

Geschäftsbericht 2014

der Marenave Schiffahrts AG



Inhalt

Einleitung

- 05 Vorwort
- 09 Das Unternehmen in Kürze

Konzernentwicklung

- 10 Kursverlauf
- 11 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
- 12 Die Flotte auf einen Blick
- 13 Konzern-Lagebericht

Konzernabschluss

- 31 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 32 Konzern-Bilanz
- 34 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 35 Konzern-Eigenkapitalpiegel
- 36 Konzern-Anhang
- 70 Konzern-Anlagenspiegel
- 72 Segmentberichterstattung
- 74 Bilanzzeit zum Konzernabschluss
- 75 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Jahresabschluss

- 77 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 93 Gewinn- und Verlustrechnung
- 94 Bilanz
- 95 Anhang des Einzelabschlusses
- 105 Entwicklung des Anlagevermögens
- 106 Bilanzzeit zum Einzelabschluss
- 107 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Corporate Governance

- 109 Bericht des Aufsichtsrates
- 111 Corporate-Governance-Bericht
- 111 *Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB*
- 112 *Weitere Angaben zur Corporate Governance*
- 113 *Entsprechenserklärung*
- 116 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB

- 119 Glossar
- 122 Impressum



Sehr geehrte Aktionäre,

der Schifffahrtmarkt wartete im hinter uns liegenden Jahr 2014 - abhängig vom jeweiligen Segment - sowohl mit positiven als auch mit negativen Tendenzen auf. Innerhalb der Marenave Schifffahrts AG konnten zudem wichtige und notwendige Weichenstellungen zur Nutzung zukünftiger Potentiale vorgenommen werden.

Über diese Entwicklungen soll Sie der vorliegende Geschäftsbericht informieren, zu welchem ich Ihnen im Folgenden noch einige einleitende Kommentare geben möchte.

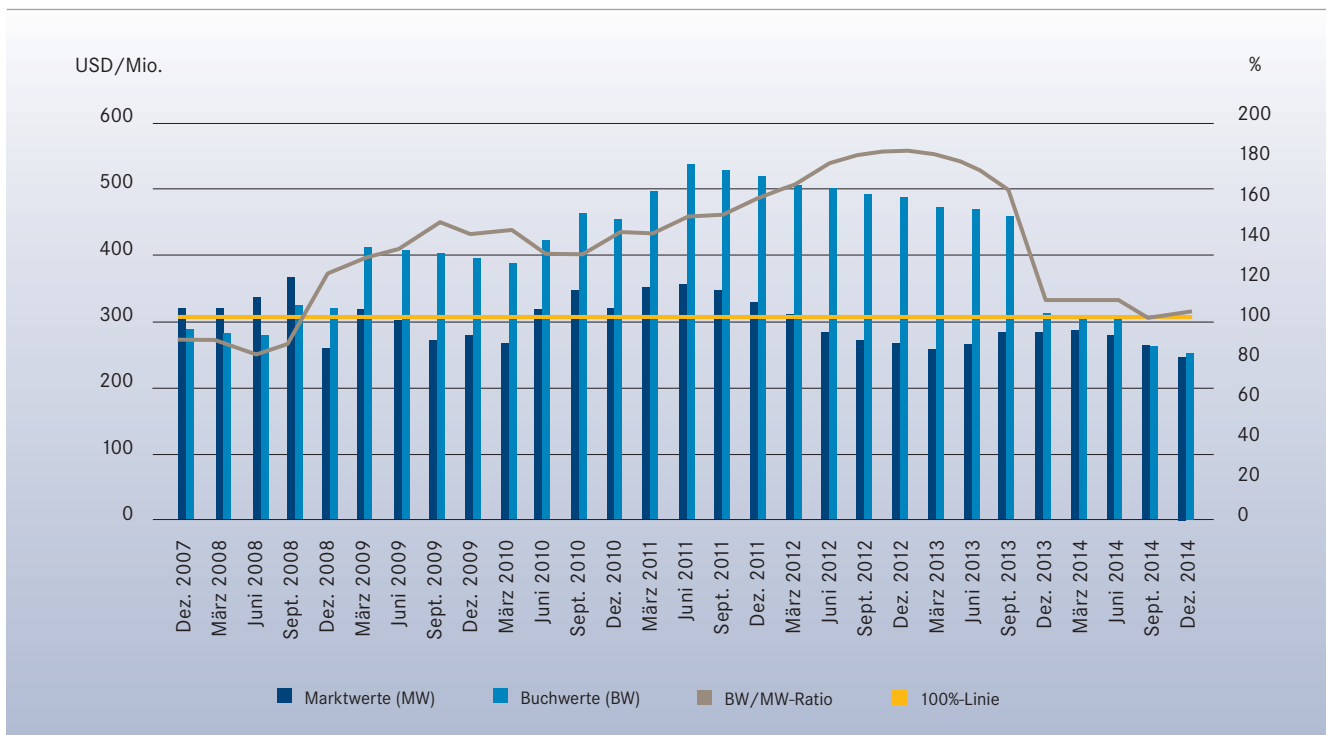
Das Konzernergebnis für das Jahr 2014 schließt mit einem erneut empfindlichen Konzernverlust in Höhe von EUR 33,7 Mio., der fast ausschließlich auf die negative Marktentwicklung im Bereich der Bulker zurückzuführen ist und der zu entsprechenden außerplanmäßigen Abschreibungen führte. Neben dem unverändert hohen Orderbuch im Bereich der Bulker kam erschwerend hinzu, dass China als Haupttreiber der Bulkertonnagenachfrage derzeit einen geringeren Rohstoffhunger hat als dies vormals landläufig angenommen wurde. Die volle Härte des Marktes trifft uns derzeit noch nicht, da noch zwei unserer insgesamt vier Bulker bis Ende 2015 bzw. Anfang 2016 zu so hohen Raten verchartert sind, dass die negativen Beiträge der beiden auf Marktniveau fahrenden Bulker mehr als kompensiert werden sollten. Mittelfristig erwarten wir

auch in diesem Teilmarkt eine Normalisierung und eine Rückkehr auf ein zumindest auskömmliches Ratenniveau.

Wie im Zwischenbericht für das 3. Quartal 2014 begonnen, möchten wir Ihnen durch untenstehende Graphik fortlaufend eine Einschätzung ermöglichen, inwiefern unsere Bilanzansätze das jeweils vorherrschende Marktwertniveau widerspiegeln.

Die Berücksichtigung der Marktentwicklungen im Bulkermarkt innerhalb unserer Abschlüsse führt dazu, dass per 31. Dezember 2014 nur noch ein bilanzielles Konzerneigenkapital nach IFRS von EUR 3,9 Mio. ausgewiesen werden kann. Bei 1,5 Millionen Aktien bedeutet dies einen rechnerischen Anteil am Eigenkapital in Höhe von EUR 2,60 je Aktie. Dieser Wert liegt über dem Börsenkurs der Aktie zum Jahresende 2014 in Höhe von EUR 1,60 je Aktie, jedoch unterhalb des Börsenkurses von EUR 3,00 bis EUR 4,00, wie er sich im bisherigen Verlauf des Jahres 2015 im Wesentlichen dargestellt hat. Wir begrüßen den Umstand, dass sich auf diesem Niveau innerhalb der letzten Monate ein - gemessen an historischen Werten der Aktie - relativ hohes Liquiditätsniveau der Aktie eingestellt hat und sehen dies als Bestätigung unserer These, dass eine faire Bewertung des Konzerns und der Aktie Grundvoraussetzung für das künftige Beschreiten von Kapitalmarktwegen ist.

Buchwert vs. Marktwert* der Marenave-Flotte



* historische Marktwerte gemäß www.vesselsvalue.com (mit Ausnahme Car Carrier „Mare Berlin“, für welchen keine lfd. Marktwerte gelistet sind. Aufgrund langfristiger Bareboat-Vercharterung wird hier Marktwert = Buchwert zugrunde gelegt)



Im Gegensatz zum Bulkermarkt hat sich der Markt für Produktentanker in den vergangenen Monaten dagegen überaus erfreulich entwickelt. Die lang erwartete strukturelle Erholung scheint sich nun endlich manifestiert zu haben und wird aktuell von den Auswirkungen eines historisch niedrigen Ölpreises zusätzlich befeuert, so dass nun Raten eingefahren werden, wie es sie seit 6 Jahren nicht mehr gegeben hat. Mittel- bis langfristig erwarten wir zwar auch hier eine Normalisierung der Ratenhöhe, gehen aber unverändert von strukturell verbesserten Rahmenbedingungen und guten Einnahmemöglichkeiten aus.

Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, als dass wir das Gros unserer Produktentankerflotte – und damit auch den gesamten Marenave-Konzern – operativ im vergangenen Jahr neu ausgerichtet haben. Vier unserer insgesamt sechs Produktentanker fahren mittlerweile in Pools der international sehr beachteten Hafnia-Gruppe. An einer Pool-Management-Gesellschaft innerhalb dieser Gruppe hat sich die Marenave Schifffahrts AG selbst beteiligt, wodurch uns nicht zuletzt ein größerer Einblick und ein gewisses Maß an Einflussnahme ermöglicht wird. Dieser neuen strategischen Partnerschaft messen wir eine hohe Bedeutung bei und möchten sie nutzen, um unser eigenes Geschäftsmodell noch weiter fortzuentwickeln.

Eine notwendige Voraussetzung für eine solche Weiterentwicklung haben wir im Verlauf des Jahres nach langwierigen Verhandlungen durch den Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung mit König & Cie. GmbH & Co. KG bezüglich des lang-

fristigen Servicevertrages auf AG-Ebene sowie des Kooperationsvertrags auf KG-Ebene schaffen können. Neben finanziellen Vorteilen sehen wir dabei vor allem die gewonnene Unabhängigkeit als wesentlichen Vorteil an, da wir nur in einer solchen Struktur den Anforderungen des Kapitalmarktes gerecht werden können.

Insgesamt bleibt also festzuhalten, dass im Jahr 2014 notwendige Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum geschaffen wurden und der Schifffahrtsmarkt dafür insgesamt akzeptable Rahmenbedingungen setzt.

Gleichermaßen bleibt aber auch festzuhalten, dass die genannten Voraussetzungen zwar notwendig, jedoch alleine für sich genommen nicht ausreichend sind. Um den Konzern materiell fortzuentwickeln, muss unverändert die aktuelle Finanzierungssituation einzelner Teilbereiche des Konzern neu geordnet – nämlich an ihren individuellen Einnahmepotentialen ausgerichtet – werden. Die ausstehenden Darlehen der Tanker- und Containerflotte valutieren aktuell ca. 40 % über dem Marktwert dieser finanzierten Schiffe. Wir vertreten die Auffassung, dass der Marktwert eines Schiffes im Wesentlichen auch dessen zukünftiges Einnahmepotential widerspiegelt, weswegen es absehbar ist, dass die Darlehen nicht – zumindest nicht aus dem Betrieb der finanzierten Schiffe selbst – in voller Höhe zurückgeführt werden können. Mögliche Verstöße gegen aktuell geltende Tilgungspläne – die ab 2016 signifikant höhere Tilgungen als noch in 2015 vorsehen – sind insofern ab dem Jahr 2016 durchaus absehbar. Deswegen haben



wir den Dialog mit den finanzierenden Banken bereits sehr frühzeitig im Jahr 2014 aufgenommen, worüber wir bereits regelmäßig berichtet haben.

Leider können wir Ihnen an dieser Stelle immer noch kein Ergebnis dieses Dialogs, der von einem unabhängigen Sanierungsgutachter unterstützt wird, präsentieren.

Neben der Besicherung durch die Schiffe selbst, können die finanzierenden Banken über Bürgschaften bzw. Kapitaldienstleistungen der Marenave Schiffahrts AG als Mutterunternehmen für die die Finanzierung in Anspruch nehmenden Tochtergesellschaften indirekt auch Ansprüche auf Werte im Konzernkreis erheben, die nicht direkt von den betroffenen Banken finanziert werden. Dieser Umstand macht die Analyse der Lage für die Banken komplexer und damit zeitaufwendiger, wobei wir den Prozess - soweit es in unserer Macht liegt - unverändert zu beschleunigen versuchen.

Aus Gesellschaftssicht bleibt es die unverändert präferierte Absicht, die problembehafteten Finanzierungen nicht nur durch eine Anpassung der Tilgungsstruktur, sondern auch materiell durch Sondertilgungen aus zugeführten Eigenkapitalmitteln nachhaltig zu restrukturieren. Dabei ist uns genauso wie den finanzierenden Banken bewusst, dass neue Eigenkapitalmittel – sei es aus dem Kreis der Altaktionäre oder sei es aus dem Kreis potentiell interessierter Neuinvestoren – nur eingeworben werden können, wenn zuvor sichergestellt ist, wie die neuen Mittel verwendet werden und dass sie nicht et-

wa über die bestehenden Sicherheiten auf AG-Ebene dem unmittelbaren Zugriff der Banken ausgesetzt sind. Insofern ist unser weiteres Bestreben bei den Finanzierungsgesprächen einen Rahmen auszuhandeln, der Eigenkapitalzuführungen sinnvoll und attraktiv macht, um die unverändert bestehenden Chancen im Marktumfeld angehen und die Wachstumsziele umsetzen zu können.

Und Chancen bietet der Schiffahrtsmarkt unverändert vielfältig. Dies gilt umso mehr für einen Konzern wie die Marenave Schiffahrts AG, der in einer effektiven und unabhängigen Struktur mit ausgewählten strategischen Partnerschaften auf operativer und kommerzieller Seite das Bindeglied zwischen schiffsfinanzierendem Sektor und Kapitalmarkt darstellen kann.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie uns als aktuelle Aktionäre auf diesem Weg weiterhin begleiten und unterstützen. Ich freue mich auf eine weitere Präsentation und Diskussion im Rahmen unserer anstehenden Hauptversammlung und verbleibe bis dahin

Ihr Ole Daus-Petersen

Vorstand
Marenave Schiffahrts AG



Das Unternehmen in Kürze

Firma	Marenave Schiffahrts AG
Sitz der Gesellschaft	Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg
Gründungsjahr	2006
Vorstand	Ole Daus-Petersen
Aufsichtsrat	Bernd Zens (Vorsitzender) Dr. iur. Henning Winter (Stellvertreter) Klaus Meyer
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	2,36 Mio. Euro zum 31. Dezember 2014
Aktiengattung	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
Anzahl der Aktien	1.500.500

Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2014

Marenave Kursdaten Angaben in EUR



Die Volatilität an den Aktienmärkten hielt auch im gesamten Jahr 2014 unverändert an, wobei insgesamt weiterhin steigende Kurse zu Buche stehen.

In Europa standen die Kapitalmärkte im bisherigen Jahresverlauf im Zeichen der Zinsentscheidungen der Europäischen Zentralbank (EZB). Reduzierungen des Leitzinses auf 0,05%, Senkungen des Einlagenzinses auf -0,20% sowie die Auflage eines Kreditpaketes für Banken in Höhe von 400 Milliarden Euro. Der deutsche Aktienindex DAX stieg daraufhin erstmalig in seiner Geschichte über das Niveau von 10.000 Punkten. Vor dem Hintergrund politischer Unruhen – insbesondere der Auseinandersetzungen in der Ostukraine sowie die militärische Eskalation im Nahen Osten – konnte dieser Aufwärtstrend jedoch nicht gehalten werden und es erfolgten Kurskorrekturen im weiteren Verlauf des 2. Halbjahres 2014. Der bisherige Verlauf des Jahres 2015 zeigt dagegen ausschließlich steigende Kurse, so dass sogar die Marke von 12.000-Punkten übertroffen werden konnte.

Die US-Wirtschaft erscheint bei unverändert sinkender Arbeitslosenquote weiter auf Wachstumskurs. Vor diesem Hintergrund verlief die Entwicklung des Dow Jones auch deutlich stetiger als beispielsweise der Dax und war von Zugewinnen charakterisiert. Zum Jahresende konnte dabei erstmalig die Marke von 18.000 Punkten erreicht werden.

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

Vor diesem Hintergrund startete die Aktie mit einem Kurs von EUR 34,1 in das Jahr 2014 und sank bis zum Ende des Jahres auf einen Wert von EUR 1,6. Eine Stabilisierung auf Werte zwischen EUR 3,0 und EUR 4,0 erfolgte im 1. Quartal 2015, wobei diese Werte in etwa dem bilanziellen Eigenkapital je Aktie auf Basis des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2014 entsprechen. Seit Dezember 2014 ist eine – gemessen an der Historie der Aktie – relativ hohe Liquidität der Aktie festzustellen.





Die Anteile der Marenave Schiffahrts AG werden zu rund 45% von Versicherungen, zu rund 32% von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken und zu rund 15% von anderen Banken gehalten. Die verbleibenden 8% 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

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Ergebnis							
Umsatzerlöse in TEUR	55.274	56.944	62.578	54.788	39.549	33.111	50.458
EBIT in TEUR	-22.237	-96.715	7.654	5.090	4.258	-893	16.192
Umsatzrendite in %	-60,98	-183,72	-2,41	-7,19	-9,33	-23,18	20,41
EBIT-Marge in %	-40,23	-169,84	12,23	9,29	10,77	-2,70	32,09
Ergebnis pro Aktie in EUR	-22,46	-69,72	-1,01	-2,63	-2,46	-5,12	6,86
	31.12.14	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
Bilanz							
Bilanzsumme in TEUR	232.423	247.912	382.718	410.459	404.169	354.834	304.178
Eigenkapital in TEUR	3.874	33.638	144.469	149.059	147.823	140.605	156.233
Eigenkapitalquote in %	1,67	13,57	37,75	36,32	36,57	39,63	51,36
	31.12.14	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
Mitarbeiter (ohne Vorstand)							
Mitarbeiter	8	7	7	8	7	7	0
Personalaufwand in TEUR	661	576	588	541	445	257	0
Personalaufwandsquote in %	1,20	1,01	0,94	0,99	1,13	0,78	0,00

Die Flotte auf einen Blick

	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung
Produktentanker						
	MT "Mare Action"	MR1	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Ambassador"	MR1	2005	Hyundai Mipo Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Baltic"	MR1	2008	Guangzhou China	38.400 dwt	Hafnia Handy Pool
	MT "Mare Caribbean"	MR2	2004	Hyundai Mipo Korea	46.700 dwt	Hafnia MR Pool
	MT "Mare Atlantic"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Scorpio Panamax Tanker Pool
Bulker						
	MS "Mare Transporter"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Trader"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Traveller"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
	MS "Mare Tracer"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu China	57.000 dwt	Zeitcharter
Containerschiff						
	MS "Mare Fox"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool
	MS "Mare Frio"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool
Car Carrier						
	MS "Höegh Berlin"	Car Carrier	2005	Daewoo Ship- building Korea	7.800 CEU	Bareboat-Charter

Konzern-Lagebericht

für das Geschäftsjahr 2014

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: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte 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 der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2014 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres – aus insgesamt 13 Schiffen. Hierbei handelt es sich um sechs Produkten-/Chemikalientanker 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 Zeit-/Bareboatcharter sowie Reisecharter.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2014 acht (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 2014 in einem moderaten Wachstum befand, wobei überproportionale Anteile unverändert durch Schwellenländer beigetragen wurden. Impulse für ein zukünftiges stärkeres Wachstum kann der zum Ende des Jahres 2014 deutlich gesunkene Ölpreis liefern, welcher den privaten Konsum zukünftig steigern sollte, auch wenn dieser Effekt zu Teilen durch verschiedene negative Einflussfaktoren – z.B. steigende Volatilität – kompensiert werden kann. Alles in allem dürfte das zusammengefasste Bruttoinlandsprodukt der Welt

2015 um ca. 3,5% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./USA, World Economic Outlook (WEO) update January 2015 auf www.imf.org) zulegen. Die etwas bessere Expansion wird sich auch in einer beschleunigten Zunahme des Welthandels niederschlagen. Er dürfte 2015 um etwa 3,8% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./USA, World Economic Outlook (WEO) update January 2015 auf www.imf.org) wachsen und somit grundsätzlich gute Rahmenbedingungen für die Schifffahrt setzen.

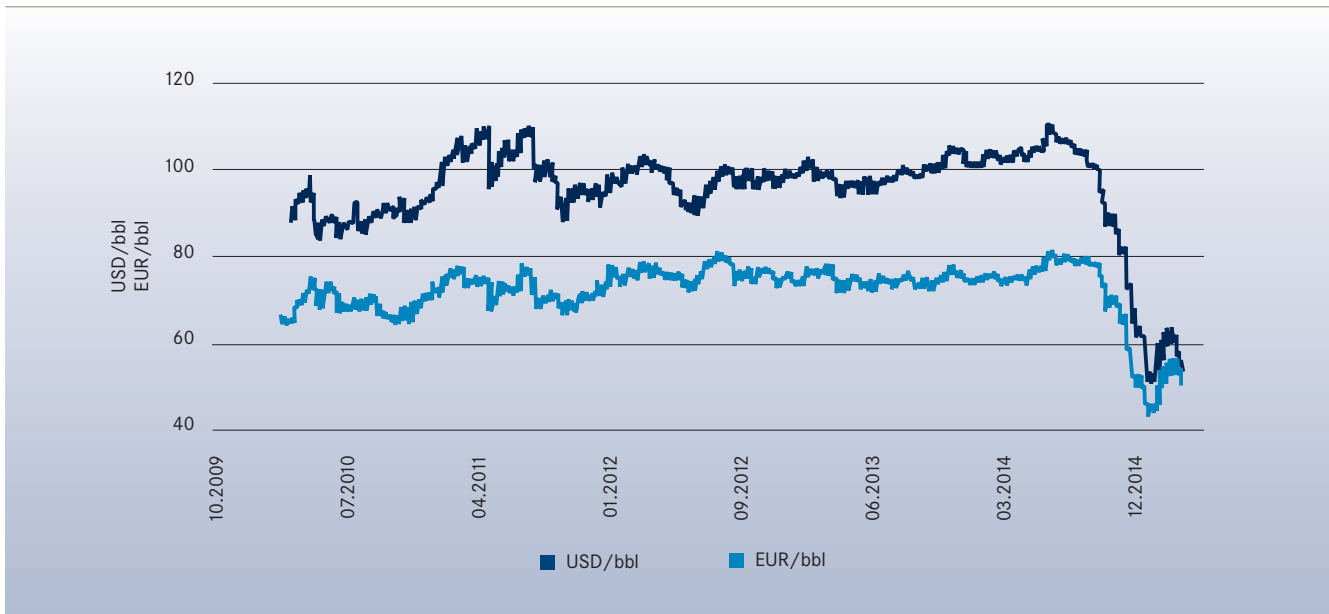
Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist jedoch unverändert die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität.

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. Der seit der zweiten Hälfte des Jahres zu beobachtende Verfall des Ölpreises hat dieser Triebfeder von Neubestellungen jedoch wesentlichen Wind aus den Segeln genommen, da durch geringere Treibstoffkosten auch das Einsparpotenzial treibstoffärmerer Einheiten sinkt.

Ein niedriger Ölpreis ist allein aus diesem Grund ein positiver Faktor für die Schiffe der Marenave-Flotte. Einen wichtigeren Effekt hat die Entwicklung des Ölpreises jedoch auf die Auslastung des (Produkten-)Tankermarktes. Niedrige Preise fördern den Verbrauch; zudem entsteht durch die Erwartung künftiger Preissteigerungen die Situation, dass Tankschiffe teils als schwimmende Lager verwendet werden. Diese Contango-Situation bindet entsprechend Tonnage und wirkt positiv auf die gesamte Angebots- und Nachfragesituation, welche die materiellen Verbesserungen des Tankermarktumfeldes – welches durch Verschiebungen der Warenströme mit der Folge erhöhter Tonnenmeilennachfrage gekennzeichnet ist – weiter unterstützt.

Die Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent zeigt die Grafik auf der folgenden Seite.

Brent – Price History



Quelle: HSH Nordbank AG, Oil Daily FFA, 18. März 2015

In diesem Umfeld wurde im Jahr 2014 ein negatives Konzernergebnis in Höhe von EUR 33,7 Mio. erzielt. Dieses ist im ganz Wesentlichen durch die außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen von insgesamt EUR 32,8 Mio. sowie durch steuerliche Mehrbelastungen der Marenave Schifffahrts AG aus der noch nicht abgeschlossenen Betriebsprüfung für den Zeitraum 2005 bis 2008 in Höhe von EUR 2,3 Mio beeinflusst, welche den ansonsten entstandenen Jahresüberschuss in Höhe von EUR 1,4 Mio. komplett überlagerten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen bzw. Impairments entfallen nahezu ausschließlich auf die Bulkerflotte und sind den im Jahr 2014 deutlich eingetrübten Marktaussichten dieses Segmentes geschuldet.

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 in der Konzernbilanz und der Bilanz der Marenave Schifffahrts AG bereits im Geschäftsjahr 2013 Rechnung getragen.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2014 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, weiter zugenommen, wobei ein Fortschreiten dieser Tendenz auch für das Jahr 2015 zu erwarten sein wird.

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 8.283 auf TEUR 9.959 verbessert. Insbesondere der im 4. Quartal 2014 zu beobachtende – und durch die Ölpreisentwicklung positiv beeinflusste – deutliche Anstieg des Ratenniveaus hat diese Verbesserung ermöglicht. Der Trend eines sukzessiv verbesserten Ratenumfelds inner-

halb der Produktentankerflotte zeigt sich auch im beginnenden Jahr 2015.

Die Fundamentaldaten der Produktentanker auf Seiten der Nachfrage sind nach wie vor intakt.

Der Markt für Produktentanker befindet sich unverändert 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 und Jahren veraltete Raffinerien, vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa, stillgelegt wurden, besteht heute ein hohes Exportpotenzial 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.

Auch Amerikas Rolle als Netto-Exporteur von Ölprodukten wird seinen nahezu exponentiellen Anstieg weiter fortsetzen, was sich ebenfalls positiv auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage auswirken wird.

Weniger positiv verhält es sich auf der Angebotsseite, welche durch massive Neubaubestellungen der letzten beiden Jahre – insbesondere im MR-II-Segment – gekennzeichnet ist. Die anstehenden Ablieferungen dieser Schiffe werden das Tonnageangebot erhöhen, welches voraussichtlich nicht durch Verschrottungen egalisiert werden kann, so dass die Auswirkungen der positiven Fundamentaldaten teilweise kompensiert werden. In welchem Ausmaß dies erfolgen wird, ist derzeit nicht verlässlich prognostizierbar.

Strategisch wurden innerhalb des Tankersegmentes im Jahr 2014 wesentliche Weichenstellungen vorgenommen und eine strategische Partnerschaft mit der Hafnia-Gruppe initiiert. Insgesamt vier Schiffe sind in dortige Pools eingebracht worden. An einem Unternehmen, das den Pool verwaltet, hat die Marenave Schifffahrts AG Anteile erworben, wodurch wir eine höhere Einflussmöglichkeit auf die organisatorischen Rahmenbedingungen erlangt haben. Insgesamt sehen wir uns mit Hafnia als Partner hervorragend aufgestellt, um an den Opportunitäten, die der Produktentankermarkt derzeit bietet, voll zu partizipieren.

