

# Geschäftsbericht 2016

der Marenave Schifffahrts AG

M



# Inhalt

## Einleitung

- 04 Vorwort
- 06 Das Unternehmen in Kürze

## Konzernentwicklung

- 07 Kursverlauf
- 08 Marenave Schifffahrts AG in Zahlen
- 09 Die Flotte auf einen Blick
- 10 Konzern-Lagebericht

## Konzernabschluss

- 66 Konzern-Bilanz
- 68 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 69 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 70 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 71 Konzern-Anhang
- 134 Konzern-Anlagenspiegel
- 136 Segmentberichterstattung
- 138 Bilanzzeit zum aufgestellten Konzernabschluss
- 139 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

## Jahresabschluss

- 140 Lagebericht des Einzelabschlusses
- 189 Bilanz
- 190 Gewinn- und Verlustrechnung
- 191 Anhang des Einzelabschlusses
- 220 Entwicklung des Anlagevermögens
- 221 Bilanzzeit zum aufgestellten Einzelabschluss
- 222 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

## Corporate Governance

- 223 Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2016
- 226 Corporate-Governance-Bericht
- 226 *Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB*
- 229 *Weitere Angaben zur Corporate Governance*
- 231 *Entsprechenserklärung*
- 233 Erläuternder Bericht des Vorstands zu den Angaben nach § 289 Abs. 4 und Abs. 5, § 315 Abs. 4 HGB
  
- 237 Glossar
- 240 Impressum



**Bernd Raddatz**

Vorstand, Marenave Schifffahrts AG

## Sehr geehrte Aktionäre,

hiermit überreichen wir Ihnen den Geschäftsbericht für das Jahr 2016. Ohne Ihnen die Vorfreude auf das Lesen des enthaltenen Jahres- und Konzernabschlusses nehmen zu wollen, will ich Ihnen meine Einschätzung nicht vorenthalten, dass die Abschlüsse – jedenfalls die reinen quantitativen Bestandteile – eine doch allenfalls eingeschränkte Aussagekraft haben. Dies liegt daran, dass zwangsläufig die Wertverhältnisse aus Sicht des Bilanzstichtages 31. Dezember 2016 dargestellt werden. Diese waren bekanntlich geprägt von einer deutlichen Überschuldungssituation sowohl auf Konzern-ebene als auch separat auf Ebene der Muttergesellschaft.

Durch die zwischenzeitlich geglückte finanzielle Restrukturierung, die allen voran eine Enthftung ermöglichte, befindet sich der Konzern seitdem in einer komplett „neuen Welt“. Die zeitlich davor liegenden Wertverhältnisse haben insofern keinerlei Aussagekraft oder Indizcharakter für die Zeit nach der wirksam gewordenen Enthftung. Anders ausgedrückt: egal ob per Ende 2016 ein negatives Konzern-Eigenkapital von EUR 32 Mio. (wie tatsächlich ausgewiesen) oder aber ein um beispielsweise EUR 20 Mio. höheres/geringeres negatives Konzern-Eigenkapital vorgelegen hätte; bezüglich der Wertverhältnisse nach Enthftung hätte dies keinerlei Unterschied gemacht. Diese Wertverhältnisse – die von einem geringen positiven Eigenkapital geprägt sein werden – werden jedoch in einer Bilanz erstmals zum 31. Dezember 2017 sichtbar sein.

Insofern stellt der vorliegende Geschäftsbericht 2016 im Wesentlichen eines dar: nämlich Vergangenheitsbewältigung.

Diese hat jedoch durchaus ihren Wert, da sie notwendige Voraussetzung für die Befassung mit der Zukunft ist. Nachdem Sie bereits während des jahrelangen Restrukturierungsprozesses diverse Geduldspuren erfahren mussten, hat sich der Startschuss für die Zukunft auch nach der erfolgten Enthftung zunächst etwas verzögert. Gemeint ist der – in der Öffentlichkeit meines Erachtens fälschlicherweise als „Machtkampf“ dargestellte – Prozess der Ausübung von Interessen einzelner Stakeholder. Dieser führte in der Folge der Hauptversammlung vom 15. September 2017 unter anderem auch zu einem kompletten Austausch der Organe der Gesellschaft, weshalb heute und zukünftig ich mich als Vorstand an Sie wenden darf. Auch dieser Prozess war offensichtlich notwendig für das gemeinsame Ziel, einen wirtschaftlichen Neustart der Marenave AG zu ermöglichen. Dass es dazu eines strategischen maritimen Partners bedürfen wird, war seit jeher unbestritten. Mit der Ernst Russ AG haben wir nun einen solchen potentiellen strategischen Partner, der die Ernsthaftigkeit seiner Absichten bereits bewiesen hat und als wesentlicher Aktionär auch eine bessere Umsetzungsfähigkeit besitzt als interessierte Investoren, die noch nicht an der Gesellschaft beteiligt sind. Dass sowohl Aufsichtsrat als auch Vorstand dabei die berechtigten Interessen aller Aktionäre im Auge behalten werden, sei hiermit versichert.

Hierzu wird es unter anderem eines offenen Gedankenaustausches aller Parteien bedürfen. Einen ersten formellen Rahmen haben wir dazu am 29. Januar 2018. Parallel zur Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts wird zu diesem Da-

tum unsere kommende Hauptversammlung einberufen. Auch diese Veranstaltung stellt zu gewissen Teilen noch ein Stück Vergangenheitsbewältigung dar, wobei ich hoffe, dass mit dieser Hauptversammlung der Schlusspunkt diesbezüglich gesetzt werden kann.

Ein formales „unterschriftsreifes“ Zukunftskonzept werde ich Ihnen Ende Januar 2018 voraussichtlich noch nicht vorlegen können. Die Leitgedanken meiner strategischen Ausrichtung werde ich Ihnen aber durchaus darlegen und sicherlich auch mögliche alternativ denkbare Lösungsansätze zur Umsetzung präsentieren. Ihr Feedback dazu wird in alle weiteren Überlegungen und Schritte mit einbezogen.

Unverändert ist es nicht die Absicht, die bestehenden finanziellen Mittel über die kommenden zwei Jahre schlicht zu verbrauchen. Stattdessen soll die nun bestehende Möglichkeit des wirtschaftlichen Neustarts schnellstmöglich konkret angegangen werden. Das wird voraussichtlich nicht zwei Jahre dauern, geht aber auch nicht unverzüglich, da zunächst die technischen Voraussetzungen für künftige Kapitalerhöhungen geschaffen werden müssen. Nachdem nun die testierten Abschlüsse auch für das Jahr 2016 vorliegen und selbige vom Aufsichtsrat festgestellt bzw. gebilligt wurden, werden wir diese der Hauptversammlung vorlegen. Neben den Standard-Tagesordnungspunkten werden wir erneut eine ordentliche Kapitalherabsetzung vorschlagen, welche das Nennkapital der Marenave Schifffahrts AG an die wirtschaftlichen Verhältnisse nach Enthaftung anpasst. Erst dadurch werden späte-

re gewünschte Kapitalerhöhungsmaßnahmen technisch und wirtschaftlich machbar.

Dass die Umsetzung von Kapitalerhöhungsmaßnahmen und die damit mögliche Realisierung zukünftiger maritimer Projekte keine Selbstverständlichkeit sind, versteht sich nach wie vor von selbst. Unendlich Zeit gibt es dafür auch nicht. Und die kommenden Wochen und Monate werden auch eine Konkretisierung und Einengung des Optionenraums bringen müssen.

Nach all den Strapazen der vergangenen finanziellen Restrukturierung halte ich es nun aber für ein Gebot, die jetzt gewonnene Chance eines Neustarts auch ernsthaft anzugehen und schnellstmöglich versuchen umzusetzen. Wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen, bin ich sicher, dass dieser Versuch erfolgreich sein wird.

