenario geführt.

Eine Erhöhung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen zu einem rechnerisch um EUR 9,5 Mio höheren Abwertungsbedarf als im Ausgangsszenario geführt, wobei aufgrund der Nähe der Nutzungswerte zu den Marktwerten auch an dieser Stelle der maximale Impairment bis zu der Höhe der Marktwerte begrenzt ist.

Eine Reduzierung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen zu einem reduzierten Wertminderungsaufwand von EUR 94,4 Mio. – und damit um EUR 10,4 Mio geringer als im Ausgangsszenario – geführt.

11. Ausleihungen

	2013	2012
Angaben in EUR		
01.01.	734.215,03	980.432,33
Abgänge	0,00	-231.857,18
Aufzinsung	0,00	18.721,30
Abzinsung	-7.844,95	-19.612,66
Währungseffekt	-31.783,51	-13.468,76
31.12.	694.586,57	734.215,03

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 temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz andererseits der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH bzw.

der Marenave Schiffahrts AG, wobei die absolute Höhe dieser latenten Steuern vor allem auf Bilanzpostendifferenzen beruhen, die daraus resultieren, dass die funktionale Währung USD ist, während Basis der Steuerberechnung der EUR ist (IAS 12.41). Im Vorjahr waren hier auch noch aktive latente Steuern auf Verlustvorträge ausgewiesen, welche jedoch im Verlauf des Jahres 2013 in voller Höhe genutzt werden konnten.

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

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Verlustvorträge	0,00	322.179,50
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Anlagevermögen	1.725.429,00	984.466,00
Swapbewertung	234.368,00	426.601,00
	1.959.797,00	1.733.246,50

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

13. Vorräte

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Treibstoff/Bunker	0,00	132.443,41
Schmieröl	880.382,12	928.046,08
Proviant	116.232,59	144.985,76
Kantine	46.809,55	45.959,08
	1.043.424,26	1.251.434,33

14. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.984.406,29	5.191.012,11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	802.757,59	2.011.912,35
	4.787.163,88	7.202.924,46

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

In 2013 wurden sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 59 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

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Steuerforderungen	109.089,08	119.866,06
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	1.230.312,69	626.805,94
Übrige sonstige Vermögenswerte	0,00	1,88
	1.339.401,77	746.673,88

16. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 14.150.196,69 (Vorjahr: EUR 10.150.201,71) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 206.849,71 (Vorjahr: EUR 150.594,34).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2013 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 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).

Zudem 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 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.

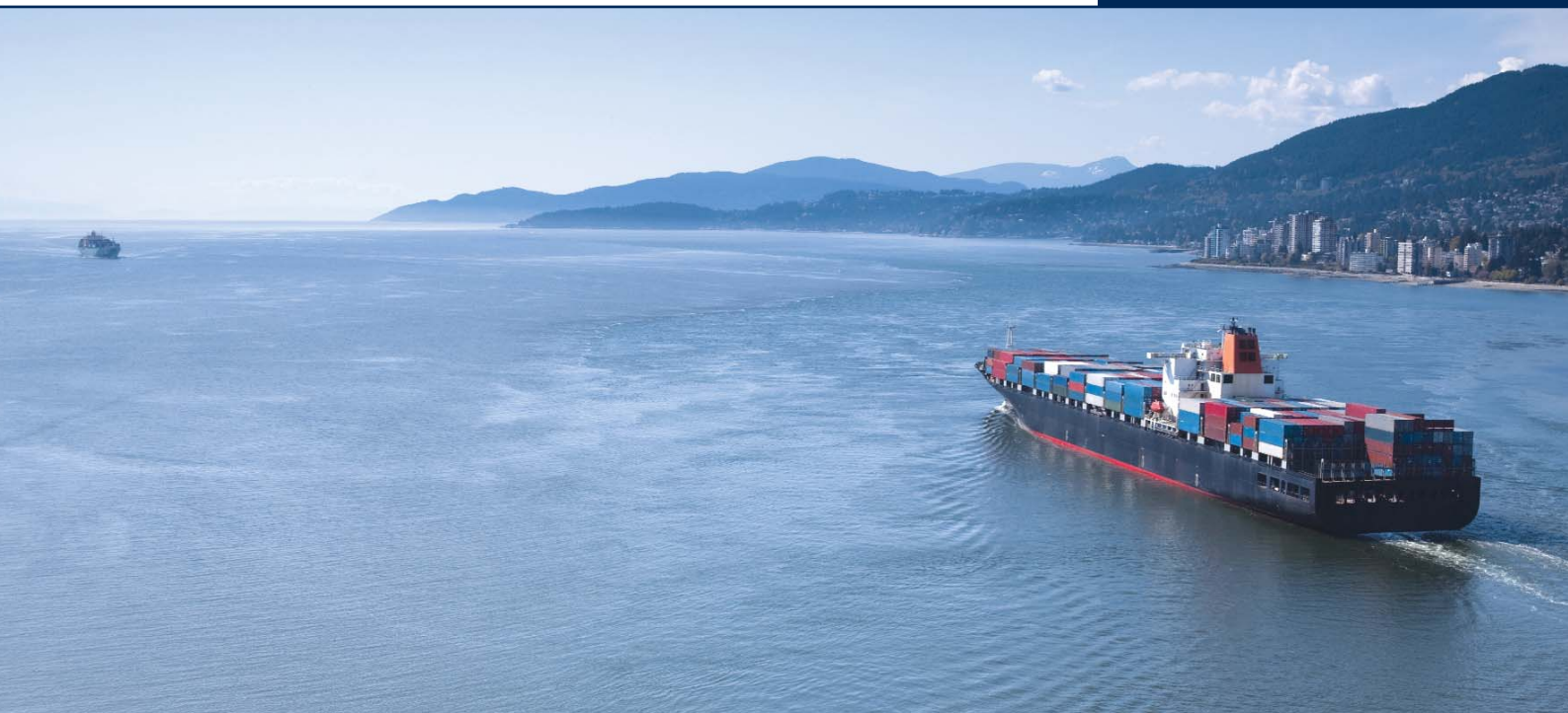
18. Rücklagen

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.

Im Wege der Bilanzaufstellung unter teilweiser Ergebnisverwendung wurde der Jahresfehlbetrag 2013 in Höhe von EUR 87.266.665,04 im Einzelabschluss der Marenave Schiffahrts AG neben dem bestehenden Gewinnvortrag auch durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von EUR 87.033.677,86 ausgeglichen, wodurch sich die Kapitalrücklage verringerte.

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)

	31.12.2013	31.12.2012	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen	191.367.758,27	91.430.930,93	variabel	2015 bis 2024
	191.367.758,27	91.430.930,93		

Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

	31.12.2013	31.12.2012	Zinssatz	Tilgung/ Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb. und kfr. Kontoüberziehungen)	12.692.545,90	135.077.545,75	variabel	2014
	12.692.545,90	135.077.545,75		

Bereits am 24. April 2013 wurde eine Einigung mit einem finanzierenden Bankenconsortium bzgl. ehemals vorliegender Verstöße gegen Vertragsauflagen gefunden, welche die Finanzierung von insgesamt acht Einschiffsgesellschaften neu regelte. In Ermangelung dieser Einigung zum Bilanzstichtag des Vorjahres musste zum 31. Dezember 2012 deswegen noch ein vollständig kurzfristiger Ausweis der betroffenen Darlehen erfolgen, da die Bank formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligkeitstellung gehabt hätte, was die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensteile als komplett kurzfristig gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.) nach sich zog. Zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres wurden diese Darlehensverbindlichkeiten ent-

sprechend der vereinbarten Tilgungsmodalitäten sowohl als kurzfristig als auch langfristig erfasst.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um EUR 22,4 Mio. ab. Ursächlich hierfür sind neben Effekten aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR vor allem getätigte Tilgungen in Höhe von USD 17,3 Mio., wovon USD 2,75 Mio. freiwillige Sondertilgungen betreffen.

Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 1,54 % bis 3,75 % (Vorjahr: 1,61 % bis 3,81 %).

Aus dem Abschluss des Refinanzierungskonzeptes mit dem die Tanker- und Containerschiffe refinanzierenden Bankenconsortium am 24. April 2013 und der Ausfertigung entsprechender Nachträge zu den bisherigen Darlehensverträgen am 30. Januar 2014 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen der bisherigen Vertragsbedingungen entsprechend IAS 39.40.

Das im Rahmen des Erwerbs des MS „HÖEGH BERLIN“ von der Höegh Autoliners Shipping AS, Oslo/Norwegen, am 5. März 2009 ursprünglich über USD 20 Mio. als Seller's Credit ausgereichte und ebenfalls hypothekarisch gesicherte Darlehen ist fest verzinslich. Das über 10 Jahre laufende Darlehen sieht eine jährliche Steigerung des Zinssatzes um 20 Basispunkte vor. Am Abschlussstichtag belief sich der Zinssatz auf 6,8 % (Vorjahr: 6,6 %).

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	26.249.002,97 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	26.249.002,97 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	31.368.283,66 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	31.368.283,66 (43.260.000,00)
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	15.531.868,61 (21.420.000,00)
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	15.531.868,61 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	29.703.632,80 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	29.967.370,02 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	36.255.528,97 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	112.657.820,32
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 354.882.662,59 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 370.940.336,52 (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 17.402.653,90 (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 228.596.610,95 (Vorjahr: EUR 367.910.149,86), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 223.670.378,79 (Vorjahr: EUR 360.743.463,67) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen EUR 3.899.538,31 (Vorjahr: EUR 5.092.369,74), auf die abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen EUR 694.586,57 (Vorjahr: EUR 734.215,03) sowie auf Erstattungsansprüche gegen Versicherungen EUR 397.153,89 (Vorjahr: EUR 1.340.101,42).

21. Derivate (lang- und kurzfristig)

Der zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2013 zwischen der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Paris/Frankreich, bestehende Zinsswap wurde wie im Vorjahr mit dem Marktwert anhand der Mark-to-Market-Methode bewertet.

Derivate (lang- und kurzfristig)

	31. Dez. 2013 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2013 Marktwert EUR	31. Dez. 2012 Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	21.000.000	5. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-756.189,54 -756.189,54	-1.358.567,53 -1.358.567,53
Gesamt	21.000.000					-756.189,54	-1.358.567,53
					davon kurzfristige Schulden	-146.036,60	-219.901,17
					davon langfristige Schulden	-610.152,94	-1.138.666,36
						-756.189,54	-1.358.567,53

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,1 % (Vorjahr: 0,2 %) bei täglicher Laufzeit über 0,43 % (Vorjahr: 0,38 %) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 2,95 % (Vorjahr: 1,79 %) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinsswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,246 % (Vorjahr: 0,306 %).

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 Fremdgesellschafter am Konzernergebnis werden wie im Vorjahr als Zinsaufwand erfasst.

23. Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuern resultieren aus temporären Differenzen unterschiedlicher Bilanzpostenansätze in der IFRS-Bilanz einerseits und der Steuerbilanz der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH andererseits, wobei die absolute Höhe dieser latenten Steuern vor allem auf Bilanzpostendifferenzen beruhen, die daraus resultieren, dass die funktionale Währung USD ist, während Basis der Steuerberechnung der EUR ist (IAS 12.41).

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Anlagevermögen	151.718,00	123.636,00
Darlehen	878.287,06	489.501,00
	1.030.005,06	613.137,00

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 3.963.703,31 (Vorjahr: EUR 3.823.991,44) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

25. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Commercial Paper	1.991.282,64	3.624.795,70
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	257.983,42	190.355,32
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	97.171,23	214.374,73
	2.346.437,29	4.029.525,75

Die „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten betreffen eine EUR-Emission unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper-Programm der Gesellschaft. Begebungstag war der 27. September 2013. Erfüllungstag ist der 24. Januar 2014. 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

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	14.740,97	16.907,48
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	1.769.810,04	1.585.990,22
	1.784.551,01	1.602.897,70

27. Umsatzerlöse

	2013	2012
Angaben in EUR		
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	24.086.024,88	26.028.141,58
Zeitcharter (fixed rate time charter)	21.396.753,83	27.390.885,62
Bareboat-Charter	8.838.500,65	9.159.234,41
Reisecharter	2.622.757,41	0,00
	56.944.036,77	62.578.261,61

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:

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in TUSD		
Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	19.166	26.099
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	18.221	36.051
fällig nach mehr als 5 Jahren	0	0
	37.387	62.150
Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	11.735	11.735
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	46.939	46.939
fällig nach mehr als 5 Jahren	2.090	13.824
	60.764	72.498

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

	2013	2012
Angaben in EUR		
Schiffspersonalkosten	10.539.533,62	10.713.051,74
Bereederungsgebühren, Kommissionen	3.554.166,12	3.860.457,01
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	3.302.681,76	1.445.751,64
Sonstige Schiffsbetriebskosten	11.293.969,47	9.307.624,57
	28.690.350,97	25.326.884,96

In den Schiffsbetriebskosten des Jahres 2013 sind mit EUR 1.928.691,79 Kosten enthalten, die einzig aufgrund des zeitweiligen Einsatzes von zwei Schiffen in Reisecharter angefallen sind und die in gleicher Höhe zu zusätzlichen Umsatzerlösen im Vergleich zu einer Beschäftigung auf TCE-Basis geführt haben.

Außerdem sind in den sonstigen Schiffsbetriebskosten Reparaturaufwendungen im Rahmen von Versicherungsschäden enthalten, denen entsprechende Erträge aus Versicherungsersatzungen gegenüberstehen.

29. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 575.575,09 (Vorjahr: EUR 587.799,61) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schifffahrts AG. Zum Bilanzstichtag beschäftigt die Marenave AG wie im Vorjahr sieben eigene Angestellte. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [28]).

In den Personalaufwendungen sind EUR 55.759,47 (Vorjahr: EUR 60.864,34) Ausgaben in die gesetzliche Rentenversicherung und an Versorgungskassen enthalten.