Containerschifffahrt

Vom Chartermarkt für Containerschiffe gibt es wenig Neuigkeiten zu berichten. Die Charraten steigen konstant, aber noch in sehr kleinen Schritten. Die Zahl der Auflieger hat sich in den ersten Monaten des Jahres erwartungsgemäß weiter reduziert.

Anders als z.B. im Tankerbereich ist das Orderbuch bei den Containern jedoch deutlich weniger bedrohlich. Auch die Verschrottungstätigkeiten erfolgten hier auf relativ konstant ho-

hem Niveau, so dass die Angebotsseite derzeit intakt erscheint.

Wenn die Zurückhaltung auf der Neubauseite bestehen bleibt, dann dürften die Zuwächse auf der Nachfrageseite, welche durch das allgemeine Weltwirtschaftswachstum getrieben sind, zu einem weiter verbesserten Nachfrage-Angebots-Verhältnis führen, welches sich positiv auf die Charraten auswirken sollte.

Insbesondere in den unteren Größenklassen, in denen auch die beiden Containerschiffe der Marenave verkehren, kommen kaum Schiffe zusätzlich in den Markt. Stattdessen dürften sich hier Verschrottungseffekte besonders positiv auswirken.

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 ca. 10 Jahren liegt. Bei dem seit nunmehr rd. sechs Jahren bestehenden nicht auskömmlichen Rateniveau 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 Klasedockung an Abrecher verkauft werden. Somit liegen heute die Werte von 15 Jahre alten Containerschiffen in den meisten Größenklassen in der Regel nah beim Schrottwert. 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 weiter – wenngleich langsam – verbessern werden.

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 – gemessen am Alter der Schiffe – 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.

Im Jahr 2014 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 884 erwirtschaften, während in 2013 noch ein leicht negatives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 95 zu Buche stand. Neben dem leicht gestiegenen allgemeinen Ratenanstieg ist dies vor allem auf einen vorteilhafteren Pool-Index zurückzuführen, welcher mit den Pool-Partnern neu ausgehandelt werden konnte.

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, 6. März 2015

Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich seit Mitte des Jahres 2014 wieder eingetrübt. Belastend wirkten dabei Ablieferungen und Neubauordern insbesondere im Bereich der Ultramax-Tonnage. Nachfrageseitig konnte insbesondere China nicht die Erwartungen erfüllen, die die Mehrzahl der Marktteilnehmer vormals gesetzt hatten.

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

Der Rückgang des Ratenniveaus – und damit einhergehend auch der Zukunftsaussichten – machte bereits zum Zwischenabschluss zum 30. September 2014 einen Impairment-Aufwand notwendig, der sich nach einer anhaltenden Verschlechterung im 4. Quartal 2014 auf Konzernebene auf insgesamt EUR 32,8 Mio. für das gesamte Jahr 2014 erhöhte.

Für die negativen Entwicklungen im Jahr 2014 sorgte unter anderem das schlechte Wetter in Australien im ersten Quartal 2014. Zudem macht sich das indonesische Exportverbot für Nickel und Bauxit bemerkbar. Ebenso steuerten Tierepidemien in Fernost dazu bei, dass weniger Getreide und Sojabohnen als Futtermittel verschifft werden mussten, was insbesondere eine relevante Fracht für unsere Supramax-Bulker darstellt. Der nicht überschwängliche Ausblick auf die kommenden Jahre ist durch immer neue Revidierungen von ehemals hohen Wachstumsprognosen gekennzeichnet. Insbesondere in China wurden große Erwartungen gesetzt, welche nicht in

Gänze erfüllt werden konnten. Die chinesische Stahlindustrie hat zuletzt ihre Lagerbestände verringert und stärker auf Kohle aus der Mongolei zurückgegriffen, die mit der Eisenbahn transportiert wird. Neben der schwächeren Nachfrageseite belastet zusätzlich vor allem das weiterhin enorme Orderbuch (ca. 20 Prozent der aktuellen Flotte). Das Wachstum wird auch für die kommenden Jahre bei ca. 5 Prozent gesehen, wodurch kein nachhaltig verbessertes Ratenniveau ersichtlich ist. Diesem schlechten Marktniveau sind aktuell zwei von insgesamt vier unserer Bulker ausgesetzt. Für unser MS „MARE TRANSPORTER“ konnten wir im dritten Quartal 2014 eine Beschäftigungsart kreieren, die das aktuelle herausfordernde Umfeld und die Risiken aktiver gestalten und managen lässt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulk-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern. Diesen Mechanismus konnten wir bereits erfolgreich unter Beweis stellen, als wir im 3. Quartal 2014 das Einnahmenniveau für das gesamte 4. Quartal zu einem Zeitpunkt, als der FFA-Index für das 4. Quartal bei USD 12.250 pro Tag stand, gesichert haben. Die tatsächliche Spot-Rate lag im 4. Quartal dabei deutlich unter USD 10.000 pro Tag, so dass das Einbauen einer solchen Option für uns vorteilhaft war.

Die Bulker MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“ sind dagegen aktuell noch bis November 2015/März 2016

nicht unmittelbar der aktuellen Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt und fahren stattdessen jeweils das ca. Dreifache des zum Ende des Geschäftsjahres herrschenden Marktindex ein.

Car Carrier

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

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

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 „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 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 Ge-

genmaßnahmen 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 2014 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 stellen sich wie folgt dar:

	01.01. - 31.12.2014	01.01. - 31.12.2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Umsatzerlöse	55.274	56.944	-1.670
Schiffsbetriebskosten	-27.057	-28.690	1.633
Schiffsbetriebsergebnis	28.217	28.254	-37
Personalaufwendungen	-931	-576	-355
Sonstige betriebliche Erträge	4.793	5.472	-679
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.808	-5.693	-115
Reedereiüberschuss	26.271	27.457	-1.186
Abschreibungen auf Sachanlagen	-15.731	-19.332	3.601
Wertminderungen	-32.777	-104.840	72.063
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	443	562	-119
Finanzierungsaufwendungen	-7.705	-7.890	185
Ergebnis vor Ertragsteuern	-29.499	-104.043	74.544
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.562	-387	-2.175
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.643	-190	-1.453
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4.205	-577	-3.628
Konzernergebnis	-33.704	-104.620	70.916

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

Im Vorjahr waren aus diesem Grund sowohl die Umsatzerlöse als auch die Schiffsbetriebskosten um TEUR 1.929 höher ausgewiesen als dies auf TCE-Basis der Fall gewesen wäre. Auf TCE-Basis haben sich somit beide Größen tatsächlich leicht erhöht gegenüber dem Vorjahr. Zusammenbetrachtet zeigt der Vergleich des Schiffsbetriebsergebnisses der Jahre 2013 und 2014 jedoch keinen materiellen Unterschied.

Die durchschnittlichen Umrechnungskurse der beiden Jahre 2014 und 2013 waren mit ca. USD/EUR 1,33 auf annähernd gleichem Niveau.

Eine Analyse auf Ebene der unterschiedlichen Segmente zeigt jedoch deutlich, dass es Verschiebungen zwischen den Segmenten gegeben hat.

So konnte bei den Produktentankern eine deutliche Verbesserung erzielt werden, da hier das Marktumfeld attraktivere Räteneinnahmen bereithielt. Einen absolut betrachtet zwar geringeren – relativ betrachtet jedoch größeren – Anstieg konnten die beiden Containerschiffe aufweisen. Hier machte sich einerseits bemerkbar, dass in 2013 Einnahmetage aufgrund von Klasedockungen fehlten. Vor allem aber konnten zu Beginn des Jahres 2014 für die Marenave-Schiffe bessere Poolpunkte verhandelt werden, die zu deutlich gestiegenen Poolraten führten, während die Charraten der eigenen Schiffe nur in einem vergleichsweise geringerem Maße anstiegen. Diese positiven Effekte wurden nahezu in voller Höhe durch das Bulkersegment kompensiert. Während in der ersten Hälfte des Jahres 2013 noch alle vier Schiffe Umsatzerlöse auf Basis von hochdatierten Erstbeschäftigungsschartern einfuhren, wurden im Laufe des Jahres 2013 zwei Schiffe aus diesen Charrtern zurückgeliefert und konnten seitdem nur Einnahmen auf Marktniveau erzielen, welches im Laufe des Jahres 2014 nochmals zurückging.

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

	2014	2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Produktentanker	24.411	21.786	2.625
Containerschiffe	3.930	2.993	937
Car Carrier	8.846	8.839	7
Bulker	18.087	21.397	-3.310
Umsatzerlöse	55.274	55.015	259

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

	2014	2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-2.771	-1.985	-786
Produktentanker	-3.226	-71.637	68.411
Containerschiffe	-799	-16.239	15.440
Car Carrier	4.639	4.585	54
Bulker	-27.387	-18.821	-8.566
Übrige	45	54	-9
Ergebnis vor Ertragsteuern (= Segmentergebnis)	-29.499	-104.043	74.544

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

	2014	2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Marenave AG	-2.771	-1.985	-786
Produktentanker	-1.767	-5.358	3.591
Containerschiffe	-799	-2.549	1.750
Car Carrier	4.639	4.585	54
Bulker	3.931	6.050	-2.119
Übrige	45	54	-9
Segmentergebnis vor Impairment	3.278	797	2.481

Der gestiegene negative Ergebnisbeitrag auf Ebene der Marenave AG ist vor allem auf zwei Sachverhalte zurückzuführen. Zum einen sind erstmals für ein volles Jahr Vorstandsbezüge enthalten, die im Wesentlichen die gestiegenen Personalaufwendungen begründen. Zudem ist als Einmaleffekt ein Betrag von EUR 1,5 Mio. als Abstandszahlung an einen ehemaligen Vertragspartner zur einvernehmlichen Auflösung eines ansonsten bis zum Ende des Jahres 2017 reichenden – und mit jährlich mindestens EUR 1,0 Mio. dotierten – Vertrages enthalten.

Im Bereich Car Carrier sorgten vor allem gesunkene Zinsaufwendungen zu einem gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht verbesserten Ergebnis.

Im Übrigen korrespondiert die Ergebnisentwicklung mit der Umsatzentwicklung, die zuvor beschrieben wurde. Das bedeutet, dass es Ergebnisverbesserungen im Bereich der Produktentanker und der Container gab, wenngleich beide Segmente unverändert negative Ergebnisbeiträge abliefern. Zugleich wirkten sich geringere Abschreibungen im Geschäftsjahr 2014 aufgrund der im Vorjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen positiv auf das Ergebnis aus.

Ergebnisverschlechterungen liegen hingegen im Bereich der Bulker vor, wenngleich hier unverändert ein insgesamt deutlich positiver Ergebnisbeitrag vorliegt. Der positive Ergebnisbeitrag ist vor allem auf die über dem Marktniveau liegende Vercharterung von zwei Bulkern zurückzuführen. Insgesamt konnte sich das positive Konzernergebnis vor Ertragsteuern und vor Impairment-Aufwendungen mehr als vervierfachen.

Der Schiffsbetrieb verlief ansonsten insgesamt weitgehend störungsfrei. Lediglich bei dem MS "MARE TRACER" kam es im 1. Quartal 2014 zu einem nennenswerten Zwischenfall durch erforderliche Reparaturen am Stevenrohr, bei dem ein Werftaufenthalt notwendig wurde sowie 26 Ausfalltage angefallen sind. Die Aufwendungen sowie Einnahmefälle waren im Wesentlichen versichert, so dass dieser Vorfall nur eine geringe Auswirkung auf die Ertragslage hatte. Zudem kam

es zu Ausfallzeiten beim MT „MARE CARIBBEAN“, der im 1. Quartal 2014 eine planmäßige Klinedocking absolvierte und danach in den Hafnia MR Pool eingebracht wurde.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind EUR 2,3 Mio. Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln enthalten, denen entsprechende Aufwendungen in Höhe von EUR 2,4 Mio. bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstehen. In 2013 waren hier hierfür noch Erträge in Höhe von EUR 2,9 Mio. und Aufwendungen von EUR 2,8 Mio. angefallen, wodurch sich im Wesentlichen der Rückgang dieser beiden Ergebnisgrößen erklärt. Aufgrund des zuvor erwähnten Einmalaufwandes zur Ablösung eines langfristigen Vertrages in Höhe von EUR 1,5 Mio. – dem im Jahr 2013 nur reguläre Aufwendungen aus dem Vertrag in Höhe von EUR 1,1 Mio. gegenüberstanden – fiel der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen nur in geringerem Maße aus.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um EUR 3,6 Mio. auf EUR 15,7 Mio. ab, im Wesentlichen aufgrund der zum Jahresende 2013 vorgenommenen Impairments.

In den Finanzierungsaufwendungen (EUR 7,7 Mio.) sind vor allem Darlehenszinsen, Aufwendungen aus der Effektivverzinsung, Zinsaufwendungen aus abgeschlossenen Zinsswaps und auf emittierte Commercial Paper sowie Zinsen auf Steuernachforderungen (§ 233a AO) enthalten.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt EUR 0,4 Mio. sind vor allem Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps enthalten.

Das negative Finanzierungsergebnis (EUR ./ 7,26 Mio.; Vorjahr: EUR ./ 7,33 Mio.) liegt knapp unter dem Niveau des Vorjahres. Zur Absenkung des Zinsaufwandes trugen vor allem ein gesunkener zu verzinsender Darlehensbestand sowie ein niedriges USD-Libor-Niveau bei. Gegenläufig wirkte sich die im Verlauf des Jahres sukzessiv erfolgte Erhöhung der Marge um 15 bp im Finanzierungsbereich der Container- und Tankerflotte aus.

Der Gesamtsteueraufwand ist von EUR 0,6 Mio. auf EUR 4,2 Mio. stark angestiegen. Hinsichtlich der latenten Steuern ist dies in erster Linie auf den stark gesunkenen USD/EUR-Kurs im Vergleich der beiden Bilanzstichtage zurückzuführen, welcher zu entsprechenden Bilanzpostendifferenzen in Steuer- und IFRS-Bilanz führt und sich in latentem Steueraufwand niederschlägt. Die laufenden Steuern umfassen neben dem Aufwand für das Jahr 2014 in Höhe von EUR 0,8 Mio. vor allem nachzuentrichtende Ertragsteuern für die Jahre 2009 bis 2013 aufgrund von Feststellungen aus der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005 bis 2008. In dem das Geschäftsjahr 2014 zuzurechnenden Aufwand in Höhe von EUR 0,8 Mio. sind

die aus der Betriebsprüfung resultierenden Feststellungen bereits berücksichtigt. Ohne diese Feststellungen hätte der Aufwand für das Jahr 2014 lediglich EUR 0,3 Mio. betragen.

Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt das Konzernergebnis (inkl. Impairments) EUR ./ 33,7 Mio. (Vorjahr: EUR ./ 104,6 Mio.).

Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2014	31.12.2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte	207.180	226.385	-19.205
Kurzfristige Vermögenswerte	25.243	21.527	3.716
Bilanzsumme	232.423	247.912	-15.489
Eigenkapital	3.874	33.638	-29.764
Schulden			
Langfristige Schulden	205.355	193.249	12.106
Kurzfristige Schulden	23.194	21.025	2.169
Bilanzsumme	232.423	247.912	-15.489

Von der Bilanzsumme in Höhe von EUR 232,4 Mio. entfallen auf der Aktivseite EUR 205,1 Mio. auf die fahrende Flotte sowie auf die sonstigen Ausleihungen in Höhe von EUR 1,8 Mio. im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Die Abnahme der langfristigen Vermögenswerte um EUR 19,2 Mio. begründet sich vor allem aus den im Geschäftsjahr erfolgten planmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 15,7 Mio. sowie außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 32,8 Mio. Einen gegenläufigen Einfluss haben Währungseffekte infolge der Umrechnung der in der funktionalen Währung USD bilanzierten Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2014 mit einem Wechselkurs von USD/EUR 1,2141 im Vergleich zu dem Vorjahreskurs von USD/EUR 1,3791. Statt einer Verringerung der Bilanzsumme um EUR 15,5 Mio. stünde auf Basis der funktionalen Währung USD vielmehr ein Rückgang um ca. USD 60 Mio. zu Buche.

Eine weitere Position stellen die kurzfristigen Vermögenswerte mit EUR 25,2 Mio. dar, die sich gegenüber Ende 2013 um EUR 3,7 Mio. erhöht haben. Die Zunahme ist vor allem durch einen Zuwachs des Finanzmittelfonds um EUR 3,3 Mio. verursacht.

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf EUR 3,9 Mio. Gegenüber dem 31. Dezember 2013 bedeutet dies eine Verminderung um EUR 29,8 Mio. Die Abweichung resultiert vor allem aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von EUR 33,7 Mio. Diesem Effekt stand die positive Veränderung der Währungsumrechnungsdifferenz in Höhe von EUR 3,8 Mio., die aus der Entwicklung des USD resultiert, gegenüber.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2014 und 2013 um EUR 12,1 Mio. zu, während die kurzfristigen Schulden um EUR 2,2 Mio. zunahmen. Ursächlich für diese in EUR ausgewiesene Erhöhung ist erneut die zuvor beschriebene Veränderung der USD-Bilanzstichtagskurse 2014 vs. 2013. Anstatt einer Erhöhung um EUR 13,0 Mio. steht auf Basis der funktionalen Währung USD vielmehr eine Verringerung der Schulden um USD 18,0 Mio. zu Buche, welche vor allem die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungsleistungen repräsentiert.

Finanzlage

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

	2014	2013
Angaben in TEUR		
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	25.687	29.168
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.549	-2.144
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-21.717	-21.777
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	1.421	5.247
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1.838	-1.196
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	14.352	10.301
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	17.611	14.352

Die Ermittlung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Bei einem annähernd identischem Schiffsbetriebsergebnis im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 (siehe Erläuterungen zur Ertragslage) ist die Verringerung des operativen Cashflows gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen dadurch begründet, dass im Jahr 2013 in erheblichem Maße Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte durch Zahlungseingänge reduziert wurden.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft in 2014 Ausgaben für das Drydocking des MT "MARE CARIBBEAN" sowie Auszahlungen für Working Capital-Ausleihungen, die mit dem Eintritt dieses Schiffes in den Hafnia MR Pool verbunden waren.

Durch die getätigten planmäßigen Kapitaldienste (Tilgungen und Zinsen) in Höhe von insgesamt EUR 19,6 Mio. sowie der Rückführung der Verbindlichkeiten aus dem Commercial Paper-Programm von EUR 2,1 Mio. (Saldo aus Einzahlungen und Rückzahlungen im Geschäftsjahr) ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von EUR 21,7 Mio.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows unter Berücksichtigung der wechselkursbedingten Änderung des Finanz-

mittelfonds in Höhe von EUR 1,8 Mio. hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2013 um EUR 3,3 Mio. erhöht.

Der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2014 setzt sich ausschließlich aus Kassenbeständen und Bankguthaben in Höhe von TEUR 17.611 zusammen.

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 Kapitalanforderungen 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 in den Geschäftsjahren 2013 und 2014 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. Not-

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

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 Satz 1 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 Aktienaussgabe 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 Satz 1 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 2014 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG bzw. Marenave-Konzern im Durchschnitt acht (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, der während des Jahres 2014 aus Herrn Herrn Ole Daus-Petersen als Alleinvorstand 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/unternehmensfuehrung.html)

Grundzüge des Vergütungssystems

Vorstand

Der zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2014 eine jährliche Vergütung von TEUR 204 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens. Mit Wirkung ab 1. Januar 2015 wurde das Jahresfestgehalt auf TEUR 230 erhöht.

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 entweder auf der Grundlage einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu zahlen. Eine Zielvereinbarung wurde noch nicht vereinbart. Im Dezember 2014 wurde ein Anerkennungsbonus in Höhe von TEUR 50 zugesprochen und ausgezahlt.

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 Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Gemäß der Mustertabelle entsprechend Nummer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex stellt sich die Vorstandsvergütung wie folgt dar. Der zuvor beschriebene

Anerkennungsbonus wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst. Alle Zuwendungen führten in den betrachteten Jahren zu Zuflüssen, so dass die Darstellung innerhalb einer Tabelle erfolgt.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2013	2014	2014 (max.)	2014 (min.)
Gewährte Zuwendungen = Zuflüsse				
Festvergütung	12.064,52	204.000,00	204.000,00	204.000,00
Nebenleistungen	912,66	12.243,42	12.243,42	12.243,42
Summe	12.977,18	216.243,42	216.243,42	216.243,42
Einjährige variable Vergütung	0,00	50.000,00	n/a	n/a
Mehrjährige variable Vergütungen	n/a	n/a	n/a	n/a
Summe	0,00	50.000,00	n/a	n/a
Versorgungsaufwand	0,00	4.046,04	4.046,04	4.046,04
Gesamtvergütung	12.977,18	270.289,46	220.289,46	220.289,46

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 Buchhaltungen geführt werden: eine USD-Buchhaltung, die die Grund-

lage 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, wodurch 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 Abstimmungs-handlungen.

Der Aufsichtsrat erhält alle relevanten (Zwischen-)Abschlüsse bereits im Entwurfsstadium zu seiner Kenntnis und als Grundlage seiner Prüfungstätigkeiten. Außerdem erhält der Auf-

sichtsrat in der Regel pro Quartal und darüber hinaus nach Ermessen des Vorstands bzw. auf Anforderung des Aufsichtsrats ein auf sein Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrats und der Belegschaft 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 sind ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratententwicklung, 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 Charratenthöhe. Bei dem derzeit teilweise 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. Neben dieser Diversifikation über die gesamte Flotte hinweg soll zukünftig auch vermehrt dem Risikomanagementgedanken auf Ebene jeder einzelnen Beschäftigung Rechnung getragen werden, was beispielsweise durch den Einbau derivativer Elemente - wie z.B. Optionen oder Floors und Collars - möglich ist.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" wurden im Jahr 2014 zunächst im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. In der Mitte der zweiten Jahreshälfte haben wir eine Kündigungsnotiz für alle drei Schiffe mit dem Ziel gegeben, eine direkte Einflussmöglichkeit auf die Tätigkeit innerhalb eines Pools zu besitzen.

Zur Umsetzung dieses Ziels hat sich die Marenave Schifffahrts AG als Vertreter ihrer drei Tochtergesellschaften an der Konzeption und Gründung des Hafnia Handy Pool's beteiligt und konnte damit die organisatorischen Rahmenbedingungen zusammen mit zwei weiteren Partnern (Kirkshipping A/S, Vejle/Dänemark, und Hafnia Tankers Cyprus Ltd., Nicosia/Zypern) setzen. Neben dem Einbringen von Schiffen in diesen Pool sind wir zudem auch an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, die den Hafnia Handy Pool zukünftig verwalten wird, beteiligt. Dies wird uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine (Teil-)Kontrolle derselben ermöglichen. Wir messen dieser Gesellschafterstellung daher eine hohe strategische Bedeutung zu.

Der Eintritt des MT "MARE AMBASSADOR" erfolgte am 19. Dezember 2014, der des MT "MARE BALTIC" am 26. Dezember 2014 und der des MT "MARE ACTION" am 2. Januar 2015. Der Übergang vom alten zum neuen Pool erfolgte jeweils nahtlos, d.h. es fielen keinerlei beschäftigungslose Zeiten an.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und waren im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum aktuellen Zeitpunkt eine Flotte von rund 20 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Zum Ende des dritten Quartals 2014 erfolgte ein Abzug des MT "MARE ATLANTIC" aus dem bisherigen Pool und eine Einbringung in eine 1-Jahres-Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag (mit der Option des Charterers auf weitere Monate zu erhöhten Raten).

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist nach erfolgter Klasedockung am 6. März 2014 in den Hafnia MR Pool eingetreten und seitdem dort beschäftigt.

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 Schiffsgrößen 1.100 TEU bis 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2014 aus 19 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 Navigation GmbH & Co. KG. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 21 Tanker und Massengutfrachter. Das MS "MARE TRADER" fährt aktuell kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Für unseren Massengutfrachter MS "MARE TRANSPORTER"



PORTER“ konnten wir eine innovative neue Beschäftigung finden, die dem von uns als über die Maßen wichtig erachteten Risikomanagementgedanken Rechnung trägt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulker-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Chatterrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern.

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 Ende 2015 bzw. Anfang 2016) in Zeitcharter bei 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 da-

durch 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 wie im Vorjahr 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 wie im Vorjahr 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 Schiffahrts 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 2014 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend den Schiffshypothekendarlehensvertrag des 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 das 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 mit dem Potenzial, eine Bestandsgefährdung zu konstituieren, können aus der Unfähigkeit resultieren, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben.

Als wesentliche Verpflichtungen aus Darlehensnehmersicht sind hier die Bedienung des vereinbarten Kapitaldiensts und die Einhaltung von Finanzkennzahlen (sog. "covenants") zu nennen.

Auf Basis der internen Unternehmensplanung ist aktuell davon auszugehen, dass in dem Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte der vereinbarte Kapitaldienst ab Juni 2016 nicht mehr vertragsgemäß erbracht werden kann. Hinter-

grund ist hier die aktuell noch geltende Sanierungsvereinbarung, auf die sich der Konzern und das Bankenkonsortium im April 2013 verständigt haben. Danach wurden verringerte Quartalstilgungsraten bis einschließlich Ende 2015 vereinbart, welche durch erhöhte Quartalstilgungsraten ab 2016 wieder aufgeholt werden sollen. Diese Einigung erfolgte auf Basis der Erwartung, dass die Schifffahrtsmärkte ab 2016 sich derart verbessert hätten, dass die erhöhten Kapitaldienste wieder erfüllbar wären. Außerdem wurde gemäß der damaligen Unternehmensplanung erwartet, dass die Entwicklung des Bulkermarktes deutlich besser sein wird und dass entstehende Liquiditätsüberschüsse im Bulker-Segment dann zur internen Querfinanzierung der Tanker- und Containerflotte hätten verwandt werden können.

Die Marenave Schiffahrts AG fungiert in allen Einschiffsgesellschaften als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung. Bereits seit Mitte 2014 zeichnete sich die – im weiteren Verlauf des Jahres weiter konkretisierende – Erkenntnis ab, dass die ehemaligen Erwartungen an den Markt nicht erfüllt würden, weswegen unverzüglich der Dialog mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium erneut aufgenommen wurde, um die sich abzeichnenden Probleme ab 2016 rechtzeitig zu adressieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Aus Sicht des Konzerns wird dabei eine nachhaltig tragfähige Lösung präferiert, die nicht nur auf zukünftige Marktsteigerungen baut, sondern die das Finanzierungsvolumen auf ein Maß zurückführt, welches die betroffenen Schiffe aus sich selbst heraus verdienen können. Hierzu werden einerseits Eigenkapitalbeiträge als auch Bankenzugeständnisse notwendig sein. Diese bedingen sich gegenseitig und begründen die Tatsache, dass bis heute noch keine Neukonzeptionierung zur Finanzierung gefunden wurde bzw. zeigt, dass sich die Verhandlungen mit den Banken als langwierig gestalten. Derzeit geht der Vorstand davon aus, dass Eigenkapitalbeiträge allein aus dem Kreis der bestehenden Aktionäre heraus nicht in ausreichender Höhe erbracht werden können; u.a. aufgrund der Tatsache, dass seitens des Bankenkonsortiums keine bindende Erklärung zu erwarten ist, zu welchen Zugeständnissen sich dieses in der Lage sähe, sofern neue Eigenkapitalbeiträge eingebracht würden. Deutliche Signale, dass das Bankenkonsortium jedoch grundsätzlich zu Zugeständnissen willens ist, liegen vor. Um hier zu einer Lösung zu gelangen, ist somit ein iterativer Prozess notwendig, in welchem die Gesellschaft – unterstützt von einem oder mehreren potenziellen neuen Kapitalgebern (wobei dies sowohl die Eigen- als auch die Fremdkapitalseite betreffen kann) – konkrete Angebote an das Bankenkonsortium unterbreitet, um so das Maß der Bereitschaft von Zugeständnissen weiter auszuloten. Dieser Prozess wird mit dem Ziel verfolgt, im Laufe des Jahres 2015 zu einer Einigung zu gelangen, welche die Finanzierung in den betroffenen Segmenten auf eine langfristig tragfähige Basis stellt.