Ich freue mich, Sie auf der anstehenden Hauptversammlung zu sehen und mit Ihnen zu diskutieren. Bis dahin verbleibe ich



Ihr Bernd Raddatz

Vorstand  
Marenave Schifffahrts AG

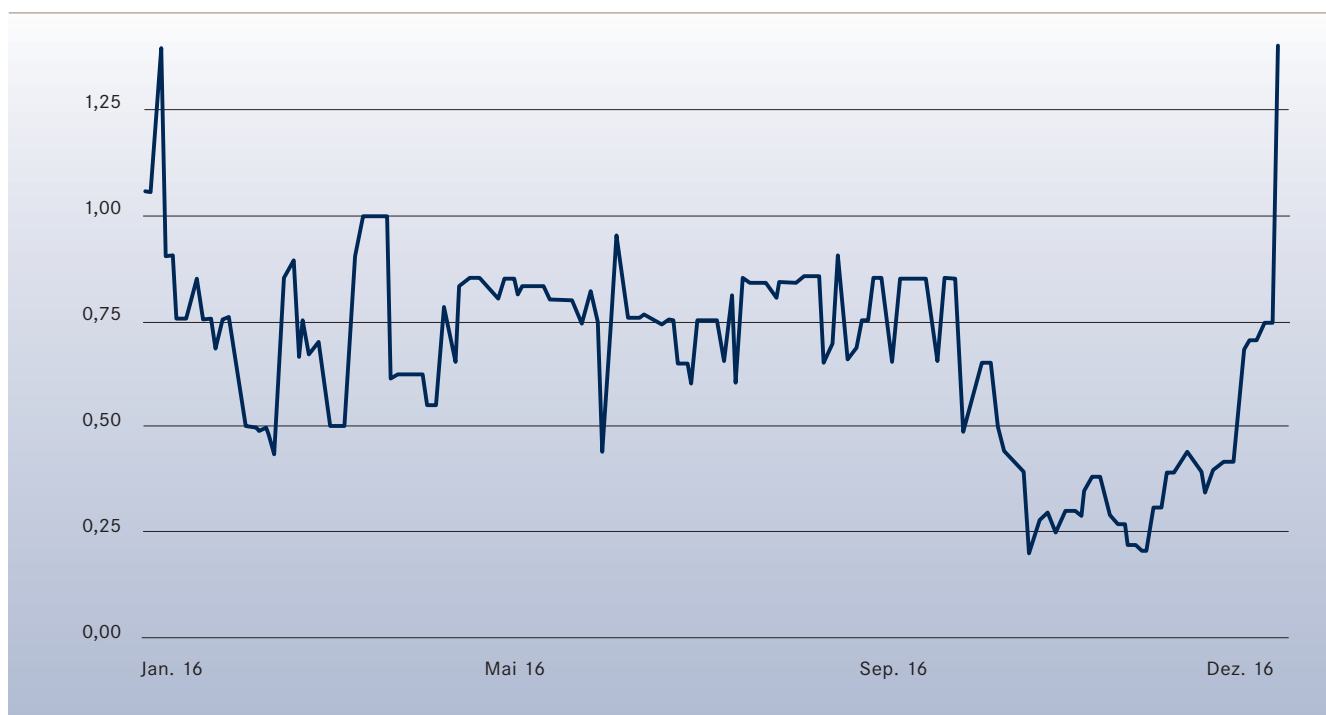
## Das Unternehmen in Kürze

<b>Firma</b>	Marenave Schifffahrts AG
<b>Sitz der Gesellschaft</b>	Seit 1. August 2017: Valentinskamp 24, 20354 Hamburg
<b>Gründungsjahr</b>	2006
<b>Vorstand</b>	Ole Daus-Petersen (bis 16. November 2017) Bernd Raddatz (seit 16. November 2017)
<b>Aufsichtsrat</b>	Bernd Zens, Vorsitzender (bis 14. Oktober 2017) Dr. iur. Henning Winter, Stellvertreter (bis 14. Oktober 2017) Klaus Meyer (bis 15. September 2017)  Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker, Vorsitzender (seit 04. Oktober 2017) Jens Mahnke, Stellvertreter (seit 15. September 2017) Björn Hagedorn (seit 09. November 2017, gerichtlich bestellt bis zur nächsten Hauptversammlung) David Landgrebe (seit 09. November 2017, gerichtlich bestellt bis zur nächsten Hauptversammlung)
<b>Handelsregisternummer</b>	HRB 96057, Amtsgericht Hamburg
<b>Börse</b>	Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg
<b>Marktsegment</b>	Regulierter Markt
<b>Wertpapierkennnummer (WKN)</b>	A0H1GY
<b>International Securities Identification Number (ISIN)</b>	DE000A0H1GY2
<b>Börsenkürzel</b>	M5S
<b>Wertpapiertyp</b>	Inlandsaktie
<b>Marktkapitalisierung</b>	1,11 Mio. Euro zum 31. Dezember 2016
<b>Aktiengattung</b>	Inhaber-Stückaktien ohne Nennbetrag
<b>Anzahl der Aktien</b>	1.500.500

# Kursverlauf

für das Geschäftsjahr 2016

## Marenave Kursdaten Angaben in EUR



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

Die Aktie startete mit einem Kurs von EUR 1,15 in das Jahr 2016. Nach der Ad-Hoc-Mitteilung vom 11. Januar 2016 bzgl. der Verlustanzeige nach § 92 Abs. 1 AktG fiel der Kurs auf EUR 0,75 und bewegte sich bis Ende des 3. Quartals 2016 im Wesentlichen in einer Bandbreite zwischen EUR 0,50 und 1,00.

Innerhalb des 4. Quartals 2017 notierte die Aktie im Wesentlichen unterhalb der EUR 0,50-Marke. Vor dem Hintergrund, dass in diesem Zeitraum das bis dahin verhandelte Sanierungskonzept von einzelnen finanzierenden Banken infrage gestellt wurde (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 7. November 2016), war dies eine plausible Entwicklung.

Erst zum Jahresende zog der Aktienkurs wieder deutlich an. Der Jahresschlusskurs am 30. Dezember 2016 lag bei EUR 0,74 je Aktie (1. Januar 2017: EUR 1,4). Zeitlich zusammengefallen ist diese Entwicklung einerseits mit der Mitteilung über die Verlängerung der Bankenerklärungen zum nicht ernsthaften Einfordern angesichts andauernder Sanierungsverhand-

lungen sowie der Beteiligung eines bereits identifizierten Investors (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 16. Dezember 2016) sowie andererseits mit der Information über eine wesentliche Aktienaufstockung durch die Ernst Russ AG (siehe Ad-Hoc-Mitteilung vom 20. Dezember 2016).

Die Anteile der Marenave Schiffahrts AG werden zu knapp 30 % von der Ernst Russ AG, zu rund 20 % von Versicherungen, zu rund 25 % von Sparkassen, Raiffeisenbanken und Volksbanken und zu rund 5 % von anderen Banken gehalten. Die verbleibenden ca. 20 % verteilen sich auf andere institutionelle Investoren sowie auf Streubesitz.

Da es sich bei den Aktien der Marenave Schiffahrts AG um Inhaberaktien und nicht um Namensaktien handelt, sind diese Angaben indikativ und erfolgen ohne Gewähr. Erhaltene Stimmrechtsmitteilungen werden auf der Homepage der Gesellschaft unter „Investor Relations“; „MAR/WpHG-Meldungen“ veröffentlicht.





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

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Ergebnis</b>									
Umsatzerlöse in TEUR	42.440	63.363	55.274	56.944	62.578	54.788	39.549	33.111	50.458
EBIT in TEUR	-7.983	-15.245	-22.237	-96.715	7.654	5.090	4.258	-893	16.192
Umsatzrendite in %	-30,14%	-37,38%	-60,98%	-183,72%	-2,41	-7,19	-9,33	-23,18	20,41
EBIT-Marge in %	-18,81	-24,06	-40,23	-169,84	12,23	9,29	10,77	-2,70	32,09
Ergebnis pro Aktie in EUR	-8,52	-15,78	-22,46	-69,72	-1,01	-2,63	-2,46	-5,12	6,86
	31.12.16	31.12.15	31.12.14	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
<b>Bilanz</b>									
Bilanzsumme in TEUR	190.392	226.250	232.423	247.912	382.718	410.459	404.169	354.834	304.178
Eigenkapital in TEUR	-31.946	-9.843	3.874	33.638	144.469	149.059	147.823	140.605	156.233
Eigenkapitalquote in %	-16,78	-4,35	1,67	13,57	37,75	36,32	36,57	39,63	51,36
	31.12.16	31.12.15	31.12.14	31.12.13	31.12.12	31.12.11	31.12.10	31.12.09	31.12.08
<b>Mitarbeiter (ohne Vorstand)</b>									
Mitarbeiter	4	8	8	7	7	8	7	7	0
Personalaufwand in TEUR	662	664	661	576	588	541	445	257	0
Personalaufwandsquote in %	1,56	1,05	1,20	1,01	0,94	0,99	1,13	0,78	0,00

## Die Flotte auf einen Blick

Die nachstehende Darstellung gibt die Verhältnisse zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 wieder. Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen der zwischenzeitlichen finanziellen Restrukturierung ein Abverkauf der gesamten Flotte im Jahr 2017 erfolgt ist. Die entsprechenden Daten entnehmen Sie der letzten Spalte der Tabelle.