30. Sonstige betriebliche Erträge

	2013	2012
Angaben in EUR		
Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln	2.878.500,00	0,00
Versicherungserstattungen	1.088.137,51	5.143,11
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	169.846,52	733.481,15
Kursgewinne	214.240,03	389.140,72
Dienstleistungsvergütungen	239.484,76	148.350,00
Periodenfremde Erträge	282.564,39	28.160,88
Übrige	599.442,32	502.609,66
	5.472.215,53	1.806.885,52

Im Berichtsjahr fielen EUR 2,9 Mio Erträge aus dem Verkauf von Bunkerbeständen an, welche insbesondere bei der -in kurzen Intervallen- vercharterten MS „Mare Transporter“ und MS „Mare Trader“ angefallen sind. Dem gegenüber stehen EUR 2,8 Mio Aufwendungen aus dem An- und Verkauf von Bunkerbeständen im Rahmen der Vercharterung. Die verbleibende Differenz betrifft im Wesentlichen Erträge aufgrund von Preiseffekten bei dem Verkauf von Bunkerbeständen.

Den Erträgen aus Versicherungserstattungen stehen Schiffsbetriebskosten in entsprechender Höhe entgegen. Wir verweisen auf Anhangangabe [28].

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

31. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2013	2012
Angaben in EUR		
Aufwendungen aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln	2.802.703,42	0,00
Dienstleistungsvergütung	1.124.870,48	1.121.237,98
Kursverluste	318.796,49	408.140,43
Rechts- und Beratungskosten	243.427,28	418.882,59
Registrierungskosten	212.162,79	120.858,53
Abschluss- und Prüfungskosten	121.400,00	117.200,00
Nebenkosten des Geldverkehrs	202.965,09	127.652,40
Periodenfremde Aufwendungen	111.706,99	34.686,84
Aufsichtsratsvergütung	105.000,00	105.000,00
Tonnagesteuer	35.542,95	32.535,99
Übrige	414.313,38	306.061,77
	5.692.888,87	2.792.256,53

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

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im ganz Wesentlichen aus den Aufwendungen aus Bunkerankäufen bei Chartererwechseln. Diesen stehen entsprechende Erträge gegenüber. Wir verweisen auf die Anhangangaben [8] und [30].

32. Wertminderungen

Im Geschäftsjahr resultierten aus dem Impairment-Test der Schiffe ein Wertminderungsaufwand von EUR 104,8 Mio (Vorjahr: EUR 7,6 Mio.). Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

33. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 562.081,12 (Vorjahr: EUR 41.739,67) ausgewiesen, wovon im Berichtsjahr TEUR 544 auf die Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps resultieren.

34. Finanzierungsaufwendungen

	2013	2012
Angaben in EUR		
Schiffshypothekendarlehen	7.170.449,86	7.301.825,16
Zinsaufwand Zinsswaps	469.309,84	525.219,93
Aufwand Mark-to-market-Bewertung Zinsswaps	0,00	11.470,37
Ergebnisanteil Minderheitsgesellschafter	20.183,80	38.335,83
Sonstiger Zinsaufwand	230.537,05	775.285,47
	7.890.480,55	8.652.136,76

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:

	2013	2012
Angaben in EUR		
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	386.582,74	175.725,36
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	190.317,56	377.586,00
	576.900,30	553.311,36

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

	2013	2012
Angaben in EUR bzw. %		
Konzernergebnis vor Steuern	-104.043.140,23	-955.993,56
Steuersatz	32,28%	32,28%
Erwarteter Steuerertrag	-33.579.924,00	-308.547,00
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	34.485.246,76	932.550,08
Steuerliche Hinzurechnungen	89.025,76	98.361,975
Veränderung latente Steuern aus Fremdwährungseffekten	-462.954,77	-195.481,00
Sonstige	45.506,55	26.427,31
Tatsächlicher Steueraufwand	576.900,30	553.311,36

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 König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & 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 2013 auf EUR 1.124.870,48 (Vorjahr: EUR 1.121.237,98). 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 eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2017 verkürzt wurde. Auf Basis der verkürzten Laufzeit – und unter der Annahme, dass aufgrund des im Geschäftsjahr erzielten Jahresfehlbetrages und damit deutlich verminderten Eigenkapitals zukünftig die Mindestvergütung in Höhe von EUR 1,0 Mio p.a. zum Tragen kommen wird – beläuft sich der Betrag aus Sicht des 31. Dezember 2013 auf EUR 4,0 Mio. (Vorjahr: EUR 5,6 Mio.).

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 Konzernerfolg 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.

	31.12.2013	31.12.2012
Angaben in EUR		
Konzernergebnis	-104.620.040,53	-1.509.304,92
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
Ergebnis je Aktie		
(unverwässert und verwässert)	-69,72	-1,01

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 2013 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 zwei (Vorjahr: drei) Kunden, mit denen jeweils mehr als 10 % der Konzerngesamtumsatzerlöse erzielt werden. Auf einen Kunden des Segmentes „Car Carrier“ entfallen Umsatzerlöse in Höhe von EUR 8,8 Mio. (Vorjahr: EUR 9,2 Mio.). Auf den anderen Kunden des Segmentes „Bulker“ entfallen EUR 14,7 Mio. (Vorjahr: EUR 13,7 Mio.).

In Übereinstimmung mit der internen Berichtsdarstellung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgte in der Segmentberichterstattung eine Darstellung der Umsatzerlöse und der Schiffsbetriebskosten auf TCE-Basis. Das bedeutet, dass bei einer Beschäftigung in Reisecharter, bei der ceteris paribus höhere Umsatzerlöse als bei einer Zeitcharter erzielt werden, aber dafür im Gegensatz zu einer Zeit- oder Poolbeschäftigung dann auch Treibstoff- und sonstige Reisekosten selbst zu tragen sind, die Schiffsreisekosten von den Umsatzerlösen und Schiffsbetriebskosten in Abzug gebracht werden, um so einen Zeit-/Poolchartervergleichswert zu erhalten. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang TEUR 1.929 umgegliedert, die das Segment „Tanker“ betreffen.

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.

Nahestehende Personen

Angaben in EUR		Transaktions- volumen*	Salden	
			Forderungen gg. nahestehende Personen	Verbindlichkeiten ggü. nahestehende Personen
König & Cie. mbH & Co. KG				
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2013	1.124.870,48	0,00	0,00
Service-, Dienst-, Beratungsleistungen	2012	1.121.237,98	0,00	345.577,15
Sonstiges	2013	45.622,79	0,00	0,00
Sonstiges	2012	42.523,18	0,00	0,00
Umlagevereinbarung	2013	35.000,00	0,00	35.000,00
Umlagevereinbarung	2012	22.400,00	0,00	22.700,00
König & Cie. Shipping and Chartering GmbH & Co. KG				
Vergütung für Dienstleistungen	2013	22.127,88	0,00	0,00
Vergütung für Dienstleistungen	2012	24.032,67	0,00	0,00
Mercator (ehemals: Scorship) Navigation GmbH & Co. KG				
Bereederung	2013	926.016,78	0,00	0,00
Bereederung	2012	1.123.400,73	0,00	0,00
Versicherungsdienstleistung	2013	94.994,40	0,00	0,00
Versicherungsdienstleistung	2012	0,00	0,00	0,00
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2013	124.200,00	0,00	36.949,50
Buchhaltungs-Dienstleistung (Ertrag)	2012	124.200,00	0,00	0,00
Aufsichtsrat				
	2013	105.000,00	0,00	57.534,25
	2012	105.000,00	0,00	57.534,25

* ohne Umsatzsteuer

39. Nahestehende Personen

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

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 Schifffahrts AG am 8. September 2006 einen Vertrag mit der König & Cie. GmbH & Co. KG

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

Am 12. Juli 2012 hat die Marenave Schifffahrts AG eine Vereinbarung mit der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schifffahrtsgesellschaft 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 Handy-max 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 Mercator (vormals: Scorship) Navigation GmbH & Co. KG, Hamburg, ist ein Tochterunternehmen der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG). Mit der Mercator 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 Mercator Navigation GmbH & Co. KG bereederte konzernfremde Einschiffsgesellschaften erbringt.

Zudem wurde der Mercator 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.

Im Geschäftsjahr 2013 erfolgte eine Vereinbarung zwischen der Mercator Navigation GmbH & Co. KG und insgesamt acht Konzerngesellschaften, wodurch Mercator Navigation GmbH & Co. KG mit Wirkung vom 20. Februar 2013 mit der Eindeckung von Versicherungsschutz sowie der Bearbeitung von Schadensfällen im Schiffsbereich betraut wurde. Die Vergütung beläuft sich auf USD 50 pro Tag und Schiff.

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 2013 betragen EUR 105.000,00 (Vj. EUR 105.000,00) 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	30.000,00

Die Beträge wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 2.489,23 netto erstattet.

Der zum 31. Dezember 2013 ausgeschiedene Vorstand Tobias König erhielt keine direkten Bezüge vom Konzern, da die Vergütung mit der Dienstleistungsvergütung an die König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), deren geschäftsführender Gesellschafter Tobias König war, abgegolten war.

Der zum 10. Dezember 2013 bestellte neue Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2013 eine Vergütung in Höhe von EUR 12.064,52 sowie Sachbezüge in Höhe von EUR 912,66.

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 Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2013 durch den

Vorstand

- Herr Tobias König, Hamburg (CEO), ausgeschieden zum 31. Dezember 2013 Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), Hamburg, und
- Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO), bestellt zum 10. Dezember 2013

Die Vorstandsmitglieder sind vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt. Dieses wurde bzgl. Tobias König mit der Eintragung ins Handelsregister am 15. Juni 2006 und bzgl. Ole Daus-Petersen am 8. Januar 2014 bekanntgegeben. Die Alleinvertretungsberechtigung von Herrn Daus-Petersen ergibt sich aktuell aus seiner Stellung als Alleinvorstand.

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, selbstständiger Unternehmensberater, ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank AG, Neumünster

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
- DEREIF SICAV-FIS, Luxemburg

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

- Hartmann AG, Leer

Außerdem ist Dr. iur. Henning Winter jeweils Mitglied des Beirats bei zwölf (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.

41. Abschlussprüferhonorar

	2013	2012
Angaben in EUR		
Abschlussprüfungsleistungen	120.000,00	115.000,00
Steuerberatungsleistungen	0,00	6.200,00
	120.000,00	121.200,00

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. In Höhe von TEUR 5 entfallen die Aufwendungen auf Abschlussprüfungsleistungen des Geschäftsjahres 2012.

42. Corporate Governance Kodex

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

43. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

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

Aktiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2013					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	694.586,57	694.586,57	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.984.406,29	3.984.406,29	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	802.757,59	802.757,59	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	14.357.046,40	14.357.046,40	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	19.838.796,85	19.838.796,85	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00
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

Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2013				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	191.367.758,27	191.367.758,27	-
Derivate	HfT	610.152,94	-	610.152,94
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	12.692.545,90	12.692.545,90	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	3.963.703,31	3.963.703,31	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	146.036,60	-	146.036,60
Sonstige	AC	2.346.437,29	2.346.437,29	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	210.370.444,77	210.370.444,77	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	756.189,54	-	756.189,54

	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

Das ausgewiesene Derivat hat sich zum 31. Dezember 2013 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 602 verändert (Vorjahr: TEUR 15). Aus dem Zinsswap, der zum 31. Dezember 2012 bereits bestanden hat, fielen im Geschäftsjahr 2013 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 469 (Vorjahr: TEUR 525) 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:

	2013	2012
Angaben in EUR		
Zinserträge	18.514,30	41.739,76
Zinsaufwendungen	-7.421.170,71	-8.115.446,46

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	31.12.2013 Buchwert	31.12.2013 Zeitwert	31.12.2012 Buchwert	31.12.2012 Zeitwert
Angaben in EUR					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	694.586,57	694.586,57	734.215,03	734.215,03
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.984.406,29	3.984.406,29	5.191.012,11	5.191.012,11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	802.757,59	802.757,59	2.011.912,35	2.011.912,35
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	14.357.046,40	14.357.046,40	10.300.796,05	10.300.796,05
Langfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	191.367.758,27	192.091.435,50	91.430.930,93	92.141.630,59
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	610.152,94	610.152,94	1.138.666,36	1.138.666,36
Kurzfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	12.692.545,90	13.384.742,36	135.077.545,75	135.779.748,01
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	3.963.703,31	3.963.703,31	3.823.991,44	3.823.991,44
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	146.036,60	146.036,60	219.901,17	219.901,17
Sonstiges	AC	2.346.437,29	2.346.437,29	4.029.525,75	4.029.525,75
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	756.189,54	756.189,54	1.358.567,53	1.358.567,53
Kredite und Forderungen	LaR	19.838.796,85	19.838.796,85	18.237.935,54	18.237.935,54
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	210.370.444,77	211.786.318,46	234.361.993,87	235.774.895,79
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 (Ausleihungen) 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 des Bankenkonsortiums, das die Tanker- und Containerschiffe finanziert, wurde diese Kennzahl in der Vergangenheit nicht eingehalten. 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 voller Höhe erbringen, weswegen mit dem Darlehensgeber seit Januar 2012 an einem Refinanzierungskonzept gearbeitet wurde, 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. Unter Beibehaltung der ursprünglichen Darlehenslaufzeit sah das neue Refinanzierungskonzept weitere Tilgungsaussetzungen in 2013 sowie eine Tilgungsstruktur nach einem „pay-as-you-earn“-Mechanismus (75% des Free-Cashflows nach Zinsen und Drydocking) für die Jahre 2014 und 2015 bei einer Mindesttilgung von USD 0,8 Mio. ab März 2014 vor. Ab 2016 erfolgen wieder gleichbleibend hohe Quartals-Tilgungsleistungen, welche die bis dahin aufgelaufenen Tilgungsrückstände bis zum Darlehenslaufzeitende aufholen werden. Bei Überschreiten von bestimmten Liquiditätsgrenzen 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 in der Vergangenheit vorherrschenden Marktwertniveaus der Schiffe sind seit Januar 2012 deswegen keine Ausschüttungen der vier Bulker-Gesellschaften an die Marenave AG möglich gewesen und konnten seitdem auch nicht für das Tilgungsprofil der Tanker- und Containerschiffe genutzt werden. Hiervon sind Schiffshypothekendarlehen in Höhe von EUR 61,5 Mio. zum 31. Dezember 2013 betroffen. Der Vorstand geht davon aus, im Verlauf des Jahres 2014 das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu den ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % wieder zu erreichen.