Die bisher geführten Gespräche und das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse von Investorenseite stimmen den Vorstand zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden. Nichtsdestotrotz besteht die Möglichkeit, dass die Erwartungen zwischen Gesellschaft und Investoren einerseits sowie dem Bankenkonsortium andererseits bzw. auch innerhalb des Bankenkonsortiums in einem so hohen Maß voneinander abweichen, dass eine gemeinsame Lösung entweder zu spät, d. h. nicht rechtzeitig vor Juni 2016, oder gar nicht realisierbar ist. Für diesen Fall hätte das Bankenkonsortium spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem der aktuell fixierte erhöhte Kapitaldienst nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaft selbst, noch durch die Marenave Schiffahrts AG als Bürge/Garant – erbracht werden kann, das Recht, die offenen Darlehensstände fälligzustellen, was eine Bestandsgefährdung durch drohende Insolvenz der betroffenen Einschiffsgesellschaften sowie der Marenave Schiffahrts AG nach sich ziehen würde. Da ein solcher Schritt jedoch unmittelbar erhebliche Verluste für die Banken bedeuten würde, hält der Vorstand es aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, dass eine solche bankengetriebene Insolvenz ausgelöst werden könnte. Für den Fall, dass keine Lösung unter Einbezug von Neu-Investoren und Bankenzugeständnissen gefunden werden sollte, wäre insofern eine erneute Einigung auf kurz- bis mittelfristig nur in verringertem Maße zu erbringende Kapitaldienste die wahrscheinlichere Option.

Neben der Verpflichtung zur Erbringung der vereinbarten Kapitaldienste ist die Einhaltung von Finanzkennzahlen zur Sicherstellung der Finanzierung des Marenave-Konzerns eine weitere wesentliche Verpflichtung aus Darlehensnehmersicht.

Wesentliche „covenants“ betreffen die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-Value“-Ratio (LtV) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL). Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff einen festgelegten Prozentsatz des Schiffmarktwertes nicht überschreiten darf.

In Abhängigkeit der jeweiligen Kreditvereinbarung hat die darlehensgebende Bank im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge 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 Schiffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schiffahrts AG als Bürge führen.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 sind im Bereich der Finanzierung der Container- und Tankerflotte in 2015 erstmals erneut schiffsindividuelle LtV-Ratios nachzuweisen. Sofern die Einhaltung der vereinbarten LtV-Ratios in 2015 nicht erbracht werden kann, könnte das Bankenkonsortium darin einen Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung sehen. Entsprechend der Sanierungsvereinbarung hat das Bankenkonsortium das Recht, die Sanierungsvereinbarung außerordentlich zu kündigen, wenn die Sanierung sich nicht in dem erwarteten Rahmen des vorgelegten Sanierungskonzepts bewegt. Entsprechend den uns vorliegenden Unterlagen bewegen wir uns derzeit weiterhin im Rahmen der bestehenden Sanierungsvereinbarung. Zugleich könnten liquiditätsverbessernde Maßnahmen durch den Verkauf von Schiffen, die nicht durch das Bankenkonsortium finanziert werden, eingeleitet werden, die zur Reduzierung der Darlehensverbindlichkeiten und zum Nachweis der LtV-Ratio in 2015 herangezogen werden könnten. Damit verbunden wäre bei unterstellter Einhaltung der Planannahmen im Container- und Tankersegment auch eine zeitliche Verschiebung des zuvor dargestellten Risikos der Erbringung des Kapitaldienstes über Juni 2016 hinaus. Die Verfolgung dieser Maßnahmen steht jedoch wegen der laufenden Refinanzierungshandlungen derzeit nicht im Mittelpunkt des Interesses der Marenave Schiffahrts AG und damit Marenave-Gruppe.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave Schiffahrts 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. Vor dem Hintergrund des aktuellen Marktumfeldes ist derzeit bis auf Weiteres nicht davon auszugehen, dass die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze allein durch eine Verbesserung der Marktwerte wieder erreicht werden kann.

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 Schiffahrts AG über Schiffe verfügt, die – gemessen an dem Alter der Schiffe – den aktuellen Anforderungen der Kunden gerecht werden.

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schiffahrts AG auch grundsätzlich als Konsolidierungsplattform für u.a. sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften im deutschen Markt. Eine liquiditätsschonende Erweiterung der Flotte wäre dabei beispielsweise auch durch eine Sachkapitalerhöhung denkbar, in der Kommanditanteile an Einschiffsgesellschaften in die Marenave Schiffahrts AG gegen Gewährung von Aktien eingebracht werden. Aufgrund der aktuellen - teils ungeklärten - Finanzierungssituation der derzeitigen Flotte ist die Marenave Schiffahrts AG allerdings momentan noch nicht der präferierte Partner; weder aus Sicht von finanzierenden Banken noch aus Sicht potenzieller Einbringungskandidaten. Der Vorstand sieht es als seine wichtigste Aufgabe an, die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen und die aktuellen Wachstumshemmnisse zu beseitigen.

Nachtragsbericht

Für die in 2010 begonnene steuerliche Außenprüfung erfolgte im März 2015 eine Schlussbesprechung. Die aus der Schlussbesprechung validierte Mehrbelastung wurde im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt.

Der MT „MARE ACTION“ wurde am 2. Januar 2015 in den Hafnia Handy Pool eingebracht.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nach dem 31. Dezember 2014 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

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.

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 grundsätzlich etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegenstand der Prognose, sofern sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind. 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 Schiffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG an. Der prognostizierte Konzernergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern und umfasst nicht etwaige Erträge oder Aufwendungen aus Intercompany-Darlehen.

Car Carrier

Der Car Carrier MS „HÖEGH BERLIN“ hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2015 und 2016 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 6,0 Mio. in 2015 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 5,8 Mio., die in 2014 jeweils eingetreten ist.

Bulker

Die vier Bulker werden im Jahr 2015 gemäß den bestehenden kurzfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse zwischen USD 20 Mio. und USD 25 Mio. erzielen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) der Bulkerflotte sollte in 2015 zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. liegen. Hinsichtlich der Prognose ist zu berücksichtigen, dass die beiden Bulker MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“ per 31. Dezember 2014 jeweils einen Chartervertrag besitzen, der ihnen noch für 11 bzw. 15 Monate Einnahmen sichert, die über dem aktuellen Marktniveau liegen. Die hieraus resultierenden Vorteile sind daher im ermittelten Nutzungswert, der den Bilanzansatz der Bulker zum 31. Dezember 2014 bestimmte, berücksichtigt. Die Diskrepanz zwischen dem wirtschaftlichen Verbrauch dieses Vorteils in 2015 einerseits und der regulären buchhalterischen Abschreibung der Bulker über die verbleibende Restnutzungsdauer von 16 Jahren andererseits, kann dazu führen, dass im Jahr 2015 zusätzlich zu den planmäßigen Abschreibungen weitere Wertberichtigungen im Bulkersegment anfallen können.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse zwischen USD 24,0 Mio. und USD 27,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. Beide Ergebnisgrößen lagen im Ist am unteren Ende des Prognosekorridors.

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 2015 aber zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) wird damit im Jahr 2015 voraussichtlich noch negativ bei ca. USD ./1,0 Mio. liegen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) zwischen USD ./1,0 Mio. und USD ./1,5 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 2015 Umsatzerlöse in einem Größenbereich zwischen USD 30,0 Mio. und USD 35,0 Mio. zu erwarten. Dies würde in 2015 zu einem wieder positiven Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) bis zu USD 2,0 Mio. führen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse bei knapp USD 30,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) bei ca. USD ./2,5 Mio. Die Prognosen konnten dabei jeweils knapp übertroffen werden, was vor allem auf ein durch den niedrigen Ölpreis beflügeltes, stärker als erwartetes 4. Quartal 2014 zurückzuführen ist.

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche administrative Kosten sowie Steuern in Höhe von ca. EUR 3,0 Mio. p.a. an, die von den in EUR umzurechnenden oben angegebenen Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Insgesamt werden somit für das Jahr 2015 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 2015 zwischen USD 7,0 Mio bis USD 9,0 Mio. ausfallen sollte.

Im Jahr 2015 haben zudem vier Schiffe der aktuellen Flotte ihren Termin für die planmäßig alle fünf Jahre anfallende große Klassedocking. Die damit verbundenen Ausfallszeiten wurden bei den prognostizierten Umsatzerlöse für 2015 berücksichtigt. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation werden ggf. weitere vier Schiffe, deren Pflichttermin für die große Klassedocking ansonsten erst im 1. Halbjahr 2016 läge, noch in das Jahr 2015 vorgezogen, um insgesamt geringere Kosten realisieren zu können. Detaillierte Budgets für die einzelnen Drydocking-Termine liegen noch nicht vor, da u.a. noch nicht die jeweils auszuwählende Werft bekannt ist. Erfahrungsgemäß werden sich die aktivierbaren Ausgaben je Schiff in einem Bereich zwischen USD 1,0 Mio. und USD 1,5 Mio. bewegen.

Zugleich weisen wir auf unserer Erläuterungen unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ im Risikobericht hin. Demnach könnten sich Risiken mit bestandsgefährdendem Ausmaß ab Juni 2016 ergeben, sofern nicht rechtzeitig eine nachhaltige und tragfähige Finanzierungslösung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium gefunden wird. Wir halten eine bankengetriebene Insolvenz aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, da ein solcher Schritt unmittelbar erhebliche Verluste für das Bankenkonsortium bedeuten würde. Zudem stimmen uns die bisher geführten und noch anhaltenden Gespräche sowie das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse von Investorensseite zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

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 2015

Marenave Schifffahrts AG



Der Vorstand
Ole Daus-Petersen



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2014 EUR	2013 EUR
Umsatzerlöse	28	55.273.877,28	56.944.036,77
Schiffsbetriebskosten	29	-27.057.193,97	-28.690.350,97
Schiffsbetriebsergebnis		28.216.683,31	28.253.685,80
Personalaufwendungen	30	-931.130,33	-575.575,09
Sonstige betriebliche Erträge	31	4.793.407,51	5.472.215,53
Sonstige betriebliche Aufwendungen	32	-5.808.059,02	-5.692.888,87
Reedereiüberschuss		26.270.901,47	27.457.437,37
Abschreibungen auf Sachanlagen		-15.730.541,26	-19.332.575,98
Wertminderungen	33	-32.777.125,08	-104.839.602,19
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	34	443.217,67	562.081,12
Finanzierungsaufwendungen	35	-7.705.042,92	-7.890.480,55
Ergebnis vor Ertragsteuern		-29.498.590,12	-104.043.140,23
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	36	-2.562.468,85	-386.582,74
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	36	-1.642.486,39	-190.317,56
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-4.204.955,24	-576.900,30
Konzernergebnis		-33.703.545,36	-104.620.040,53
Ergebnis je Aktie			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-22,46	-69,72
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-22,46	-69,72

Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	2014 EUR	2013 EUR
Konzernergebnis	-33.703.545,36	-104.620.040,53
Sonstiges Ergebnis in der Periode		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden:		
Währungsumrechnung	3.817.603,71	-6.210.710,24
Konzerngesamtergebnis	-29.885.941,65	-110.830.750,77

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2014

Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2014 EUR	31.12.2013 EUR
Vermögenswerte			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	10	205.212.596,18	223.731.014,61
Ausleihungen	11	1.781.814,03	694.586,57
Beteiligungen	11	606,06	0,00
Aktive latente Steuern	12	184.698,00	1.959.797,00
		207.179.714,27	226.385.398,18
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	13	1.342.266,25	1.043.424,26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	3.929.567,56	3.984.406,29
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14	1.726.521,18	802.757,59
Sonstige Vermögenswerte	15	633.797,37	1.339.401,77
		7.632.152,36	7.169.989,91
Zahlungsmittel	16	17.610.834,50	14.357.046,40
		25.242.986,86	21.527.036,31
Bilanzsumme		232.422.701,13	247.912.434,49

Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2014 EUR	31.12.2013 EUR
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	17	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	18	-2.535.066,23	30.960.830,11
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	-1.745.369,60	-5.562.973,31
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-21.855.891,60	-21.769.741,58
		3.873.672,57	33.638.115,22
Schulden			
Langfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	203.915.336,40	191.367.758,27
Derivate	21	422.480,64	610.152,94
Kapitalanteile im Fremdbesitz	22	120.000,00	241.500,00
Passive latente Steuern	23	897.392,45	1.030.005,06
		205.355.209,49	193.249.416,27
Kurzfristige Schulden			
Schiffshypothekendarlehen	20	14.266.818,72	12.692.545,90
Derivate	21	132.935,72	146.036,60
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	4.725.376,91	3.963.703,31
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	344.250,52	2.346.437,29
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	26	1.861.151,92	91.628,89
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.863.285,28	1.784.551,01
		23.193.819,07	21.024.903,00
Summe Schulden		228.549.028,56	214.274.319,27
Bilanzsumme		232.422.701,13	247.912.434,49

Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014

Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2014 TEUR	2013 TEUR
Konzernergebnis		-33.704	-104.620
+ Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		48.508	124.172
- nicht zahlungswirksame Erlöse	28	-563	0
+ / - erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		1.642	190
+ Ertragsteuern		2.562	387
- / + Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		-639	5.728
+ / - Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		1.412	-3.651
- gezahlte Ertragsteuern		-793	-366
- Zinserträge	34	-443	-562
+ Zinsaufwendungen	35	7.705	7.890
= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		25.687	29.168
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-1.821	-2.144
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-728	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit		-2.549	-2.144
+ Einzahlung Commercial Paper		4.408	5.383
- Rückzahlung Commercial Paper		-6.500	-7.200
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-12.693	-12.606
+ erhaltene Zinsen		6	8
- gezahlte Zinsen		-6.938	-7.362
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		-21.717	-21.777
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		1.421	5.247
+ / - wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		1.838	-1.196
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		14.352	10.301
= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres		17.611	14.352
Zusammensetzung des Finanzmittelbestandes am Ende des Geschäftsjahres			
+ Zahlungsmittel		17.611	14.357
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		0	-5
Finanzmittelfonds		17.611	14.352

Konzern-Eigenkapitalpiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014

Konzern-Eigenkapitalpiegel in EUR

	Gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
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
Stand 1. Januar 2014	30.010.000,00	30.960.830,11	-5.562.973,31	-21.769.741,58	33.638.115,22
Mehrheitswahrende Aufstockung von Anteilen an Tochtergesellschaften	0,00	0,00	0,00	121.499,00	121.499,00
Sonstige Veränderungen	0,00	-33.495.896,34	0,00	33.495.896,34	0,00
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	3.817.603,71	-33.703.545,36	-29.885.941,65
Stand 31. Dezember 2014	30.010.000,00	-2.535.066,23	-1.745.369,60	-21.855.891,60	3.873.672,57

Konzern-Anhang nach IFRS

für das Geschäftsjahr 2014

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: Caffamacherreihe 7, 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 der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2014 – 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 2014 acht (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 31. März 2015 zur Veröffentlichung freigegeben; er wird voraussichtlich am 24. April 2015 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 2014

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2014 anzuwenden:

Standard/Änderung/Interpretation	Inhalt	Erstmalige Pflichtanwendung gem. IASB	Erstmalige Pflichtanwendung in der EU
IFRS 10	Neuer Standard "Konzernabschlüsse"	11.12.2012	01.01.2014
IFRS 11	Neuer Standard „Gemeinsame Vereinbarungen“	11.12.2012	01.01.2014
IFRS 12	Neuer Standard „Angaben zu Beteiligungen an anderen Unternehmen“	11.12.2012	01.01.2014
IAS 27	Neuer Standard „Separate Einzelabschlüsse“	11.12.2012	01.01.2014
IAS 28	Neuer Standard: „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“	11.12.2012	01.01.2014
Änderungen an IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12	Übergangslinien zu Konzernabschlüssen und gemeinsame Vereinbarungen	04.12.2013	01.01.2014
Änderungen an IFRS 10, 12, IAS 27	Investmentgesellschaften	01.01.2014	01.01.2014
Änderungen an IAS 32	Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten	01.01.2014	01.01.2014
Änderungen an IAS 39	Novation von außerbörslichen Derivaten und Fortsetzung der bestehenden Sicherungsbeziehung	01.01.2014	01.01.2014

Aus der Anwendung der neuen Standards, Interpretationen und Änderungen des IFRS-Regelwerks ergeben sich für die Marenave Schifffahrts AG keine bzw. minimale Auswirkungen auf die Angaben oder die ausgewiesenen Beträge im Konzernabschluss.

In Geschäftsjahr 2014 noch nicht verpflichtend anzuwendende Vorschriften

Die folgenden neuen bzw. geänderten Standards wurden vom IASB bereits verabschiedet, sind aber noch nicht verpflichtend in Kraft getreten. Die Marenave Schifffahrts AG hat die Regelungen nicht vorzeitig angewandt.

Standard/Änderung/Interpretation	Inhalt	Endorsement	Erstmalige Pflichtanwendung gem. IASB	Erstmalige Pflichtanwendung in der EU
IFRS 9	Finanzinstrumente	Nein	01.01.2018	offen
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Nein	01.01.2016	offen
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Nein	01.01.2017	offen
Änderungen an IFRS 10, 12, IAS 28	Investmentgesellschaften: Anwendung der Konsolidierungsausnahme	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen an IFRS 11	Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen zu IAS 1	Angabeninitiative	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen an IAS 16 und IAS 38	Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen an IAS 16 und IAS 41	Landwirtschaft: Fruchttragende Pflanzen	Nein	01.01.2016	offen
Änderungen an IAS 19	Arbeitnehmerbeiträge	Ja	01.07.2014	01.02.2015
Änderungen an IAS 27	Anwendung der Equity-Methode in separaten Abschlüssen	Nein	01.01.2016	offen
IFRIC 21	Abgaben	Ja	01.01.2014	17.06.2014
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2010-2012	Ja	01.07.2014	01.02.2015
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2011-2013	Ja	01.07.2014	22.12.2014
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2012-2014	Nein	01.01.2016	offen

Die genannten (Änderungen bzw. Ergänzungen an) Standards und Interpretationen werden im Konzern - vorbehaltlich eines EU-Endorsement - erst ab dem Zeitpunkt angewandt, an dem sie verpflichtend anzuwenden sind.

IFRS 9 Finanzinstrumente

Im Juli 2014 hat das IASB seine endgültige Fassung von IFRS 9 veröffentlicht. Die Regelungen sehen im Vergleich zum Vorgängerstandard IAS 39 ein neues Klassifizierungsmodell für finanzielle Vermögenswerte vor. Die Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte richtet sich künftig nach drei Kategorien mit unterschiedlichen Wertmaßstäben und einer unterschiedlichen Erfassung von Wertänderungen. Die Kategorisierung ergibt sich dabei sowohl aus den vertraglichen Zahlungsströmen des Instruments als auch aus dem Geschäftsmodell, in dem das Instrument gehalten wird. In Abhängigkeit der Ausprägung dieser Bedingungen ergibt sich die Folgebewertung:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode
- zum Fair Value, wobei Änderungen im sonstigen Ergebnis erfasst werden
- zum Fair Value, wobei Änderungen ertrags- oder aufwandswirksam erfasst werden.

Ein finanzieller Vermögenswert ist nur dann zum Fair Value mit ertrags- oder aufwandswirksamer Erfassung der Wertänderungen zu bewerten, wenn keine andere Klassifizierung in eine andere Bewertungskategorie vorzunehmen ist.

Darüber hinaus stehen Unternehmen Bilanzierungswahlrechte für finanzielle Vermögenswerte in Form einer Fair-Value-Option sowie einer Fair-Value-Through-OCI-Option unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung.

Für finanzielle Verbindlichkeiten wurden die bestehenden Vorschriften weitgehend in IFRS 9 übernommen. Die einzig wesentliche Neuerung betrifft finanzielle Verbindlichkeiten in der Fair-Value-Option. Für sie sind Fair-Value-Schwankungen aufgrund von Veränderungen des eigenen Ausfallrisikos im sonstigen Ergebnis zu erfassen, sofern dadurch nicht eine Bilanzierungssinkongruenz entstehen würde.

Darüber hinaus wurde in IFRS 9 ein neues Wertminderungsmodell verankert. Dieses verlagert den Fokus auf eine tendenziell frühere Risikovorsorge. IFRS 9 sieht drei Stufen vor, welche die Höhe der zu erfassenden Verluste und die Zinsvereinbarung künftig bestimmen. Danach sind bereits bei Zugang erwartete Verluste in Höhe des Barwerts eines erwarteten 12-Monats-Verlusts zu erfassen (Stufe 1). Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste der gesamten Restlaufzeit aufzustocken (Stufe 2). Mit Eintritt eines objektiven Hinweises auf eine Wertminderung hat zudem die Zinsvereinnahmung auf Grundlage des Nettobuchwertes zu erfolgen (Stufe 3). Ausnahmen vom allgemeinen Wertminderungsmodell bestehen z.B. für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Für diese ist ein vereinfachtes Wertminderungsmodell vorgesehen, nach dem für alle Instrumente unabhängig von ihrer

Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. D.h. es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Eine Zuordnung zu Stufe 1 ist untersagt.

Inwiefern und in welchem Ausmaß der neue Standard Auswirkungen auf Prozesse, IT und Konzernabschluss entfalten wird, wird derzeit noch analysiert. Genauere Aussagen können daher zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben werden.

IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Im Mai 2014 hat der IASB den neuen Standard zur Erlösrealisierung veröffentlicht, der ein einziges, umfassendes Modell beinhaltet, wie Unternehmen Erlöse aus Verträgen mit Kunden zu erfassen haben. Die neuen Regelungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Das Kernprinzip dieses Modells besteht darin, dass ein Unternehmen Erlöse erfassen soll, wenn die übernommene Leistungsverpflichtung erbracht, also die Verfügungsmacht über die Waren und Dienstleistungen übertragen wurde. Dabei ist der Erlös in der Höhe zu erfassen, die als Gegenleistung erwartet wird. Die vollen Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 15 werden derzeit durch die Marenave Schifffahrts AG analysiert.

Auf eine weitere detaillierte Darstellung von neuen oder geänderten Standards bzw. Interpretationen wird im Folgenden verzichtet, da die Auswirkungen aus ihrer erstmaligen Anwendung auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns voraussichtlich von untergeordneter Bedeutung sein werden.

5. Wesentliche Ermessensentscheidungen und Schätzungen sowie Änderungen von Schätzungen

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

Die Umsatzerlöse der Reederei (siehe Anhangangabe [28]) 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 2014 auf EUR 205.133.548,33 (Vorjahr: EUR 223.670.378,98).

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 2014 fand eine Dockung für ein Schiff mit Zugängen zur Komponente Drydocking in Höhe von EUR 1,8 Mio. statt. Im Vorjahr 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 2014 insgesamt EUR 4.614.466,69 (Vorjahr: EUR 4.233.070,85).

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]).

Steuerliche Verlustvorträge wurden bereits im Verlauf des Jahres 2013 verbraucht, so dass wie im Vorjahr zum Bilanzstichtag keine aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge ausgewiesen werden.

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 2014 aktive latente Steuern von EUR 184.698,00 (Vorjahr: EUR 1.959.797,00) sowie passive latente Steuern in Höhe von EUR 897.392,45 (Vorjahr: EUR 1.030.005,06) 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 (Schrottwert).

Die Bestimmung der Nutzungsdauer wird unter Beachtung der voraussichtlichen physischen Abnutzung, der technischen Veralterung sowie rechtlicher, ökonomischer und vertraglicher Beschränkungen vorgenommen. Die so ermittelte Nutzungsdauer wurde unverändert zum Vorjahr mit 20 Jahren (Ausnahme: „Mare Berlin“ mit 25 Jahren) ermittelt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2014 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag verringert und wurden ent-

sprechend von 330 USD/Idt bis 370 USD/Idt auf 320 USD/Idt bis 340 USD/Idt – jeweils abhängig vom Schiffstyp – angepasst. 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. Beherrschung eines Unternehmens ist dann gegeben, wenn ein Investor die Entscheidungsmacht über das Beteiligungsunternehmen ausüben kann, schwankenden Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Entscheidungsmacht über das Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen.

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 2014 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

		Sitz	Anteil am Kapital 2014	Anteil am Kapital 2013
Muttergesellschaft				
Marenave Schifffahrts AG		Hamburg	-	-
Tochtergesellschaften				
MARE Panamax Tankschifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MARE Supramax Bulker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100,00%	100,00%
MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,84%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,84%
MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,84%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,92%	99,84%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,91%	99,82%
MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,83%	99,65%
MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,83%	99,65%
MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,90%	99,80%
MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,72%
MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,72%
MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,72%
MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG		Hamburg	99,86%	99,72%
MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH		Hamburg	100,00%	100,00%
MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	100,00%	50,00%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	100,00%	50,00%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

Der in der Tabelle angegebene Anteil am Kapital entspricht dem Stimmrechtsanteil.

Aufgrund der zum 31. Dezember 2013 bestehenden Beherrschung über die Komplementärgesellschaft wurden die beiden Vorratsgesellschaften MT „MARE ARCTIC“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG und MT „MARE ANTARTIC“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG bereits im Vorjahr konsolidiert.

Mit Vertrag vom 25. September 2014 hat die Marenave Schiffahrts AG die Kommanditanteile des Minderheitsgesellschafters König & Cie. GmbH & Co. KG an insgesamt zwölf aktiven Schiffahrtsgesellschaften und den zwei Vorratsgesellschaften zu einem Kaufpreis von insgesamt EUR 1,00 und mit Wirkung zum 1. Januar 2014 im Wege der Sonderrechtsnachfolge erworben.

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 2014 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2014	31.12.2013	2014	2013
Währung				
USD	1,2141	1,3791	von 1,2331 bis 1,3823	von 1,2964 bis 1,3704

Zum Betrag der erfolgswirksam erfassten Umrechnungsdifferenzen verweisen wir auf den Aufriss der sonstigen betrieblichen Erträge bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangangabe [31] bzw. [32]).

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 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 ausschließlich finanzielle Vermögenswerte der zuvor beschriebenen Kategorie (ii) 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 derzeit nur Kredite und Forderungen als finanzielle Vermögenswerte 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 ausbuchet, 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 4,9 % (Vorjahr: 4,4 %) 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 abzüglich - sofern vorhanden - jederzeit fälliger Bankverbindlichkeiten.