	Name	Typ	Baujahr	Bauwerft	Kapazität	Beschäftigung	Übergeben am
<b>Produktentanker</b>							
	MT "Mare Action"	SR	2005	Hyundai Mipo, Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool	15.05.2017
	MT "Mare Ambassador"	SR	2005	Hyundai Mipo, Korea	37.400 dwt	Hafnia Handy Pool	27.07.2017
	MT "Mare Baltic"	SR	2008	Guangzhou China	38.400 dwt	Hafnia Handy Pool	06.07.2017
	MT "Mare Caribbean"	MR	2004	Hyundai Mipo, Korea	46.700 dwt	Hafnia MR Pool	28.04.2017
	MT "Mare Atlantic"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter	15.09.2017
	MT "Mare Pacific"	LR 1	2001	Koyo Japan	68.500 dwt	Zeitcharter	15.09.2017
<b>Bulker</b>							
	MS "Mare Transporter"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	30.06.2017
	MS "Mare Trader"	Supramax	2010	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	30.06.2017
	MS "Mare Traveller"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	27.07.2017
	MS "Mare Tracer"	Supramax	2011	Yangzhou Guoyu, China	57.000 dwt	Zeitcharter	06.07.2017
<b>Containerschiff</b>							
	MS "Mare Fox"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool	08.05.2017
	MS "Mare Frio"	Feeder	2003	Peene-Werft Deutschland	1.200 TEU	Hanse Container-Pool	12.06.2017
<b>Car Carrier</b>							
	MS "Höegh Berlin"	Car Carrier	2005	Daewoo Shipbuilding Korea	7.800 CEU	Bareboat-Charter	27.06.2017



## **Marenave Schifffahrts AG, Hamburg Konzernlagebericht für 2016**

### **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: Valentinskamp 24, 20354 Hamburg, Deutschland (bis 31. Juli 2017: 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 zum 31. Dezember 2016 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 2016 – 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 - mit Ausnahme des Car Carriers - erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung, mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2016

fünf Mitarbeiter (31. Dezember 2015: acht Mitarbeiter). Daneben wurden im Marenave Konzern 115 (Vorjahr: 104) Seeleute im Durchschnitt beschäftigt.

### **Grundlage des Konzernabschlusses 2016**

Als Folge der jahrelang anhaltenden Schifffahrtskrise, welche zu sinkenden Marktwerten und Einnahmepotenzialen der Flottenschiffe führte, war die Kapitaldienstfähigkeit der Marenave-Flotte eingeschränkt und befand sich der Marenave-Konzern seit Mitte 2014 in intensiven Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken. Diese zielten vor allem auf eine Neuordnung der Passivseite und auf eine Enthftung der Marenave Schifffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung der Flotte ab. Da die laufenden Refinanzierungsgespräche am 31. Dezember 2016 nicht abgeschlossen waren und der fixierte erhöhte Kapitaldienst in der Flotte mit Ausnahme des Car Carriers im Geschäftsjahr 2016 nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts AG als Bürge/Garant – wie vertraglich vereinbart vollständig erbracht werden konnte und die finanzierenden Banken diese Verstöße nur durch kurzfristig ausgesprochene Erklärungen des Nicht-Ernsthaften-Einforderns heilten, bestand nicht nur eine abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung des kompletten Konzerns und der Marenave Schifffahrts AG. Die Verhandlungen mit den Banken zogen sich bis zur Mitte des Jahres 2017 hin. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthftungsvereinbarung sowie einer Verzicht- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthftung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte konnte zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine erfolgreiche Restrukturierung gelegt werden. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthftung und Sicherstellung der Fortführung der Marenave Schifffahrts AG. Diese Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG final wirksam wurde, was unter anderem die Grundlage für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dieses Konzernabschlusses unter der Annahme der Unternehmensfortführung darstellt. Über den Verlauf und das Ergebnis der Restruktu-

rierungsverhandlungen informiert in detaillierterer Form der Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### **Markt- und Geschäftsentwicklungen in 2016**

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche sich 2016 in einem weiterhin eher fragilen Zustand befand. Während die Weltwirtschaft 2016 gemäß Angaben des Internationalen Währungsfonds aus dem Januar 2017 um 3,1 Prozent wuchs, sagen die Wirtschaftswissenschaftler für das Jahr 2017 ein Wachstum in Höhe von 3,4 Prozent voraus. Ein stagnierender Welthandel, geringe Investitionen und politische Ungewissheit haben die Weltwirtschaft 2016 geprägt. Politische Ungewissheit bleibt auch 2017 bestehen und kann negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung haben. Mehr Staatsausgaben in den USA könnten den Aufschwung der Weltwirtschaft aber auch beschleunigen.

Die Entwicklung des Ölpreises - der in den vergangenen Jahren von einem historischen Rückgang geprägt war - spielt unverändert eine wichtige Rolle. Dieser Rückgang führte dazu, dass Öl exportierende Länder in ihren Wachstumsaussichten geschwächt sind, während die Nachfrage jedoch trotz der niedrigeren Kosten nicht in dem Maße gestiegen ist, wie das bei früheren Preissenkungen zu beobachten war. Am 30. November 2016 traf sich in Wien die Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) und beschloss dabei eine Reduzierung der weltweiten Ölfördermenge mit der Absicht, die Ölpreise zu stabilisieren.

Die Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent zeigt folgender Graph:



Quelle: onvista.de, Rohstoff „Brent“ per 30. September 2017

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist unverändert die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität. Auch wenn im Jahr 2016 verhältnismäßig wenige Neubaufträge getätigt wurden, verließen dennoch viele Schiffe die Bauwerften, die in den Vorjahren geordert wurden. Die Gründe für die Vielzahl von Neubestellungen der Vergangenheit liegen zum einen in den historischen Tiefständen bei den Preisen für die Schiffsneubauten und zum anderen versprochen die Schiffe neuerer Bauart wesentliche Kostenvorteile im täglichen Betrieb, was einen weiteren Vorteil gegenüber der Alttonnage darstellt. Der bereits seit der zweiten Hälfte des Jahres 2014 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. Auch vor diesem Hintergrund nahm die Ordertätigkeit neuer Schiffe mit dem Hauptaugenmerk auf ein eco-design spätestens seit dem Einbruch des Ölpreises spürbar ab.

Letztlich wird auch die Geldpolitik der Zentralbanken eine wichtige Rolle für die Weltwirtschaft spielen. Im Dezember 2016 hat die amerikanische Notenbank Federal Reserve (FED) über die Anhebung des Leitzinses entschieden. Dieser wurde von einer Spanne von 0,25 % bis 0,50 % auf 0,50 % bis 0,75 % angehoben. Dies war nach einem Jahr die erste Erhöhung. Im Jahr 2017 erfolgten bisher zwei weitere Anhebungen um je 0,25 Prozentpunkte. Seit Ende Juni 2017 valutiert der Leitzins in einer Spanne von 0,75 % bis 1,25 %. Im Zuge der Leitzinserhöhung kam es auch zu einer Aufwertung des USD gegenüber dem EUR. Dies kann wechselkursbedingt für Europa zu höheren Preisen, z. B. beim Kauf von Öl, und dadurch zu einem Konsumrückgang, führen. Andererseits vergünstigen sich die Exporte der Eurostaaten durch den schwächeren Euro-Kurs, so dass mit einem Anstieg der Wettbewerbsfähigkeit zu rechnen ist. Trotzdem wird nun voraussichtlich Kapital vermehrt in den amerikanischen Kapitalmarkt fließen, um dort von den höheren Zinsen zu profitieren. Das wiederum würde zu einer Abwärtsbewegung der Kapitalmärkte in anderen Nationen führen. Die EZB beließ den europäischen Leitzins deshalb bei ihrer Entscheidung im Dezember 2016 bei 0 % und setzt auch weiterhin auf vermehrten Kauf von Anleihen, um die Inflation im europäischen Raum zu fördern. Als ein Nebeneffekt des günstigen Geldes kann eine mögliche stimulierende Wirkung auf das Wirtschaftswachstum gesehen werden. Die Erwartung, dass die FED in diesem Jahr noch einmal die Zinsen anhebt, bleibt intakt. Als wahrscheinlicher Termin gilt nun der Dezember 2017.