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 2013 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 Zinsswap. Aus der variabel verzinslichen Darlehensverbindlichkeit resultiert hingegen kein zinsbedingtes Fair-Value-Risiko, da diese nicht als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ designiert, sondern im Konzernabschluss mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet wird.

Der Konzern ist im Zusammenhang mit variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Basierend auf den zum Abschlussstichtag bestehenden variabel verzinslichen finanziellen Verbindlichkeiten hätte ei-



ne Veränderung des Zinsniveaus um +/-1%-Punkt zu einer Erhöhung/Verminderung des Zinsaufwands um TEUR 1.954 (Vorjahr: TEUR 2.264) geführt. Gegenläufig hätten sich der vom Konzern kontrahierte Zinsswap ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 159 (Vorjahr: TEUR 189) 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 2013 bestehenden Swaps um +/- TEUR 425 (Vorjahr: +/- TEUR 624) 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 Zinsswaps ermittelt. So ermittelt hätte eine weitere Änderung der Zinssätze um +/- 1%-Punkt eine Erhöhung/Verminderung der Zinsaufwendungen um +/- TEUR 1.946 (Vorjahr: -/+ TEUR 2.138) 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 2013 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31. Dezember 2013 um 0,25 %-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 36 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 26), 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 32 (Vorjahr: +/- 16) 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 4,4 % (Vorjahr: 4,0 %) 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. Für die mit einem “**“ gekennzeichneten Darlehen, die Gegenstand der im April 2013 gefundenen Restrukturierungslösung sind, wurden für die Jahre 2014-2015 die Mindesttilgungen in Höhe von TUSD 100 pro Quartal und pro Schiff angesetzt. Ab 2016 werden wieder gleichbleibende Quartals-Regeltilgungen aufgenommen, die die Darlehen bis zum Ende ihrer ursprünglichen Laufzeit zurückführen.

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 31.12.2013

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden ggü. Kreditinstituten			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"*	290.044,23	7.090.479,30	7.367.137,99
MT "MARE AMBASSADOR"*	290.044,23	7.090.479,30	7.367.137,99
MT "MARE PACIFIC"*	290.044,23	8.362.942,02	10.091.122,23
MT "MARE ATLANTIC"*	290.044,23	8.362.942,02	10.091.122,23
MT "MARE BALTIC"*	290.044,23	6.658.090,57	12.736.092,68
MS "MARE FOX"*	290.044,23	6.458.206,22	2.056.054,00
MS "MARE FRIO"*	290.044,23	5.714.062,18	3.164.010,47
MT "MARE CARIBBEAN"*	290.044,23	8.300.291,35	5.340.164,75
MS "MARE TRANSPORTER"	1.317.525,92	5.270.103,69	7.698.136,47
MS "MARE TRACER"	1.507.142,34	5.270.103,69	9.030.164,60
MS "MARE TRADER"	1.317.525,92	5.270.103,69	9.325.465,88
MS "MARE TRAVELLER"	1.844.318,76	5.270.103,69	9.060.981,80
MS MARE BERLIN	4.331.234,95	18.423.345,63	1.222.591,06
	12.638.101,73	97.541.253,35	94.550.182,15
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"*	554.596,61	1.800.095,12	488.178,44
MT "MARE AMBASSADOR"*	554.596,61	1.800.095,12	488.178,44
MT "MARE PACIFIC"*	707.168,99	2.343.559,54	767.771,16
MT "MARE ATLANTIC"*	707.168,99	2.343.559,54	767.771,16
MT "MARE BALTIC"*	744.255,58	2.571.217,68	1.507.796,32
MS "MARE FOX"*	328.535,15	935.861,45	49.057,75
MS "MARE FRIO"*	343.201,95	1.025.973,68	119.586,96
MT "MARE CARIBBEAN"*	438.250,08	1.614.861,48	221.513,45
MS "MARE TRANSPORTER"	216.152,92	659.028,91	304.675,72
MS "MARE TRACER"	238.073,10	736.136,51	437.185,70
MS "MARE TRADER"	240.493,30	758.589,29	412.202,72
MS "MARE TRAVELLER"	243.666,86	771.804,07	456.077,62
MS MARE BERLIN	876.874,56	1.828.836,39	10.453,55
	6.193.034,70	19.189.618,77	6.030.449,00
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	3.963.703,31	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	146.036,60	610.152,94	0,00
Übrige	2.346.437,29	0,00	0,00
	25.287.313,64	117.341.025,06	100.580.631,15

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

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 2013 und 31. Dezember 2012 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.

Durch die im Geschäftsjahr 2013 umfangreich erfolgten Abwertungen auf das Sachanlagevermögen und die damit einhergehende Verringerung des Eigenkapitals ist das aktuelle EK/FK-Verhältnis deutlich unter den Zielwert gesunken.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Zum Konzernabschlussstichtag ergibt sich folgendes Verhältnis:

	31.12.2013	31.12.2012	Änderung
Angaben in TEUR			
Eigenkapital	39.201	143.821	-73%
- als % vom Gesamtkapital	16%	39%	
langfristige Schiffshypothekendarlehen	191.368	91.431	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	12.693	135.078	
Schiffshypothekendarlehen	204.061	226.509	-10%
- als % vom Gesamtkapital	84%	61%	
Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)	243.262	370.330	-34%

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 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) trägt. 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 zugerechnete Stimmrechte werden dabei über das folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, gehalten: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

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

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

Die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.06.2011



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

47. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Nachdem bereits am 24. April 2013 eine Sanierungsvereinbarung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium geschlossen wurde, wurden die entsprechenden Nachträge zu den jeweiligen Darlehensverträgen am 30. Januar 2014 ausgefertigt.

Im 1. Quartal 2014 erfolgte die planmäßige Klinedocking des MT "MARE CARIBBEAN". Im Anschluss an die Dockung wurde der MT "MARE CARIBBEAN" in den „Hafnia Tankers“-Pool eingebracht, der hinsichtlich der Poolpartner eine größere Homogenität aufweist, als dies bei der vorherigen Beschäftigung der Fall war, wodurch der Vorstand gegenüber der Vorlösung verbesserte Einnahmen erwartet.

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 31. März 2014

Der Vorstand

Ole Daus-Petersen

Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2013 und 2012

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2013 in EUR

	1.1.2013	Währungs- differenzen	Historische Anschaffungskosten		31.12.2013
			Zugänge	Abgänge	
I. Sachanlagen					
1. Technische Anlagen	467.759.749,08	-20.263.932,83	2.086.363,51	1.650.019,50	447.932.160,26
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.449,55	-351,89	2.550,00	0,00	9.647,66
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	55.350,84	0,00	55.350,84
	467.767.198,63	-20.264.284,72	2.144.264,35	1.650.019,50	447.997.158,76
II. Finanzanlagen					
Ausleihungen	825.415,68	-35.731,51	0,00	0,00	789.684,17
	468.592.614,31	-20.300.016,23	2.144.264,35	1.650.019,50	448.786.842,93

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2012 in EUR

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

1.1.2013	Währungs- differenzen	Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				31.12.2013	Buchwert 31.12.2013
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge			
107.016.285,41	-5.274.666,55	124.170.181,92	0,00	1.650.019,50	224.261.781,28	223.670.378,98	
2.548,64	-182,02	1.996,25	0,00	0,00	4.362,87	5.284,79	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55.350,84	
107.018.834,05	-5.274.848,57	124.172.178,17	0,00	1.650.019,50	224.266.144,15	223.731.014,61	
91.200,65	-3.948,00	7.844,95	0,00	0,00	95.097,60	694.586,57	
107.110.034,70	-5.278.796,57	124.180.023,12	0,00	1.650.019,50	224.361.241,75	224.425.601,18	

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	

Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2013 und 2012

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2013 in TEUR

	AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	21.786	2.993	21.397	8.839	0	55.015	1.929	56.944
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0
	240	21.786	2.993	21.397	8.839	60	55.315	1.629	56.944
Schiffsbetriebskosten	0	-13.503	-3.088	-10.170	0	0	-26.761	-1.929	-28.690
Schiffsbetriebsergebnis	240	8.283	-95	11.227	8.839	60	28.554	-300	28.254
Personalaufwendungen	-576	0	0	0	0	0	-576	0	-576
sonstige betriebliche Erträge	421	1.081	171	3.797	0	2	5.472	0	5.472
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.865	-1.030	-277	-2.726	-87	-8	-5.993	300	-5.693
Reedereiüberschuss	-1.780	8.334	-201	12.298	8.752	54	27.457	0	27.457
Abschreibungen auf Sachanlagen	-2	-9.605	-1.599	-4.977	-3.149	0	-19.332	0	-19.332
Wertminderungen	0	-66.279	-13.690	-24.871	0	0	-104.840	0	-104.840
Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	7	555	0	562	0	562
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-203	-4.087	-749	-1.278	-1.573	0	-7.890	0	-7.890
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.985	-71.637	-16.239	-18.821	4.585	54	-104.043	0	-104.043
Segmentvermögen 31. Dezember 2013	165.911	86.150	10.740	97.538	55.832	340	416.511	-168.598	247.913
Segmentschulden 31. Dezember 2013	7.689	103.399	18.657	63.674	27.027	17	220.463	-6.189	214.274
Segmentinvestitionen 2013*	2	829	1.313	0	0	0	2.144	0	2.144

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2012 in TEUR

	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
Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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

Bilanzzeit zum Konzernabschluss

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Konzern-Jahresabschlusses

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hamburg, den 31. März 2014

Marenave Schifffahrts AG



Ole Daus-Petersen

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 2013 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.

Hamburg, den 31. März 2014

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 (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. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkten zu investieren.

Die Marenave Schifffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave 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 2013 – 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. Die Beschäftigung der Schiffe erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Pool-beschäftigung, mittel-/langfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2013 sieben (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Markt- und Geschäftsentwicklungen

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche sich 2013 nach Jahren globaler Finanzmarkt- und Wirtschaftskrisen und der Schuldenkrise im Euro-Raum in einem Umfeld weitgehend ohne krisenhafte Finanzmarkturbulenzen bewegte. Vor diesem Hintergrund befindet sich die Weltwirtschaft zum Ende des Jahres 2013 wieder in einem Aufwärtstrend, wobei unisono eine eher bescheidene Expansion erwartet wird. Alles in allem dürfte das zusammengefasste Bruttoinlandsprodukt der Welt 2014 um ca. 3,7% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./ USA, World Economic Outlook (WEO) updates, Meldung vom

21.1.2014 auf www.imf.org) zulegen. Die etwas bessere Expansion wird sich auch in einer beschleunigten Zunahme des Welthandels niederschlagen. Er dürfte 2014 um etwa 4,5% ((Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./ USA, World Economic Outlook (WEO) updates, Meldung vom 21.1.2014 auf www.imf.org) wachsen und somit grundsätzlich gute Rahmenbedingungen für die Schifffahrt setzen.

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist jedoch die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität. 2013 war ein Rekordjahr bzgl. der Neubestellungen, welche in den kommenden drei Jahren sukzessive zu Ablieferungen von Werften in Fernost führen werden.

Obwohl die Schifffahrt bei bestehendem Tonnageüberangebot unverändert in der Krise steckt und geringe Charraten erzielt werden, liegen die Gründe für die Vielzahl von Neubestellungen zum einen in den historischen Tiefständen bei den Preisen für die Schiffsneubauten und zum anderen versprechen die Schiffe neuerer Bauart wesentliche Kostenvorteile im täglichen Betrieb, was einen weiteren Vorteil gegenüber der Alttonnage darstellt. Da der Trend hin zu diesen Schiffen im sogenannten „eco-design“ seit 2013 als ein nachhaltiger Trend zu bewerten ist, hat der Vorstand die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die bestehende Alttonnage eingeschätzt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Alttonnage höchstwahrscheinlich nicht mehr so lange und nicht mehr zu so hohen Raten wie vormals angenommen gegen die Schiffe neuerer Bauart konkurrieren können. Aus diesem Grund wurde die Nutzungsdauer unserer Schiffe – mit Ausnahme des Car Carriers – sowie deren Einnahmeerzielungsfähigkeit in höherem Alter nach unten korrigiert. Dies führte zu wesentlichen außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen von insgesamt EUR 104,8 Mio, welche den ansonsten entstandenen Konzernjahresüberschuss nach IFRS in Höhe von EUR 0,2 Mio. komplett überlagerten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen bzw. Impairments entfallen in Höhe von EUR 66,2 Mio. auf die Tankerflotte, in Höhe von EUR 24,9 Mio. auf die Bulkerflotte und in Höhe von EUR 13,7 Mio. auf die Containerflotte. Zugleich führte dies im Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG zu einer außerplanmäßigen Abschreibung der Anteile an verbundenen Unternehmen, welche die Schiffe in der Tanker-, Container- und Bulkerflotte betreiben, von insgesamt EUR 79,8 Mio.

Die maritime Industrie unterliegt zudem in zunehmendem Maße Umweltschutzgesetzen, einschließlich internationaler Ab-

kommen sowie Regularien, die von den Flaggen- oder Registerstaaten auferlegt werden. Beispielhaft zu nennen sind hier zunehmende Emissionsrestriktionen und die Einrichtung von sog. „ECA-Zones“ (Emission Control Areas), in welchen nur sehr niedrige Schwefeldioxidwerte ausgestoßen werden dürfen. Ein anderes Beispiel ist das kurz vor der Ratifizierung stehende sog. Ballastwasser-Übereinkommen, durch welches die Verschmutzung von Ozeanwasser durch die Ableitung von Ballastwasser reduziert werden soll, indem Ballastwassermanagementsysteme an Bord eingerichtet werden.