Derivate (z.B. Zinsswaps), die nicht als Sicherungsinstrument designed werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet („held for trading“ - HfT).

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

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

Wird eine bestehende finanzielle Verbindlichkeit durch eine andere finanzielle Verbindlichkeit desselben Kreditgebers mit substantiell verschiedenen Vertragsbedingungen ausgetauscht oder werden die Bedingungen einer bestehenden Verbindlichkeit wesentlich geändert, wird ein solcher Austausch oder eine solche Änderung als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird erfolgswirksam erfasst. 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 abgezinsten Barwert der restlichen Zahlungsströme der ursprünglichen finanziellen Verbindlichkeit abweicht (vgl. IAS 39.40, IAS 39.A62).

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

ter Vermögenswert erfasst, wenn der Zufluss der Erstattung so gut wie sicher ist. Der Aufwand aus der Bildung der finanziellen Verbindlichkeiten wird in der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Schiffsbetriebsaufwendungen (Reparaturaufwendungen) und die Erträge aus der Aktivierung von Erstattungsansprüchen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

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.

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 2013 und 2014 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 Kosten für Wartung, Reparaturen und Treibstoff. Üblicherweise wird bei der Bareboat-Charter eine Charrate in USD je Kalendertag vereinbart und berechnet. Kann das Schiff z.B. aufgrund technischer Defekte nicht genutzt werden, ist dies das Risiko des Charterers.
- Bei der Reisecharter („Voyage charter“) und bei der Zeitcharter („Time Charter“) werden das betriebsbereite, 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 Wet-

terbedingungen zu einer Reiseverlängerung, ist dies regelmäßig das Risiko des Konzerns und nicht des Charterers. Führen mangelnde Hafkapazitäten zu einer Verzögerung bei der Löschung des Schiffes, so werden vom Konzern in der Regel mit dem Charterer sog. Demurrage-Zahlungen vereinbart (Überliegegelder), deren Höhe bei Abschluss der Reisecharter im Vorwege vereinbart werden. Diese werden üblicherweise als Zahlung je Überliegetag vereinbart.

- Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate in USD pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die über einen Chartervertrag in einem Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.
- Soweit Schiffe der Reederei vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die Umsatzerlöse als „Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung“ bezeichnet.

Seit März 2009 vermietet der Konzern ein Schiff (MS „HÖEGH BERLIN“) im Wege der Bareboat-Charter. Sämtliche übrigen in der Vergangenheit bislang geschlossenen Charterverträge sahen 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 Schiffahrtsgesellschaften der Marenave Schiffahrts AG zugewiesen werden, aber durch die Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) abgegolten sind, werden Verlustvorträge im Rahmen der Ermittlung latenter Steueransprüche nicht berücksichtigt.

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

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden miteinander verrechnet, wenn die Gesellschaft einen einklagbaren Anspruch auf Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hat und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuer-

subjektes beziehen, die von derselben Steuerbehörde erhoben werden.

9. Ergebnisverwendung

Die Marenave Schiffahrts AG hatte im Geschäftsjahr 2013 einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 87,3 Mio. erzielt. Nach Einbezug des Bilanzgewinns aus dem Vorjahr in Höhe von TEUR 233 erfolgte ein Ausgleich des Verlustes durch Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von EUR 87,0 Mio., so dass insgesamt ein Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2013 in Höhe von EUR 0,00 ausgewiesen wurde.

Eine Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 11. Juni 2014 bezüglich der Verwendung dieses Bilanzgewinns hat sich insofern erübrigt.

Im aktuellen Geschäftsjahr 2014 weist die Marenave Schiffahrts AG einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 45.732.214,87 aus. Nach Verrechnung mit bestehenden Kapital- und Gewinnrücklagen verbleibt im handelsrechtlichen Einzelabschluss ein Bilanzverlust in Höhe von EUR 12.236.318,53. Die Rücklagen im Konzernabschluss haben sich dadurch um EUR 33.495.896,34 auf EUR -2.535.066,23 vermindert.

10. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht neben anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen unverändert zum Vorjahr aus 13 Seeschiffen (technische Anlagen).

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Technische Anlagen		
Seeschiffe	200.519.081,64	219.437.308,13
Drydocking	4.614.466,69	4.233.070,85
Geleistete Anzahlungen	0,00	55.350,84
	205.133.548,33	223.725.729,82
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	79.047,85	5.284,79
	205.212.596,18	223.731.014,61

Im Geschäftsjahr 2014 erfolgten keine Schiffszugänge.

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

Die Werthaltigkeit der aktivierten Schiffsbuchwerte wird regelmäßig bei Vorliegen bestimmter Anzeichen (triggering event), die auf eine Wertminderung hindeuten, überprüft (sog. „Impairment-Test“).

Der bereits seit dem 2. Quartal 2014 zu erkennende Prozess der Eintrübung der Marktaussichten im Bulker-Segment, wel-

cher sich durch ein rückgängiges Ratenniveau sowie nachlassende Preise auf dem Secondhand-Schiffsmarkt auszeichnete, wurde vom Vorstand zum 30. September 2014 als nachhaltig erachtet und stellte insofern ein „triggering event“ im Sinne von IAS 36 dar. Der im Rahmen der Abschlussarbeiten für den Zwischenabschluss zum 30. September 2014 durchgeführte Werthaltigkeitstest ergab einen Impairmentaufwand in Höhe EUR 27,4 Mio. und entfiel auf die vier Schiffe innerhalb des Bulker-Segments.

Die zum 30. September 2014 ermittelten neuen Buchwerte der vier betroffenen Schiffe bildeten – unter Berücksichtigung der angepassten laufenden regulären Abschreibung – den neuen zu testenden Wert für den standardgemäß zum 31. Dezember 2014 durchzuführenden Impairment-Test für die gesamte Flotte.

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.

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 fünf 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 Nutzungswerts 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 2017 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 Charterra-

ten und der Schiffsbetriebskosten für die einzelnen Schiffssegmente auf Basis der von Reedern antizipierten Steigerungen bilden die Grundlage für die Entwicklung der erwarteten Cashflows bis zum Ende der Detailplanungsphase der jeweiligen Schiffe. 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 % p.a. (Vorjahr: 2 % p.a.) abgeschmolzen. Bei den Schiffsbetriebskosten erfolgt eine Steigerung der geplanten Kosten um 3 % p.a. (Vorjahr 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 5,90 % bis 7,77 % (Vorjahr: 6,91 % bis 8,65 %) zugrunde gelegt.

Der unter diesen Prämissen zum 31. Dezember 2014 durchgeführte Impairment-Test führte unter Berücksichtigung des bereits erfassten Wertminderungsaufwands zum 30. September 2014 (EUR 27,4 Mio.) zu einem zusätzlichen Wertminderungsaufwand von EUR 5,4 Mio. Für das Geschäftsjahr 2014 beträgt der Impairmentaufwand insgesamt EUR 32,8 Mio. (Vorjahr: EUR 104,8 Mio.). Der zum Jahresende zusätzlich als notwendig ermittelte Impairmentaufwand verteilt sich mit EUR 3,9 Mio. auf die vier Schiffe des Bulker-Segments und betrifft mit EUR 1,5 Mio. ein Schiff aus dem Tankersegment (MT „MARE CARIBBEAN“).

	Wertminderungsaufwand in 2014 in EUR Mio.	erzielbarer Betrag zum 31.12.2014 in USD Mio.	erzielbarer Betrag entspricht:	Abzinsungssatz 2014	Abzinsungssatz 2013
Schiff					
MT "MARE CARIBBEAN"	1,5	18,23	Nutzungswert	7,60%	8,44%
MT "MARE TRAVELLER"	9,8	18,26	Nutzungswert	6,98%	6,91%
MT "MARE TRACER"	9,9	18,26	Nutzungswert	6,98%	6,91%
MT "MARE TRANSPORTER"	5,8	16,83	beizulegender Zeitwert abzgl. Veräußerungskosten	---	---
MT "MARE TRADER"	5,8	16,83	beizulegender Zeitwert abzgl. Veräußerungskosten	---	---
Gesamt	32,8				

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests entsprach der erzielbare Betrag überwiegend dem Nutzungswert. In zwei Fällen (MS „MARE TRANSPORTER“ und MS „MARE TRADER“) war der erzielbare Betrag durch den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten definiert, wobei auf den Mittelwert (USD 16,83 Mio.) zweier unabhängiger und renommierter Schiffsgutachter abgestellt wurde. Diese Werte beliefen sich auf USD 16,15 Mio. bzw. USD 17,5 Mio. Diese beizulegenden Werte sind auf Stufe 1 der Bewertungshierarchie gemäß IFRS 13 (Marktwert) einzuordnen. Sie werden unter Einbezug der jeweiligen Schiffsspezifika als auch aktueller Marktdaten und der in der jüngeren Vergangenheit erzielten Verkaufspreise ermittelt.

Die Verminderung der TCE (Time Charter Equivalent) in der sich der Detailplanungsphase (3-4 Jahren) anschließenden Fortschreibungsphase um minus 10 % - bei ansonsten unveränderten Annahmen - hätte bei den Schiffen, deren erzielbarer Betrag sich nach dem Nutzungswert zum 31. Dezember 2014 bestimmt (11 Schiffe), zum Jahresende zu einem rechnerischen zusätzlichen Impairmentaufwand in Höhe von EUR 5,2 Mio. (Vorjahr: zwölf Schiffe; EUR 21,8 Mio.) geführt. Da die im Standardszenario ermittelten Nutzungswerte jedoch im Wesentlichen auf Niveau der aktuellen Marktwerten liegen, ist der Impairmentaufwand insofern begrenzt.

Die Erhöhung der TCE (Time Charter Equivalent) in der sich der Detailplanungsphase (3-4 Jahren) anschließenden Fortschreibungsphase um plus 10 % hätte bei den Schiffen, deren erzielbarer Wert sich nach dem Nutzungswert zum 31. Dezember 2014 bestimmt, zu einem um EUR 3,0 Mio. (Vorjahr: EUR 21,8 Mio.) geringeren Impairmentaufwand im Vergleich zum Standardszenario geführt.

Eine Erhöhung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der zum Jahresende zusätzlich vorgenommenen Wertminderungen zu einem rechnerisch um EUR 1,4 Mio. (Vorjahr: EUR 9,5 Mio.) höheren Abwertungsbedarf bei den Schiffen, deren erzielbarer Wert sich nach dem Nutzungswert zum 31. Dezember 2014 bestimmt, als im Ausgangsszenario geführt.

Eine Reduzierung des Diskontierungszinssatzes um 100 bp hätte anstelle der vorgenommenen Wertminderungen zu einem um EUR 2,3 Mio. (Vorjahr: EUR 10,4 Mio.) reduzierten Wertminderungsaufwand bei den Schiffen, deren erzielbarer Wert sich nach dem Nutzungswert zum 31. Dezember 2014 bestimmt, zum Jahresende geführt.

11. Ausleihungen/Beteiligungen

	2014	2013
Angaben in EUR		
01.01.	694.586,57	734.215,03
Zugänge	1.952.134,39	0,00
Abgänge	-789.684,17	0,00
Aufzinsung	108.021,66	0,00
Abzinsung	-268.673,40	-7.844,95
Währungseffekt	85.428,98	-31.783,51
31.12.	1.781.814,03	694.586,57

Die Zugänge des Geschäftsjahres 2014 stehen in Zusammenhang mit dem Eintritt der MT „MARE AMBASSADOR“ und MT „MARE BALTIC“ in den Hafnia Handy Pool zum Ende des Geschäftsjahres 2014 und dem Eintritt des MT „MARE CARIBBEAN“ in den Hafnia MR Pool im 1. Quartal 2014. Die Abgänge stehen im Zusammenhang mit dem Austritt der MT „MARE ACTION“, MT „MARE AMBASSADOR“ und MT „MARE BALTIC“ aus dem Scorpio Handymax Tanker Pool. Mit dem Austritt aus dem Pool sind Rückerstattungen von gewährten Ausleihungen (sog. „Working Capital“) und mit dem Eintritt in den neuen Pool die Gewährung von Ausleihungen (sog. „Working Capital“) verbunden.

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.

Unter den Beteiligungen werden die Anteile an der Hafnia Handy Pool Management ApS, welche am 5. November 2014 erworben wurde, ausgewiesen. Die Marenave Schifffahrts AG ist Gründungsgesellschafterin und mit 9 % am Kapital beteiligt. Die Hafnia Handy Pool Management ApS ist der Poolmanager des Hafnia Handy Pools.

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 Schifffahrts GmbH bzw. der Marenave Schifffahrts 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).

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

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Sachanlagen	0,00	1.725.429,00
Derivate (Swap)	170.327,00	234.368,00
Schiffshypothekendarlehen	14.371,00	0,00
	184.698,00	1.959.797,00

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

13. Vorräte

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Treibstoff/Bunker	87.528,26	0,00
Schmieröl	1.059.378,96	880.382,12
Proviant/Ausrüstung	139.954,26	116.232,59
Kantine	55.404,77	46.809,55
	1.342.266,25	1.043.424,26

14. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte (kurzfristig)

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.929.567,56	3.984.406,29
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.726.521,18	802.757,59
	5.656.088,74	4.787.163,88

Die Zunahme der sonstigen finanziellen Vermögenswerte resultiert im Wesentlichen aus höheren Schadensersatzansprüchen gegen Versicherungsgesellschaften und geltend gemachten Garantieansprüchen gegen eine Bauwerft. Daneben ist die Zunahme auf Ansprüche der MT "MARE ACTION", MT "MARE AMBASSADOR" und MT "MARE BALTIC" auf Rückerstattungen von gewährten Ausleihungen (sog. „Working Capital“) wegen deren Austritt aus dem Scorpio Handymax Tanker Pool zum Ende des Geschäftsjahres 2014 zurückzuführen.

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

In 2014 wurden Forderungen und sonstigen finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 233 (Vorjahr: 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

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Steuerforderungen	233.163,77	109.089,08
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	400.631,72	1.230.312,69
Übrige sonstige Vermögenswerte	1,88	0,00
	633.797,37	1.339.401,77

Die Steuerforderungen umfassen Umsatzsteuerforderungen (TEUR 218, Vorjahr: TEUR 94) und Körperschaftsteuerforderungen (TEUR 15, Vorjahr: TEUR 15).

16. Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 17.458.156,52 (Vorjahr: EUR 14.150.196,69) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 152.677,98 (Vorjahr: EUR 206.849,71).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2014 verfügt der Konzern wie im Vorjahr über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien.

17. Gezeichnetes Kapital

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

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

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

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 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 (EUR 373.000,00 abzgl. darauf entfallenden Ertragsteuervorteile) um EUR 223.800,00 auf EUR 2.535.066,23 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.

Außerdem werden hier die gesetzliche Rücklage und die Kapitalrücklage in dem Maße dargestellt, wie sie sich aus dem handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG ergeben. Im Wege der Bilanzaufstellung unter teilweiser Ergebnisverwendung wurde der Jahresfehlbetrag 2014 in Höhe von EUR 45.732.214,87 (Vorjahr: EUR 87.266.665,04) im Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG durch eine vollständige Entnahme aus der Kapitalrücklage und der gesetzlichen Rücklage in Höhe von EUR 33.495.896,34 (Vorjahr: Entnahme

aus den Kapitalrücklagen in Höhe von EUR 87.033.677,86) gemindert.

Zum Bilanzstichtag betrifft der negative Saldo der Rücklage in Höhe von EUR 2.535.066,23 somit ausschließlich wieder die um Ertragsteuervorteile geminderten Eigenkapitalbeschaffungskosten.

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)

	31.12.2014	31.12.2013	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen	203.915.336,40	191.367.758,27	variabel	2016 bis 2024
	203.915.336,40	191.367.758,27		

	31.12.2014	31.12.2013	Zinssatz	Tilgung/Fälligkeit
Alle Angaben in EUR				
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb. und kfr. Kontoüberziehungen)	14.266.818,72	12.692.545,90	variabel	2015
	14.266.818,72	12.692.545,90		

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um EUR 14,1 Mio. zu. Ursächlich hierfür sind allein Effekte aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR. Auf Basis der funktionalen Währung wurden im Berichtsjahr Tilgungen in Höhe von USD 16,8 Mio. geleistet.

Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 1,53 % bis 3,91 % (Vorjahr: 1,54 % bis 3,75 %).

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 7,0 % (Vorjahr: 6,8 %).

Die den Schiffsgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank Konsortialführer	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR* (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	29.816.324,85 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	DekaBank	29.816.324,85 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	35.631.331,85 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	35.631.331,85 (43.260.000,00)
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	17.642.698,30 (21.420.000,00)
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	17.642.698,30 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	33.740.449,72 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	34.040.029,65 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	41.182.769,13 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	127.968.371,63
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

* Umrechnung mit Stichtagskurs zum 31.12.2014 1 EURO = 1,2141 USD

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 403.112.330,12 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 354.882.662,59 (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 19.767.729,18 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartererinnahmen 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 211.890.543,84

(Vorjahr: EUR 228.596.610,95), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 205.133.548,33 (Vorjahr: EUR 223.670.378,79) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen EUR 3.861.732,21 (Vorjahr: EUR 3.899.538,31), auf die Ausleihungen (abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen) EUR 1.781.814,03 (Vorjahr: EUR 694.586,57) sowie auf Erstattungsansprüche gegen Versicherungen EUR 969.620,41 (Vorjahr: EUR 397.153,89).

21. Derivate (lang- und kurzfristig)

Der zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2014 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. 2014 Nominalbetrag USD	Laufzeit vom	Laufzeit bis	Fest- zinssatz %	variabler Zinssatz %	31. Dez. 2014 Marktwert EUR	31. Dez. 2013 Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	17.000.000	05. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/ LIBOR + 1,95 %	-555.416,36	-756.189,54
Gesamt	17.000.000					-555.416,36	-756.189,54
					davon kurzfristige Schulden	-132.935,72	-146.036,60
					davon langfristige Schulden	-422.480,64	-610.152,94
						-555.416,36	-756.189,54

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,085 % (Vorjahr: 0,1 %) bei täglicher Laufzeit über 0,89 % (Vorjahr: 0,43 %) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 2,31 % (Vorjahr: 2,95 %) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinsswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,256 % (Vorjahr: 0,246 %).

22. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz betreffen die Kommanditbeteiligungen von Minderheitsgesellschaftern an der

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

Die Anteile verringerten sich von EUR 241.500,00 im Vorjahr auf EUR 120.000,00 zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres, nachdem mit Wirkung zum 1. Januar 2014 im Wege der Sonderrechtsnachfolge von einem Kommanditisten dessen Minderheitenanteile an insgesamt zwölf operativen Schiffgesellschaften und an zwei Vorratsgesellschaften mit einem Nennbetrag von EUR 121.500,00 erworben wurden. Der Kaufpreis betrug für die Gesamtheit der erworbenen Anteile EUR 1,00.

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).

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Sachanlagevermögen	789.920,00	151.718,00
Schiffshypothekendarlehen	107.472,45	878.287,06
	897.392,45	1.030.005,06

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

24. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 4.725.376,91 (Vorjahr: EUR 3.963.703,31) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich.

25. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Commerical Paper	0,00	1.991.282,64
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	280.157,51	257.983,42
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	64.093,01	97.171,23
	344.250,52	2.346.437,29

Unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper-Programm der Gesellschaft erfolgten im Geschäftsjahr 2014 zwei Emissionen über EUR 2,5 Mio. bzw. EUR 2,0 Mio, welche zusammen mit der letzten Emission aus dem Geschäftsjahr 2013 jeweils im Geschäftsjahr 2014 zurückgeführt wurden. Zum Bilanzstichtag bestand keine Emission. Der unterjährige Diskontierungssatz betrug 6,37 % p.a.

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

26. Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern

Die Verbindlichkeiten aus Ertragssteuern betragen zum 31. Dezember 2014 insgesamt EUR 1.861.151,92 (Vorjahr: EUR 91.628,89). In Höhe von TEUR 1.823 resultierten die Verbindlichkeiten aus Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005-2008, welche sich zum Bilanzstichtag konkretisiert haben und entsprechende Folgewirkungen für die Jahre 2009-2014 entfalten. Davon abgezogen wurden Steuerforderungen in Höhe von TEUR 50 aus gezahlter Kapitalertragsteuer im Geschäftsjahr 2014. In Höhe von TEUR 88 entfallen die Verbindlichkeiten auf die Gewerbesteuer für das Jahr 2013.

27. Sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	1.478.118,83	1.392.627,80
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	385.166,45	391.923,21
	1.863.285,28	1.784.551,01

Unter den Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben werden Verbindlichkeiten aus Umsatzsteuer, Lohnsteuer und Versicherungssteuern erfasst.

28. Umsatzerlöse

	2014	2013
Angaben in EUR		
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung (floating rate time charter)	28.340.529,11	24.086.024,88
Zeitcharter (fixed rate time charter)	18.087.119,19	21.396.753,83
Bareboat-Charter	8.846.228,98	8.838.500,65
Reisecharter	0,00	2.622.757,41
	55.273.877,28	56.944.036,77

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:

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in TUSD		
Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	16.585	19.166
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1.636	18.221
fällig nach mehr als 5 Jahren	0	0
	18.221	37.387
Mindestleasingzahlungen aus bare boat charter		
fällig innerhalb 1 Jahres	11.735	11.735
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	37.294	46.939
fällig nach mehr als 5 Jahren	0	2.090
	49.029	60.764

Die Mindestleasingzahlungen aus fixed rate time charter beziehen sich auf die geschlossenen Timecharterverträge von zwei 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.

Wegen der Verrechnung von zu leistenden „Working Capital“-Einzahlungen, die bei Eintritt der MT „MARE AMBASSADOR“ und MT „MARE BALTIC“ in den Hafnia Handy Pool zum Ende des Geschäftsjahres 2014 zu leisten waren, mit Forderungsansprüchen der MT „MARE AMBASSADOR“ und MT „MARE BALTIC“ gegen den Hafnia Handy Pool aus erzielten Vercharterungen der beiden Schiffe, waren Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 563 nicht zahlungswirksam.

29. Schiffsbetriebskosten

	2014	2013
Angaben in EUR		
Schiffspersonalkosten	10.892.429,05	10.539.533,62
Bereederungsgebühren, Kommissionen	3.526.663,88	3.554.166,12
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	1.606.450,38	3.302.681,76
Sonstige Schiffsbetriebskosten	11.031.650,66	11.293.969,47
	27.057.193,97	28.690.350,97

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 Versicherungserstattungen gegenüberstehen.

30. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 931.130,33 (Vorjahr: EUR 575.575,09) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schifffahrts AG. Zum Bilanzstichtag beschäftigt die Marenave AG acht (Vorjahr: sieben) eigene Angestellte. Außerdem ist in diesem Posten die Vorstandsvergütung des im Dezember 2013 bestellten Vorstandes enthalten. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [29]).

In den Personalaufwendungen sind EUR 78.537,05 (Vorjahr: EUR 55.759,47) Ausgaben in die gesetzliche Rentenversicherung und an Versorgungskassen enthalten.

31. Sonstige betriebliche Erträge

	2014	2013
Angaben in EUR		
Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechsellern	2.288.364,47	2.878.500,00
Erträge aus Schadensersatz- und Garantieansprüchen	772.972,95	1.088.137,51
Erträge aus der Loss-of-Hire-Versicherung	408.883,74	169.846,52
Kursgewinne	405.439,73	214.240,03
Dienstleistungsvergütungen	201.778,80	239.484,76
Periodenfremde Erträge	145.436,75	282.564,39
Übrige	570.531,07	599.442,32
	4.793.407,51	5.472.215,53

Den Erträgen aus dem Verkauf von Bunkerbeständen stehen Aufwendungen aus dem An- und Verkauf von Bunkerbeständen im Rahmen der Vercharterung gegenüber. Die verbleiben-

de 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 [29].

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

32. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2014	2013
Angaben in EUR		
Aufwendungen aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln	2.361.644,17	2.802.703,42
(Ablösebetrag) Dienstleistungsvergütung	1.500.000,00	1.124.870,48
Kursverluste	192.324,80	318.796,49
Rechts- und Beratungskosten	259.345,39	243.427,28
Registrierungskosten	173.344,34	212.162,79
Abschluss- und Prüfungskosten	145.400,00	121.400,00
Nebenkosten des Geldverkehrs	194.229,19	202.965,09
Periodenfremde Aufwendungen	82.618,96	111.706,99
Aufsichtsratsvergütung	105.000,00	105.000,00
Tonnagesteuer	32.422,10	35.542,95
Übrige	761.730,08	414.313,38
	5.808.059,03	5.692.888,27

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus der Abschreibung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögensgegenständen (TEUR 233, Vorjahr: TEUR 59), Kosten für Hauptversammlung, Geschäftsberichte, Miete, Versicherungen, Verwaltungskosten, Kosten der IT u.a. enthalten.

Den Aufwendungen aus Bunkerankäufen bei Chartererwechseln stehen entsprechende Erträge gegenüber. Wir verweisen auf die Anhangangaben [8] und [31].

Mit der König & Cie. GmbH & Co. KG bestand ein Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen mit einer Restlaufzeit bis zum 31. Dezember 2017, aus dem pro Jahr mindestens EUR 1,0 Mio. Aufwand entstanden wären. Die Parteien einigten sich im Geschäftsjahr auf eine vorzeitige Aufhebung des Vertrages gegen Zahlung eines Ausgleichsbetrages in Höhe von EUR 1,5 Mio.

33. Wertminderungen

Im Geschäftsjahr resultierte aus dem Impairment-Test der Schiffe ein Wertminderungsaufwand von EUR 32,8 Mio (Vorjahr: EUR 104,8 Mio.). Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

34. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 443.217,67 (Vorjahr: EUR 562.081,12) ausgewiesen, wovon im Berichtsjahr TEUR 304 (Vorjahr: TEUR 544) aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps resultieren.

35. Finanzierungsaufwendungen

	2014	2013
Angaben in EUR		
Schiffshypothekendarlehen	6.871.834,30	7.170.449,86
Zinsaufwand Zinsswaps	400.125,11	469.309,84
Ergebnisanteil Minderheitsgesellschafter	0,00	20.183,80
Sonstiger Zinsaufwand	433.083,51	230.537,05
	7.705.042,92	7.890.480,55

36. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

	2014	2013
Angaben in EUR		
laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.562.468,85	386.582,74
latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.642.486,39	190.317,56
	4.204.955,24	576.900,30

Die laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag enthalten Aufwendungen für das Geschäftsjahr 2014 in Höhe von TEUR 840 und in Höhe von TEUR 1.725 die Mehrbelastungen bis einschließlich 2013 aus den Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Veranlagungszeiträume 2005 bis 2008. Des Weiteren sind Steuererträge aus Vorjahren in Höhe von TEUR 3 in den laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag enthalten.