In diesem Umfeld wurde im Jahr 2016 ein negatives IFRS-Konzernergebnis in Höhe von EUR 12,8 Mio. (Vorjahr: ./ EUR 23,7 Mio.) erzielt. Dieses ist zum einen durch die außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen abzgl. Zuschreibungen von insgesamt EUR 5,3 Mio. (Vorjahr: EUR 26,1 Mio.) beeinflusst. Anders als noch im Jahr 2015 hätte sich ohne diesen Effekt jedoch immer noch ein negatives IFRS-Konzernergebnis von EUR 7,5 Mio. ergeben (Vorjahr: positives Konzernergebnis von EUR 2,4 Mio.), was die anhaltende Eintrübung der Märkte widerspiegelt. Gegenüber dem Jahr 2015 mussten insbesondere die Tankermärkte und erneut die Bulkermärkte Umsatz- und Ergebnisrückgänge hinnehmen. Vor dem Hintergrund der auch für die Zukunft verschlechterten Aussichten, welche sich in den Schiffswerten

ausdrücken, entfielen die außerplanmäßigen Abschreibungen im Jahr 2016 mit EUR 4,8 Mio. von insgesamt EUR 5,9 Mio. im ganz Wesentlichen auf die Tankerflotte, während die außerplanmäßigen Abschreibungen im Jahr 2015 ausschließlich auf die Bulkerflotte notwendig waren. Zusätzlich erfolgte eine ergebnisneutrale Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage in Höhe von EUR 8,1 Mio. innerhalb des Eigenkapitals.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2016 nicht wesentlich gegenüber den Vorjahren 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 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 Geschäftsjahr 2016 genommen haben. Die folgenden Zahlenangaben wurden dem IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 entnommen:

### **Tankschifffahrt**

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./.. Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 17.846 auf TEUR 14.155 verringert.

Dies ist auf die Entwicklung von Angebots- und Nachfrageseite zurückzuführen. Anfang Dezember 2016 bestand die Flotte der Tanker über 10.000 dwt aus insgesamt 6.330 Schiffen bzw. rund 550 Mio. dwt., wobei davon auf die für die Marenave-Flotte relevanten Produktentanker 2.835 Einheiten bzw. 151 Mio. dwt. entfallen. Unter Be-

rücksichtigung von Neuablieferungen und Verschrottungen ergab sich dadurch ein Flottenwachstum im Jahr 2016 im Bereich der Rohöltanker von 5,8 % und im Bereich der Produktentanker von 5,9 %. Für 2017 wird ein Flottenwachstum der Rohöltanker von 5 % und von 3,5 % im Bereich der Produktentanker prognostiziert (Quelle: Clarksons Research – Oil and Tanker Trades Outlook, November 2016).

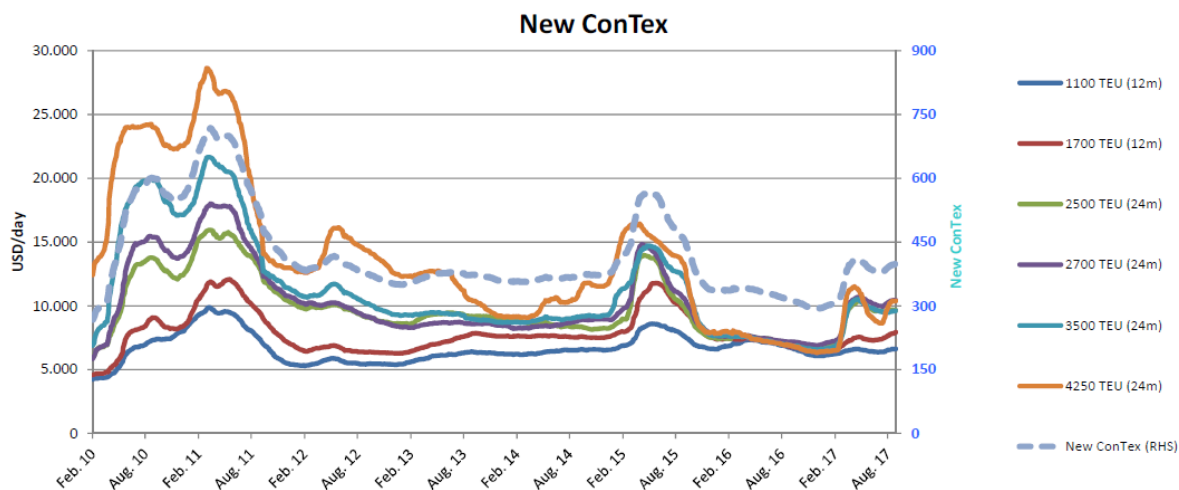
Die Nachfrage nach Rohöltankern ist in 2016 jedoch nur um rund 3,3 % und die Nachfrage nach Produktentankern nur um rund 3,8 % gestiegen.

Als Konsequenz dieser Entwicklung sind die Zeitcharterraten im Jahr 2016 gesunken, wobei sich dieser Trend auch in das Jahr 2017 erwartungsgemäß fortgesetzt hat.

## **Containerschifffahrt**

Per Dezember 2016 besteht die fahrende Flotte aus rund 20 Mio. TEU bzw. 5.167 Schiffen. Im Orderbuch stehen im Dezember 2016 rund 416 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 3,21 Mio. TEU. Dies entspricht einem Tonnagewachstum gegenüber der aktuell bestehenden Flotte von 16 %. Das Orderbuch setzt sich im Wesentlichen aus rund 80 % Bestellungen im Größenbereich 10.000 bis 21.000 TEU sowie rund 10 % im Größenbereich 1.500 bis 3.000 TEU zusammen. Insgesamt ist die Flotte über das gesamte Jahr 2016 rund 1,3 % (gemessen an der Kapazität) gewachsen. Dies war geringer als vormals erwartet, da eine Vielzahl von Verschiebungen von kontrahierten Neubaufträgen zu beobachten war. Ausgehend von den aktuellen Zahlen in 2017 wird unter Berücksichtigung von Neubauablieferungen und Verschrottungen von einem effektiven Flottenwachstum in 2017 in Höhe von 1,8% ausgegangen (Quelle: Investor\_Quarterly\_Q3\_2017 der Ernst Russ AG).

Vor dem Hintergrund einer immer noch bestehenden Aufliegerquote waren die zu verdienenden Charterraten im Jahr 2016 weiter unter Druck. Die folgende Graphik veranschaulicht dies:



Quelle: New ConTex Commentary 2017 week 38; Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

Mit Beginn des Jahres 2017 zeigt sich demnach wieder ein Anziehen der Charraten im Gesamt-Containermarkt, wobei dies in der Größenklasse der MS "MARE FOX" und MS "MARE FRIO" nur marginal ausfällt.

Im Jahr 2016 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von nur noch TEUR 642 (Vorjahr: TEUR 1.496) erwirtschaften, was Ausdruck der zuvor beschriebenen Verhältnisse war.

Die in dem Pool fahrenden Containerschiffe waren zuletzt von längeren Warte- und Ausfallzeiten nicht betroffen gewesen.

## Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich bereits seit Mitte des Jahres 2014 kontinuierlich eingetrübt. Der Bulkermarkt befand sich in 2015 damit in seiner schwächsten Phase der vergangenen 30 Jahre und erreichte seinen Tiefpunkt im 1. Quartal 2016.



Die weltweite Bulkerflotte verzeichnete im Jahr 2016 ein Wachstum von ca. 2,0 % gegenüber dem Vorjahr, was – aufgrund von Verschrottungen und einem Rückgang von Neubestellungen – dem geringsten Anstieg seit 1999 entspricht.

Das Flottenwachstum übertraf damit aber trotzdem noch das Nachfragewachstum, welches mit 1,0 % vergleichsweise niedrig ausfiel (Quelle: Danish Ship Finance – Shipping Market Review, May 2017).