Um diese regulatorischen Maßnahmen einzuhalten, sind Investitionen in die Schiffe notwendig, welche tendenziell mit zunehmendem Alter der Schiffe anwachsen. In Kombination mit dem schwachen Ratenumfeld erhöht dies die Wahrscheinlichkeit, dass Reeder bei älteren Schiffen diese Investitionen nicht durchführen, da sie sich voraussichtlich nicht amortisieren würden, so dass Schiffe stattdessen verschrottet werden. Das durchschnittliche Verschrottungsalter dürfte sich zukünftig auch vor diesem Hintergrund weiter verjüngen. Diesem Umstand wurde durch die Reduzierung der kalkulierten Nutzungsdauer – mit den beschriebenen Impairments als Konsequenz – in der Konzernbilanz und der Bilanz der Marenave Schiffahrts AG Rechnung getragen.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2013 nicht wesentlich gegenüber dem Vorjahr verändert. Dies bedeutet, dass Schiffsfinanzierungen weiterhin nur sehr selektiv vergeben werden, da die großen schiffsfinanzierenden Banken im Wesentlichen immer 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 2014 zu erwarten sein wird.

Ebenfalls wie vor einem Jahr erwartet, ist anstelle des KG-Systems und des klassischen Bankensystems die alternative Finanzierungsform „Private Equity“ getreten. Erstaunliche USD 8 Milliarden wurden auf diesem Weg im Jahr 2013 in die Schifffahrt investiert, wobei im Wesentlichen die New Yorker Wall Street und der Osloer „OTC/Bond“-Markt die am häufigsten begangenen Wege waren, um neues Geld zu investieren.

Wir erwarten, dass sich dieser Trend abgeschwächt in 2014 fortsetzen wird und Investoren dabei zukünftig höhere Anforderungen als in der Vergangenheit bei ihren Investitionsentscheidungen anlegen werden.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich im April 2013 nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Banken-

konsortium auf eine Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden konnte. Insoweit wurde die langfristige Finanzierung dieser Flotte auf ein aus heutiger Sicht sichereres Fundament gestellt. Die Eckpunkte dieser Lösung zeichnen sich durch einen Fortbestand der Flotte und das Anpassen des Tilgungsprofils der einzelnen Darlehen an die aktuellen und die zukünftig erwarteten Marktgegebenheiten aus.

In diesem Marktumfeld ist das Konzernergebnis der Marenave Schiffahrts AG trotz operativer Gewinne im Geschäftsjahr 2013 mit EUR ./. 104,6 Mio. negativ ausgefallen. Ursächlich dafür sind die außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Flotte. Die aus der Neueinschätzung resultierenden Schiffsbuchwerte bewegen sich nunmehr im Wesentlichen auf dem Niveau der Marktwerte. Materiell höhere Buchwerte als aktuelle Marktwerte liegen lediglich bei den Schiffen im Bulkersegment vor, bei denen die durch Charterverträge gesicherten zukünftigen Einnahmepotenziale in dem Buchwert der Schiffe berücksichtigt wurden.

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

Tankschifffahrt

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./. Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 8.956 auf TEUR 8.283 verringert. Auf USD-Basis würde der Rückgang nur bei ca. USD 0,5 Mio. liegen. Bis einschließlich des dritten Quartals 2013 lagen die Werte des aktuellen Jahres noch über denen der Vergleichsperiode. Das 4. Quartal 2013 war jedoch ungewöhnlich schwach und hat das Gesamtjahresergebnis negativ in Mitleidschaft gezogen. Das Ergebnisniveau des 1. Quartals 2014 ist jedoch dagegen ungewöhnlich stark, so dass insgesamt von einer Periodenverschiebung gesprochen werden kann und der Trend eines sukzessiven – aber langsamen – verbesserten Ratenumfelds innerhalb der Produktentankerflotte ungebrochen ist.

Der Markt für Produktentanker befindet sich weiterhin im Umbruch und ist durch Veränderungen in der Erzeugung und Verarbeitung von Rohöl, insbesondere Verschiebungen in der globalen Raffineriekapazität gekennzeichnet.

Während in den letzten Monaten veraltete Raffinerien vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa stillgelegt wurden, besteht heute ein hohes Exportpotential von Ölprodukten aus modernen Raffinerien im asiatischen Pazifikraum, welches den Importbedarf entwickelter Länder sowie in Afrika und Südamerika deckt und somit insgesamt einen positiven Einfluss auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage hat.

Darüber hinaus haben sich die USA in den letzten Jahren vom Netto-Importeur zum Netto-Exporteur entwickelt; eine Entwicklung, die vor dem Hintergrund der Exploration neuer Schieferöl-Reserven weiter zunehmen dürfte. Schon heute gehören die USA zu den größten Ölproduzenten der Welt, wobei die Produktion mit enormen Zuwachsraten weiter wächst. Da das in den USA produzierte Rohöl nur in wenige Nachbarländer (Kanada) exportiert werden darf, muss das Rohöl in US-Amerikanischen Raffinerien verarbeitet werden. Da nicht alle Ölprodukte im eigenen Land verbraucht werden, wächst der Handel von Ölprodukten aus den USA beständig. Amerikanische Ölprodukte konkurrieren heute mit den Produkten aus Europäischer Produktion und werden in die ganze Welt exportiert. Hierdurch ergeben sich neue Möglichkeiten von „Triangulations“-Reisen im Atlantik, welche die Einnahmen der Produktentanker insgesamt verbessern sollten. Verstärkend kommt hinzu, dass die meisten Routen länger sind als von den Europäischen Verladehäfen, was einen zusätzlichen, positiven Effekt für die Auslastung der Flotte infolge der damit verbundenen höheren Tonnenmeilennachfrage hat.

Aufgrund der strukturellen Verbesserung der Fundamentaldaten war das Jahr 2013 von einer Großzahl von Neubestellungen gekennzeichnet und es wurde mehr als das Dreifache des entsprechenden Vorjahresniveaus bestellt. Aufgrund der historisch niedrigen Neubaupreise auf den führenden Werften in Korea wurden insbesondere Medium Range Tanker und Long Range 2 Tanker bestellt. In den kleineren Handymax- und LR1-Größen gab es dagegen nur vergleichbar wenige Neubestellungen. Trotz dieser Orderentwicklung gehen wir weiterhin davon aus, dass die Transportnachfrage schneller wächst als das Tonnageangebot. Damit auch mittel- bis langfristig weiter steigende Ergebnisse erzielt werden können, rufen Marktteilnehmer jedoch zunehmend nach mehr Disziplin bei der zukünftigen Ordertätigkeit.

Containerschifffahrt

Die weltweite Containerflotte hat zum Ende des Jahres 2013 eine Größe von 17,3 Millionen TEU erreicht, was einen Kapazitätswachstum von 5,8 % bedeutet. Dies erfolgte trotz Rekordverschrottungen von 192 Schiffen mit einer Gesamtkapazität von ca. 460.000 TEU, welche jedoch durch das Dreifache an Neubauablieferungen kompensiert wurden. Der Anteil des Orderbuches an der Gesamtflotte hat zum Ende des Jahres ebenfalls wieder zugenommen und die 20-Prozent-Marke überschritten, was bedeutet, dass zumindest auch in den kommenden Jahren Neubauablieferungen zu einem Flottenwachstum führen werden, welches nur bei sehr guter Konjunkturlage durch ein Nachfragewachstum aufgefangen werden kann.

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass sich der Anteil der beschäftigungslosen Schiffe zum Ende des Jahres 2013 weiter erhöht hat und sich auf ca. 800.000 TEU belief,

was in etwa einer Anzahl von 235 Schiffen und einem Anteil von 4,5 % entspricht. Beim Gros der nicht beschäftigten Schiffe handelt es sich um Chartertonnage.

In der Größenklasse der MS „MARE FOX“ und MS „MARE FRIO“ wird derzeit mehr abgewrackt als neu abgeliefert; ein Trend der sich wohl nicht umkehren wird, zumal das Durchschnittsalter der Flotte heute bei rd. 10 Jahren liegt. Bei dem seit nunmehr rd. fünf Jahren bestehenden nicht auskömmlichen Ratenniveau steht nicht viel Geld zur laufenden Instandhaltung der Schiffe zur Verfügung. Die Reserven für die Kosten der nach 15 Jahren zwingend anstehenden Klasedockungen konnten zunehmend nicht aufgebaut werden, so dass die betroffenen Schiffe heute oft kurz vor der Klasedocking an Abrecher verkauft werden. Somit liegen heute die Werte von 15 Jahre alten Containerschiffen in der Regel nah beim Schrottwert, ganz gleich um welche Größenklasse es sich dabei handelt. Da in den kleinen Größen bis 1.200 TEU bereits sehr viele Schiffe abgewrackt wurden, gehen wir davon aus, dass sich die Charraten in diesem Segment aufgrund einer Verknappung der verfügbaren Tonnage früher verbessern werden als in anderen Größenklassen.

Für die beiden Containerschiffe und die Partnerschiffe des Einnahme-Pools, in dem die Schiffe beschäftigt sind, erwarten wir somit aufgrund ihrer flexiblen Einsatzfähigkeit als Feederschiffe und ihres aktuell guten technischen Zustandes im Zuge einer generellen Markterholung ein stabiles Marktumfeld. Den langfristigen Konsequenzen, welche die eingangs beschriebenen Entwicklungen in Bezug auf „eco“-Neubauten sowie eines zunehmenden regulatorischen Umfeldes haben, werden sich jedoch auch diese Schiffe nicht entziehen können.

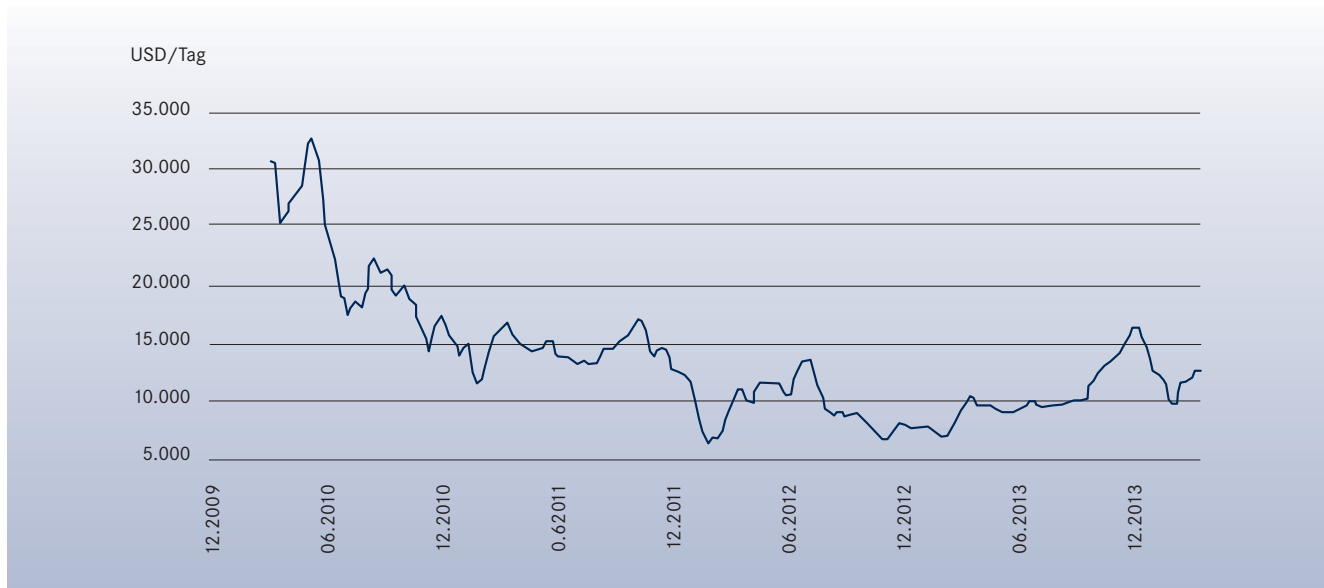
Derzeit sind alle in diesem Pool fahrenden Containerschiffe beschäftigt und bislang sind wir von längeren Wartezeiten nicht betroffen gewesen.

Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich jüngst wieder aufgehellt. Der Baltic Dry profitierte von den Anstiegen der Nachfrage nach Capesize-Tonnage, welche erneut vorrangig durch die Lageraufstockungen in China angetrieben wurde. Zum Jahresende erreichte der Leitindex seinen Höchststand 2013.

Für die spezifischen Bulker innerhalb der Marenave-Flotte ist der Baltic Supramax Index (BSI) ein noch passenderer Indikator des Ratenniveaus der relevanten Schiffe. Eine Mehrjahresübersicht zeigt hier folgendes Bild:

Supramax 6T/C Spot



Quelle: HSH Nordbank AG, Daily FFA Markets, 21. März 2014

Aufgrund von Bestellungen in den Vorjahren und auch noch in 2013 leidet die Bulkschifffahrt unter dem starken Wachstum der Flotte. Jedoch nimmt das Orderbuch kontinuierlich weiter ab und das Flottenwachstum verliert seine Dynamik, so dass ein Wachstum der Nachfrage über dem Wachstum des Angebots – und damit eine bessere Auslastung und bessere Einfahrerergebnisse – durchaus realistisch ist.

Für unsere vier Bulker wurden direkt ab Werftablieferung mittelfristige Beschäftigungsverträge mit erstklassigen Charterern abgeschlossen. Für zwei Bulker (MS „MARE TRANSPORTER“ und MS „MARE TRADER“) liefen diese Beschäftigungsverträge im 2. Quartal 2013 aus. Im Anschluss wurden beide Schiffe mit eigenen Greifern ausgerüstet und haben in den ersten Monaten eine Reihe von Positionierungsreisen in einem eher schwachen Marktumfeld getätigt. Erst mit der Erholung des Marktes haben wir uns entschlossen, die beiden Schiffe auf Perioden von 6-9 Monaten zu verchartern. Seitdem werden diese Schiffe für kurze Perioden per Zeitcharter beschäftigt, wobei derzeit Marktraten eingefahren werden, die die laufenden Kosten der Schiffe decken und bis in die 1. Hälfte des Jahres 2014 gesichert sind. Aus heutiger Sicht dürften die kommenden Abschlüsse in 2014 auf einem besseren Niveau als die Vorgängerabschlüsse aus 2013 liegen.

Die beiden anderen Bulker (MS „MARE TRACER“ und MS „MARE TRAVELLER“) sind dagegen aufgrund deren mittelfristigen Beschäftigungsverhältnisse bis 2015/2016 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 nach wie vor die Folgen der großen Pleiten.