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

	2014	2013
Angaben in EUR bzw. %		
Konzernergebnis vor Steuern	-29.498.590,12	-104.043.140,23
Steuersatz	32,28%	32,28%
Erwarteter Steuerertrag	-9.522.144,89	-33.579.924,00
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	10.193.541,13	34.485.246,76
Steuerliche Hinzurechnungen	615.887,51	89.025,76
Veränderung latente Steuern aus Fremdwährungseffekten	1.273.039,78	-462.954,77
Nachzahlungen für Vorjahre	1.722.195,17	0,00
Steuerfreie Erträge	-62.794,10	0,00
Sonstige	-14.769,36	45.506,55
Tatsächlicher Steueraufwand	4.204.955,24	576.900,30

37. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

38. Ergebnis je Aktie

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

	31.12.2014	31.12.2013
Angaben in EUR		
Konzernergebnis	-33.703.545,36	-104.620.040,53
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)	-22,46	-69,72

39. 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 2014 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. Unter den „übrigen Segmenten“ werden die Komplementär-Tochtergesellschaften und zwei derzeit nicht operativ tätige Tochtergesellschaften erfasst.

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.

Wie im Vorjahr gibt es insgesamt zwei 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 8,8 Mio.). Auf den anderen Kunden des Segmentes „Bulker“ entfallen EUR 12,9 Mio. (Vorjahr: EUR 14,7 Mio.).

In Übereinstimmung mit der internen Berichterstattung 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 Vorjahr wurden in diesem Zusammenhang TEUR 1.929 umgegliedert, die das Segment „Tanker“ betrafen. Im Berichtsjahr ergaben sich keine derartigen Umgliederungen, da keine Beschäftigung in Reisecharter erfolgte.

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

40. Nahestehende Personen

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2013 war an dieser Stelle über die Geschäftsbeziehungen zu der König & Cie. GmbH & Co. KG und deren Tochterunternehmen zu berichten. Die Qualifikation als „nahestehende Person“ ergab sich aus dem Umstand, dass Herr Tobias König zugleich Vorstand der Marenave Schifffahrts AG als auch geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG war und zwischen diesen Gesellschaften u.a. ein Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen bestand. Nachdem Herr König zum 31. Dezember 2013 als Vorstand ausgeschieden ist, sind die genannten Gesellschaften nicht mehr als nahestehende Personen zu betrachten.

Der Vertrag über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen zwischen den Gesellschaften wurde in 2014 vorzeitig abgelöst (siehe Anhangangabe [32]).

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

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 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 Verbindlichkeit eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsrats Tätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 28,20 netto erstattet.

Der Allein-Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2014 eine Vergütung in Höhe von EUR 254.000,00. Darin enthalten ist das vertraglich vereinbarte Grundgehalt von TEUR 204 und ein Anerkennungsbonus von TEUR 50. Daneben wurden dem Vorstand im Geschäftsjahr 2014 Sachbezüge in Höhe von EUR 12.243,42 gewährt. Der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung betrug für das Geschäftsjahr 2014 EUR 4.046,04.

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

41. Organe der Gesellschaft

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2014 durch den

Vorstand

Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO)

Der Vorstand ist satzungsgemäß vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzte sich zum 31. Dezember 2014 wie folgt zusammen:

- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Vorsitzender seit 1. Januar 2015, stellvertretener Vorsitzender bis 31. Dezember 2014),
- Herr Dr. iur. Henning Winter, Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Neumünster (stellvertretender Vorsitzender seit 1. Januar 2015),
- Herr Dr. Harald Wauschkuhn (bis zum 31. Dezember 2014), freiberuflicher Rechtsanwalt, Hamburg (Vorsitzender bis zum 31. Dezember 2014).

Am 28. November 2014 erklärte Herr Dr. Wauschkuhn seine Amtsniederlegung mit Wirkung zum Ablauf des Geschäftsjahres 2014. Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 16. Dezember 2014 wurde Herr Bernd Zens zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herr Dr. Henning Winter zu dessen Stellvertreter – jeweils mit Wirkung zum Beginn des Geschäftsjahres 2015 – gewählt.

Im Januar 2015 erfolgte die gerichtliche Bestellung von Herrn Dipl.-Kfm. Klaus Meyer, Partner bei der PricewaterhouseCoopers AG i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Hamburg, als neues Aufsichtsratsmitglied.

Mitgliedschaften in weiteren Kontrollgremien

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; (Mitglied des Aufsichtsrats)
- Vineta GmbH, Hamburg, (Mitglied des Aufsichtsrats)
- CONTI 56. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Arabella", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- CONTI 58. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Daphne", München, (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- CONTI 170. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "Conti Lapislazuli", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 95 MT Front Melody GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 98 VLCC Front Tina GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 102 MT Stena Venture GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- Norddeutsche Vermögen Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, (Vorsitzender des Beirats)
- Paribus Schiffsportfolio Renditefonds X GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Investitionsbeirats)
- Schiffahrtsgesellschaft "Nordsee" mbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- MS "Hammonia Berolina" Schiffahrts-GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- KG MS "Charles Dickens" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co., Hamburg, (Mitglied des Beirats)

Herr Dr. Harald Wauschkuhn ist Verwaltungsratsvorsitzender der Dreiundsiebzigste Hanseatische Grundbesitz GmbH & Co. KG i.L., Hamburg.

Herr Klaus Meyer ist Mitglied des Verwaltungsrats bei den folgenden Gesellschaften, mit Sitz in München:

- CONTI 164. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI OPAL"
- CONTI 162. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI MADAGASKAR"
- CONTI 3. Container Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI HELSINKI"
- CONTI 178. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI TANSANIT"
- CONTI 183. Schiffahrts-GmbH & Co. KG Nr. 1
- CONTI 55. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ARIADNE"
- CONTI 160. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ONTARIO"
- CONTI 19. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI CHAMPION"
- CONTI 4. Beteiligungsfonds GmbH & Co. KG

42. Abschlussprüferhonorar

	2014	2013
Angaben in EUR		
Abschlussprüfungsleistungen	143.600,00	120.000
	143.600,00	120.000

In den Abschlussprüfungsleistungen sind neben den Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG auch die Prüfungskosten für die Schiffskommanditgesellschaften sowie die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, Hamburg, enthalten. In Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 5) entfallen die Aufwendungen auf Abschlussprüfungsleistungen des jeweiligen Vorjahres.

43. Corporate Governance Kodex

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

44. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

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

Aktiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2014					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	1.782.420,09	1.782.420,09	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.929.567,56	3.929.567,56	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.726.521,18	1.726.521,18	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	17.610.834,50	17.610.834,50	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	25.049.343,33	25.049.343,33	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00
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

Passiva

	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
in EUR zum 31.12.2014				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	203.915.336,40	203.915.336,40	-
Derivate	HfT	422.480,64	-	422.480,64
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	14.266.818,72	14.266.818,72	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.725.376,91	4.725.376,91	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	132.935,72	-	132.935,72
Sonstige	AC	344.250,52	344.250,52	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	223.251.782,55	223.251.782,55	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	555.416,36	-	555.416,36
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				
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

Das ausgewiesene Derivat hat sich zum 31. Dezember 2014 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 201 verändert (Vorjahr: TEUR 602). Aus dem Zinsswap, der zum 31. Dezember 2013 bereits bestanden hat, fielen im Geschäftsjahr 2014 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 400 (Vorjahr: TEUR 469) 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:

	2014	2013
Angaben in EUR		
Zinserträge	139.675,95	18.514,30
Zinsaufwendungen	-7.304.917,81	-7.421.170,71

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	31.12.2014 Buchwert	31.12.2014 Zeitwert	31.12.2013 Buchwert	31.12.2014 Zeitwert
Angaben in EUR					
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen	LaR	1.781.814,03	1.781.814,03	694.586,57	694.586,57
Beteiligungen	afv	606,06	606,06	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.929.567,56	3.929.567,56	3.984.406,29	3.984.406,29
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	1.726.521,18	1.726.521,18	802.757,59	802.757,59
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	17.610.834,50	17.610.834,50	14.357.046,40	14.357.046,40
Langfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	203.915.336,40	205.049.817,27	191.367.758,27	192.091.435,50
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	422.480,64	422.480,64	610.152,94	610.152,94
Kurzfristige Finanzschulden					
Schiffshypothekendarlehen	AC	14.266.818,72	14.491.746,15	12.692.545,90	13.384.742,36
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC	4.725.376,91	4.725.376,91	3.963.703,31	3.963.703,31
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	132.935,72	132.935,72	146.036,60	146.036,60
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC	344.250,52	344.250,52	2.346.437,29	2.346.437,29
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	555.416,36	555.416,36	756.189,54	756.189,54
Kredite und Forderungen	LaR	25.048.737,27	25.048.737,27	19.838.796,85	19.838.796,85
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	223.251.782,55	224.611.190,85	210.370.444,77	211.786.318,46
Finanzinstrumente die nicht unter IFRS 7 fallen	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-

Für Finanzmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte, 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 im Rahmen des am 24. April 2013 geschlossenen Refinanzierungskonzeptes zunächst ausgesetzt und ab dem Jahr 2015 durch neue und schiffsspezifisch differenzierte Loan-to-Value-Kennzahlen abgelöst. Ein erforderlicher Nachweis der schiffsindividuellen Loan-to-Value-Kennzahlen ist in 2015 erstmals nachzuweisen. Der Nachweis der Loan-to-Value-Kennzahl ist eine Anforderung der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013. Sofern die Einhaltung der vereinbarten Loan-to-Value-Kennzahl in 2015 nicht erbracht werden kann, könnte das Bankenkonsortium darin einen Verstoß der Sanierungsvereinbarung sehen. Entsprechend der Sanierungsvereinbarung hat das Bankenconsortium das Recht, die Sanierungsvereinbarung außerordentlich zu kündigen, wenn die Sanierung sich nicht in dem erwarteten Rahmen des vorgelegten Sanierungskonzepts bewegt. Entsprechend den uns vorliegenden Unterlagen bewegen wir uns derzeit weiterhin im Rahmen der bestehenden Sanierungsvereinbarung. Zugleich könnten liquiditätsverbessernde Massnahmen eingeleitet werden, deren freigesetzten liquiden Mittel zur Reduzierung der Darlehensverbindlichkeiten und damit zum Nachweis der Loan-to-Value-Kennzahl in 2015 herangezogen werden könnten.

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 63,7 Mio. zum 31. Dezember 2014 betroffen. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Eintrübung des Bulkermarktes geht der Vorstand aktuell – zumindest unter der Annahme, dass lediglich die vorgeschriebenen Regeltilgungen auf die Darlehen erbracht werden – nicht mehr davon aus, im Verlauf des Jahres 2015 das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu den ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % wieder zu erreichen.

45. Finanzrisikomanagement

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

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

Entsprechend den konzerninternen Richtlinien wurde wie in Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2014 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 eine Veränderung des Zinsniveaus um +/- 1%-Punkt zu einer Erhöhung/Verminderung des Zinsaufwands um TEUR 2.180 (Vorjahr: TEUR 1.954) geführt. Gegenläufig hätten sich der vom Konzern kontrahierte Zinsswap ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 140 (Vorjahr: TEUR 159) 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 2014 bestehenden Swaps um +/- TEUR 294 (Vorjahr: +/- TEUR 425) 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 1.861 (Vorjahr: -/+ TEUR 1.946) 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 2014 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum

31. Dezember 2014 um 0,25 %-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 44 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 36), wenn diese Bankguthaben jeweils das ganze Geschäftsjahr bestanden hätten. Bezogen auf den durchschnittlichen Guthabenbestand während des Geschäftsjahres hätte eine Veränderung des Marktzinsniveaus um +/- 0,25%-Punkte zu einer Veränderung des Zinsertrags um +/- TEUR 36 (Vorjahr: +/- 32) 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 Schiffcharterer und werden mit durchschnittlich 4,9 % (Vorjahr: 4,4 %) 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.

Etwaige finanzielle Belastungen mit bestandsgefährdendem Charakter könnten sich aus der derzeit noch bestehenden Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 betreffend die Container- und Tankerflotte ergeben. Diese sieht ab 2016 eine Rückführung der Darlehensverbindlichkeiten innerhalb der ursprünglichen Darlehenslaufzeit bis 2024 bzw. frühzeitig bis 2020 vor. Das bedeutet, dass ab 2016 die Tilgungsleistungen in einem deutlich gegenüber 2015 erhöhten Maße ansteigen, wobei ausgehend von den zukünftig zu erwartenden Ratenentwicklung derzeit davon auszugehen ist, dass die Kapitaldienste ab Juni 2016 nicht mehr in der dann geforderten Höhe erbracht werden können. Die zu leistenden Tilgungsleistungen können daher nur erbracht werden, wenn sich der Markt unerwartet schnell, stark und nachhaltig verbessert. Andernfalls wäre eine Anpassung des Tilgungsprofils bzw. eine Restrukturierung der zugrundeliegenden Finanzierung die Konsequenz. Seit Mitte des Jahres 2014 wurde mit Nachdruck die Thematik bei dem finanzierenden Bankenkonsortium adressiert. Aktuell befindet sich die Marenave Schifffahrts AG in einem engen Dialog mit dem finanzierenden Bankenkonsortium, um eine rechtzeitige Refinanzierungslösung zur Stabilisierung der Liquidität vor Juni 2016 zu erzielen.

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, wurde für das Jahr 2015 die Mindesttilgung in Höhe von TUSD 100 pro Quartal und pro Schiff angesetzt. Ab 2016 sollen plangemäß gleichbleibende Quar-

tals-Regeltilgungen aufgenommen werden, 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 31.12.2014

	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Finanzschulden ggü. Kreditinstituten			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"*	329.462,15	10.299.514,04	5.793.476,65
MT "MARE AMBASSADOR"*	329.462,15	10.299.514,04	5.793.476,65
MT "MARE PACIFIC"*	329.462,15	12.226.706,57	8.405.860,77
MT "MARE ATLANTIC"*	329.462,15	12.226.706,57	8.405.860,77
MT "MARE BALTIC"*	329.462,15	9.644.645,09	12.055.806,37
MS "MARE FOX"*	329.462,15	9.341.912,74	0,00
MS "MARE FRIO"*	329.462,15	8.214.878,68	1.540.289,75
MT "MARE CARIBBEAN"*	329.462,15	12.131.819,78	3.032.954,95
MS "MARE TRANSPORTER"	1.496.581,83	5.986.327,32	7.247.755,54
MS "MARE TRACER"	1.496.581,83	5.986.327,32	8.760.810,48
MS "MARE TRADER"	1.496.581,83	5.986.327,32	9.096.244,13
MS "MARE TRAVELLER"	1.496.581,83	5.986.327,32	9.300.922,49
MS MARE BERLIN	5.030.529,19	17.285.351,93	0,00
	13.652.553,71	125.616.358,72	79.433.458,55
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"*	644.458,50	1.785.038,06	286.854,93
MT "MARE AMBASSADOR"*	644.458,50	1.785.038,06	286.854,93
MT "MARE PACIFIC"*	820.162,69	2.354.565,01	498.576,83
MT "MARE ATLANTIC"*	820.162,69	2.354.565,01	498.576,83
MT "MARE BALTIC"*	865.658,92	2.720.477,15	1.252.614,01
MS "MARE FOX"*	377.130,85	787.242,74	0,00
MS "MARE FRIO"*	394.296,01	936.600,00	30.455,82
MT "MARE CARIBBEAN"*	605.369,35	1.494.327,10	74.863,63
MS "MARE TRANSPORTER"	222.954,28	657.086,77	219.059,93
MS "MARE TRACER"	246.345,63	753.097,28	350.019,23
MS "MARE TRADER"	249.514,22	768.425,10	310.027,54
MS "MARE TRAVELLER"	254.825,48	788.605,95	361.802,83
MS MARE BERLIN	823.500,54	1.272.315,42	0,00
	6.968.837,67	18.457.383,65	4.169.706,48
Kurzfristige Finanzschulden			
Verbindlichkeiten aus LuL	4.725.376,91	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	132.935,72	422.480,64	0,00
Übrige	344.250,52	0,00	0,00
	25.823.954,52	144.496.223,01	83.603.165,03

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

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 Schiffahrtsgesellschaften 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 2014 und 31. Dezember 2013 demnach kein wesentliches Ausfallrisiko, so dass nach Auffassung der Konzernleitung das Risiko der Nichterfüllung durch die Vertragspartner sehr gering, abschließend jedoch nicht vollständig auszuschließen ist. Bei den weder überfälligen noch im Wert geminderten finanziellen Vermögenswerten deuten (ebenso wie im Vorjahr) keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

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

46. Angaben zum Kapital (Kapitalsteuerung)

Ziel der Kapitalsteuerung des Konzerns 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 und 2014 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:

	31.12.2014	31.12.2013	Änderung
Angaben in TEUR			
Eigenkapital	5.619	39.201	-86%
als % vom Gesamtkapital	3%	16%	
langfristige Schiffshypothekendarlehen	203.915	191.368	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	14.267	12.693	
Schiffshypothekendarlehen	218.182	204.061	7%
als % vom Gesamtkapital	97%	84%	
Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)	223.801	243.262	-8%

47. Zusammenfassung der Meldungen nach WpHG

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



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

Die Deka Bank Deutsche Girozentrale, Frankfurt 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 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 Schwelle von 5,00% der Stimmrechte unterschritten hat und nunmehr 4,75% (das entspricht 7.125 Stimmrechten) 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 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) be-

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 Inhalt der gemäß § 26 Abs. 1 WpHG bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2014 veröffentlichten Stimmrechtsmitteilungen angegeben:

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 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 uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 23.12.2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.12.2014 die Schwelle von 10% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 11,94% (das entspricht 179140 Stimmrechten) betragen hat. 11,94% der Stimmrechte (das entspricht 179140 Stimmrechten) sind

der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit Satz 2 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Kreissparkasse Biberach, Kreissparkasse Bautzen, Kreissparkasse Heilbronn.

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 22.01.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.01.2015 die Schwelle von 10% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 9,93% (das entspricht 149.032 Stimmrechten) betragen hat. 9,93% der Stimmrechte (das entspricht 149.032 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden, Sparkasse Hildesheim.

Die Sachsen-Finanzgruppe, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 05.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99% (das entspricht 74.882 Stimmrechten) betragen hat. 4,99% der Stimmrechte (das entspricht 74.882 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 06.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99% (das entspricht 74.882 Stimmrechten) betragen hat.

Der Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 10.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 0% (das entspricht 0 Stimmrechten) betragen hat.

Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimm-

rechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04% der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihm kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft.

Die DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04% der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft.

Die VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04% der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Die Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04% (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat.

48. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Für die in 2010 begonnene steuerliche Außenprüfung erfolgte im März 2015 eine Schlussbesprechung. Die aus der Schlussbesprechung validierte Mehrbelastung wurde im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt.

Der MT "MARE ACTION" wurde am 2. Januar 2015 in den Hafnia Handy Pool eingebracht.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nach dem 31. Dezember 2014 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

49. 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 (99,92 %)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,91 %)
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,83 %)
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,83 %)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,90 %)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (100 %)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (100 %)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, Hamburg (99,86 %)

Hamburg, den 31. März 2015



Der Vorstand
Ole Daus-Petersen

Konzern-Anlagenspiegel

für die Geschäftsjahre 2014 und 2013

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2014 in EUR

						Historische Anschaffungskosten	
	1.1.2014	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	31.12.2014	
I. Sachanlagen							
1. Technische Anlagen	447.932.160,26	61.040.020,38	1.745.412,17	596.220,92	55.350,84	510.176.722,73	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.647,66	8.676,66	75.520,00	1.844,72	0,00	91.999,60	
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	55.350,84	0,00	0,00	0,00	-55.350,84	0,00	
	447.997.158,76	61.048.697,04	1.820.932,17	598.065,64	0,00	510.268.722,33	
II. Finanzanlagen							
1. Ausleihungen	789.684,17	107.004,07	1.952.134,39	789.684,17	0,00	2.059.138,46	
2. Beteiligungen	0,00	0,00	606,06	0,00	0,00	606,06	
	789.684,17	107.004,07	1.952.740,45	789.684,17	0,00	2.059.744,52	
	448.786.842,93	61.155.701,11	3.773.672,62	1.387.749,81	0,00	512.328.466,85	

Konzern-Anlagenspiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2013 in EUR

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

1.1.2014	Währungs- differenzen	Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen				31.12.2014	Buchwert 31.12.2014
		Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge			
224.261.781,28	32.879.570,81	48.498.043,23	0,00	596.220,92	305.043.174,40	205.133.548,33	
4.362,87	809,56	9.623,11	0,00	1.843,79	12.951,75	79.047,85	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
224.266.144,15	32.880.380,37	48.507.666,34	0,00	598.064,71	305.056.126,15	205.212.596,18	
95.097,60	21.575,09	268.673,40	108.021,66	0,00	277.324,43	1.781.814,03	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	606,06	
95.097,60	21.575,09	268.673,40	108.021,66	0,00	277.324,43	1.782.420,09	
224.361.241,75	32.901.955,46	48.776.339,74	108.021,66	598.064,71	305.333.450,58	206.995.016,27	

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	

Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2014 und 2013

Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2014 in TEUR

	AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Segmente	Zwischen- summe	Saldo Um- buchungen	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	24.411	3.930	18.087	8.846	0	55.274	0	55.274
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0
	240	24.411	3.930	18.087	8.846	60	55.574	-300	55.274
Schiffsbetriebskosten	0	-14.452	-3.046	-9.559	0	0	-27.057	0	-27.057
Schiffsbetriebsergebnis	240	9.959	884	8.528	8.846	60	28.517	-300	28.217
Personalaufwendungen	-931	0	0	0	0	0	-931	0	-931
sonstige betriebliche Erträge	470	1.030	115	3.173	5	0	4.793	0	4.793
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.376	-1.246	-153	-2.296	-22	-15	-6.108	300	-5.808
Reedereiüberschuss	-2.597	9.743	846	9.405	8.829	45	26.271	0	26.271
Abschreibungen auf Sachanlagen	-10	-7.239	-906	-4.401	-3.175	0	-15.731	0	-15.731
Wertminderungen	0	-1.459	0	-31.318	0	0	-32.777	0	-32.777
Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	108	0	5	330	0	443	0	443
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-164	-4.379	-739	-1.078	-1.345	0	-7.705	0	-7.705
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.771	-3.226	-799	-27.387	4.639	45	-29.499	0	-29.499
Segmentvermögen 31. Dezember 2014	169.702	95.842	11.170	77.227	60.090	169	414.200	-181.777	232.423
Segmentschulden 31. Dezember 2014	12.649	117.111	21.001	66.788	26.981	15	244.545	-15.996	228.549
Segmentinvestitionen 2014*	76	2.473	0	0	0	0	2.549	0	2.549

* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

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

Bilanzzeit zum Konzernabschluss

Versicherung der gesetzlichen Vertreter des Konzernabschlusses

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 2015

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 2014 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und über den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, den IFRS, wie sie in der

EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens, Finanz und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen des Vorstands im Konzernlagebericht hin. Dort wird in den Abschnitten „Finanzierungsrisiken“ und „Prognosebericht“ ausgeführt, dass auf der Basis der aktuellen Unternehmensplanung der gemäß Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 für den Finanzierungskreis der Container- und Tankerflotte kontrahierte Kapitaldienst ab Juni 2016 voraussichtlich nicht mehr erbracht werden kann. Sollte bis zum Juni 2016 keine tragfähige und nachhaltige Refinanzierungslösung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium ausgehandelt worden sein, könnte das Bankenkonsortium die Darlehen fällig stellen. Dies würde eine Bestandsgefährdung durch drohende Insolvenz der betroffenen Schiffgesellschaften, aber auch der Marenave Schiffahrts AG als Garant/Bürge der Darlehensverbindlichkeiten, bedeuten.

Bestandsgefährdende Risiken für den Konzern und die Marenave Schiffahrts AG könnten sich insbesondere auch aus der Nichterfüllung der erstmals in 2015 nachzuweisenden schiffsindividuellen Loan-to-Value-Ratio ergeben. Hieraus könnte ein Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung abgeleitet werden und damit deren außerordentliche Kündigung nach sich ziehen.

Hamburg, den 20. April 2015

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser
Wirtschaftsprüfer



Lagebericht des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2014

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: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland. Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schifffahrtsmärkte 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 der Abschluss von Charterverträgen über die Tochtergesellschaften.

Die fahrende Flotte des Konzerns besteht am 31. Dezember 2014 – 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 Zeit-/Bareboatcharter sowie Reisecharter.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2014 acht (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 2014 in einem moderaten Wachstum befand, wobei überproportionale Anteile unverändert durch Schwellenländer beigetragen wurden. Impulse für ein zukünftiges stärkeres Wachstum kann der zum Ende des Jahres 2014 deutlich gesunkene Ölpreis liefern, welcher den privaten Konsum zukünftig steigern sollte, auch wenn dieser Effekt zu Teilen durch verschiedene negative Einflussfaktoren – z.B. steigende Volatilität – kompensiert werden kann. Alles in allem dürfte das zusammengefasste Bruttoinlandsprodukt der Welt

2015 um ca. 3,5% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./USA, World Economic Outlook (WEO) update January 2015 auf www.imf.org) zulegen. Die etwas bessere Expansion wird sich auch in einer beschleunigten Zunahme des Welthandels niederschlagen. Er dürfte 2015 um etwa 3,8% (Quelle: International Monetary Fund, Washington D.C./USA, World Economic Outlook (WEO) update January 2015 auf www.imf.org) wachsen und somit grundsätzlich gute Rahmenbedingungen für die Schifffahrt setzen.

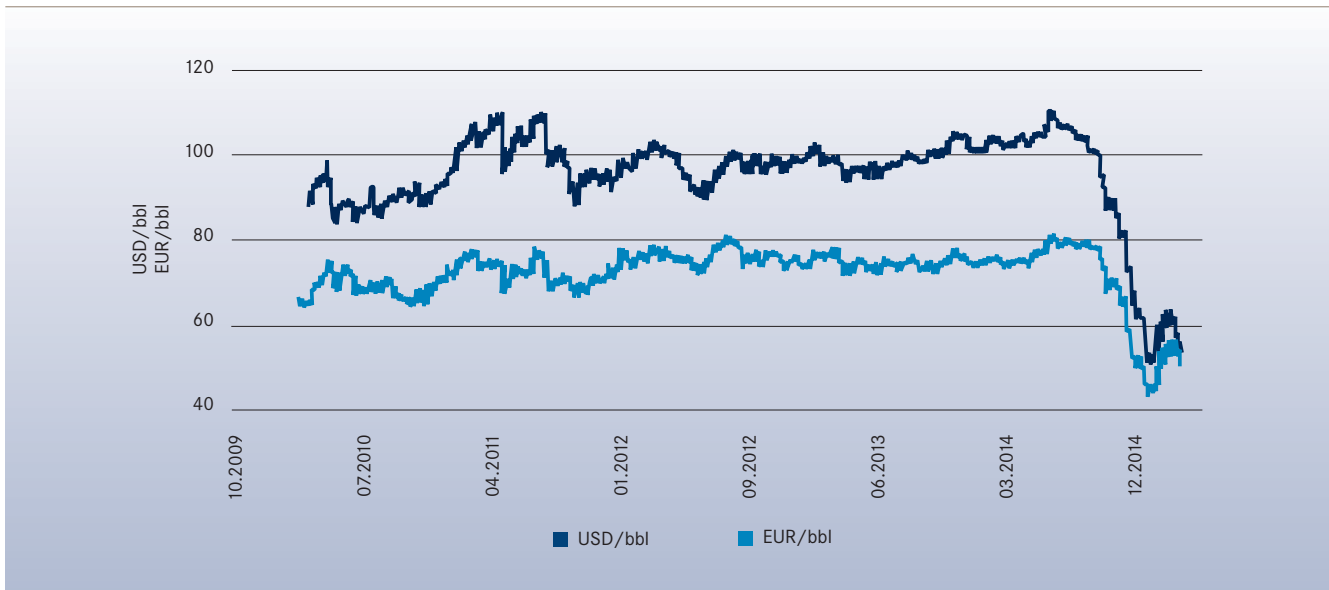
Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist jedoch unverändert die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität.