Durch eine erhöhte Nachfrage nach Schüttgut in Verbindung mit einem relativ geringen Flottenwachstum in 2016 zog der Bulkermarkt zum Ende des Geschäftsjahres 2016 an. Nach einem erneuten Tief der Charraten im Juni 2017 erholten sich diese im dritten Quartal 2017. Dies zeigt sich insbesondere am Baltic Dry Index, der Ende September 2017 den höchsten Wert seit drei Jahren erreichte. Festzuhalten bleibt, dass trotz einer Erholung der Charraten gegenüber den historischen Tiefständen, diese weiterhin immer noch nicht für erfreuliche Ergebnisse ausreichen.

Nachdem das MS „MARE TRAVELLER“ im 4. Quartal 2015 sowie das MS „MARE TRACER“ im 1. Quartal 2016 aus ihren lukrativen Erstbeschäftigungen auf Vorkrisenniveau zurückgeliefert wurden, sind mittlerweile alle vier Bulker dem Marktniveau ausgesetzt, welches im Jahr 2016 nicht einmal betriebskostendeckend war.

Das Schiffsbetriebsergebnis des Bulkersegmentes verringerte sich insofern von TEUR 4.558 in 2015 auf TEUR ./. 2.196 in 2016.

## **Car Carrier**

Der Markt für Car Carrier war in 2016 herausfordernd für die Marktteilnehmer und zeichnete sich durch einen Rückgang der Transportvolumina aus. Er befand sich aber unverändert in einem verhältnismäßig ausgewogenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

Die globale PCTC-Flotte bestand Ende 2016 aus 675 Einheiten und einem Orderbuch in Höhe von 9 % bezogen auf die bestehende Kapazität.

Das MS "HÖEGH BERLIN" ist zum 31. Dezember 2016 unverändert 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.

Der am 31. Dezember 2016 noch gültige Bareboat-Chartervertrag hat eine feste Laufzeit bis zum 5. März 2024 mit einer täglichen Rate von USD 24.000. Zum 5. März 2024 hat der Charterer zudem eine – ein Jahr vorher zu erklärende – Option, das Schiff entweder zu einem festgeschriebenen Preis von USD 32,0 Millionen zu kaufen oder aber die Charter für weitere sechs Jahre bis zum 5. März 2030 zu einer dann geltenden Rate von USD 15.250 pro Tag zu prolongieren. Sollte der Charterer die Verlängerungsoption ausüben, stünde ihm zum Laufzeitende im Jahr 2030 eine 2. Kaufoption zu dann USD 6,7 Millionen zu.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang aber auf die ergänzenden Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“. Demnach war der am 4. Mai 2017 vereinbarte und spätere Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ eine wesentliche Bedingung für die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG und zur Sicherstellung einer solventen Liquidation der Einschiffsgesellschaften der Container-, Tanker- und Bulkerflotte im Rahmen der am 31. März 2017 mit den Banken getroffenen Vereinbarungen. Der vereinbarte langfristige Bareboatchartervertrag wurde auf den Käufer des MS „HÖEGH BERLIN“ übertragen.

### **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 erfolgte im Geschäftsjahr 2016 im Wesentlichen auf der Basis der finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ auf Ebene der Segmente Tanker, Container, Bulker und Car Carrier. Diese stellen neben weiteren in der internen Berichterstattung

aufgeführten finanziellen Kennzahlen die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für den Marenave-Konzern dar.

Die Umsatzerlöse umfassen dabei sämtliche Zeitcharter-, Bareboatcharter- und Poolerlöse. Auch wenn gemäß der IFRS-Vorschriften die Einnahmen aus dem Bareboat-Chartervertrag für den Autotransporter seit der vorzeitigen Verlängerung des Vertrages per 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu bilanzieren sind und mithin keine Umsatzerlöse mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt werden können, erfolgt für interne Berichts- und Steuerungszwecke unverändert ein Ausweis als Umsatzerlöse.

Im Falle von Einzelreise-/Spotcharter erfolgt zudem 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 Tanker, Container und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, bis zum 31. Dezember 2016 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 Tanker, Container, 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 erfolgte in 2016 und bis zur Enthftung der Marenave Schifffahrts AG Anfang Juli 2017 in eigener Verantwortung durch den Vorstand und in regelmäßiger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Grundlage der Überwachung war ein in der Regel auf monatlicher Basis maßgeschneidertes

Reporting (sog. „Controllingtool“), in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet werden.

Mit dem Abschluss der wesentlichen Enthaftungs- und Restrukturierungsvereinbarungen Ende März 2017, eignen sich die vormaligen finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ nicht mehr zur Unternehmensüberwachung und -steuerung. Da die abgeschlossenen Vereinbarungen gerade den Verkauf der Schiffe und die Zusage der Banken, auf die Rückzahlung derjenigen Darlehensteile zu verzichten, die für eine solvente Liquidation der Schiffsgesellschaften nötig sind, beinhalteten, hatte die operative Performance der Schiffe und damit der operativen Segmente keinerlei Einfluss mehr auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns. Höhere Umsatzerlöse bzw. geringere Schiffsbetriebskosten hätten lediglich den Verzicht der Banken verringert, während geringere Umsatzerlöse bzw. höhere Schiffsbetriebskosten den Verzicht der Banken erhöht hätten. In beiden Fällen hätte sich die wirtschaftliche Situation des Konzerns nicht verändert. Die wirtschaftliche Situation des Konzerns war daher in 2017 einzig und überwiegend durch die Regelung der Restrukturierungsvereinbarungen tangiert, nach welcher dem Mutterunternehmen zum Zeitpunkt der Enthaftung Anfang Juli 2017 eine freie Liquidität in Höhe von EUR 3,0 Mio. verbleibt, mit der sie ihren wirtschaftlichen Neuanfang finanzieren kann. Seitdem werden somit vorübergehend einzig die laufenden Personal-, Beratungs- und sonstigen administrativen Kosten auf Ebene des Mutterunternehmens als finanzielle Leistungsindikatoren zu betrachten sein, welche fortlaufend und eng vom Vorstand gesteuert und überwacht werden und dem Aufsichtsrat der Gesellschaft auf monatlicher Basis in Form einer detaillierten Kapitalflussrechnung sowie eines Cash-Flow-Forecasts zur Verfügung gestellt werden. Sobald neue maritime Projekte im Konzern umgesetzt werden, werden auch wieder die finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ für die zukünftige Unternehmenssteuerung von Bedeutung sein.

Mit zunehmendem Zeitablauf wurde auf Basis des monatlich geführten „Controllingtools“ immer absehbarer, dass die Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes - insbesondere die ab 2016 geltenden Tilgungsverpflichtungen

- realistischerweise kaum erreichbar sind, weswegen das gesamte Jahr 2015 bis ins Jahr 2017 hinein ein intensiver Dialog mit den finanzierenden Banken des Konzerns geführt wurde. Zum Ausgang der Verhandlungen wird auf die ergänzenden Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ verwiesen.

Darüber hinaus ergeben sich regelmäßige Berichtspflichten gegenüber den refinanzierenden Banken aus vertraglichen Darlehensvereinbarungen (Compliancezertifikate, Nachweis Einnahmesituation).