Ähnlich wie bei den Produktentankern hat es in den letzten Monaten einen beachtlichen Andrang bei den Werften gegeben. Dort wurde eine große Anzahl von neuen Eco-Schiffen geordert, insbesondere handelte es sich dabei um sog. Ultramax-, Kamsarmax- und Newcastlemax-Bulker. Die Vorteile der Neubestellungen liegen insbesondere in optimierten Werten für Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch, wobei alle neu bestellten Schiffe größer sind als die derzeit fahrende Flotte. Die Ultramax-Bulker sind die Nachfolger der Supramax-Bulker und können bei gleichen Kosten ca. 10% mehr Ladung transportieren (57.000 dwt vs. 63.000 dwt.). Diese Schiffe werden sich aus unserer Sicht im Markt schnell durchsetzen und eine ernstzunehmende Konkurrenz für unsere kleineren Supramax-Bulker sein.

Car Carrier

Der Markt für Car Carrier befindet sich 2013 in einem ausgeglichenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

In 2013 wurden weltweit mehr als 83 Millionen Autos verkauft, was einen 4,2-prozentigen Anstieg gegenüber 2012 darstellt. Auch für die kommenden Jahre wird ein jährliches Wachstum von 4 – 5 Prozent prognostiziert, wobei vor allem China und andere Schwellenländer verantwortlich zeichnen, während sich beispielsweise der europäische Markt rückläufig zeigte.

Die globale Flotte von Car Carriern beträgt per Ende 2013 699 Einheiten mit einem durchschnittlichen Alter von neun Jahren. Das Orderbuch macht aktuell 12 Prozent der aktuellen Flotte aus.

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.

Höegh Autoliners führt derzeit seine Modernisierungsstrategie der Flotte fort und ist führend bei der Vergabe von Neubaufträgen. Aktuell umfasst die Flotte des zum Konzern Leif Höegh & Co. gehörenden Unternehmens 46 eigene und 19 langfristig eingecharterte Schiffe.

Unternehmenssteuerung

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG ist gekoppelt an den Erfolg der jeweiligen Konzerngesellschaften. Aus diesem Grund erfolgt die Unternehmenssteuerung auf Ebene des Marenave-Konzerns. Diese erfolgt im Wesentlichen auf der Basis der finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und dem „Konzernergebnisbeitrag“ auf Ebene der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier.

Die Umsatzerlöse umfassen dabei sämtliche Zeitcharter-, Bareboatcharter- und Poolerlöse. Im Falle von Einzelreise-/Spotcharter erfolgt eine Umrechnung auf Zeitcharterbasis (sog. „TCE“: Time Charter Equivalent). Treibstoffkosten und ähnliche einzelreisespezifische Kosten, die durch – gegenüber der Zeitcharter – höhere Frachterlöse abgegolten sind, werden somit zum Zwecke der Unternehmenssteuerung eliminiert.

Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufenden und latente Steuern vom Einkommen und Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der Konzernergebnisbeitrag auf Ebene der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Hiervon werden die auf der Ebene der Marenave AG anfallenden administrativen Kosten sowie Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Abzug erbracht.

Der Überwachung der Planungsannahmen erfolgt in eigener Verantwortung durch den Vorstand und in regelmäßiger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Grundlage der Überwachung ist ein in der Regel auf monatlicher Basis maßgeschneidertes Reporting (sog. „Controllingtool“), in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird. Hierdurch können Abweichungen frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Ein wichtiger Schwerpunkt der Unternehmenssteuerung ist dabei die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes. Darüber hinaus ergeben sich regelmäßige Berichts-

pflichten gegenüber den refinanzierenden Banken aus vertraglichen Darlehensvereinbarungen (Compliancezertifikate, Nachweis Einnahmesituation).

Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage der Marenave Schifffahrts AG für das Geschäftsjahr 2013 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2012 stellen sich auf Einzelabschlussebene wie folgt dar:

	2013	2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	-84.625	2.919	-87.544
Sonstige betriebliche Erträge	497	499	-2
Gesamtleistung	-84.128	3.418	-87.546
Personalaufwand	583	594	-11
Abschreibungen	2	1	1
Sonstiger Betriebsaufwand	2.118	1.918	200
Betrieblicher Aufwand	2.703	2.513	190
Betriebsergebnis	-86.831	905	-87.736
Zinsergebnis	-58	-187	129
Jahresergebnis vor Steuern	-86.889	718	-87.607
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-378	-167	-211
Jahresergebnis	-87.267	551	-87.818

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2013	2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	3.960	4.000	-40
Erträge aus Beteiligungen	7.188	13.712	-6.524
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-16.000	0	-16.000
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-79.773	-14.793	-64.980
Gesamt-Beteiligungsergebnis	-84.625	2.919	-87.544

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

Zusätzlich werden unter den Beteiligungserträgen die Ergebnisse der beiden im Jahr 2011 in Dienst gestellten Supramax-Bulker MS "MARE TRAVELLER" und MS "MARE TRACER" verinnahmt. Die Abnahme der Beteiligungserträge betrifft die Schiffe MS "MARE TRANSPORTER" und MS "MARE TRADER". Beide Schiffe steuerten in 2012 noch wesentliche Teile der Beteiligungserträge bei, während im Jahr 2013 aufgrund des Auslaufens ihrer lukrativen Erstbeschäftigung sowie aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf das jeweilige Seeschiff Jahresfehlbeträge erzielt wurden.

Außerplanmäßige Abschreibungen infolge der Bewertung der Beteiligungsansätze waren im Geschäftsjahr 2013 in Höhe von insgesamt EUR 58,7 Mio. (Vorjahr: EUR 8,9 Mio) auf sechs (Vorjahr: drei) Beteiligungen innerhalb des Tankersegmentes, in Höhe von zusammen EUR 11,9 Mio. (Vorjahr: EUR 5,9 Mio.) auf zwei (Vorjahr: zwei) Tochtergesellschaften, die im Segment der Containerschifffahrt operieren, sowie in Höhe von insgesamt EUR 9,2 Mio. (Vorjahr: EUR 0,0 Mio) auf drei (Vorjahr: null) Beteiligungen innerhalb des Bulkersegmentes notwendig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen begründen sich im Wesentlichen aus der eingangs erläuterten Neueinschätzung der Nutzungsdauer und der Einnahmeerzielungsfähigkeit der Flotte in den Segmenten Tanker, Container und Bulker infolge des zunehmenden Trends von Neubautenbestellungen im sog. „eco-design“ und zunehmenden Umweltschutzauflagen. Ein weiterer Betrag in Höhe von EUR 16,0 Mio. wurde unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und in den sonstigen Rückstellungen erfasst. Dies betrifft voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und in Verbindung mit der mit einem Bankenkonsortium geschlossenen Sanierungsvereinbarung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt vier ihrer Tochtergesellschaften, ohne dass dies nachhaltig den Wert der Beteiligungen erhöhen würde.

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Geschäftsführungs- und Dienstleistungsvergütungen sowie Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten in 2013 im Wesentlichen die Dienstleistungsvergütung gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG (TEUR 1.125), eine im Zuge einer gefundenen Restrukturierungslösung an das Bankenkonsortium zu zahlende Sanierungsgebühr (TEUR 435), Abschluss- und Prüfungskosten (TEUR 68), Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 105) sowie Rechts- und Beratungskosten (TEUR 157).

Das gegenüber dem Vorjahr um TEUR 129 verbesserte Zinsergebnis steht einerseits im Zusammenhang mit einem geringeren durchschnittlichen Niveau ausgereicher Commercial Papers und damit einhergehend mit einem geringeren Zinsaufwand. Außerdem entstanden durch die Ausreichung eines langfristigen Darlehens an die MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH im Juni 2013 höhere Zinserträge als noch im Vorjahr.

Durch das Organschaftsverhältnis mit der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH beinhaltet das zu versteuernde Einkommen der Marenave Schifffahrts AG ebenfalls das von der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH erzielte Jahresergebnis. Nach Verrechnung mit bestehenden Verlustvorträgen und unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung ergibt sich für das Jahr 2013 eine körperschaft- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 378, welche gegenüber dem Vorjahr (TEUR 167) deutlich angestiegen ist, da im Ver-

lauf des Jahres 2013 alle Verlustvorträge aufgebraucht wurden und mithin eine deutlich geringere Verlustverrechnungsmasse zur Verfügung stand.

Die Vorjahresprognose bzgl. der Erzielung eines Jahresergebnisses vor Beteiligungsergebnis (Erträge aus Beteiligungen sowie Gewinnabführungsverträgen abzgl./zzgl. Abschreibungen/Zuschreibungen im Finanzanlagevermögen und Abschreibungen/Zuschreibungen auf Forderungen gegen verbundene Unternehmen) in Höhe von EUR ./.2,0 Mio., konnte im Berichtsjahr wegen der ungeplanten Belastung durch eine Sanierungsgebühr im Zusammenhang mit der Umsetzung des Sanierungskonzeptes mit der die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bank um EUR 0,5 Mio. nicht erreicht werden.

Vermögenslage

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

	31.12.2013	31.12.2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögen			
Anlagevermögen	55.583	134.465	-78.882
Kurzfristige Forderungen	26.322	20.113	6.209
Flüssige Mittel	330	742	-412
Übrige Aktiva	21	82	-61
	82.256	155.402	-73.146
Kapital			
Eigenkapital	63.506	150.773	-87.267
Kurzfristige Verbindlichkeiten	18.750	4.629	-14.121
	82.256	155.402	-73.146

Der Rückgang des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr resultiert mit TEUR 79.773 aus Abschreibungen auf die Anteile von insgesamt elf Tochtergesellschaften.

Gegenläufig wirkte sich der Saldo aus Einzahlungen in die Rücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Rücklage an die Marenave Schifffahrts AG in Höhe von TEUR ./.1.410 sowie die Gewährung eines langfristigen Darlehens an die MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH in Höhe von TEUR 2.300 aus.

Der Anstieg der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf den Zugang von Forderungen aus Gewinnansprüchen gegenüber der MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG und der "MS MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt TEUR 7.188 im Geschäftsjahr 2013 zurückzuführen.

Die Abnahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf das negative Jahresergebnis des Jahres 2013 zurückzuführen. Von dem Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 87.267 wurden zunächst TEUR 233 mit dem bestehenden Gewinnvortrag aus

dem Vorjahr verrechnet. Weitere TEUR 87.034 wurden aus der Kapitalrücklage entnommen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten zum 31. Dezember 2013 vor allem die sonstige Rückstellung für voraussichtliche zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt vier ihrer Tochtergesellschaften in Höhe von TEUR 16.000 und die Rückzahlungsverpflichtungen eines emittierten Commercial Papers in Höhe von TEUR 2.000. Außerdem sind hier die Anfang 2014 bezahlte Sanierungsgebühr (TEUR 436) sowie Steurrückstellungen (TEUR 91) enthalten.

Finanzlage

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

	2013	2012	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.170	1.510	660
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-893	-756	-137
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.689	-236	-1.453
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-412	518	-930
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	742	224	518
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	330	742	-412

Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Mittelabfluss für Investitionen betrifft vor allem den Saldo aus Einzahlungen in die Rücklage verschiedener Tochterunternehmen abzüglich Rückzahlungen aus der Rücklage einzelner Tochterunternehmen an die Marenave Schiffahrts AG in Höhe von EUR 1,4 Mio. sowie die Gewährung eines langfristigen Darlehens an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 2,3 Mio.

In dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wirken sich die Zinsanteile der im Jahr 2013 emittierten Commercial Paper sowie die Rückführung der Commercial Paper Verbindlichkeiten um EUR 1,7 Mio. aus, welche durch erhaltene Zinsen aus einem Darlehen an ein Tochterunternehmen teilweise kompensiert wurden. Im Geschäftsjahr wurden Schuldverschreibungen in Höhe von EUR 5,5 Mio. emittiert und in Höhe von EUR 7,2 Mio. zurückgezahlt.

Bzgl. der weiteren Finanzlage sowie des im April 2013 erzielten Verhandlungsergebnisses mit dem finanzierenden Bankenkonsortium der Tochtergesellschaften der Container- und

Tankerflotte wird auf den nachfolgenden Abschnitt „Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte“ verwiesen.

Refinanzierungskonzept Container- und Tankerflotte

Am 24. April 2013 konnte sich nach langwierigen und intensiven Verhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium auf eine langfristige Neuordnung der Finanzierung geeinigt werden. Das vereinbarte Refinanzierungskonzept sieht unter Beibehaltung der ursprünglichen Darlehenslaufzeit die Aussetzung von Regeltilgungen bis Ende 2015 sowie eine Tilgungsstruktur nach einem „Cash-Sweep“-Mechanismus (75 Prozent des Free-Cashflows nach Zinsen und Drydocking) 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 Bankenkonsortium 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 verwendet 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.

Am 30. Januar 2014 wurden die entsprechenden Nachträge zu den jeweiligen Darlehensverträgen ausgefertigt.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Marenave-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Liquiditätsmanagement sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen). Es operiert in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien und Limits.

Kapitalstrukturmanagement

Ziel des Kapitalstrukturmanagements 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

nis 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.

Durch die im Geschäftsjahr 2013 umfangreich erfolgten Abwertungen auf das Sachanlagevermögen und die damit einhergehende Verringerung des Eigenkapitals ist das aktuelle EK/FK-Verhältnis deutlich unter den Zielwert gesunken.

Das Eigenkapital umfasst bei dieser Betrachtung nicht die Währungsumrechnungsdifferenz.

Liquiditätsmanagement

Da die wesentlichen finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns Bank- bzw. Schiffshypothekendarlehen umfassen, erfolgt auf Basis eines maßgeschneiderten Reporting (sog. „Controllingtool“) eine laufende Überwachung der kurz- und mittelfristigen Liquidität. 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, insbesondere die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes, können so frühzeitig eingeleitet werden. Wir verweisen im Übrigen auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen)

Wir verweisen auf die Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Risiken aus dem Schiffsbetrieb“ und im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

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 Konzern-Anhang verwiesen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

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

Zudem 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 Aktiengabe 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 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 2013 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG im Durchschnitt sieben (Vorjahr: acht) Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, der während des Jahres 2013 aus Herrn Tobias König (ausgeschieden zum 31. Dezember 2013) sowie Herrn Ole Daus-Petersen (bestellt zum 10. Dezember 2013) bestand.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

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

Grundzüge des Vergütungssystems

Vorstand

Der zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhält eine jährliche Vergütung von TEUR 204 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2015 ist vorerst nicht vorgesehen.