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. Der seit der zweiten Hälfte des Jahres zu beobachtende Verfall des Ölpreises hat dieser Triebfeder von Neubestellungen jedoch wesentlichen Wind aus den Segeln genommen, da durch geringere Treibstoffkosten auch das Einsparpotenzial treibstoffärmerer Einheiten sinkt.

Ein niedriger Ölpreis ist allein aus diesem Grund ein positiver Faktor für die Schiffe der Marenave-Flotte. Einen wichtigeren Effekt hat die Entwicklung des Ölpreises jedoch auf die Auslastung des (Produkten-)Tankermarktes. Niedrige Preise fördern den Verbrauch; zudem entsteht durch die Erwartung künftiger Preissteigerungen die Situation, dass Tankschiffe teils als schwimmende Lager verwendet werden. Diese Contango-Situation bindet entsprechend Tonnage und wirkt positiv auf die gesamte Angebots- und Nachfragesituation, welche die materiellen Verbesserungen des Tankermarktumfeldes – welches durch Verschiebungen der Warenströme mit der Folge erhöhter Tonnenmeilennachfrage gekennzeichnet ist – weiter unterstützt.

Die Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent zeigt die Grafik auf der folgenden Seite.

Brent – Price History



Quelle: HSH Nordbank AG, Oil Daily FFA, 18. März 2015

In diesem Umfeld wurde im Jahr 2014 ein negatives IFRS-Konzernergebnis in Höhe von EUR 33,7 Mio. erzielt. Dieses ist im ganz Wesentlichen durch die außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen von insgesamt EUR 32,8 Mio. sowie durch steuerliche Mehrbelastungen der Marenave Schifffahrts AG aus der noch nicht abgeschlossenen Betriebsprüfung für den Zeitraum 2005 bis 2008 in Höhe von EUR 2,3 Mio. beeinflusst, welche den ansonsten entstandenen Jahresüberschuss in Höhe von EUR 1,4 Mio. komplett überlagerten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen bzw. Impairments entfallen nahezu ausschließlich auf die Bulkerflotte und sind den im Jahr 2014 deutlich eingetrübten Marktaussichten dieses Segmentes geschuldet.

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 amortisie-

ren 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 in der Konzernbilanz und der Bilanz der Marenave Schifffahrts AG bereits im Geschäftsjahr 2013 Rechnung getragen.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2014 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, weiter zugenommen, wobei ein Fortschreiten dieser Tendenz auch für das Jahr 2015 zu erwarten sein wird.

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 8.283 auf TEUR 9.959 verbessert. Insbesondere der im 4. Quartal 2014 zu beobachtende – und durch die Ölpreisentwicklung positiv beeinflusste – deutliche Anstieg des Ratenniveaus hat diese Verbesserung ermöglicht. Der Trend eines sukzessiv verbesserten Ratenumfelds innerhalb der Produktentankerflotte zeigt sich auch im beginnenden Jahr 2015.

Die Fundamentaldaten der Produktentanker auf Seiten der Nachfrage sind nach wie vor intakt.

Der Markt für Produktentanker befindet sich unverändert 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 und Jahren veraltete Raffinerien, vor allem in Nordamerika, der Karibik und in Nordeuropa, stillgelegt wurden, besteht heute ein hohes Exportpotenzial 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.

Auch Amerikas Rolle als Netto-Exporteur von Ölprodukten wird seinen nahezu exponentiellen Anstieg weiter fortsetzen, was sich ebenfalls positiv auf die Tonnen-Meilen-Nachfrage auswirken wird.

Weniger positiv verhält es sich auf der Angebotsseite, welche durch massive Neubaubestellungen der letzten beiden Jahre – insbesondere im MR-II-Segment – gekennzeichnet ist. Die anstehenden Ablieferungen dieser Schiffe werden das Tonnageangebot erhöhen, welches voraussichtlich nicht durch Verschrottungen egalisiert werden kann, so dass die Auswirkungen der positiven Fundamentaldaten teilweise kompensiert werden. In welchem Ausmaß dies erfolgen wird, ist derzeit nicht verlässlich prognostizierbar.

Strategisch wurden innerhalb des Tankersegmentes im Jahr 2014 wesentliche Weichenstellungen vorgenommen und eine strategische Partnerschaft mit der Hafnia-Gruppe initiiert. Insgesamt vier Schiffe sind in dortige Pools eingebracht worden. An einem Unternehmen, das den Pool verwaltet, hat die Marenave Schifffahrts AG Anteile erworben, wodurch wir eine höhere Einflussmöglichkeit auf die organisatorischen Rahmenbedingungen erlangt haben. Insgesamt sehen wir uns mit Hafnia als Partner hervorragend aufgestellt, um an den Opportunitäten, die der Produktentankermarkt derzeit bietet, voll zu partizipieren.

Containerschifffahrt

Vom Chartermarkt für Containerschiffe gibt es wenig Neuigkeiten zu berichten. Die Charraten steigen konstant, aber noch in sehr kleinen Schritten. Die Zahl der Auflieger hat sich in den ersten Monaten des Jahres erwartungsgemäß weiter reduziert.

Anders als z.B. im Tankerbereich ist das Orderbuch bei den Containern jedoch deutlich weniger bedrohlich. Auch die Verschrottungstätigkeiten erfolgten hier auf relativ konstant hohem Niveau, so dass die Angebotsseite derzeit intakt erscheint.

Wenn die Zurückhaltung auf der Neubauseite bestehen bleibt, dann dürften die Zuwächse auf der Nachfrageseite, welche durch das allgemeine Weltwirtschaftswachstum getrieben sind, zu einem weiter verbesserten Nachfrage-Angebots-Verhältnis führen, welches sich positiv auf die Charraten auswirken sollte.

Insbesondere in den unteren Größenklassen, in denen auch die beiden Containerschiffe der Marenave verkehren, kommen kaum Schiffe zusätzlich in den Markt. Stattdessen dürften sich hier Verschrottungseffekte besonders positiv auswirken.

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 ca. 10 Jahren liegt. Bei dem seit nunmehr rd. sechs Jahren bestehenden nicht auskömmlichen Rateniveau 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 Klasedockung an Abbrecher verkauft werden. Somit liegen heute die Werte von 15 Jahre alten Containerschiffen in den meisten Größenklassen in der Regel nah beim Schrottwert. 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 weiter – wenngleich langsam – verbessern werden.

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 – gemessen am Alter der Schiffe – 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.

Im Jahr 2014 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 884 erwirtschaften, während in 2013 noch ein leicht negatives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von TEUR 95 zu Buche stand. Neben dem leicht gestiegenen allgemeinen Ratenanstieg ist dies vor allem auf einen vorteilhafteren Pool-Index zurückzuführen, welcher mit den Pool-Partnern neu ausgehandelt werden konnte.

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, 6. März 2015

Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich seit Mitte des Jahres 2014 wieder eingetrübt. Belastend wirkten dabei Ablieferungen und Neubauordern, insbesondere im Bereich der Ultramax-Tonnage. Nachfrageseitig konnte insbesondere China nicht die Erwartungen erfüllen, die die Mehrzahl der Marktteilnehmer vormals gesetzt hatten.

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

Der Rückgang des Rateniveaus – und damit einhergehend auch der Zukunftsaussichten – machte bereits zum Zwischenabschluss zum 30. September 2014 einen Impairment-Aufwand notwendig, der sich nach einer anhaltenden Verschlechterung im 4. Quartal 2014 auf Konzernebene auf insgesamt EUR 32,8 Mio. für das gesamte Jahr 2014 erhöhte.

Für die negativen Entwicklungen im Jahr 2014 sorgte unter anderem das schlechte Wetter in Australien im ersten Quartal 2014. Zudem macht sich das indonesische Exportverbot für Nickel und Bauxit bemerkbar. Ebenso steuerten Tierepidemien in Fernost dazu bei, dass weniger Getreide und Sojabohnen als Futtermittel verschifft werden mussten, was insbesondere eine relevante Fracht für unsere Supramax-Bulker darstellt. Der nicht überschwängliche Ausblick auf die kommenden Jahre ist durch immer neue Revidierungen von ehemals hohen Wachstumsprognosen gekennzeichnet. Insbesondere in China wurden große Erwartungen gesetzt, welche nicht in Gänze erfüllt werden konnten. Die chinesische

Stahlindustrie hat zuletzt ihre Lagerbestände verringert und stärker auf Kohle aus der Mongolei zurückgegriffen, die mit der Eisenbahn transportiert wird. Neben der schwächelnden Nachfrageseite belastet zusätzlich vor allem das weiterhin enorme Orderbuch (ca. 20 Prozent der aktuellen Flotte). Das Wachstum wird auch für die kommenden Jahre bei ca. 5 Prozent gesehen, wodurch kein nachhaltig verbessertes Rateniveau ersichtlich ist. Diesem schlechten Marktniveau sind aktuell zwei von insgesamt vier unserer Bulker ausgesetzt. Für unser MS „MARE TRANSPORTER“ konnten wir im dritten Quartal 2014 eine Beschäftigungsart kreieren, die das aktuelle herausfordernde Umfeld und die Risiken aktiver gestalten und managen lässt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulk-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewand einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern. Diesen Mechanismus konnten wir bereits erfolgreich unter Beweis stellen, als wir im 3. Quartal 2014 das Einnahmenniveau für das gesamte 4. Quartal zu einem Zeitpunkt, als der FFA-Index für das 4. Quartal bei USD 12.250 pro Tag stand, gesichert haben. Die tatsächliche Spot-Rate lag im 4. Quartal dabei deutlich unter USD 10.000 pro Tag, so dass das Einbauen einer solchen Option für uns vorteilhaft war.

Die Bulker MS „MARE TRAVELLER“ und MS „MARE TRACER“ sind dagegen aktuell noch bis November 2015/März 2016 nicht unmittelbar der aktuellen Volatilität des Spotmarktes ausgesetzt und fahren stattdessen jeweils das ca. Dreifache

des zum Ende des Geschäftsjahres herrschenden Markt-niveaus ein.

Car Carrier

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

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

Unternehmenssteuerung

Der Erfolg der Marenave Schiffahrts 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 „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 Schiffahrts AG, besteht, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schiffahrts 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 der Marenave Schiffahrts AG für das Geschäftsjahr 2014 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 stellen sich auf Einzelabschlussebene wie folgt dar:

	2014	2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Beteiligungsergebnis	-40.096	-84.625	44.529
Sonstige betriebliche Erträge	499	497	2
Gesamtleistung	-39.597	-84.128	44.531
Personalaufwand	949	583	366
Abschreibungen	9	2	7
Sonstiger Betriebsaufwand	2.593	2.118	475
Betrieblicher Aufwand	3.551	2.703	848
Betriebsergebnis	-43.148	-86.831	43.683
Zinsergebnis	-30	-58	28
Jahresergebnis vor Steuern	-43.178	-86.889	43.711
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.554	-378	-2.176
Jahresergebnis	-45.732	-87.267	41.535

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2014	2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltener Gewinn	3.450	3.960	-510
Erträge aus Beteiligungen	189	7.188	-6.999
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-14.989	-79.773	64.784
Abschreibungen auf Forderungen gegen an verbundene Unternehmen	-23.746	0	-23.746
Übriger Aufwand	-5.000	-16.000	11.000
Gesamt-Beteiligungsergebnis	-40.096	-84.625	44.529

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

Während im Vorjahr unter den Beteiligungserträgen noch die Ergebnisse von zwei operativen Tochterunternehmen ausgewiesen wurden, beziehen sich die Beteiligungserträge des Geschäftsjahres 2014 auf Ausschüttungen der vier als Komplementärgesellschaften fungierenden Tochterunternehmen.

Außerplanmäßige Abschreibungen infolge der Bewertung der Beteiligungsansätze waren im Geschäftsjahr 2014 in Höhe von insgesamt EUR 4,6 Mio. (Vorjahr: EUR 58,7 Mio.) auf drei (Vorjahr: sechs) Beteiligungen innerhalb des Tankersegmentes sowie in Höhe von insgesamt EUR 10,4 Mio. (Vorjahr: EUR 9,2 Mio.) auf vier (Vorjahr: drei) Beteiligungen innerhalb des Bulkersegmentes notwendig. Abschreibungen auf Beteiligungen innerhalb des Containersegments waren anders als im Vorjahr (EUR 11,9 Mio.) im Geschäftsjahr 2014 nicht vorzunehmen. Außerdem erfolgten Abschreibungen auf Forderungen aus Gewinnanteilen früherer Jahre gegen die vier Tochterunternehmen innerhalb des Bulkersegmentes in Höhe von EUR 23,7 Mio. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Beteiligungsansätze sowie auf die Forderungen begründen sich im Wesentlichen aus der eingangs erläuterten Einschätzung der künftigen Ertragsaussichten der Flotte, dabei insbesondere im Bereich der Bulker. Ein weiterer Betrag in Höhe von EUR 5,0 Mio. inkl. Aufzinsung in Höhe von EUR 0,6 Mio. führte zur Erhöhung der Rückstellung, die bereits im Vorjahr für voraussichtlich zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt fünf (Vorjahr: vier) ihrer Tochtergesellschaften gebildet wurde.

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Geschäftsführungs- und Dienstleistungsvergütungen.

Die Zunahme der Personalaufwendungen resultiert vor allem aus der erstmals ganzjährigen Anstellung des Vorstands sowie einer Zunahme der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter.

Der sonstige Betriebsaufwand beinhaltet in 2014 im Wesentlichen die Belastung aus einer vereinbarten Ausgleichszahlung für die Auflösung eines Dienstleistungsvertrages (TEUR 1.500), Kursverluste (TEUR 320), Rechts- und Beratungskosten (TEUR 138) und Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 105). Der im Geschäftsjahr beendete Dienstleistungsvertrag belastete die sonstigen Betriebsaufwendungen des Vorjahres in Höhe von TEUR 1.125. Zudem enthalten die Aufwendungen des Vorjahres die Zahlung einer Sanierungsgebühr in Höhe von TEUR 435 an das die Container- und Tankerflotte refinanzierende Bankenkonsortium und im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 um TEUR 318 geringere Kursverluste.

Das gegenüber dem Vorjahr um TEUR 28 verbesserte Zinsergebnis steht einerseits im Zusammenhang mit einem geringeren durchschnittlichen Niveau ausgereicher Commercial Papers und damit einhergehend einem geringeren Zinsaufwand. Andererseits wurde dieser positive Effekt teilweise durch die Inanspruchnahme von Darlehen bei verbundenen Unternehmen kompensiert. Daneben enthält das Zinsergebnis die Zinserträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens in Höhe von TEUR 144 (Vorjahr: TEUR 65). Ihre Zunahme resultiert aus der Ausreichung eines weiteren langfristigen Darlehens an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH.

Durch das Organschaftsverhältnis mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH beinhaltet das zu versteuernde Einkommen der Marenave Schiffahrts AG ebenfalls das von der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH erzielte Jahresergebnis. Für das Jahr 2014 ergibt sich eine körperschaft- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 832, welche gegenüber dem Vorjahr (TEUR 378) deutlich angestiegen ist. Dies ist zum einen auf das Vorhandensein von steuerlichen Verlustvorträgen im Vorjahr und zum anderen auf die Feststellungen aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2005 bis 2008 zurückzuführen, die entsprechende steuererhöhende Folgewirkungen für die Jahre 2009 und später haben. Neben der Erhöhung des laufenden Steueraufwandes für das Jahr 2014 mussten aufgrund dieser Feststellungen auch Rückstellungen für zu erwartende Steuernachzahlungen für die Jahre 2009 bis 2013 in Höhe von EUR 1,7 Mio. gebildet werden.

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 sowie übrigem Aufwand in Höhe von EUR 5,0 Mio.) in Höhe von EUR ./.2,0 Mio. konnte im Berichtsjahr vor allem wegen der beschriebenen steuerlichen Mehrbelastungen sowie des dargelegten Mehraufwands aus der vorzeitigen Beendigung eines Dienstleistungsvertrages nicht erreicht werden.

Vermögenslage

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

	31.12.2014	31.12.2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Vermögen			
Anlagevermögen	43.462	55.583	-12.121
Kurzfristige Forderungen	2.461	26.322	-23.861
Flüssige Mittel	137	330	-193
Übrige Aktiva	28	21	7
	46.088	82.256	-36.168
Kapital			
Eigenkapital	17.774	63.506	-45.732
Verbindlichkeiten und Rückstellungen	28.314	18.750	9.564
	46.088	82.256	-36.168

Der Rückgang des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr resultiert mit TEUR 14.989 aus Abschreibungen auf die Anteile von insgesamt sieben Tochtergesellschaften.

Demgegenüber stand die Einzahlung in die Rücklage eines Tochterunternehmens im Tankersegment in Höhe von TEUR 1.502 sowie die Gewährung eines weiteren langfristigen Dar-

lehens an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von TEUR 1.300.

Die Abnahme der kurzfristigen Forderungen ist vorwiegend auf die außerplanmäßige Abschreibung von Forderungen aus Gewinnanteilen gegenüber den Tochterunternehmen innerhalb des Bulkersegmentes zurückzuführen.

Die Abnahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf das negative Jahresergebnis des Jahres 2014 zurückzuführen. Durch die vollständige Verwendung der Kapitalrücklagen (TEUR 33.011) und der gesetzlichen Rücklage (TEUR 485) wurde der Jahresfehlbetrag (TEUR 45.732) zum Teil ausgeglichen, woraus per 31. Dezember 2014 ein Bilanzverlust in Höhe von TEUR 12.236 resultiert.

Die Verbindlichkeiten und Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2014 vor allem die Rückstellung für voraussichtliche zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt fünf (Vorjahr: vier) ihrer Tochtergesellschaften in Höhe von TEUR 21.000 (Vorjahr: TEUR 16.000). Außerdem sind hier Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 4.226 (Vorjahr: TEUR 12) sowie Steuerrückstellungen in Höhe von TEUR 1.773 (Vorjahr: TEUR 91) enthalten. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultierte im Geschäftsjahr vor allem aus der kurzfristigen Inanspruchnahme von Darlehensmitteln bei Tochterunternehmen. Weitere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 893 resultieren aus der im Januar 2015 fälligen 2. Rate aus einer vertraglich vereinbarten Ausgleichszahlung aufgrund der einvernehmlichen Beendigung eines Vertrages über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen.

Finanzlage

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

	2014	2013	+ / -
Angaben in TEUR			
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	927	2.170	-1.243
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.876	-893	-1.983
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	1.756	-1.689	3.445
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-193	-412	219
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	330	742	-412
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	137	330	-193

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

Der Mittelabfluss für Investitionen setzt sich aus der Einzahlung in die Rücklage eines Tochterunternehmens im Tankersegment in Höhe von EUR 1,5 Mio., der Gewährung eines langfristigen Darlehens an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 1,3 Mio. und Auszahlungen für die Anschaffung von Betriebs- und Geschäftsausstattung zusammen. Die erhaltenen Zinserträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens wurden unter dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

In dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wirken sich die Zinsanteile der im Jahr 2014 emittierten Commercial Paper sowie die Rückführung der Commercial Paper Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 2,1 Mio. aus. Im Geschäftsjahr wurden Schuldverschreibungen in Höhe von EUR 4,5 Mio. emittiert und in Höhe von EUR 6,5 Mio. zurückgezahlt. Zugleich wurde die Inanspruchnahme von kurzfristigen Darlehen bei verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 3,8 Mio. hier ausgewiesen.

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 Kapitalanforderungen 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 in den Geschäftsjahren 2013 und 2014 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 in diesem Zusammenhang 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 Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals EUR 150.050.000,00, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

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 S. 1 Nr. 3 HGB wird auf die Angaben im Anhang verwiesen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

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

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

rat 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 Satz 1 Nr. 8 HGB offenkundig sind.

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

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2014 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG im Durchschnitt acht (Vorjahr: sieben) Mitarbeiter.

Diese Zahl beinhaltet nicht den Vorstand, der während des Jahres 2014 aus Herrn Ole Daus-Petersen als Alleinvorstand 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/unternehmensfuehrung.html)

Grundzüge des Vergütungssystems

Vorstand

Der zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2014 eine jährliche Vergütung von TEUR 204 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens. Mit Wirkung ab 1. Januar 2015 wurde das Jahresgehalt auf TEUR 230 erhöht.

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 entweder auf der Grundlage einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu zahlen. Eine Zielvereinbarung wurde noch nicht vereinbart. Im Dezember 2014 wurde ein Anerkennungsbonus in Höhe von TEUR 50 zugesprochen und ausgezahlt.

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 Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Gemäß der Mustertabelle entsprechend Nummer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex stellt sich die Vorstandsvergütung wie folgt dar. Der zuvor beschriebene Anerkennungsbonus wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst. Alle Zuwendungen führten in den betrachteten Jahren zu Zuflüssen, so dass die Darstellung innerhalb einer Tabelle erfolgt.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2013	2014	2014 (max.)	2014 (min.)
Gewährte Zuwendungen = Zuflüsse				
Festvergütung	12.064,52	204.000,00	204.000,00	204.000,00
Nebenleistungen	912,66	12.243,42	12.243,42	12.243,42
Summe	12.977,18	216.243,42	216.243,42	216.243,42
Einjährige variable Vergütung	0,00	50.000,00	n/a	n/a
Mehrfährige variable Vergütungen	n/a	n/a	n/a	n/a
Summe	0,00	50.000,00	n/a	n/a
Versorgungsaufwand	0,00	4.046,04	4.046,04	4.046,04
Gesamtvergütung	12.977,18	270.289,46	220.289,46	220.289,46

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 Fehlausagen 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, wodurch 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 Verant-

wortlichkeiten 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 pro Quartal und darüber hinaus nach Ermessen des Vorstands bzw. auf Anforderung des Aufsichtsrats ein auf sein Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Der Erfolg der Marenave Schifffahrts AG wird wesentlich durch den Einsatz von qualifizierten, branchenkundigen Mitarbeitern sowie durch die kontinuierliche, qualitativ hochwertige Leistung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft bestimmt. Sowohl der Vorstand und Teile des Aufsichtsrats und der Belegschaft 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 sind ein wichtiger Schlüssel für den Erfolg der Marenave Schifffahrts AG.

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratententwicklung, 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 Charratenthöhe. Bei dem derzeit teilweise 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 Zeit-

charter sowie Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen. Neben dieser Diversifikation über die gesamte Flotte hinweg soll zukünftig auch vermehrt dem Risikomanagementgedanken auf Ebene jeder einzelnen Beschäftigung Rechnung getragen werden, was beispielsweise durch den Einbau derivativer Elemente – wie z.B. Optionen oder Floors und Collars – möglich ist.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" wurden im Jahr 2014 zunächst im Scorpio Handymax Tanker Pool eingesetzt. In der Mitte der zweiten Jahreshälfte haben wir eine Kündigungsnotiz für alle drei Schiffe mit dem Ziel gegeben, eine direkte Einflussmöglichkeit auf die Tätigkeit innerhalb eines Pools zu besitzen. Zur Umsetzung dieses Ziels hat sich die Marenave Schifffahrts AG als Vertreter ihrer drei Tochtergesellschaften an der Konzeption und Gründung des Hafnia Handy Pool's beteiligt und konnte damit die organisatorischen Rahmenbedingungen zusammen mit zwei weiteren Partnern (Kirkshipping A/S, Vejle/Dänemark, und Hafnia Tankers Cyprus Ltd., Nicosia/Zypern) setzen. Neben dem Einbringen von Schiffen in diesen Pool sind wir zudem auch an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, die den Hafnia Handy Pool zukünftig verwalten wird, beteiligt. Dies wird uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine (Teil-)Kontrolle derselben ermöglichen. Wir messen dieser Gesellschafterstellung daher eine hohe strategische Bedeutung zu.

Der Eintritt des MT "MARE AMBASSADOR" erfolgte am 19. Dezember 2014, der des MT "MARE BALTIC" am 26. Dezember 2014 und der des MT "MARE ACTION" am 2. Januar 2015. Der Übergang vom alten zum neuen Pool erfolgte jeweils nahtlos, d.h. es fielen keinerlei beschäftigungslose Zeiten an.

Die Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" und MT "MARE ATLANTIC" wurden von Scorpio Commercial Management S.A.M., Monaco, befrachtet und waren im Scorpio Panamax Tanker Pool eingesetzt. Der Scorpio Panamax Tanker Pool beschäftigt zum aktuellen Zeitpunkt eine Flotte von rund 20 modernen Doppelhüllen-Panamax-Tankern.

Zum Ende des dritten Quartals 2014 erfolgte ein Abzug des MT "MARE ATLANTIC" aus dem bisherigen Pool und eine Einbringung in eine 1-Jahres-Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag (mit der Option des Charterers auf weitere Monate zu erhöhten Raten).

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist nach erfolgter Klasedocking am 6. März 2014 in den Hafnia MR Pool eingetreten und seitdem dort beschäftigt.

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 bis 1.700 TEU, der von der Hanse Bereederung GmbH, Hamburg, gemanagt wird und zum 31. Dezember 2014 aus 19 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 Navigation GmbH & Co. KG. Die Gesellschaft bereedert insgesamt 21 Tanker und Massengutfrachter. Das MS "MARE TRADER" fährt aktuell kurze Zeitchartern auf Marktniveau. Für unseren Massengutfrachter MS "MARE TRANSPORTER" konnten wir eine innovative neue Beschäftigung finden, die dem von uns als über die Maßen wichtig erachteten Risikomanagementgedanken Rechnung trägt. Die auf unbestimmte Zeit und mit einem international renommierten Bulker-Operator geschlossene Beschäftigung trägt das Gewicht einer Zeitcharter. Die zu zahlende tägliche Charrate ist dabei an einen Index gekoppelt. Zusätzlich besitzen wir als Eigner die Option, zukünftige Perioden im Einnahmenniveau auf Basis von FFA-Indizes zu kontrahieren und so künftige Einnahmen bei erachteter Vorteilhaftigkeit bzw. Auskömmlichkeit zu sichern.

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 Ende 2015 bzw. Anfang 2016) in Zeitcharter bei 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 wie im Vorjahr 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 wie im Vorjahr 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 Schiffahrts 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 2014 ein Zinsswap, um damit den Zinssatzschwankungen aus den variablen Zinssatzvereinbarungen betreffend den Schiffshypothekendarlehensvertrag des MS "HÖEGH BERLIN" zu begegnen.

In Abstimmung mit dem Aufsichtsrat wird eine Zinssicherungs-Strategie verfolgt, die auf eine Mischung aus Kalkulationssicherheit einerseits sowie die Nutzung günstiger Zinsniveaus andererseits abzielt. Der abgeschlossene Zinsswap ist so ausgestaltet, dass das 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 mit dem Potenzial, eine Bestandsgefährdung zu konstituieren, können aus der Unfähigkeit resultieren, bestimmte Verpflichtungen und Voraussetzungen zu erfüllen, die sich aus den geschlossenen Darlehensverträgen ergeben.