## Finanz-, Vermögens- und Ertragslage

Die Berichtswährung des Konzerns ist Euro. Eine sinnvolle wirtschaftliche Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage ist aber nur in der funktionalen Währung USD möglich. Deswegen werden die in der Berichtswährung Euro veröffentlichten Abschlusszahlen zur Analyse der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage zusätzlich in der funktionalen Währung USD aufgeführt. In 2015 und 2016 bestanden dabei folgende Kursverhältnisse:

1 EUR Währung	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2016	31.12.2015	2016	2015
USD	1,0541	1,0887	von 1,0543 bis 1,1339	von 1,0736 bis 1,1621

## Ertragslage

Die wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage für das Geschäftsjahr 2016 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2015 stellen sich wie folgt dar:

	TEUR		TUSD		TUSD	
	2016	2015	2016	2015	Delta abs.	Delta rel.
Umsatzerlöse	42.440	63.363	46.940	70.377	-23.437	-33%
Schiffsbetriebskosten	-29.838	-33.334	-33.021	-36.885	3.864	-10%
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>12.602</b>	<b>30.029</b>	<b>13.919</b>	<b>33.492</b>	<b>-19.573</b>	<b>-58%</b>
Personalaufwendungen	-944	-948	-1.045	-1.049	4	0%
Sonstige betriebliche Erträge	6.692	3.580	7.367	3.976	3.391	85%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-7.506	-4.662	-8.279	-5.152	-3.127	61%
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>10.844</b>	<b>27.999</b>	<b>11.962</b>	<b>31.267</b>	<b>-19.305</b>	<b>-62%</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-13.534	-17.160	-14.977	-19.016	4.039	-21%
Wertminderungen	-5.900	-26.084	-6.540	-28.715	22.175	-77%
Zuschreibungen	607	0	670	0	670	n/a
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5.827	2.478	6.418	2.737	3.681	134%
Finanzierungsaufwendungen	-8.459	-8.441	-9.317	-9.330	13	0%
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-10.615</b>	<b>-21.208</b>	<b>-11.784</b>	<b>-23.057</b>	<b>11.273</b>	<b>-49%</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-531	-1.148	-577	-1.250	673	-54%
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.644	-1.329	-1.663	-1.358	-305	22%
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-2.175</b>	<b>-2.477</b>	<b>-2.240</b>	<b>-2.608</b>	<b>368</b>	<b>-14%</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-12.790</b>	<b>-23.685</b>	<b>-14.024</b>	<b>-25.665</b>	<b>11.641</b>	<b>-45%</b>

Gemäß der IFRS-Vorschriften stellen die Zahlungseingänge aus dem seit dem 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu klassifizierenden Bareboat-

Chartervertrag des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ keine Umsatzerlöse mehr dar, sondern teilen sich in einen Zinsanteil und einen Anteil Forderungsminde- rung. Zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr und auch der Sicht der Seg- mentberichterstattung folgend wird deswegen eine Überleitung zu der Sichtweise eines „operate lease“ erstellt. Dies hätte folgende Auswirkungen in 2016:

Korrektur "als ob"-Darstellung "Mare Berlin" "operate lease"	TUSD	TEUR
Umsatzerlöse	8.784	7.938
Zinsertrag	-5.664	-5.121
Abschreibungen	-3.120	-2.817

In 2015 ergaben sich folgende Auswirkungen:

Korrektur "als ob"-Darstellung "Mare Berlin" "operate lease"	TUSD	TEUR
Umsatzerlöse	3.672	3.325
Zinsertrag	-2.342	-2.120
Abschreibungen	-1.330	-1.205

Zur Ertragslage ist für Vergleichszwecke zudem 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 vereinbar- ten Charrate ebenso die vom Schiffseigner zu tragenden Treibstoff- und Hafenkosten einkalkuliert sind, die reisespezifischen Kosten von den Frachterlösen abge- zogen werden, um auf eine gegenüber der Zeitcharter vergleichbare Charrate (sog. Zeitcharteräquivalent „TCE“) zu gelangen. Dies führt im Geschäftsjahr 2016 zu einer Verringerung der Umsatzerlöse sowie der Schiffsbetriebskosten in Höhe von TUSD 293/TEUR 263 (Vorjahr: TUSD 210/TEUR 187) und betrifft das Bulker- Segment.

Zusammengefasst führt dies insgesamt zu folgender Gewinn- und Verlustrechnung in TUSD, die Basis der nachstehenden Kommentierungen zur Ertragslage ist:

als ob "Mare Berlin" "operate lease" in TUSD	2016	2015	Delta abs.	Delta rel.
Umsatzerlöse	55.431	73.839	-18.408	-25%
Schiffsbetriebskosten	-32.728	-36.675	3.947	-11%
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>	<b>22.703</b>	<b>37.164</b>	<b>-14.461</b>	<b>-39%</b>
Personalaufwendungen	-1.045	-1.049	4	0%
Sonstige betriebliche Erträge	7.367	3.976	3.391	85%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-8.279	-5.152	-3.127	61%
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>20.746</b>	<b>34.939</b>	<b>-14.193</b>	<b>-41%</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-18.097	-20.346	2.249	-11%
Wertminderungen	-6.540	-28.715	22.175	-77%
Zuschreibungen	670	0	670	n/a
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	754	395	359	91%
Finanzierungsaufwendungen	-9.317	-9.330	13	0%
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-11.784</b>	<b>-23.057</b>	<b>11.273</b>	<b>-49%</b>
laufende Steuern vom Einkommen und Ertrag	-577	-1.250	673	-54%
latente Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.663	-1.358	-305	22%
<b>Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>	<b>-2.240</b>	<b>-2.608</b>	<b>368</b>	<b>-14%</b>
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-14.024</b>	<b>-25.665</b>	<b>11.641</b>	<b>-45%</b>

Auf Ebene des Schiffsbetriebsergebnisses sowie des Reedereiüberschusses (EBIT-DA) zeigt sich danach, dass ein sehr deutlicher Rückgang des operativen Ergebnisses von ca. 40 % hingenommen werden musste.

Haupttreiber ist dabei das gesunkene Einnahmepotential, durch welche die Umsatzerlöse entsprechend zurückgingen. Ein Blick auf folgende Übersicht zeigt die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Segmenten:

Umsatzerlöse nach Segmenten	TEUR		TUSD		TUSD	
	2016	2015	2016	2015	Delta abs.	Delta rel.
Tanker	29.860	34.664	33.038	38.472	-5.434	-14%
Container	4.351	5.183	4.824	5.757	-933	-16%
Bulker	7.966	17.200	8.785	19.122	-10.337	-54%
Autotransporter	7.938	9.454	8.784	10.488	-1.704	-16%
<b>Total</b>	<b>50.115</b>	<b>66.501</b>	<b>55.431</b>	<b>73.839</b>	<b>-18.408</b>	<b>-25%</b>

Die eingangs beschriebenen Verhältnisse in den Teilmärkten spiegeln sich in der Umsatzentwicklung nach Segmenten wider.



So mussten die Produktentanker deutliche Abschläge aufgrund der Marktverhältnisse verzeichnen, während das Bulkersegment – neben den Marktverhältnissen – insbesondere auch dadurch negativ beeinflusst wurde, dass zwei der vier Schiffe zu weiten Teilen des Jahres 2015 noch in ihrer sehr lukrativen Erstbeschäftigung gefahren waren und im Jahr 2016 dagegen dem Marktniveau ausgesetzt waren.

Der Rückgang beim Autotransporter resultiert aus der ab 1. August 2015 reduzierten Tagescharterrate.

Die zuvor beschriebenen Entwicklungen schreiben sich bis in das nach Segmenten aufgeteilte Ergebnis (Ergebnis vor Ertragsteuern) nieder:

Ergebnis vor Steuern nach Segmenten	TEUR		TUSD		TUSD	
	2016	2015	2016	2015	Delta abs.	Delta rel.
Marenave AG und übrige	-2.648	-1.783	-2.892	-1.942	-950	49%
Tanker	-5.839	2.649	-6.451	3.040	-9.491	-312%
Container	-2.215	-417	-2.437	-460	-1.977	430%
Bulker	-4.073	-26.599	-4.594	-29.178	24.584	-84%
Autotransporter	4.160	4.942	4.590	5.483	-893	-16%
<b>Total</b>	<b>-10.615</b>	<b>-21.208</b>	<b>-11.784</b>	<b>-23.057</b>	<b>11.273</b>	<b>-49%</b>

In den vorgenannten Zahlen sind auch die Impairment-Aufwendungen enthalten, die in 2016 mit USD 5,3 Mio. (EUR 4,8 Mio.) auf die Tankerflotte, mit USD 1,0 Mio. (EUR 0,9 Mio.) auf die Containerflotte und mit USD 0,2 Mio. (EUR 0,2 Mio.) auf die Bulkerflotte entfielen, während im Jahr 2015 die Impairment-Aufwendungen mit USD 28,7 Mio. (EUR 26,1 Mio.) ausschließlich der Bulkerflotte zuzuweisen waren. Die Zuschreibungen von USD 0,7 Mio. (EUR 0,6 Mio.) entfallen im Geschäftsjahr zudem auf die Bulkerflotte. Die Seeschiffe wurden dabei unverändert gemäß der Neubewertungsmethode bewertet. Hier werden zu jedem Stichtag – in unserem Fall quartalsweise – die Schiffswerte mit dem aktuellen Marktniveau – determiniert als Mittelwert der von zwei unabhängigen und fachlich anerkannten Marktgutachtern genannten Werte - direkt bewertet, wodurch es entweder neben den planmäßigen Abschreibungen zu weiteren außerplanmäßigen Abschreibungen oder aber zur Dotierung einer Neubewertungsrücklage innerhalb des Eigenkapitals kommen kann. Durch die Anwendung der Neubewertungsmethode ist ein Höchstmaß an Transparenz, Marktnä-

he sowie Willkürfreiheit gewährleistet. Außerdem spielen sich Marktwertänderungen bilanziell tendenziell eher direkt im Eigenkapital ab und die Aussagekraft der Gewinn- und Verlustrechnung wird nicht mehr als notwendig durch ein zunehmend zu erwartendes Zusammenspiel von außerplanmäßigen Abschreibungen und Zuschreibungen erschwert. Insofern ist offensichtlich, dass wir der Neubewertungsmethode vor dem Hintergrund unseres Geschäftsmodellverständnisses und im Sinne der Entscheidungsnützlichkeit aus Anlegersicht insgesamt klar den Vorzug geben.