Unabhängig von der vertraglich geschuldeten Vergütung sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, dem Vorstand nach freiem Ermessen des Aufsichtsrats auf der Grundlage einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder Anerkennungsbonus zu zahlen. Eine Zielvereinbarung wurde noch nicht vereinbart.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu vereinbaren. Die Zahlung darf den Wert von zwei Jahresvergütungen sowie den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages nicht überschreiten (Abfindungs-Cap). Bei der Berechnung des Abfindungscaps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Der zum 31. Dezember 2013 ausgeschiedene Vorstand Tobias König erhielt keine direkten Bezüge vom Konzern, da die Vergütung mit der Dienstleistungsvergütung an die König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), deren geschäftsführender Gesellschafter Tobias König war, abgegolten war.

Aufsichtsrat

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 zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder entfallende Umsatzsteuer erstattet.

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 Zinsswaps, 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 Buchhal-

tungen 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 zunächst Risiken aufgelistet. Diese werden sodann Unternehmensbereichen zugeordnet; außerdem erfolgt eine Risikoklassifizierung von „niedrig“ bis „hoch“, wobei dabei weniger auf die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos als vielmehr auf das Ausmaß der Konsequenzen für den Konzern im Falle eines Risikoeintritts abgestellt wird. Sodann werden Kontrollen und Verantwortlichkeiten definiert. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt dabei bezüglich der Merkmale:

- Art der Kontrolle (manuell oder automatisch),
- Wirkung der Kontrolle (präventiv oder aufdeckend) sowie
- Häufigkeit der Kontrolle

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 Grund-

lage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Aufsichtsrat in der Regel 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 sowie eigene Mitarbeiter und die Mitarbeiter der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & 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.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren aus dem Schiffsbetrieb (Be-reederung, Charterratenentwicklung, Kursrisiken, behördliche Auflagen), dem Adressausfallrisiko unserer Charterer sowie aus den Finanzierungsgeschäften des Marenave Konzerns.

Risiken aus dem Schiffsbetrieb

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 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 Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

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 19 modernen Doppelhüllen-Tankern der Handymax-Size Klasse und wird von der renommierten Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, betrieben. Im ersten Quartal 2014 erfolgt ein Zugang von acht weiteren Schiffen.

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 25 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Nach vorheriger Einzelreisetätigkeit ist der MT "MARE CARIBBEAN" seit 1. April 2013 dem Scorpio Medium-Range Tanker Pool beigetreten.

Die zuvor genannten "Scorpio"-Pools gehören zur Scorpio-Gruppe. Dieser gehört auch Scorpio Tankers Inc., New York/USA, 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 2,0 Mrd. entwickelt hat. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Scorpio-Gruppe profitiert die Marenave Schiffahrts AG von diesem positiven Trend.

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

Auch das MS "MARE FOX" und das MS "MARE FRIO" werden durch Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH bereedert und fahren weiterhin in einem Ertragspool für Containerschiffe der Schiffgrößen 1.100 TEU - 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2013 aus 25 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 Mercator (vormals: Scorship) Navigation GmbH & Co. KG, welche ein Tochterunternehmen der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG) ist. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 22 Tanker und Massengutfrachter. Das MS "MARE TRANSPORTER" und das MS "MARE TRADER" führen für eine ursprüngliche Dauer von drei Jahren in Zeitcharter und wurden Ende April bzw. Ende Juni 2013 zurückgeliefert und fahren seitdem kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Die Befrachtung erfolgt durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG. Das MS "MARE TRACER" und das MS "MARE TRAVELLER" fahren für eine ursprüngliche Dauer von fünf Jahren (Rücklieferung 2015-2016) in Zeitcharter. Im März bzw. Mai 2013 kam es bei diesen beiden Schiffen zu einem Charterwechsel von Hanjin Overseas Bulk Ltd. auf Hanjin Shipping Co. Ltd, Seoul.

Kursrisiken aus dem Betrieb der Schiffe vermindern sich dadurch, dass neben Ankauf und Vercharterung der Schiffe ein Großteil der Schiffsbetriebskosten ebenfalls in der funktionalen Währung USD anfallen und abgerechnet werden. Durch

den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukünftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern. Ein verbleibendes Kursrisiko in Bezug auf Schiffsfinanzierungen wird dadurch minimiert, dass die Finanzierungen währungskongruent in USD abgeschlossen werden können und bei geeigneten Marktbedingungen auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt werden. Dennoch verbleibt aufgrund der starken Dominanz des USD bei den Einnahmen und den Ausgaben der Schiffe das Kursrisiko für die Dividenden, da diese nur in Euro ausgeschüttet werden können. Zudem ist für die Bemessung der Dividende der Einzelabschluss nach HGB in Euro und nicht der Konzernabschluss nach IFRS maßgeblich, woraus sich bei entsprechenden Kursverläufen weitere Abweichungen zwischen diesen beiden Abschlüssen ergeben können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir die Risiken aus dem Schiffsbetrieb als „hoch“ klassifiziert.

Adressausfallrisiko

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.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko im Falle des bestehenden Bareboatcharterers als „mittel“ und im Falle des Vertragspartners von zwei mittelfristigen Zeitcharterverträgen unserer Bulker als „hoch“ klassifiziert.

Finanzierungsrisiken

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 31. Dezember 2013 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend des Schiffshypothekendarlehensvertrages der MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationsunsicherheit einerseits sowie die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Der abgeschlossene Zinsswap ist so ausgestaltet, dass die MS "HÖEGH BERLIN" einen bestimmten festen Zins auf einen bestimmten Kapitalbetrag zahlt und dafür im Gegenzug einen variablen Zinssatz auf denselben Kapitalbetrag erhält. 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 Zinsswaps mehr abgeschlossen.

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 Schifffahrts 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, was im Verlauf des Jahres 2014 voraussichtlich erreicht sein wird. In-

soweit standen im Geschäftsjahr 2013 wie auch in 2012 keine Mittel für die Erbringung des Kapitaldienstes im Segment Container und Tanker zur Verfügung und konnten keine Ausschüttungen an die Marenave Schifffahrts AG erfolgen.

Am 24. April 2013 konnten die Refinanzierungsverhandlungen mit dem die Container- und Tankerflotte finanzierenden Bankenkonsortium erfolgreich abgeschlossen und die langfristige Finanzierung dieser Flotte 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.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko als „hoch“ klassifiziert.

Neben diesen Risiken aus der Marenave-Gruppe ist die Marenave Schifffahrts AG auch dem Risiko ausgesetzt, dass Forderungen gegen verbundene Unternehmen, die vor allem Gewinnansprüche gegenüber Tochtergesellschaften im Bulkersegment beinhalten, infolge einer vom Plan abweichenden Marktentwicklung ausfallen könnten. Da die Überprüfung der Werthaltigkeit dieser Forderungen im Rahmen der Überprüfung der Beteiligungsansätze berücksichtigt wurde, wird das Risiko auf Basis der Markteinschätzung im Rahmen der Aufstellung des Jahresabschlusses als gering klassifiziert.

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 Schiffe verfügt, die – gemessen an dem Alter der Schiffe – den aktuellen 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. Trotz der gefundenen Refinanzierungslösung ist die Finanzierungssituation der aktuellen Flotte jedoch immer noch von einem Idealzustand entfernt und die Marenave Schifffahrts AG ist daher aktuell noch nicht der präferierte Partner der Banken als Restrukturierungsplattform für sanierungsbedürftige

Schiffsgesellschaften. Der Vorstand sieht es als eine seiner wichtigsten Aufgaben an, die notwendigen Weichenstellungen hierfür vorzunehmen.

Nachtragsbericht

Nachdem bereits am 24. April 2013 eine Sanierungsvereinbarung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium geschlossen wurde, wurden die entsprechenden Nachträge zu den jeweiligen Darlehensverträgen am 30. Januar 2014 ausgefertigt.

Im 1. Quartal 2014 erfolgte die planmäßige Klassedocking des MT „MARE CARIBBEAN“. Im Anschluss an die Dockung wurde der MT „MARE CARIBBEAN“ in den „Hafnia Tankers“-Pool eingebracht, der hinsichtlich der Poolpartner eine größere Homogenität aufweist, als dies bei der vorherigen Beschäftigung der Fall war, wodurch der Vorstand gegenüber der Vorlösung verbesserte Einnahmen erwartet.

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 zu den einzelnen Segmenten wird entsprechend der internen Planung in der funktionalen Währung USD angegeben. Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern von Einkommen und Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Der prognostizierte Ergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern.

Car Carrier

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2014 und 2015 aus dem Barebo-

atchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 5,8 Mio. in 2014 leisten. Da in diesem Fall keine Schiffsbetriebskosten anfallen und durch Zinsswaps eine fixe Verzinsung erreicht wurde, ist die Prognosegenauigkeit sehr hoch.

Die Vorjahresprognose lautet in Bezug auf die Umsatzerlöse USD 11,7 Mio und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag USD 5,5 Mio, was bzgl. der Umsatzerlöse auch eingetreten ist. Der Konzernergebnisbeitrag lag tatsächlich bei USD 5,9 Mio und damit besser als prognostiziert, was im Wesentlichen aufgrund des positiven Effekts der Veränderung der Mark-to-Market-Bewertung des Zinsswaps erreicht wurde.

Bulker

Die vier Bulker werden im Jahr 2014 gemäß den bestehenden mittelfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse zwischen USD 24 Mio. und USD 27 Mio. erzielen. Der Konzernergebnisbeitrag der Bulkerflotte sollte in 2014 zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. liegen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse zwischen USD 25,0 und USD 30,0 Mio und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) bei knapp USD 10,0 Mio. Die Ist-Umsatzerlöse lagen innerhalb des Prognosekorridors, während der Ist-Konzernergebnisbeitrag mit ca. USD 8,0 Mio. knapp unter dem Prognosewert von USD 10,0 Mio. zurückblieb. Verantwortlich für diese Abweichung sind höher als ursprünglich kalkulierte Instandhaltungs- und Upgradingaufwendungen.

Container

Die Umsatzerlöse der beiden Containerschiffe sind durch den Einsatz in einem Einnahmepool in ihrer Höhe nicht langfristig vertraglich fixiert. Sie sollten auf Segmentebene im Geschäftsjahr 2014 aber zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag wird damit im Jahr 2014 voraussichtlich noch negativ - zwischen USD ./. 1,0 Mio. und USD ./. 1,5 Mio - ausfallen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse bei ca. USD 4,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) bei ca. USD ./. 3,0 Mio. was jeweils auch eingetreten ist.

Tanker

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 unter-

stellten stetigen, aber langsamen Erholung sind in diesem Segment in 2014 Umsatzerlöse in einem Größenbereich von knapp USD 30,0 Mio. zu erwarten. Dies würde in 2014 zu einem noch negativen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD ./. 2,5 Mio. führen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse bei ca. USD 30,0 Mio und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) zwischen USD ./. 5,0 Mio. und USD ./. 2,0 Mio. Sowohl Umsatzerlöse als auch der Konzernergebnisbeitrag blieben hinter der Prognose um ca. USD 2,0 Mio. zurück, was im Wesentlichen auf ein unerwartet schwaches 4. Quartal 2013 zurückzuführen war.

Konzern

Insgesamt werden somit für das Geschäftsjahr 2014 Umsatzerlöse in Höhe von ca. USD 70,0 Mio. bis USD 75,0 Mio. erwartet und mit einem operativ deutlich positiven Konzernergebnis gerechnet, welches im Jahr 2014 zwischen USD 5,0 Mio. und USD 10,0 Mio. ausfallen sollte.

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 Zinsswaps noch mögliche Adressausfallrisiken. Ebenfalls sind etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegenstand der Prognose, da sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind.

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.

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 unverändert das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schifffahrts AG.

Hamburg, den 31. März 2014

Marenave Schifffahrts AG

Der Vorstand



Ole Daus-Petersen

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2013 EUR	2012 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge davon aus Währungsumrechnung EUR 99,32 (Vj. EUR 59.944,00)	496.817,50	498.556,21
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-506.109,78	-512.273,33
b) Soziale Abgaben	-76.420,76	-82.116,70
3. Abschreibungen auf Sachanlagen	-2.032,00	-835,00
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus Währungsumrechnung EUR 1.921,36 (Vj. EUR 25.736,47)	-18.117.493,96	-1.918.294,22
5. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 7.188.313,73 (Vj. EUR 13.711.874,19)	7.188.313,73	13.711.874,19
6. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.959.649,00	4.000.360,49
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 127.722,15 (Vj. EUR 47.323,07)	127.722,15	47.323,07
8. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-79.773.271,51	-14.793.000,00
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 2.314,38 (Vj. EUR 4.399,98)	-185.756,07	-233.872,62
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-86.888.581,70	717.722,09
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-378.058,34	-166.878,00
12. Sonstige Steuern	-25,00	0,00
13. Jahresfehlbetrag/-überschuss	-87.266.665,04	550.844,09
14. Gewinnvortrag/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	232.987,18	-317.856,91
15. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	87.033.677,86	0,00
16. Bilanzgewinn	0,00	232.987,18

Bilanz

zum 31. Dezember 2013

Aktiva in EUR

	EUR	31.12.2013 EUR	31.12.2012 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung		5.491,00	4.973,00
II. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	53.276.942,13		134.459.881,08
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.300.000,00		0,00
		55.576.942,13	134.459.881,08
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	39.002,25		2.052,75
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	26.221.694,08		20.015.677,12
3. Sonstige Vermögensgegenstände	61.684,19		95.640,74
		26.322.380,52	20.113.370,61
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		329.622,40	741.699,28
		26.652.002,92	20.855.069,89
C. Rechnungsabgrenzungsposten		21.226,75	82.353,19
		82.255.662,80	155.402.277,16

Passiva in EUR

	EUR	31.12.2013 EUR	31.12.2012 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		33.011.322,14	120.045.000,00
III. Gewinnrücklagen			
Gesetzliche Rücklage		484.574,20	484.574,20
IV. Bilanzgewinn/-verlust		0,00	232.987,18
		63.505.896,34	150.772.561,38
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen	91.209,00		57.591,25
2. Sonstige Rückstellungen	16.156.687,23		171.634,23
		16.247.896,23	229.225,48
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 435.066,35 (Vj. EUR 0,00)	435.066,35		0,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 40.258,55 (Vj. EUR 671.804,00)	40.258,55		671.804,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 11.500,00 (Vj. EUR 14.500,00)	11.500,00		14.500,00
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: EUR 14.740,97 (Vj. EUR 13.798,83) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 304,36 (Vj. EUR 387,47) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 2.015.045,33 (Vj. EUR 3.714.186,30)	2.015.045,33		3.714.186,30
		2.501.870,23	4.400.490,30
		82.255.662,80	155.402.277,16

Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2013

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2013 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 wurde in Vorjahren aufgrund des Wahlrechts nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein aktivischer Posten angesetzt. Im Geschäftsjahr 2013 sind sämtliche Verlustvorträge aufgebraucht.