Als wesentliche Verpflichtungen aus Darlehensnehmersicht sind hier die Bedienung des vereinbarten Kapitaldiensts und die Einhaltung von Finanzkennzahlen (sog. "covenants") zu nennen.

Auf Basis der internen Unternehmensplanung ist aktuell davon auszugehen, dass in dem Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte der vereinbarte Kapitaldienst ab Juni 2016 nicht mehr vertragsgemäß erbracht werden kann. Hintergrund ist hier die aktuell noch geltende Sanierungsvereinbarung, auf die sich der Konzern und das Bankenkonsortium im April 2013 verständigt haben. Danach wurden verringerte Quartalsstilgungsraten bis einschließlich Ende 2015 vereinbart, welche durch erhöhte Quartalsstilgungsraten ab 2016 wieder aufgeholt werden sollen. Diese Einigung erfolgte auf Basis der

Erwartung, dass die Schifffahrtsmärkte ab 2016 sich derart verbessert hätten, dass die erhöhten Kapitaldienste wieder erfüllbar wären. Außerdem wurde gemäß der damaligen Unternehmensplanung erwartet, dass die Entwicklung des Bulkermarktes deutlich besser sein wird und dass entstehende Liquiditätsüberschüsse im Bulker-Segment dann zur internen Querfinanzierung der Tanker- und Containerflotte hätten verwandt werden können. Die Marenave Schiffahrts AG fungiert in allen Einschiffsgesellschaften als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung. Bereits seit Mitte 2014 zeichnete sich die – im weiteren Verlauf des Jahres weiter konkretisierende – Erkenntnis ab, dass die ehemaligen Erwartungen an den Markt nicht erfüllt würden, weswegen unverzüglich der Dialog mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium erneut aufgenommen wurde, um die sich abzeichnenden Probleme ab 2016 rechtzeitig zu adressieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Aus Sicht des Konzerns wird dabei eine nachhaltig tragfähige Lösung präferiert, die nicht nur auf zukünftige Marktsteigerungen baut, sondern die das Finanzierungsvolumen auf ein Maß zurückführt, welches die betroffenen Schiffe aus sich selbst heraus verdienen können. Hierzu werden einerseits Eigenkapitalbeiträge als auch Bankenzugeständnisse notwendig sein. Diese bedingen sich gegenseitig und begründen die Tatsache, dass bis heute noch keine Neukonzeptionierung zur Finanzierung gefunden wurde bzw. zeigt, dass sich die Verhandlungen mit den Banken als langwierig gestalten. Derzeit geht der Vorstand davon aus, dass Eigenkapitalbeiträge allein aus dem Kreis der bestehenden Aktionäre heraus nicht in ausreichender Höhe erbracht werden können; u.a. aufgrund der Tatsache, dass seitens des Bankenkonsortiums keine bindende Erklärung zu erwarten ist, zu welchen Zugeständnissen sich dieses in der Lage sähe, sofern neue Eigenkapitalbeiträge eingebracht würden. Deutliche Signale, dass das Bankenkonsortium jedoch grundsätzlich zu Zugeständnissen willens ist, liegen vor. Um hier zu einer Lösung zu gelangen, ist somit ein iterativer Prozess notwendig, in welchem die Gesellschaft - unterstützt von einem oder mehreren potenziellen neuen Kapitalgebern (wobei dies sowohl die Eigen- als auch die Fremdkapitalseite betreffen kann) - konkrete Angebote an das Bankenkonsortium unterbreitet, um so das Maß der Bereitschaft von Zugeständnissen weiter auszuloten. Dieser Prozess wird mit dem Ziel verfolgt, im Laufe des Jahres 2015 zu einer Einigung zu gelangen, welche die Finanzierung in den betroffenen Segmenten auf eine langfristig tragfähige Basis stellt.

Die bisher geführten Gespräche und das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse von Investorensseite stimmen den Vorstand zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden. Nichtsdestotrotz besteht die Möglichkeit, dass die Erwartungen zwischen Gesellschaft und Investoren einerseits sowie dem Bankenkonsortium andererseits bzw. auch innerhalb des Bankenkonsortiums in einem so hohen Maß voneinander abweichen, dass eine gemeinsame Lö-

sung entweder zu spät, d. h. nicht rechtzeitig vor Juni 2016, oder gar nicht realisierbar ist. Für diesen Fall hätte das Bankenkonsortium spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem der aktuell fixierte erhöhte Kapitaldienst nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaft selbst, noch durch die Marenave Schiffahrts AG als Bürge/Garant – erbracht werden kann, das Recht die offenen Darlehensstände fälligzustellen, was eine Bestandsgefährdung durch drohende Insolvenz der betroffenen Einschiffsgesellschaften sowie der Marenave Schiffahrts AG nach sich ziehen würde. Da ein solcher Schritt jedoch unmittelbar erhebliche Verluste für die Banken bedeuten würde, hält der Vorstand es aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, dass eine solche bankengetriebene Insolvenz ausgelöst werden könnte. Für den Fall, dass keine Lösung unter Einbezug von Neu-Investoren und Bankenzugeständnissen gefunden werden sollte, wäre insofern eine erneute Einigung auf kurz- bis mittelfristig nur in verringertem Maße zu erbringende Kapitaldienste die wahrscheinlichere Option.

Neben der Verpflichtung zur Erbringung der vereinbarten Kapitaldienste ist die Einhaltung von Finanzkennzahlen zur Sicherstellung der Finanzierung des Marenave-Konzerns eine weitere wesentliche Verpflichtung aus Darlehensnehmersicht.

Wesentliche „covenants“ betreffen die Einhaltung einer bestimmten „Loan-to-Value“-Ratio (LtV) bzw. „Value-to-Loan“-Ratio (VtL). Das bedeutet, dass die ausstehende Darlehensvaluta je Schiff einen festgelegten Prozentsatz des Schiffswertes nicht überschreiten darf.

In Abhängigkeit der jeweiligen Kreditvereinbarung hat die darlehensgebende Bank im Falle des Verstoßes gegen zentrale Voraussetzungen der Kreditverträge 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 Schiffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schiffahrts AG als Bürge führen.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 sind im Bereich der Finanzierung der Container- und Tankerflotte in 2015 erstmals erneut schiffsindividuelle LtV-Ratios nachzuweisen. Sofern die Einhaltung der vereinbarten LtV-Ratios in 2015 nicht erbracht werden kann, könnte das Bankenkonsortium darin einen Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung sehen. Entsprechend der Sanierungsvereinbarung

hat das Bankenkonsortium das Recht, die Sanierungsvereinbarung außerordentlich zu kündigen, wenn die Sanierung sich nicht in dem erwarteten Rahmen des vorgelegten Sanierungskonzepts bewegt. Entsprechend den uns vorliegenden Unterlagen bewegen wir uns jedoch derzeit weiterhin im Rahmen der bestehenden Sanierungsvereinbarung. Zugleich könnten liquiditätsverbessernde Maßnahmen durch den Verkauf von Schiffen, die nicht durch das Bankenkonsortium finanziert werden, eingeleitet werden, die zur Reduzierung der Darlehensverbindlichkeiten und zum Nachweis der LtV-Ratio in 2015 herangezogen werden könnten. Damit verbunden wäre bei unterstellter Einhaltung der Planannahmen im Container- und Tankersegment auch eine zeitliche Verschiebung des zuvor dargestellten Risikos der Erbringung des Kapitaldienstes über Juni 2016 hinaus. Die Verfolgung dieser Maßnahmen steht jedoch wegen der laufenden Refinanzierungshandlungen derzeit nicht im Mittelpunkt des Interesses der Marenave Schiffahrts AG und damit Marenave-Gruppe.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave Schiffahrts 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. Vor dem Hintergrund des aktuellen Marktumfeldes ist derzeit bis auf Weiteres nicht davon auszugehen, dass die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze allein durch eine Verbesserung der Marktwerte wieder erreicht werden kann.

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 wie im Vorjahr als „hoch“ klassifiziert.

Neben diesen Risiken aus der Marenave-Gruppe ist die Marenave Schiffahrts AG auch dem Risiko ausgesetzt, dass Forderungen gegen verbundene Unternehmen, die vor allem Gewinnansprüche gegen 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 und zu einer vollständigen Wertberichtigung der Forderungen gegen die Tochterunternehmen im Bulkersegment führte, ist das noch vorhandene Risiko auf die bestehenden Forderungen gegen das Tochterunternehmen im Segment Car Carrier am Bilanzstichtag begrenzt. Auf der Basis der Markteinschätzung und Planung des Segments Car Carrier wurde das verbleibende Risiko im Rahmen der Aufstellung des Jahresabschlusses weiterhin als „niedrig“ 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 gerecht werden.

Aufgrund ihrer „Corporate Structure“ eignet sich die Marenave Schifffahrts AG auch grundsätzlich als Konsolidierungsplattform für u.a. sanierungsbedürftige Schiffsgesellschaften im deutschen Markt. Eine liquiditätsschonende Erweiterung der Flotte wäre dabei beispielsweise auch durch eine Sachkapitalerhöhung denkbar, in der Kommanditanteile an Einschiffsgesellschaften in die Marenave Schifffahrts AG gegen Gewährung von Aktien an ihr eingebracht werden. Aufgrund der aktuellen - teils ungeklärten - Finanzierungssituation der derzeitigen Flotte ist die Marenave Schifffahrts AG allerdings momentan noch nicht der präferierte Partner; weder aus Sicht von finanzierenden Banken noch aus Sicht potenzieller Einbringungskandidaten. Der Vorstand sieht es als seine wichtigste Aufgabe an, die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen und die aktuellen Wachstumshemmnisse zu beseitigen.

Nachtragsbericht

Für die in 2010 begonnene steuerliche Außenprüfung erfolgte im März 2015 eine Schlussbesprechung. Die aus der Schlussbesprechung validierte Mehrbelastung wurde im Rahmen der Aufstellung des Jahresabschlusses berücksichtigt.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Jahresabschlusses nach dem 31. Dezember 2014 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

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.

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 grundsätzlich etwaige Effekte aus außerplanmäßigen Ab- oder Zuschreibungen nicht Gegenstand der Prognose, sofern sie aus heutiger Sicht nicht absehbar sind. Bezüglich zukünftiger Finanzierungsaufwendungen erfolgt die Planung auf Basis der Margen der derzeit bestehenden Dar-

lehensverträge 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 IFRS-Konzernergebnisbeitrag der Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker entspricht daher dem Ergebnis nach Steuern und umfasst nicht etwaige Erträge oder Aufwendungen aus Intercompany-Darlehen.

Car Carrier

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" hat die höchste Prognosefähigkeit und wird im Jahr 2015 und 2016 aus dem Bareboatchartervertrag jeweils Umsatzerlöse von USD 11,7 Mio. einfahren und nach Abschreibungen und Zinsen einen Konzernergebnisbeitrag von ca. USD 6,0 Mio. in 2015 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 5,8 Mio., die in 2014 jeweils eingetreten ist.

Bulker

Die vier Bulker werden im Jahr 2015 gemäß den bestehenden kurzfristigen Zeitcharterverträgen sowie den erwarteten Raten von neu abzuschließenden Charterverträgen Umsatzerlöse zwischen USD 20 Mio. und USD 25 Mio. erzielen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) der Bulkerflotte sollte in 2015 zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. liegen. Hinsichtlich der Prognose ist zu berücksichtigen, dass die beiden Bulker MS "MARE TRAVELER" und MS "MARE TRACER" per 31. Dezember 2014 jeweils einen Chartervertrag besitzen, der ihnen noch für 11 bzw. 15 Monate Einnahmen sichert, die über dem aktuellen Marktniveau liegen. Die hieraus resultierenden Vorteile sind daher im ermittelten Nutzungswert, der den Bilanzansatz der Bulker zum 31. Dezember 2014 bestimmte, berücksichtigt. Die Diskrepanz zwischen dem wirtschaftlichen Verbrauch dieses Vorteils in 2015 einerseits und der regulären buchhalterischen Abschreibung der Bulker über die verbleibende Restnutzungsdauer von 16 Jahren andererseits, kann dazu führen, dass im Jahr 2015

zusätzlich zu den planmäßigen Abschreibungen weitere Wertberichtigungen im Bulkersegment anfallen können.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse zwischen USD 24,0 Mio. und USD 27,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) zwischen USD 5,0 Mio. und USD 7,0 Mio. Beide Ergebnisgrößen lagen im Ist am unteren Ende des Prognosekorridors.

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 2015 aber zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. liegen. Der Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) wird damit im Jahr 2015 voraussichtlich noch negativ bei ca. USD ./1,0 Mio. liegen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse zwischen USD 5,0 Mio. und USD 6,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) zwischen USD ./1,0 Mio. und USD ./1,5 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 2015 Umsatzerlöse in einem Größenbereich zwischen USD 30,0 Mio. und USD 35,0 Mio. zu erwarten. Dies würde in 2015 zu einem wieder positiven Konzernergebnisbeitrag (vor außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen) bis zu USD 2,0 Mio. führen.

Die Vorjahresprognose lag in Bezug auf die Umsatzerlöse bei knapp USD 30,0 Mio. und in Bezug auf den Konzernergebnisbeitrag (exklusive Impairments) bei ca. USD ./2,5 Mio. Die Prognosen konnten dabei jeweils knapp übertroffen werden, was vor allem auf ein durch den niedrigen Ölpreis beflügeltes, stärker als erwartetes 4. Quartal 2014 zurückzuführen ist.

Auf Ebene des Mutterunternehmens fallen noch jährliche administrative Kosten sowie Steuern in Höhe von ca. EUR 3,0 Mio. p.a. an, die von den in EUR umzurechnenden oben angegebenen Ergebnisgrößen in Abzug zu bringen sind.

Insgesamt werden somit für das Jahr 2015 Umsatzerlöse in Höhe von ca. USD 70,0 Mio. bis USD 75,0 Mio. erwartet und mit einem operativ deutlich positiven Konzernergebnis ge-

rechnet, welches im Jahr 2015 zwischen USD 7,0 Mio. bis USD 9,0 Mio. ausfallen sollte.

Im Jahr 2015 haben zudem vier Schiffe der aktuellen Flotte ihren Termin für die planmäßig alle fünf Jahre anfallende große Klasedockung. Die damit verbundenen Ausfallszeiten wurden bei den prognostizierten Umsatzerlösen für 2015 berücksichtigt. In Abhängigkeit von der Liquiditätssituation werden ggf. weitere vier Schiffe, deren Pflichttermin für die große Klasedockung ansonsten erst im 1. Halbjahr 2016 läge, noch in das Jahr 2015 vorgezogen, um insgesamt geringere Kosten realisieren zu können. Detaillierte Budgets für die einzelnen Drydocking-Termine liegen noch nicht vor, da u.a. noch nicht die jeweils auszuwählende Werft bekannt ist. Erfahrungsgemäß werden sich die aktivierbaren Ausgaben je Schiff in einem Bereich zwischen USD 1,0 Mio. und USD 1,5 Mio. bewegen.

Zugleich weisen wir auf unsere Erläuterungen unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ im Risikobericht hin. Demnach könnten sich Risiken mit bestandsgefährdendem Ausmaß ab Juni 2016 ergeben, sofern nicht rechtzeitig eine nachhaltige und tragfähige Finanzierungslösung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium gefunden wird. Wir halten eine bankengetriebene Insolvenz aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich, da ein solcher Schritt unmittelbar erhebliche Verluste für das Bankenconsortium bedeuten würde. Zudem stimmen uns die bisher geführten und noch anhaltenden Gespräche sowie das vielfältig der Gesellschaft entgegengebrachte Interesse von Investorenseite zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

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 Schiffahrts AG sie schon heute bietet. Dies proaktiv zu nutzen, ist unverändert das Ziel des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Marenave Schiffahrts AG.

Hamburg, den 31. März 2015

Marenave Schiffahrts AG
Der Vorstand



Ole Daus-Petersen

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2014 EUR	2013 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge davon aus Währungsumrechnung EUR 6.967,58 (Vj. EUR 99,32)	498.548,69	496.817,50
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-859.075,57	-506.109,78
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung davon für Altersversorgung: EUR 773,50 (Vj. EUR 0,00)	-89.741,56	-76.420,76
3. Abschreibungen		
a) auf Sachanlagen	-9.190,00	-2.032,00
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	-23.746.055,78	0,00
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus Währungsumrechnung EUR 320.277,05 (Vj. EUR 1.921,36)	-6.988.426,66	-18.117.493,96
5. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.450.159,28	3.959.649,00
6. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 189.336,00 (Vj. EUR 7.188.313,73)	189.336,00	7.188.313,73
7. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen EUR 144.025,06 (Vj. EUR 64.790,68)	144.025,06	64.790,68
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 50.504,38 (Vj. EUR 62.931,47)	50.504,38	62.931,47
9. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-14.989.049,97	-79.773.271,51
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 62.574,73 (Vj. EUR 2.314,38) davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 604.800,00 (EUR 0,00)	-828.786,06	-185.756,07
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-43.177.752,19	-86.888.581,70
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.554.047,85	-378.058,34
13. Sonstige Steuern	-414,83	-25,00
14. Jahresfehlbetrag	-45.732.214,87	-87.266.665,04
15. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	0,00	232.987,18
16. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	33.011.322,14	87.033.677,86
17. Entnahmen aus Gewinnrücklagen (gesetzliche Rücklage)	484.574,20	0,00
18. Bilanzverlust/-gewinn	-12.236.318,53	0,00

Bilanz

zum 31. Dezember 2014

Aktiva und Passiva in EUR

	EUR	31.12.2014 EUR	31.12.2013 EUR
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung		71.820,00	5.491,00
II. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	39.789.912,17		53.276.942,13
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.600.000,00		2.300.000,00
3. Beteiligungen	606,06		0,00
		43.390.518,23	55.576.942,13
		43.462.338,23	55.582.433,13
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.856,00		39.002,25
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.271.192,81		26.221.694,08
3. Sonstige Vermögensgegenstände	187.168,68		61.684,19
		2.461.217,49	26.322.380,52
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		137.338,35	329.622,40
		2.598.555,84	26.652.002,92
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		27.597,55	21.226,75
		46.088.491,62	82.255.662,80
Passiva			
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		0,00	33.011.322,14
III. Gewinnrücklagen			
Gesetzliche Rücklage		0,00	484.574,20
IV. Bilanzverlust/-gewinn		-12.236.318,53	0,00
		17.773.681,47	63.505.896,34
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen	1.773.359,42		91.209,00
2. Sonstige Rückstellungen	21.157.071,55		16.156.687,23
		22.930.430,97	16.247.896,23
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 0,00 (Vj. EUR 435.066,35)	0,00		435.066,35
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 1.030.069,09 (Vj. EUR 40.258,55)	1.030.069,09		40.258,55
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 4.225.903,37 (Vj. EUR 11.500,00)	4.225.903,37		11.500,00
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: EUR 127.753,16 (Vj. EUR 14.740,97) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 653,56 (Vj. EUR 304,36) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 128.406,72 (Vj. EUR 2.015.045,33)	128.406,72		2.015.045,33
		5.384.379,18	2.501.870,23
		46.088.491,62	82.255.662,80

Anhang des Einzelabschlusses

für das Geschäftsjahr 2014

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 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. Sonstige Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre, der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden ist, abgezinst worden. Die langfristigen Rückstellungen betreffen zukünftige finanzielle Einzahlungsverpflichtungen, die mit einem restlaufzeitadäquaten Zinssatz von 3,78 % zum Barwert angesetzt wurden.

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. Zum Bilanzstichtag bestehen keine steuerlichen Verlustvorträge.

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

Die Zinserträge aus der Verzinsung von Ausleihungen wurden abweichend zum Vorjahr in der Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 2014 unter den „Erträgen aus Ausleihungen des Anlagevermögens“ ausgewiesen. Die „Sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge“ wurden entsprechend gemindert. Die Angaben des Vorjahres (inklusive davon-Vermerke) wurden entsprechend angepasst.

3. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

a) Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen

Das Anlagevermögen der Marenave Schifffahrts AG besteht zum überwiegenden Teil aus Finanzanlagen. Unter dem Posten Anteile an verbundenen Unternehmen (EUR 39.789.912,17; Vj. EUR 53.276.942,13) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 859.977,57)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 458.366,14)
- 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 0,00)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)

- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 0,00)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 4.879.430,85)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 5.429.100,48)
- 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 außerplanmäßigen Abschreibungen der Beteiligungsansätze an den Unternehmen MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG, MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt EUR 14.989.049,97.

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 1.502.019,01 betreffen Einlagen der Marenave Schiffahrts AG in die Rücklage der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG.

Darüber hinaus hat die Marenave Schiffahrts AG die Anteile des Kommanditisten König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg, an zwölf bereits im Mehrheitsbesitz der Marenave Schiffahrts AG stehenden operativen Schiffahrtsgesellschaften und an zwei derzeit nicht operativen Kommanditgesellschaften im Wege der Sonderrechtsnachfolge mit Wirkung zum 1. Januar 2014 übernommen. In Anbetracht der aufgelaufenen Verlustanteile betrug der Kaufpreis für diese Kommanditistenanteile insgesamt EUR 1,00.

Unter den Beteiligungen wird der Anteil an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, in Höhe von 9% ausgewiesen.

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 3.600.000,00 (Vj. EUR 2.300.000,00) bestehen gegenüber der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH und resultieren aus einem am 3. Juni 2013 ausgereichten Darlehen in Höhe von EUR 2.300.000,00 mit einer Laufzeit bis Ende 2019 sowie einem am 27. Juni 2014 ausgereichten Darlehen in Höhe von EUR 1.300.000,00 mit einer Laufzeit bis Ende Juni 2020. Beide Darlehen werden mit 4,85 % p.a. fest verzinst.

c) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 2.271.192,81 (Vj. EUR 26.221.694,08) beinhalten Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 2.227.184,05 (Vj. EUR 2.475.638,30) sowie Darlehenszinsforderungen gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 44.008,76. Die im Vorjahr ausgewiesenen Forderungen aus Gewinnanteilen in Höhe von EUR 23.746.055,78 wurden im laufenden Geschäftsjahr vollständig wertberichtigt.

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

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

d) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten (Vorjahr)

Der Rückzahlungsbetrag eines unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Commercial Paper per 31. Dezember 2013 war höher als der Ausgabebetrag. Dieser Unterschiedsbetrag war bis zum Erfüllungstag am 24. Januar 2014 planmäßig abgeschrieben und valutierte zum 31. Dezember 2013 in Höhe von 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 Herab-

setzung 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 Aufsichtsrats 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.

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 2013 entnommen.

Im Geschäftsjahr 2014 erfolgte eine Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von EUR 33.011.322,14 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von -45.732.214,87. Zum Bilanzstichtag betragen die Kapitalrücklagen EUR 0,00 (Vj. EUR 33.011.322,14).

g) Gesetzliche Rücklage

Die gesetzliche Rücklage wurde im Geschäftsjahr 2014 vollständig in Höhe von EUR 484.574,20 zur Reduzierung des Jahresfehlbetrages verwendet.

h) Bilanzverlust/-gewinn

	2014	2013
Angaben in EUR		
Jahresfehlbetrag	-45.732.214,87	-87.266.665,04
Gewinnvortrag des Vorjahres	0,00	232.987,18
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	33.011.322,14	87.033.677,86
Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage	484.574,20	0,00
Bilanzverlust/-gewinn	-12.236.318,53	0,00

i) Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betreffen Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer für die Jahre 2009 bis 2014 und resultieren aus Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005 bis 2008, welche entsprechende Folgewirkungen für die Jahre 2009 bis 2014 entfalten. Die Steuerrückstellungen im Vorjahr betragen EUR 91.209,00 und betrafen ausschließlich Gewerbesteuer für das Geschäftsjahr 2013.

j) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2014 im Wesentlichen 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 fünf (Vj. vier) ihrer Tochtergesellschaften, ohne dass dies nachhaltig den Wert der Beteiligungen erhöhen würde (EUR 21,0 Mio., Vj. EUR 16,0 Mio.). Außerdem sind unter den sonstigen Rückstellungen Zinsen auf Steuernachforderungen in Höhe von EUR 60.545,00 (Vj. EUR 0,00), Kosten für Abschlussprüfung in Höhe von EUR 40.000,00 (Vj. EUR 43.000,00), der noch nicht ausgezahlte Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2014 in Höhe von EUR 32.383,55 (Vj. EUR 57.534,23), noch nicht genommener Urlaub in Höhe von EUR 16.000,00 (Vj. EUR 14.000,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 8.143,00 (Vj. EUR 7.153,00) enthalten. Im Vorjahr bestanden darüber hinaus Rückstellungen aufgrund Verwaltungsumlagen der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg, in Höhe von EUR 35.000,00.

k) Verbindlichkeiten

Die im Vorjahr ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen die in Rechnung gestellte Bearbeitungsgebühr der die Tanker- und Containerflotte finanzierenden Bank für die Zustimmung zum Sanierungskonzept am 24. April 2013.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 1.030.069,09 (Vj. EUR 40.258,55) betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der König & Cie. GmbH & Co. KG, Hamburg, (EUR 898.935,28). Sie resultieren in Höhe von EUR 892.500,00 aus einer vertraglich vereinbarten Ausgleichszahlung aufgrund der einvernehmlichen Beendigung eines Vertrages über die Erbringung von Service-, Dienst- und Beratungsleistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von EUR 4.217.403,37 (Vj. EUR 0,00) sowie ausstehende Einlagen gegenüber den Unternehmen MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 4.500,00 (Vj. EUR 6.500,00) und MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 4.000,00 (Vj. EUR 5.000,00).

Unter dem Posten sonstige Verbindlichkeiten werden Verbindlichkeiten aus Gewerbesteuer in Höhe von EUR 87.792,50 (Vj. EUR 0,00), Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von EUR 39.960,66 (Vj. EUR 14.740,97) und Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von EUR 653,56 (Vj. EUR 304,36) ausgewiesen. Im Vorjahr wurden darüber hinaus „Commercial Paper“-Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 2.000.000,00 ausgewiesen, die eine EUR-Emission unter dem im Herbst 2011 aufgelegten Commercial Paper Programm der Gesellschaft betrafen. Begebungstag war der 27. September 2013, Erfüllungstag der 27. Januar 2014.