Zur besseren Analyse erfolgt die Darstellung der Ertragslage wie folgt ohne Impairments und Zuschreibungen:

Ergebnis vor Steuern und Impairments/Zuschreibungen nach Segmenten	TEUR		TUSD		TUSD	
	2016	2015	2016	2015	Delta abs.	Delta rel.
Marenave AG und übrige	-2.648	-1.783	-2.892	-1.942	-950	49%
Tanker	-1.064	2.649	-1.168	3.040	-4.208	-138%
Container	-1.273	-417	-1.389	-460	-929	202%
Bulker	-4.497	-515	-5.055	-463	-4.592	992%
Autotransporter	4.160	4.942	4.590	5.483	-893	-16%
<b>Total</b>	<b>-5.322</b>	<b>4.876</b>	<b>-5.914</b>	<b>5.658</b>	<b>-11.572</b>	<b>-205%</b>

Ein Vergleich der absoluten Veränderungen mit den entsprechenden Veränderungen auf Umsatzerlöseebene zeigt identische Tendenzen, was belegt, dass die Umsatzerlöse der mit Abstand wichtigste Ergebnistreiber sind, da insbesondere die Schiffsbetriebskosten in nur sehr geringem Umfang proportional zu den Umsätzen anfallen.

Der gesunkene Ergebnisbeitrag auf Ebene der Marenave AG ist vor allem auf gestiegene Rechts- und Beratungskosten im Zusammenhang mit der im Jahr 2016 anhaltenden Restrukturierung zurückzuführen.

Insgesamt ist das Konzernergebnis vor Ertragsteuern und vor Impairment-Aufwendungen damit deutlich ins Negative umgeschlagen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind USD 4,6 Mio. bzw. EUR 4,2 Mio. (Vorjahr USD 1,7 Mio. bzw. EUR 1,5 Mio.) Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln enthalten, denen in ähnlicher Höhe entsprechende sonstige betriebliche Aufwendungen gegenüberstehen, wodurch sich im Wesentlichen der Anstieg dieser beiden Ergebnisgrößen gegenüber dem Vorjahr erklärt.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen nahmen um USD 2,2 Mio. auf USD 18,1 Mio. ab, im Wesentlichen aufgrund der zum Jahresende 2015 vorgenommenen Impairments.

Bei den Zinserträgen in Höhe von insgesamt USD 0,8 Mio. sind vor allem Erträge aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps sowie Aufzinsungen von Working-Capital-Ausleihungen enthalten.

Die Finanzierungsaufwendungen (USD 9,3 Mio.; EUR 8,5 Mio.) liegen auf Vorjahresniveau und beinhalten unverändert vor allem Darlehenszinsen, Aufwendungen aus der Effektivverzinsung, Zinsaufwendungen aus abgeschlossenen Zinsswaps sowie Zinsen auf Steuernachforderungen (§ 233a AO). Der Effekt aus einem durchschnittlich gesunkenen zu verzinsenden Darlehensbestand wurde durch ein gestiegenes Zinsniveau kompensiert.

Der Gesamtsteueraufwand ist von USD 2,6 Mio. (EUR 2,5 Mio.) auf USD 2,2 Mio. (EUR 2,2 Mio.) leicht zurückgegangen. Die latenten Steuern sind auf den zum Bilanzstichtag gesunkenen USD/EUR-Kurs zurückzuführen, was zu entsprechenden Bilanzpostendifferenzen in Steuer- und IFRS-Bilanz führt und sich in latentem Steueraufwand niederschlägt. Daneben führte der Ansatz von Fremdwährungsverbindlichkeiten mit dem Bilanzstichtagskurs auch in der Steuerbilanz zu einem Rückgang von Bewertungsunterschieden, für die im Vorjahr latente Steuern aktiviert waren. Die laufenden Steuern waren in 2015 vor allem durch nachgeforderte Ertragsteuern für die Jahre 2009 bis 2013 aufgrund von Feststellungen aus der in 2015 abgeschlossenen Betriebsprüfung für die Jahre 2005 bis 2008 außergewöhnlich belastet.

Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt das Konzernergebnis (inkl. Impairments) USD ./ 14,0 Mio. (EUR ./ 12,8 Mio.) (Vorjahr: USD ./ 25,7 Mio. bzw. EUR ./ 23,7 Mio.).

## Vermögenslage

Die Vermögenslage des Konzerns stellt sich in USD und mit explizitem Ausweis der in den Forderungen aus Finanzierungsleasing und den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen Leasingforderung des MS „MARE BERLIN“ auf der Aktivseite wie folgt dar:

AKTIVA	TEUR		TUSD		TUSD	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	Delta abs.	Delta rel.
Langfristige Vermögenswerte						
Sachanlagen	115.858	139.388	122.126	151.751	-29.625	-20%
Ausleihungen/Beteiligungen	2.438	2.061	2.570	2.244	326	15%
Leasingforderung Berlin	55.853	57.283	58.875	62.364	-3.489	-6%
Aktive latente Steuern	84	982	88	1.069	-981	-92%
	174.233	199.714	183.659	217.428	-33.769	-16%
Kurzfristige Vermögenswerte						
Leasingforderung Berlin	4.635	4.148	4.885	4.516	369	8%
Vorräte, Forderungen, übrige	6.645	5.929	7.005	6.456	549	9%
	11.280	10.077	11.890	10.972	918	8%
Zahlungsmittel	4.879	16.459	5.143	17.919	-12.776	-71%
Bilanzsumme	190.392	226.250	200.692	246.319	-45.627	-19%

Von der Bilanzsumme in Höhe von USD 200,7 Mio. (EUR 190,4 Mio.) entfallen in 2016 auf der Aktivseite USD 122,1 Mio. (EUR 115,9 Mio.) auf die fahrende Flotte, was einen Rückgang um USD 29,6 Mio. (EUR ./ 23,5 Mio.) gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Hierin wirken sich zunächst die Effekte aus den planmäßigen sowie außerplanmäßigen Ab- und Zuschreibungen in Höhe von zusammen USD 20,8 Mio. (EUR 18,8 Mio.) aus. Weitere USD 9,0 Mio (EUR 8,1 Mio.) resultieren aus der Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage. Gegenläufig und im geringen Umfang wirkten sich nachträgliche Aktivierungen von Ende 2015 erfolgten planmäßigen Klassedockungen aus.

Die Leasingforderungen im Zusammenhang mit der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ (kurz- und langfristig) nahmen planmäßig um insgesamt USD 3,1 Mio. bzw. EUR 2,8 Mio. ab. Die Abnahme setzt sich aus Tilgungen (USD 4,5 Mio./EUR 4,1 Mio.) und nicht liquiditätswirksamen Zinseffekten (USD 1,4 Mio./EUR 1,3 Mio.) zusammen. Aufgrund unterschiedlicher Umrechnungskurse zum Bilanzstichtag nahmen die Forderungen aus Finanzierungsleasing in EUR dagegen nur um EUR 0,9 Mio. ab.

Eine Abnahme von USD 12,8 Mio. (EUR 11,6 Mio.) besteht beim Finanzmittelfonds, dessen Entwicklung im Geschäftsjahr 2016 bei den Erläuterungen zur Finanzlage erklärt wird.