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 Devisenkassakurs 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 53.276.942,13; Vj. EUR 134.459.881,08) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.121.817,81)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.121.817,81)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 2.139.748,53)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.281.036,47)
- MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.175.343,73)
- MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 7.123.736,01)
- 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, MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt EUR 79.773.271,51.

Eine weitere Abnahme in Höhe von EUR 1.409.667,44 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) Ausleihungen an verbundene Unternehmen

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 2.300.000,00 (Vj. EUR 0,00) bestehen gegenüber der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und resultieren aus einem am 3. Juni 2013 ausgereichten Darlehen. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis Ende 2019 und wird mit 4,85 % fest verzinst.

c) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 26.221.694,08 (Vj. EUR 20.015.677,12) beinhalten Forderungen aus Gewinnanteilen in Höhe von EUR 23.746.055,78 (Vj. EUR 16.557.742,05) und Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 2.475.638,30 (Vj. EUR 3.457.935,07).

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

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

d) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rückzahlungsbetrag eines unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Commercial Paper ist höher als der Ausgabebetrag. Dieser Unterschiedsbetrag wird bis zum Erfüllungstag am 24. Januar 2014 planmäßig abgeschrieben und valutiert zum Bilanzstichtag noch mit EUR 9.006,68.

e) 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 EUR, 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).

Um die Gesellschaft 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.

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

f) Kapitalrücklage

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

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

Aus der Kapitalrücklage wurden im Geschäftsjahr 2013 EUR 87.033.677,86 zum Ausgleich des nach Verrechnung mit dem Gewinnvortrag verbleibenden Jahresfehlbetrages entnommen.

g) 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.

h) Bilanzgewinn/-verlust

	2013	2012
Angaben in EUR		
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-87.266.665,04	550.844,09
Bilanzgewinn/-verlust des Vorjahres	232.987,18	-317.856,91
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	87.033.677,86	0,00
Bilanzgewinn	0,00	232.987,18

i) Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betragen im Geschäftsjahr EUR 91.209,00 und betreffen ausschließlich Gewerbesteuer für das abgelaufene Geschäftsjahr.

j) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2013 im Wesentlichen voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und in Verbindung mit der mit einem Bankenkonsortium geschlossenen Sanierungsvereinbarung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt vier ihrer Tochtergesellschaften, ohne dass dies nachhaltig den Wert der Beteiligungen erhöhen würde (EUR 16,0 Mio., Vj. EUR 0,0 Mio.). Außerdem sind unter den sonstigen Rückstellungen der noch nicht ausgezahlte Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2013 in Höhe von EUR 57.534,23 (Vj. EUR 57.534,23), Kosten für Abschlussprüfungen in Höhe von EUR 43.000,00 (Vj. EUR 43.000,00), Verwaltungsumlagen der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG) in Höhe von EUR 35.00,00 (Vj. EUR 22.700,00), noch nicht genommener Urlaub in Höhe von EUR 14.000,00 (Vj. EUR 13.200,00), Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 7.153,00 (Vj. EUR 10.600,00) sowie Rechtsberatungs- und Bankbearbeitungskosten im Zusammenhang mit der Auflage eines Commercial Paper in Höhe von EUR 0,00 (Vj. EUR 24.600,00) enthalten.

k) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen die in Rechnung gestellte Bearbeitungsgebühr der die Tanker- und

Containerflotte finanzierenden Bank für die Zustimmung zum Sanierungskonzept am 24. April 2013.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten ausstehende Einlagen gegenüber den Unternehmen MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 6.500,00 (Vj. EUR 7.500,00) und MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 5.000,00 (Vj. EUR 7.000,00).

Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden im Wesentlichen „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 2.000.000,00 (Vj. 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. September 2013. Erfüllungstag ist der 27. Januar 2014. Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer bestehen in Höhe von EUR 14.740,97 (Vj. EUR 13.798,83) und Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von EUR 304,36 (Vj. EUR 387,47).

4. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

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

a) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von EUR 496.817,50 (Vj. EUR 498.556,21) beinhalten im Wesentlichen die Vergütung für die Geschäftsführung in Höhe von EUR 240.000,00 (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften), Dienstleistungsvergütungen von konzernfremden Gesellschaften in Höhe von EUR 199.443,41 (Vj. EUR 148.350,00), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von EUR 39.546,43 (Vj. EUR 42.271,81), periodenfremde Erträge EUR 10.772,90 (Vj. EUR 0,00) sowie Kursgewinne von EUR 99,32 (Vj. EUR 59.944,00).

b) Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 582.530,54 (Vj. EUR 594.390,03) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 506.109,78) sowie sozialen Abgaben (EUR 76.420,76).

c) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 18.117.493,96 (Vj. EUR 1.918.294,22) sind im Wesentlichen die Aufwendungen aus der Erfassung einer sonstigen Rückstellung für voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und in Verbindung mit der mit einem Bankenkonsortium geschlossenen Sanierungsvereinbarung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insge-

samt vier ihrer Tochtergesellschaften ausgewiesen (EUR 16,0 Mio., Vj. EUR 0,0 Mio.). Außerdem enthalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Dienstleistungsvergütungen in Höhe von EUR 1.124.870,48, Rechts- und Beratungskosten von EUR 156.657,05, Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 105.000,00, Kosten der Finanzierung in Höhe von EUR 436.083,02 sowie Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 68.000,00. Periodenfremde Aufwendungen bestehen in Höhe von EUR 2.313,49 (Vj. EUR 17.866,52).

d) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 7.188.313,73 (Vj. EUR 13.711.874,19) stammen aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften.

e) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Die Erträge auf Grund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 3.959.649,00 (Vj. EUR 4.000.360,49) 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 127.722,15 (Vj. EUR 47.323,07) werden Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 62.931,47) sowie aus dem Darlehen an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH (EUR 64.790,68) ausgewiesen.

g) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 79.773.271,51 (Vj. EUR 14.793.000,00) resultieren aus der Abschreibung der Anteile an der MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.855.397,27), MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.664.399,94), MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 12.337.982,68), MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 6.124.230,82), MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 5.815.749,96), MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 13.866.797,62), MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 14.545.418,07), MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.406.589,43), MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.844.569,67), MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.935.347,99) und MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.376.788,06).

h) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 185.756,07 (Vj. EUR 233.872,62) wird im Wesentlichen Zinsaufwand in Höhe von EUR 183.441,69 aus der Begebung der Commercial Paper ausgewiesen.

5. Sonstige Angaben

a) Anzahl der Arbeitnehmer

Im Jahresdurchschnitt waren bei der Marenave Schiffahrts AG sieben Mitarbeiter (Vj. acht Mitarbeiter) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2013 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über sieben Mitarbeiter (ohne Vorstand).

b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2013 durch den Vorstand:

- Herr Tobias König, Hamburg (CEO), ausgeschieden zum 31. Dezember 2013; Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG) (bis zum 31. Dezember 2013), Hamburg, und
- Herr Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO), bestellt zum 10. Dezember 2013.

Die Vorstandsmitglieder sind vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt. Dieses wurde bzgl. Tobias König mit der Eintragung ins Handelsregister am 15. Juni 2006 und bzgl. Ole Daus-Petersen am 8. Januar 2014 bekanntgegeben. Die Alleinvertretungsberechtigung von Herrn Daus-Petersen ergibt sich aktuell aus seiner Stellung als Alleinvorstand.

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, selbstständiger Unternehmensberater, ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank AG, Neumünster

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 (Aufsichtsratsvorsitzender)
- DEREIF SICAV-FIS, Luxemburg

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

- Hartmann AG, Leer

Außerdem ist Herr Dr. iur. Henning Winter jeweils Mitglied des Beirats bei zwölf (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.

d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der zum 10. Dezember 2013 bestellte neue Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2013 eine Vergütung in Höhe von EUR 12.064,52 sowie Sachbezüge in Höhe von EUR 912,66.

Der zum 31. Dezember 2013 ausgeschiedene Vorstand Tobias König erhielt keine direkten Bezüge vom Konzern, da die Vergütung mit der Dienstleistungsvergütung an die König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), deren geschäftsführender Gesellschafter Tobias König war, abgegolten war.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2013 betragen EUR 105.000,00 (Vj. EUR 105.000,00) 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	30.000,00

Die Beträge wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsrats-tätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 2.489,23 netto erstattet.

Den oben genannten Personen wurden keine Vorschüsse und Kredite gewährt und es wurden auch keine 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	26.249.002,97 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	26.249.002,97 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	31.368.283,66 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	31.368.283,66 (43.260.000,00)
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	15.531.868,61 (21.420.000,00)
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	15.531.868,61 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	29.703.632,80 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	29.967.370,02 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	36.255.528,97 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	112.657.820,32
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 354.882.662,59 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 370.940.336,52 (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 17.402.653,90 (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 Dritten in Höhe der erstrangigen Schiffshypotheken gegeben.

Die ausstehende Valuta aller Darlehen der Tochtergesellschaften beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt EUR 204,8 Mio. (Vorjahr: EUR 227,1 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 Bankenkonstium getroffenen langfristigen Finanzierungslösung - als gering eingeschätzt.

Aus dem von der Marenave Schiffahrts AG mit der König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schiffahrtsgesellschaft König &

Cie. mbH & 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 2013 auf EUR 1.124.870,48 (Vorjahr: EUR 1.121.237,98). 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. Auf Basis der verkürzten Laufzeit - und unter der Annahme, dass aufgrund des im Geschäftsjahr erzielten Jahresfehlbetrages und damit deutlich verminderten Eigenkapitals zukünftig die Mindestvergütung in Höhe von EUR 1,0 Mio p.a. zum Tragen kommen wird - beläuft sich die Summe der finanziellen Verpflichtungen auf dieser Basis zum 31. Dezember 2013 auf EUR 4.000.000,00 (Vorjahr: EUR 5.609.261,78).

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 158.864,79 (Vj. EUR 1.682.026,77) 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 MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 17.984,89.

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 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 Schifffahrts AG jeweils 3,00 % oder mehr beträgt, werden ihr dabei Stimmrechte zugerechnet: Sparkasse Biberach.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Sparkassenzweckverband für die Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Deutschland, hat der Gesellschaft gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.02.2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658 % (das entspricht 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 Schifffahrts 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 2013 ¹⁾

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2013 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	55.291,47	7.059,59
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	89.144,87	15.652,37
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	55.464,72	6.974,04
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	89.440,89	15.670,35
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	122.096,32	-12.096.057,68
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	213.966,59	-11.851.879,84
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	-5.938.345,57	-11.683.211,48
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,84	-6.164.476,59	-11.920.298,62
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,82	1.084.186,74	-11.501.957,69
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,80	-3.451.410,41	-10.990.706,53
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	-3.667.062,60	-8.932.746,11
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,65	-3.320.355,97	-8.973.778,36
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	15.145,63	-721,41
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	50,00	14.983,89	-722,64
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	2.270.569,92	-4.860.121,80
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	3.201.167,77	-3.944.438,37
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.020.000,00	3.753.704,67
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,72	7.020.000,00	3.454.792,85
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	28.043.034,56	0,00 ²⁾

1) Die zum 31. Dezember 2013 aufgestellten Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften wurden noch nicht festgestellt.

2) Ergebnisabführungsvertrag mit der Marenave Schiffahrts AG

h) Corporate Governance

Die Gesellschaft hat für 2013 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite (www.marenave.com) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

	EUR
Abschlussprüfung	68.000,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	68.000,00

i) Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

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

In den Abschlussprüfungsleistungen sind neben den Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG des abgelaufenen Geschäftsjahres des Weiteren mit TEUR 5 auch die Aufwendungen aus Abschlussprüfungsleistungen für das Geschäftsjahr 2012 enthalten.

j) Konzernverhältnisse

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2013 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.

Hamburg, 31. März 2014

Marenave Schiffahrts AG
Der Vorstand

k) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2013 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für die Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:



Ole Daus-Petersen

Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2013

Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2013	Anschaffungskosten		31.12.2013
		Zugänge	Abgänge	
Sachanlagen				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.493,00	2.550,00	0,00	10.043,00
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	169.861.958,40	9.637.356,61	11.047.024,05	168.452.290,96
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	2.300.000,00	0,00	2.300.000,00
	169.861.958,40	11.937.356,61	11.047.024,05	170.752.290,96
Gesamtsumme	169.869.451,40	11.939.906,61	11.047.024,05	170.762.333,96

	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2013	Buchwert 31.12.2013	Buchwert 31.12.2012
	1.1.2013	Zugänge	Abgänge			
Sachanlagen						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.520,00	2.032,00	0,00	4.552,00	5.491,00	4.973,00
Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	35.402.077,32	79.773.271,51	0,00	115.175.348,83	53.276.942,13	134.459.881,08
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	2.300.000,00	0,00
	35.402.077,32	79.773.271,51	0,00	115.175.348,83	55.576.942,13	134.459.881,08
Gesamtsumme	35.404.597,32	79.775.303,51	0,00	115.179.900,83	55.582.433,13	134.464.854,08

Bilanzzeit zum Einzelabschluss

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Einzelabschlusses

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Hamburg, den 31. März 2014

Marenave Schifffahrts AG



Ole Daus-Petersen

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 2013 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.