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 498.548,69 (Vj. EUR 496.817,50) 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 217.650,00 (Vj. EUR 196.935,03), Erstattungen von Lohnausfallkosten in Höhe von EUR 14.691,03 (Vj. EUR 2.508,38), Kursgewinne von EUR 6.967,58 (Vj. EUR 99,32), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von EUR 1.246,94 (Vj. EUR 39.546,43) sowie periodenfremde Erträge EUR 227,06 (Vj. EUR 10.772,90).

b) Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 948.817,13 (Vj. EUR 582.530,54) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 859.075,57) sowie sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung (EUR 89.741,56).

c) Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten

Unter diesem Posten werden die im Geschäftsjahr vorgenommenen Wertberichtigungen von Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von EUR 23.746.055,78 (Vj. EUR 0,00) erfasst.

d) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 6.988.426,66 (Vj. EUR 18.117.493,96) sind im Wesentlichen die Aufwendungen aus der Anpassung der Rückstellung für voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung und in Verbindung mit der mit einem Bankenconsortium geschlossenen Sanierungsvereinbarung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt fünf (Vj. vier) ihrer Tochtergesellschaften (EUR 4.395.200,00, Vj. EUR 16.000.000,00) erfasst. Außerdem enthalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen die Belastung aus einer vereinbarten Ausgleichszahlung für die Auflösung eines Dienstleistungsvertrages in Höhe von EUR 1.500.000,00. Im Vorjahr resultierten hieraus Dienstleistungsaufwendungen in Höhe von EUR 1.124.870,48. Neben den zuvor genannten Aufwendungen sind Kursverluste von EUR 320.277,05 (Vj. EUR 1.921,36), Rechts- und Beratungskosten von EUR 137.593,38, Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 105.000,00 sowie Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 71.700,00 ausge-

wiesen. Periodenfremde Aufwendungen bestehen in Höhe von EUR 3.502,47 (Vj. EUR 2.313,49).

e) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen (EUR 189.336,00) stammen aus Ausschüttungen von Tochtergesellschaften, die Komplementäre der Schiffskommanditgesellschaften sind. Die im Vorjahr ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 7.188.313,73 stammten aus der Übernahme der anteiligen Gewinne der Schiffskommanditgesellschaften.

f) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Die Erträge erfassen die Zinserträge aus Ausleihungen an verbundene Unternehmen.

g) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Die Erträge aufgrund des Gewinnabführungsvertrags in Höhe von EUR 3.450.159,28 (Vj. EUR 3.959.649,00) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH.

h) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von EUR 50.504,38 (Vj. EUR 62.931,47) werden Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH ausgewiesen.

i) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 14.989.049,97 (Vj. EUR 79.773.271,51) resultieren aus der Abschreibung der Anteile an der MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.641.767,54), MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 261.840,24), MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 663.451,67), MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.281.036,47), MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 3.175.343,73), MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 2.244.305,16) und MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG (EUR 1.721.305,16).

j) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von EUR 828.786,06 (Vj. EUR 185.756,07) beinhaltet Zinsaufwand in Höhe von EUR 604.800,00 aus der Aufzinsung der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für ungewisse Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt fünf ihrer Tochtergesellschaften, Zinsaufwand in Höhe von EUR 100.866,33 aus der Begebung der Commercial Paper, Zinsaufwand aus Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 62.574,73 sowie Zinsen auf Steuernachforderungen in Höhe von EUR 60.545,00.

k) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von EUR 2.554.047,85 resultieren vor allem aus Steuernachforderungen für Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer für die Jahre 2009 bis 2013 (TEUR 1.725) und dem laufenden Steueraufwand des Geschäftsjahres 2014 in Höhe von TEUR 832.

5. Sonstige Angaben

a) Anzahl der Arbeitnehmer

Im Jahresdurchschnitt waren bei der Marenave Schiffahrts AG acht Mitarbeiter (Vj. sieben Mitarbeiter) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2014 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über acht Mitarbeiter (ohne Vorstand).

b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schiffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2014 durch den Vorstand Herrn Ole Daus-Petersen, Hamburg.

Der Vorstand ist satzungsgemäß vom Selbstkontrahierungsverbot nach § 181 BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

c) Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied des DEVK Lebensversicherungsvereins a.G., Königswinter (Vorsitzender seit 1. Januar 2015, stellvertretener Vorsitzender bis 31. Dezember 2014),
- Herr Dr. iur. Henning Winter, Vorstandsmitglied der Deutschen Schiffsbank i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Neumünster (stellvertretender Vorsitzender seit 1. Januar 2015),
- Herr Dr. Harald Wauschkuhn (bis zum 31. Dezember 2014), freiberuflicher Rechtsanwalt, Hamburg (Vorsitzender bis zum 31. Dezember 2014).

Am 28. November 2014 erklärte Herr Dr. Wauschkuhn seine Amtsniederlegung mit Wirkung zum Ablauf des Geschäftsjahres 2014. Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 16. Dezember 2014 wurde Herr Bernd Zens zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herr Dr. iur. Henning Winter zu dessen Stellvertreter – jeweils mit Wirkung zum Beginn des Geschäftsjahres 2015 – gewählt.

Im Januar 2015 erfolgte die gerichtliche Bestellung von Herrn Dipl.-Kfm. Klaus Meyer, Partner bei der PricewaterhouseCoopers AG i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Hamburg, als neues Aufsichtsratsmitglied.

Mitgliedschaften in weiteren Kontrollgremien:

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; (Mitglied des Aufsichtsrates)
- Vineta GmbH, Hamburg, (Mitglied des Aufsichtsrats)
- CONTI 56. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Arabella", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- CONTI 58. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Daphne", München, (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- CONTI 170. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "Conti Lapislazuli", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 95 MT Front Melody GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 98 VLCC Front Tina GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- DS-Rendite-Fonds Nr. 102 MT Stena Venture GmbH & Co. Tankschiff KG, Dortmund, (Mitglied des Verwaltungsrats)
- Norddeutsche Vermögen Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, (Vorsitzender des Beirats)
- Paribus Schiffsportfolio Renditefonds X GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Investitionsbeirats)
- Schiffahrtsgesellschaft "Nordsee" mbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- MS "Hammonia Berolina" Schiffahrts-GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)
- KG MS "Charles Dickens" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co., Hamburg, (Mitglied des Beirats)

Herr Dr. Harald Wauschkuhn ist Verwaltungsratsvorsitzender der Dreiundsiebzigste Hanseatische Grundbesitz GmbH & Co. KG i.L., Hamburg.

Herr Klaus Meyer ist Mitglied des Verwaltungsrats bei den folgenden Gesellschaften, mit Sitz in München:

- CONTI 164. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI OPAL"
- CONTI 162. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI MADAGASKAR"
- CONTI 3. Container Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI HELSINKI"
- CONTI 178. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI TANSANIT"
- CONTI 183. Schiffahrts-GmbH & Co. KG Nr. 1
- CONTI 55. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ARIADNE"
- CONTI 160. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ONTARIO"
- CONTI 19. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI CHAMPION"
- CONTI 4. Beteiligungsfonds GmbH & Co. KG

d) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Allein-Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2014 eine Vergütung in Höhe von EUR 254.000,00. Darin enthalten ist das vertraglich vereinbarte Grundgehalt von TEUR 204 und ein Anerkennungsbonus von TEUR 50. Daneben wurden dem Vorstand im Geschäftsjahr 2014 Sachbezüge in Höhe von EUR 12.243,42 gewährt. Der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung betrug für das Geschäftsjahr 2014 EUR 4.046,04.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 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 28,20 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 Konsortialführer	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR* (USD)
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	29.816.324,85 (36.200.000,00)
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	DekaBank	29.816.324,85 (36.200.000,00)
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	35.631.331,85 (43.260.000,00)
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	35.631.331,85 (43.260.000,00)
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	17.642.698,30 (21.420.000,00)
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	17.642.698,30 (21.420.000,00)
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	33.740.449,72 (40.964.280,00)
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	34.040.029,65 (41.328.000,00)
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	41.182.769,13 (50.000.000,00)
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	127.968.371,63
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

* Umrechnung mit Stichtagskurs zum 31.12.2014 1 EURO = 1,2141 USD

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 403.112.330,12 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 354.882.662,59 (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 19.767.729,18 (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 218,7 Mio. (Vorjahr: EUR 204,8 Mio.). Das Risiko einer Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen kann nicht abschließend ausgeschlossen werden. Für die sich am Bilanzstichtag auf der Basis der aktuellen Unternehmensplanung und in Verbindung mit der mit einem Bankenkonsortium geschlossenen Sanierungsvereinbarung ergebenden Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt fünf (Vj. vier) ihrer Tochtergesellschaften wurde bereits eine bilanzielle Vorsorge in Höhe von EUR 21,0 Mio. (Vj.: EUR 16,0 Mio.) in den Rückstellungen gebildet und insoweit ein Teil dieses Risikos erfasst.

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 162.156,52 (Vj.: EUR 158.864,79) 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.

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 zuzu-

rechnen. 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 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 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 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 Inhalt der gemäß § 26 Abs. 1 WpHG bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2014 veröffentlichten Stimmrechtsmitteilungen angegeben:

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

Die 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 uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 23.12.2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.12.2014 die Schwelle von 10 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 11,94 % (das entspricht 179.140 Stimmrechten) betragen hat. 11,94 % der Stimmrechte (das entspricht 179.140 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit Satz 2 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Kreissparkasse Biberach, Kreissparkasse Bautzen, Kreissparkasse Heilbronn.

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 22.01.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 19.01.2015 die Schwelle von 10 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 9,93 % (das entspricht 149.032 Stimmrechten) betragen hat. 9,93% der Stimmrechte (das entspricht 149.032 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende Aktionäre, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse, Dresden, Sparkasse Hildesheim.

Die Sachsen-Finanzgruppe, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 05.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99 % (das entspricht 74.882 Stimmrechten) betragen hat. 4,99 % der Stimmrechte (das entspricht 74.882 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 06.02.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 02.02.2015 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,99 % (das entspricht 74.882 Stimmrechten) betragen hat.

Der Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a.G., Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 10.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unter-

schritten hat und an diesem Tag 0 % (das entspricht 0 Stimmrechten) betragen hat.

Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04 % der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihm kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft.

Die DELPHI Unternehmensberatung Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04 % der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, VV Beteiligungen Aktiengesellschaft.

Die VV Beteiligungen Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,04 % der Stimmrechte (das entspricht 60.690 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Die Deutsche Balaton Aktiengesellschaft, Heidelberg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.03.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 10.03.2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 4,04 % (das entspricht 60.690 Stimmrechten) betragen hat.

g) Beteiligungsverhältnisse bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2014 ¹⁾

Name	Sitz	Beteiligungsquote in %	Gesamt-Eigenkapital in EUR	Jahresergebnis 2014 in EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	31.942,13	6.938,66
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	40.530,16	15.529,29
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	31.965,56	6.964,84
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	40.387,70	15.386,81
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-628.064,94	-750.161,26
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-269.294,36	-483.260,95
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-8.021.119,78	-2.082.774,21
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,92	-8.432.514,13	-2.268.037,54
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,91	-1.283.500,91	-3.870.588,95
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,90	-5.272.767,17	-1.821.356,76
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,83	-5.191.169,61	-1.524.107,01
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,83	-4.740.669,88	-1.420.313,91
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00	5.012,11	-1.133,52
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	100,00	4.449,31	-1.034,58
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-6.999.781,84	-9.270.351,76
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-6.537.987,76	-9.739.155,53
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-2.251.348,07	-9.271.348,07
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	99,86	-962.062,52	-7.982.062,52
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	28.043.034,56	0,00 ²⁾

1) Die zum 31. Dezember 2014 aufgestellten Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften wurden noch nicht festgestellt.

2) Ergebnisabführungsvertrag mit der Marenave Schiffahrts AG.

h) Corporate Governance

Die Gesellschaft hat für 2014 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite (www.marenave.com) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

i) Konzernverhältnisse

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Zum 31. Dezember 2014 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.

j) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2014 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für den Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

	EUR
Abschlussprüfungsleistungen	71.600,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	71.600,00

In den Abschlussprüfungsleistungen sind neben den Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG des abgelaufenen Geschäftsjahres auch die Aufwendungen aus Abschlussprüfungsleistungen für das Geschäftsjahr 2013 in Höhe von EUR 1.600,00 enthalten.

Hamburg, 31. März 2015

Marenave Schiffahrts AG



Der Vorstand
Ole Daus-Petersen

Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2014

Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2014	Anschaffungskosten		31.12.2014
		Zugänge	Abgänge	
Sachanlagen				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.043,00	75.520,00	1.895,00	83.668,00
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	168.452.290,96	1.502.020,01	0,00	169.954.310,97
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.300.000,00	1.300.000,00	0,00	3.600.000,00
3. Beteiligungen	0,00	606,06	0,00	606,06
	170.752.290,96	2.802.626,07	0,00	173.554.917,03
Gesamtsumme	170.762.333,96	2.878.146,07	1.895,00	173.638.585,03

	1.1.2014	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2014	Buchwert 31.12.2014	Buchwert 31.12.2013
		Zugänge	Abgänge				
Sachanlagen							
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.552,00	9.190,00	1.894,00	11.848,00	71.820,00	5.491,00	
Finanzanlagen							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	115.175.348,83	14.989.049,97	0,00	130.164.398,80	39.789.912,17	53.276.942,13	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	3.600.000,00	2.300.000,00	
3. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	606,06	0,00	
	115.175.348,83	14.989.049,97	0,00	130.164.398,80	43.390.518,23	55.576.942,13	
Gesamtsumme	115.179.900,83	14.998.239,97	1.894,00	130.176.246,80	43.462.338,23	55.582.433,13	

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 2015

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 2014 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 ord-

nungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen des Vorstands im Lagebericht hin. Dort wird in den Abschnitten „Finanzierungsrisiken“ und „Prognosebericht“ ausgeführt, dass auf der Basis der aktuellen Unternehmensplanung der gemäß Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 für den Finanzierungskreis der Container- und Tankerflotte kontrahierte Kapitaldienst ab Juni 2016 voraussichtlich nicht mehr erbracht werden kann. Sollte bis zum Juni 2016 keine tragfähige und nachhaltige Refinanzierungslösung mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium ausgehandelt worden sein, könnte das Bankenkonsortium die Darlehen fällig stellen. Dies würde eine Bestandsgefährdung durch drohende Insolvenz der betroffenen Schiffgesellschaften, aber auch der Marenave Schifffahrts AG als Garant/Bürge der Darlehensverbindlichkeiten, bedeuten.

Bestandsgefährdende Risiken für den Konzern und die Marenave Schifffahrts AG könnten sich insbesondere auch aus der Nichterfüllung der erstmals in 2015 nachzuweisenden schiffsindividuellen Loan-to-Value-Ratio ergeben. Hieraus könnte ein Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung abgeleitet werden und damit deren außerordentliche Kündigung nach sich ziehen.

Hamburg, den 20. April 2015

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dinter
Wirtschaftsprüfer

ppa. Presser
Wirtschaftsprüferin



Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

nachdem zum Ablauf des Jahres 2013 der langjährige Vorstand Tobias König sein Amt niedergelegt hatte, fungierte im Jahr 2014 Herr Ole Daus-Petersen als Alleinvorstand der Gesellschaft. Eine seiner ersten – mit Erfolg gemeisterten – Aufgaben bestand in den Verhandlungen zur Aufhebung des langfristigen Servicevertrages mit der König & Cie. GmbH & Co. KG. Durch die im Geschäftsjahr 2014 erlangte Aufhebung wurde die notwendige Unabhängigkeit erreicht, welche eine Grundvoraussetzung für das angestrebte weitere Wachstum der Gesellschaft darstellt. Dass ein solches Wachstum durch sinnvoll eingegangene strategische Partnerschaften unterstützt wird, dokumentiert u.a. die vom Vorstand im Jahr 2014 initiierte Zusammenarbeit mit der international renommierten Hafnia-Gruppe.

Auf dieser Basis sieht der Aufsichtsrat das Unternehmen für die Zukunft strategisch gut aufgestellt, um von den Gelegenheiten, die das derzeitige Marktumfeld unverändert bietet, zu profitieren. Eine weitere wesentliche Voraussetzung dafür ist aus heutiger Sicht eine konstruktive Einigung bei sich abzeichnenden Problemen in der Kapitaldienststruktur ab dem Jahr 2016 mit einem Teil der finanzierenden Banken.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit Schreiben vom 28. November 2014 hat der ehemalige Vorsitzende des Aufsichtsrats, Herr Dr. Harald Wauschkuhn, sein Amt als Aufsichtsrat mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2014 niedergelegt. Im Rahmen der Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember 2014 wurde sodann der Berichtsunterzeichnende Bernd Zens zum neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Dr. Henning Winter zu dessen Stellvertreter – und zwar jeweils mit Wirkung ab Beginn des Jahres 2015 – gewählt.

Der vakante dritte Aufsichtsratsposten wurde durch gerichtliche Bestellung neu besetzt. Durch Beschluss des Amtsgerichts Hamburg vom 18. Januar 2015 wurde Herr Klaus Meyer antragsgemäß zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Wir freuen uns, mit Herrn Meyer einen ausgewiesenen Fachmann auf dem Gebiet der Schifffahrt in unserem Kreis begrüßen zu dürfen und blicken einer vertrauensvollen und gedeihlichen Zusammenarbeit entgegen. Gleichzeitig bedauert der Aufsichtsrat das aus persönlichen Gründen erfolgte Ausscheiden von Herrn Dr. Wauschkuhn und bedankt sich für seine in der

Aufbauphase und besonders in den schwierigen zurückliegenden Jahren geleistete Arbeit für die Gesellschaft.

Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2014 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 2014 unverändert der aktuellen Ertrags- und Liquiditätssituation sowie der Finanzierungssituation einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere die Verhandlungen des Vorstands mit einem finanzierenden Bankenkonsortium verfolgt, die darauf abzielen, die Finanzierung einzelner Tochterunternehmen neu aufzustellen und ihre zukünftigen Kapitaldienstverpflichtungen an deren operativen Einnahmepotential auszurichten. Auch die Arbeitsergebnisse des in diesen Prozess einbezogenen unabhängigen Sanierungsgutachters wurden fortlaufend gesichtet und mit dem Vorstand diskutiert.

Auch die durch den Vorstand vorgenommenen Weichenstellungen in der Beschäftigungssituation einzelner Schiffe machten einen Schwerpunkt der Betrachtungsgegenstände des Aufsichtsrats aus. Außerdem wurde der Prozess um die Aufhebung des ehemaligen langfristigen Servicevertrages mit der König & Cie. GmbH & Co. KG intensiv begleitet.

Im Geschäftsjahr 2014 fanden vier turnusmäßige Aufsichtsratssitzungen statt. Darüber hinaus erfolgten vier Telefonkonferenzen. 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.



Vorstandsvergütung

In seiner Sitzung am 16. Dezember 2014 hat der Aufsichtsrat eine Anhebung der Vorstandsvergütung um TEUR 26 auf TEUR 230 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2015 sowie die Gewährung eines Anerkennungsbonus in Höhe von TEUR 50 beschlossen. Detaillierte Ausführungen zur Vorstandsvergütung finden Sie im Abschnitt „Grundzüge des Vergütungssystems“ innerhalb des Lageberichts zum Konzern- bzw. Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014.

Corporate Governance

Der Deutsche Corporate Governance Kodex – in der Fassung vom 24. Juni 2014, veröffentlicht am 30. September 2014 im Bundesanzeiger – war unter anderem Thema der Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember 2014. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben, die allen Aktionären im Internet unter www.marenave.com dauerhaft zugänglich gemacht wurde. Über die Corporate Governance bei der Marenave Schiffahrts 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 11. Juni 2014 zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellte Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, Niederlassung Hamburg, hat gemäß Prüfungsauftragserteilung durch den Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht der Marenave Schiffahrts AG sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht des Marenave Konzerns zum 31. Dezember 2014 geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten – und einem ergänzenden Hinweis versehenen – Bestätigungsvermerk versehen. Der Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt.

Der ergänzende Hinweis zum uneingeschränkten Bestätigungsvermerk bezieht sich dabei auf die in der Zukunft mög-

liche Bestandsgefährdung der Gesellschaft und des Konzerns, sofern im Falle nicht erfolgreicher Restrukturierungsverhandlungen von Schiffshypothekendarlehen die finanzierenden Banken ihre dann zustehenden Rechte ausüben sollten.

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 24. April 2015 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 24. April 2015 billigte er den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014. 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 unverändert herausfordernden Geschäftsumfeld.

Hamburg, den 24. April 2015
Der Aufsichtsrat

Bernd Zens
Vorsitzender

Corporate-Governance-Bericht

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

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

Das Kapitel enthält auch die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB sowie die Entsprechenserklärung vom 16. Dezember 2014 zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Beide Erklärungen wurden bereits auf unserer Homepage (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/index.html>) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

1. Entsprechenserklärung

Die Marenave Schifffahrts AG sieht sich den Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils aktuellen Form verbunden. Die vom Vorstand und Aufsichtsrat am 16. Dezember 2014 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 30. September 2014 finden Sie auf Seite 113 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.

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2014 besteht der Vorstand bis auf Weiteres aus einer Person.

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

- a) Erwerb und Veräußerung von Schiffen und 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. Bisher 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 2015
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 Schifffahrts 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.

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

Der zum 10. Dezember 2013 neu bestellte Vorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2014 eine jährliche Vergütung von TEUR 204 sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens. Mit Wirkung ab 1. Januar 2015 wurde das Jahresfestgehalt auf TEUR 230 erhöht.

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 entweder auf der

Grundlage einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu zahlen. Eine Zielvereinbarung wurde noch nicht vereinbart. Im Dezember 2014 wurde ein Anerkennungsbonus in Höhe von TEUR 50 zugesprochen und ausgezahlt.

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 Abfindungs-Caps wird auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt.

Gemäß der Mustertabelle entsprechend Nummer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex stellt sich die Vorstandsvergütung wie folgt dar. Der zuvor beschriebene Anerkennungsbonus wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst. Alle Zuwendungen führten in den betrachteten Jahren zu Zuflüssen, so dass die Darstellung innerhalb einer Tabelle erfolgt.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2013	2014	2014 (max.)	2014 (min.)
Gewährte Zuwendungen = Zuflüsse				
Festvergütung	12.064,52	204.000,00	204.000,00	204.000,00
Nebenleistungen	912,66	12.243,42	12.243,42	12.243,42
Summe	12.977,18	216.243,42	216.243,42	216.243,42
Einjährige variable Vergütung	0,00	50.000,00	n/a	n/a
Mehrjährige variable Vergütungen	n/a	n/a	n/a	n/a
Summe	0,00	50.000,00	n/a	n/a
Versorgungsaufwand	0,00	4.046,04	4.046,04	4.046,04
Gesamtvergütung	12.977,18	270.289,46	220.289,46	220.289,46

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 Bundes-

anstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht einen entsprechenden Beleg; die Information wird dem Unternehmensregister zur Speicherung übermittelt.

Der Marenave Schiffahrts AG wurden für das Geschäftsjahr 2014 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 Schiffahrts AG

Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg

ISIN: DE000A0H1GY2

Vorstand und Aufsichtsrat der Marenave Schiffahrts AG erklären hiermit gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 24. Juni 2014 (im Folgenden „der neu gefasste Kodex“), veröffentlicht am 30. September 2014 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 Schiffahrts 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 Ressortzu-

ständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) regeln.

Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2014 durch einen Alleinvorstand geführt. Vorstand und Aufsichtsrat erachten einen Alleinvorstand aufgrund der aktuellen Unternehmensstruktur derzeit für zweckgemäß und ausreichend.

Da wesentliche Regelungsinhalte einer Geschäftsordnung – z.B. die Ressortzuständigkeiten einzelner Vorstandsmitglieder, die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die erforderliche Beschlussmehrheit bei Vorstandsbeschlüssen (Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss) – nur einen aus mehr als einer Person bestehenden Vorstand betreffen, wird eine separate Geschäftsordnung für den Vorstand 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 zunächst bis Ende 2015 laufende Vorstands-Anstellungsvertrag enthält keine variablen Bestandteile. Der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG ist der Auffassung, dass die Vereinbarung variabler Vergütungsbestandteile bei einer ur-

sprünglich 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. Es steht darüber hinaus jedoch im Ermessen des Aufsichtsrats, einem Vorstandsmitglied im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren.

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.

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 ins-



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

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

5.3.3

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

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

5.4.1

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

und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen.

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

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 10. Dezember 2013 hat die Marenave Schifffahrts AG bis zur Veröffentlichung des neugefassten Kodex den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 mit den in der letzten Entsprechenserklärung genannten Abweichungen (Ziffern 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 16. Dezember 2014
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 Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von vormals 150.050.000,00 Euro, eingeteilt in 1.500.500 nennwertlose, auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von jeweils EUR 100,00, zum Zwecke der Einstellung in die Kapitalrücklage der Gesellschaft um EUR 120.040.000,00 auf EUR 30.010.000,00 herabgesetzt wurde. Die Kapitalherabsetzung erfolgte durch Herabsetzung des rechnerischen Anteils am Grundkapital aller bestehenden Aktien von EUR 100,00 um jeweils EUR 80,00 auf EUR 20,00. Die Anzahl der Aktien veränderte sich nicht. Eine Auszahlung an die Aktionäre erfolgte nicht.

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 Aktiegattungen 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 bzw. im Anhang und im Konzern-Anhang nach IFRS (Notes) basieren zum einen 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 und wonach der Stimmrechtsanteil des Mitteilenden 13,33 % betrug, wovon 10 % dem Mitteilenden zuzurechnen sind.

Zum anderen wurde der Gesellschaft am 23. Dezember 2014 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG von der Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, mitgeteilt, dass deren Stimmrechtsanteil an der Gesellschaft 11,94 %, betrug, welche ihr von insgesamt drei Gesellschaften, deren Stimmrechtsanteil jeweils 3 % oder mehr beträgt, zuzurechnen ist.

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 Satzungsänderun-

gen, die nur die Fassung betreffen, kann die Hauptversammlung gemäß § 179 Aktiengesetz dem Aufsichtsrat übertragen. Hiervon hat die Hauptversammlung in § 12 der Satzung Gebrauch gemacht.

7. Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit 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 Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 pro Quartal und darüber hinaus nach Ermessen des Vorstands bzw. auf Anforderung des Aufsichtsrats ein seinem Informationsbedürfnis maßgeschneidertes Reporting, in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet wird.

Hamburg, im April 2015



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

DAX

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

Derivate

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

Dockung

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

beiten am Unterwasserschiff oder den technischen Anlagen des Schiffes vorzunehmen.

Dwt.

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

EBIT-Marge

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

EURO STOXX 50

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

Fremdkommission

(Befrachtungs- und Adresskommission)

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

HfT

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

HGB

Deutsches Handelsgesetzbuch.

HtM

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

IFRS

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

LaR

„loans and receivables“ Kredite und Forderungen.

Ldt

„Light Displacement Tons“ Stahlgewicht des Schiffes.

Loss-of-Hire

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

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

Nettononnen

Angabe zur Schiffsgröße, die als Berechnungsgrundlage zur Tonnagesteuerermittlung dient.

Off-hire

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

OPEX

„Operational expenditures“: siehe Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten.

Pool oder auch Einnahmepool

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

Reedereiüberschuss

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

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

Reisecharter

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

Schiffshypothekendarlehen

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

See-Schiffsregister

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

Spot-Markt

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

Tanker

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

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

Tdw.

siehe dwt.

TEU

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

Time-Charter/Zeitcharter

Im Rahmen einer Time-Charter wird ein Schiff zu einer üblicherweise fixierten Rate zu einem fixierten Zeitraum, der mehr als eine einzelne Reise umfasst, verchartert. Bei der Zeitcharter wird eine feste Zeitcharterrate -zumeist in USD- pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „floating time charter“ vorsieht, ist die Charterrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die im Pool fahren, ist die Entwicklung der Chartersraten 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 Schifffverkehr 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 Gewinnermittlungsmethode 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 | © 2015
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, Fotolia, iStockphoto, Panthermedia, Shutterstock

Konzeption, Satz und Layout

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: April 2015



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