Hamburg, den 31. März 2014

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser
Wirtschaftsprüferin



Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

das Geschäftsjahr 2013 war weiterhin von schwierigen Marktbedingungen innerhalb der internationalen Schifffahrt geprägt. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Krise und der massiven Investitionen in Neutonnage dürfte das Ratenniveau der Alttonnage zunächst limitiert sein. Deswegen erachten wir den Schritt des Vorstandes, diese Umstände in die Bewertung der Seeschiffe einfließen zu lassen, für gleichermaßen richtig wie wichtig.

Nachdem am 24. April 2013 eine Restrukturierungslösung mit einem Bankenkonsortium gefunden und die Finanzierungssicherheit damit wieder hergestellt werden konnte, kann das Jahr 2014 nun auch mit einer bereinigten Bilanz begonnen werden.

Mit einer neuen personellen Besetzung an der Spitze der Gesellschaft sieht der Aufsichtsrat das Unternehmen für die Zukunft somit weiterhin in einer guten Ausgangsposition, nicht nur um in diesen anhaltend schwierigen Zeiten zu bestehen, sondern auch um von den Gelegenheiten, die das derzeitige Marktumfeld unverändert bietet, zu profitieren.

Veränderungen im Vorstand

Am 27. September 2013 hat Herr Tobias König gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden erklärt, dass er vor dem Hintergrund seines Ausscheidens als geschäftsführender Gesellschafter bei der König & Cie. GmbH & Co. KG voraussichtlich auch sein Amt als Vorstand der Marenave Schifffahrts AG mit Ablauf des Geschäftsjahres 2013 niederlegen wird. Die endgültige Amtsniederlegung mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 erfolgte am 10. Dezember 2013. Der Aufsichtsrat dankt Herrn König für seine in der Aufbauphase der Gesellschaft und in schwierigen Zeiten geleistete Arbeit.

Ebenfalls am 10. Dezember 2013 wurde Herr Ole Daus-Petersen zum neuen Vorstand der Gesellschaft bestellt. Der Aufsichtsrat freut sich, mit Herrn Daus-Petersen einen Schifffahrtsexperten mit langjähriger internationaler Erfahrung gewonnen zu haben, der seine Kenntnisse zur Weiterentwicklung der Gesellschaft einbringen wird.

Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2013 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 2013 zunächst weiterhin der aktuellen Ertrags- und Liquiditätssituation sowie der Finanzierungssituation einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Insbesondere begleitete der Aufsichtsrat die bis in das Frühjahr 2013 reichenden und mit einem der finanzierenden Bankenkonsortien geführten Sanierungsverhandlungen, welche wie eingangs erwähnt am 24. April 2013 zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnten.

Im Geschäftsjahr 2013 fanden vier turnusmäßige sowie eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung 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. 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 13. Mai 2013 – war unter anderem Thema der 29. ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2013. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Entsprechenserklärung vom 10. Dezember 2013 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 14. Juni 2013 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 2013 geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt.

Die Abschlussunterlagen und Prüfungsberichte der Abschlussprüfer haben dem Aufsichtsrat rechtzeitig vorgelegen und wurden von ihm geprüft. Die die Bestätigungsvermerke des Jahres- und Konzernabschlusses unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrates am 25. April 2014 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses – 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 25. April 2014 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Marenave-Konzerns für ihr gezeigtes großes Engagement in einem schwierigen Geschäftsjahr 2013.

Hamburg, den 25. April 2014

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 10. Dezember 2013 zum Deutschen Corporate Gover-

nance 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 10. Dezember 2013 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 finden Sie auf Seite 108 dieses Geschäftsberichts.



2. Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die Marenave Schifffahrts 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 Schifffahrts 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.

Am 10. Dezember 2013 wurde ein weiteres Vorstandsmitglied bestellt, während der bisherige Alleinvorstand mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 aus seinem Amt ausgeschieden ist. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2014 besteht der Vorstand somit bis auf Weiteres aus einer Person.

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

- a) Erwerb und Veräußerung von Schiffen und Schifffahrtsgesellschaften
- b) Erwerb und Veräußerung von Beteiligungen und Finanzanlagen, sofern der Transaktionswert Euro 500.000,- übersteigt
- c) Der Abschluss von Charterverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr

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 Schifffahrts 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 Schifffahrts 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 2014

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 zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhält eine jährliche Vergütung von TEUR 205

sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2015 ist vorerst nicht vorgesehen.

Unabhängig von der vertraglich geschuldeten Vergütung sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, dem Vorstand nach freiem Ermessen des Aufsichtsrats auf der Grundlage einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder Anerkennungsbonus zu zahlen. Eine Zielvereinbarung wurde noch nicht vereinbart.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu vereinbaren. Die Zahlung darf den Wert von zwei Jahresvergütungen sowie den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages nicht überschreiten (Abfindungs-Cap). Bei der Berechnung des Abfindungscaps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Der zum 31. Dezember 2013 ausgeschiedene Vorstand Tobias König erhielt keine direkten Bezüge vom Konzern, da die Vergütung mit der Dienstleistungsvergütung an die König & Cie. GmbH & Co. KG (vormals Schifffahrtsgesellschaft König & Cie. mbH & Co. KG), deren geschäftsführender Gesellschafter Tobias König war, abgegolten war.

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 2013 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 13. Mai 2013 (im Folgenden „**der neu gefasste Kodex**“), veröffentlicht am 10. Juni 2013 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:

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 wurde zuletzt bis zum 10. Dezember 2013 durch einen Alleinvorstand geführt, welcher mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 sein Amt niedergelegt hat. Mit Wirkung zum 10. Dezember 2013 wurde ein neuer Vorstand bestellt, welcher nach dem Ausscheiden des bisherigen Alleinvorstandes ab dem Geschäftsjahr 2014 seinerseits Alleinvorstand sein wird. 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 zumindest momentan 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. Die Vergütung soll insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen. Die variablen Vergütungsteile 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 so dann über deren Veränderung informieren.

Der bisherige Alleinvorstand hat von der Gesellschaft keine Vergütung erhalten. Der Vorstands-Anstellungsvertrag für das neue Vorstandsmitglied, welcher zunächst bis Ende 2015 läuft, enthält keine variablen Bestandteile. Der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG ist der Auffassung, dass die Vereinbarung variabler Vergütungsbestandteile bei einer zunächst auf zwei Jahre befristeten Bestellung nicht geeignet ist, die Leistung oder das Verantwortungsbewusstsein zu verbessern, mit dem die Mitglieder des Vorstandes die Ihnen übertragenen Aufgaben und Funktionen wahrnehmen. Insbesondere ist die Vorgabe einer mehrjährigen Bemessungsgrundlage mit einer zweijährigen Laufzeit praktisch nicht vereinbar.

Der Aufsichtsrat und der Vorstand erachten eine Information der Aktionäre über die Grundzüge des Vergütungssystems innerhalb des Geschäftsberichtes der Gesellschaft für ausreichend, so dass eine zusätzliche Erläuterung im Rahmen der Hauptversammlung nicht erforderlich ist.

4.3.5

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

Der bisherige und mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 auscheidende Alleinvorstand war konzeptionsbedingt nicht ausschließlich Vorstandsmitglied dieser Gesellschaft, sondern nahm auch unternehmerische Tätigkeiten außerhalb der Marenave Schifffahrts AG war. Hierauf wurde im Emissionsprospekt mehrfach hingewiesen. Der bisherige Alleinvorstand erhielt für seine Tätigkeit keinerlei Vergütung. Aus den genannten Gründen wäre ein vorheriges Zustimmungserfordernis des Aufsichtsrates zu jeder außerhalb der Marenave Schifffahrts AG liegenden Tätigkeit unbillig gewesen.

Für den mit Wirkung zum 10. Dezember 2013 bestellten Vorstand sind dem Kodex entsprechende Zustimmungserfordernisse vorgesehen.

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 nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss (Audit Committee) innehaben.

Da ein Prüfungsausschuss im Hinblick auf die Größe des Aufsichtsrats bisher nicht geschaffen und auch nicht geplant ist, 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, des Risikomanagementsystems 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 beauftragt 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

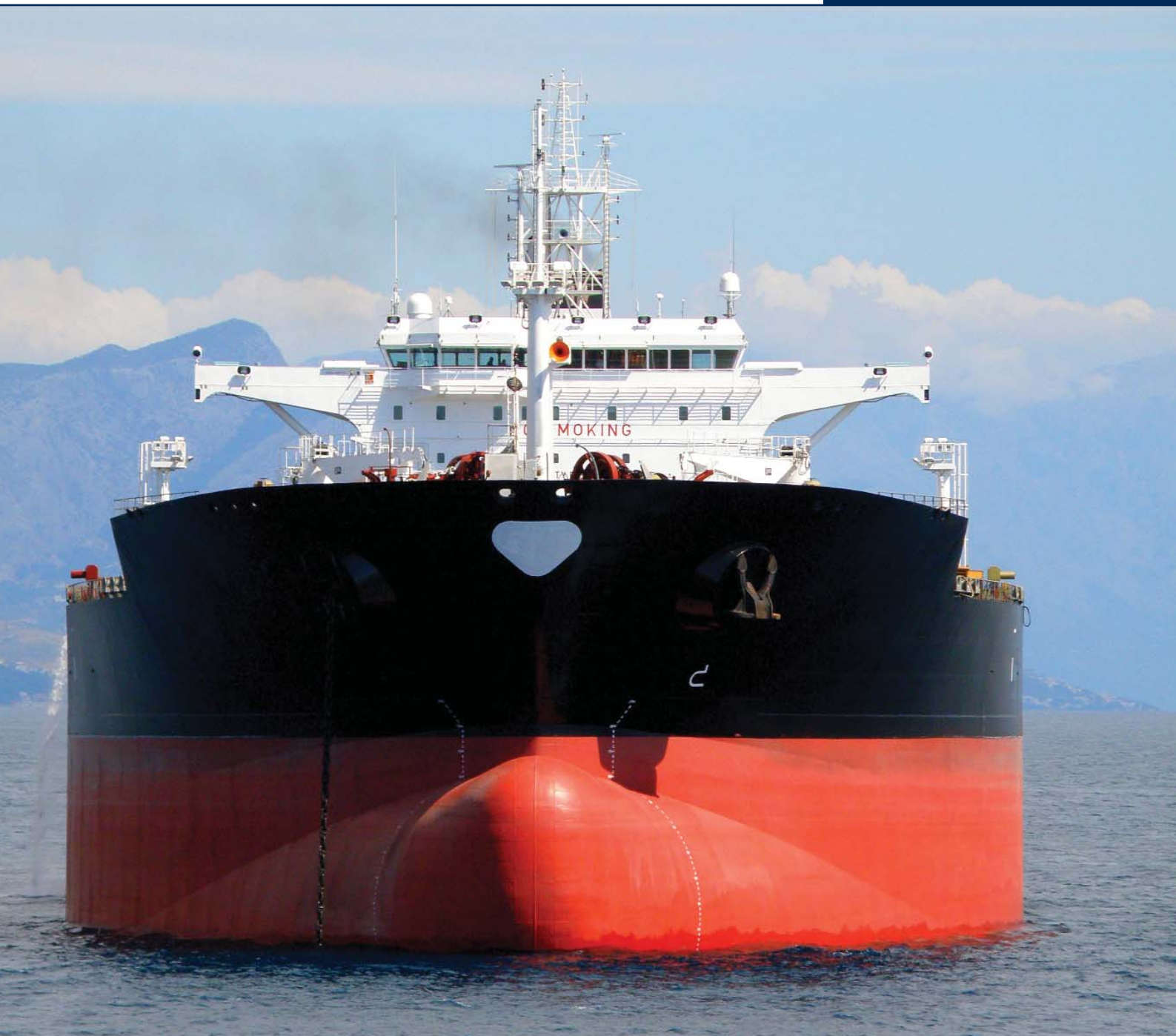
Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt.

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.



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 13. Dezember 2012 hat die Marenave Schifffahrts AG bis zur Veröffentlichung des neugefassten Kodex den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 mit den in der letzten

Entsprechenserklärung genannten Abweichungen (Ziffern 2.3.2, 3.8, 4.2.1, 4.2.3, 4.3.5, 5.1.2, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.4.1 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 10. Dezember 2013

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

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

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

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

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

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

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

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

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

7. Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

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).

Zudem 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 Aktiengabe 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 Finanzierungsgeschäften 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 Zinsswaps.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 zunächst Risiken aufgelistet. Diese werden sodann Unternehmensbereichen zugeordnet; außerdem erfolgt eine Risiko-klassifizierung von „niedrig“ bis „hoch“, wobei dabei weniger auf die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos als vielmehr auf das Ausmaß der Konsequenzen für den Konzern im Falle eines Risikoeintritts abgestellt wird. Sodann werden Kontrollen und Verantwortlichkeiten definiert. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt dabei bezüglich der Merkmale

- Art der Kontrolle (manuell oder automatisch),
- Wirkung der Kontrolle (präventiv oder aufdeckend) sowie
- Häufigkeit der Kontrolle

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 in der Regel auf monatlicher Basis ein seinem Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Hamburg, im April 2014

Der Vorstand



Ole Daus-Petersen

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

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

Reisecharter

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

Schiffshypothekendarlehen

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

See-Schiffsregister

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

Spot-Markt

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

Tanker

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

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

Tdw.

siehe dwt.

TEU

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

Time-Charter/Zeitcharter

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

TCE

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

Tonnage

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

Tonnagesteuer

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

Umsatzrendite

Quotient aus Ergebnis und Umsatzerlösen.

Vertragsreeder

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

WACC

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

Impressum

Kontakt

Marenave Schiffahrts AG | © 2014
Caffamacherreihe 7 | 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, iStockphoto, Foto Flite, Panthermedia, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2014

Notizen



Marenave Schiffahrts AG | Caffamacherreihe 7 | 20355 Hamburg
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | www.marenave.com | info@marenave.com