Die Passivseite ergibt sich wie folgt:

PASSIVA	TEUR		TUSD		TUSD	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	Delta abs.	Delta rel.
<b>Eigenkapital</b>						
Gezeichnetes Kapital	30.010	30.010	38.313	38.313	0	0%
Rücklagen/ Währungsumrechnung	-4.743	-3.533	2.745	2.669	76	3%
Neubewertungsrücklage	1.118	9.222	1.253	10.277	-9.024	-88%
Konzernbilanzergebnis	-58.331	-45.541	-75.986	-61.962	-14.024	23%
	-31.946	-9.842	-33.675	-10.703	-22.972	215%
<b>Langfristige Schulden</b>						
Schiffshypothekendarlehen	11.437	15.513	12.056	16.890	-4.834	-29%
Passive latente Steuern	3.807	3.024	4.013	3.293	720	22%
Übrige	213	369	224	401	-177	-44%
	15.457	18.906	16.293	20.584	-4.291	-21%
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Schiffshypothekendarlehen	198.556	205.074	209.298	223.264	-13.966	-6%
Übrige Verbindlichkeiten	8.325	12.112	8.776	13.174	-4.398	-33%
	206.881	217.186	218.074	236.438	-18.364	-8%
<b>Bilanzsumme</b>	<b>190.392</b>	<b>226.250</b>	<b>200.692</b>	<b>246.319</b>	<b>-45.627</b>	<b>-19%</b>

Das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2016 auf USD ./ 33,7 Mio. (EUR ./ 31,9 Mio.). Gegenüber dem 31. Dezember 2015 bedeutet dies eine weitere absolute Verminderung um USD 23,0 Mio. (EUR ./ 22,1 Mio.). Diese Entwicklung resultiert vor allem aus dem negativen Konzernergebnis in Höhe von USD 14,0 Mio. (EUR 12,8 Mio.). Dieser Effekt wurde durch die Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage in Höhe von USD 9,0 Mio. (EUR 8,1 Mio.) entsprechend erhöht.

Die langfristigen Schulden nahmen im Vergleich der Bilanzstichtage der Jahre 2016 und 2015 um USD 4,3 Mio. ab. Dies ist im ganz Wesentlichen auf die planmäßige Tilgung der objektbezogenen Darlehen des Autotransporters zurückzuführen, die seit dem Jahr 2015 ausschließlich den langfristigen Teil der Schiffshypothekendarlehen konstituieren. Auch die kurzfristigen Schulden nahmen vor allem aufgrund von Tilgungsleistungen auf die krisenbehaftete Flotte um USD 14,0 Mio. ab.

Saldiert nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um USD 18,8 Mio. ab, was – nur geringfügig durch Auswirkungen aus der Effektivzinsmethode gemindert – nahezu ausschließlich auf Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt USD 18,9 Mio. (EUR 17,0 Mio.) zurückzuführen ist. Betrachtet man die Entwicklung der in EURO umgerechneten USD-Schulden mit den jeweiligen Stichtagskursen an den Bilanzstichtagen, nahmen diese nur um EUR 10,6 Mio. ab. Die Diskrepanz zu den Tilgungsleistungen beruht somit auf der Währungsumrechnung zum Bilanzstichtag.

Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten nahmen um USD 4,4 Mio. (EUR 3,8 Mio.) ab. Aufgrund von geballten Klasedockungen von acht Schiffen im 2. Halbjahr 2015 war dieser Posten im Vorjahr außergewöhnlich hoch und wurde im 1. Halbjahr 2016 durch Begleichung von Rechnungen auf ein Normalmaß zurückgeführt.

## Finanzlage

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

in TUSD	2016	2015	Delta abs.	Delta rel.
<b>operativer Cashflow</b>	<b>19.202</b>	<b>35.471</b>	<b>-16.269</b>	<b>-46%</b>
Auszahlungen für Drydocking	-4.011	-4.502	491	-11%
"Working Capital"-Veränderungen	0	-373	373	-100%
Einzahlung Abgang Finanzanlagevermögen	1	0	1	n/a
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.010</b>	<b>-4.875</b>	<b>865</b>	<b>-18%</b>
Tilgungen Bankdarlehen	-18.868	-24.992	6.124	-25%
erhaltene Zinsen	21	29	-8	-28%
gezahlte Zinsen	-9.074	-8.854	-220	2%
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-27.921</b>	<b>-33.817</b>	<b>5.896</b>	<b>-17%</b>
<b>zahlungswirksame Veränderungen</b>	<b>-12.729</b>	<b>-3.221</b>	<b>-9.508</b>	<b>295%</b>
<b>Finanzmittel am Anfang der Periode</b>	<b>17.919</b>	<b>21.381</b>	<b>-3.462</b>	<b>-16%</b>
<b>wechselkursbedingte Änderungen</b>	<b>-47</b>	<b>-241</b>	<b>194</b>	<b>-80%</b>
<b>Finanzmittel am Ende der Periode</b>	<b>5.143</b>	<b>17.919</b>	<b>-12.776</b>	<b>-71%</b>

Die Ermittlung des Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Bei obiger Darstellung wird wieder dem Ansatz der Segmentberichterstattung gefolgt, d.h. dass die Zahlungseingänge aus dem Finanzierungsleasing (TUSD 4.516; Vorjahr: TUSD 1.877) und TUSD 4.268 Zinsanteil (Vorjahr: TUSD 1.795) der Zahlungseingänge im operativen Cashflow gezeigt werden. Die als Anlage zum Konzernabschluss aufgestellte Kapitalflussrechnung in EUR berücksichtigt diesen Ansatz nicht.

Der Rückgang des operativen Cashflows um nahezu 50 % korrespondiert zu dem verschlechterten Marktumfeld (siehe Erläuterungen zur Ertragslage).

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen das in 2015 durchgeführte Drydocking von acht Schiffen der Flotte, wovon im Berichtsjahr 2016

insgesamt USD 4,0 Mio. zahlungswirksam wurden (siehe auch Erläuterungen zur Vermögenslage bzgl. der Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten).

Die getätigten Kapitaldienste (Tilgungen und Zinsen) in Höhe von insgesamt USD 27,9 Mio. führten zu einem negativen Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Als Resultat der unterschiedlichen Cashflows hat sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem 31. Dezember 2015 um USD 12,8 Mio. (EUR 11,6 Mio.) verringert.

Der Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2016 setzt sich ausschließlich aus Kassenbeständen und Bankguthaben zusammen.

Zur Refinanzierung des Marenave-Konzerns verweisen wir auf die Erläuterungen im Risikobericht unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### **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 wurde 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, war 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 seit 2013 umfangreich notwendig gewordenen Abwertungen auf das Sachanlagevermögen ist das EK/FK-Verhältnis seitdem deutlich unter den Zielwert gesunken und nahm im Geschäftsjahr 2015 erstmals einen negativen Wert an. Aufgrund des negativen Konzernergebnisses im Geschäftsjahr 2016 erhöhte sich dieser negative Wert des Eigenkapitals in 2016. 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 damit frühzeitig eingeleitet werden. So konnte auf der Basis des „Controllingtools“ mit zunehmendem Zeitablauf frühzeitig festgestellt werden, dass insbesondere die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes nicht erreichbar sein wird, weswegen das gesamte Jahr 2015 bis ins Jahr 2017 hinein ein intensiver Dialog mit den finanzierenden Banken des Konzerns geführt wurde. Zum Ausgang der Verhandlungen verweisen wir 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 rechneri-

schen 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 zwin-

gend 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 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 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. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionscheine beigefügt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015). Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurden das bedingte Kapital und die diesbezügliche Ermächtigung des Vorstands aufgehoben. Die entsprechende Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2017.

Zudem wurde der Vorstand auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 22. Juni 2012 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 21. Juni

2017 das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien) gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2012). Der Vorstand legt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die Bedingungen der Aktienausgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen. Das genehmigte Kapital 2012 ist am 21. Juni 2017 durch Zeitablauf erloschen.

Zum Bilanzstichtag und bis zum Abschluss der Aufstellung des Konzernabschlusses wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet. Im Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Konzernabschlusses besteht somit weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist– zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

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 2016 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG bzw. der Marenave-Konzern im Durchschnitt sieben Mitarbeiter (im Vorjahr durchschnittlich acht Mitarbeiter). Im Marenave Konzern waren zudem im Jahr 2016 durchschnittlich 115 eigene Seeleute (ohne über Crewing-Agenturen bezogene Mannschaftsdienstgrade) auf den Schiffen der Marenave-Flotte beschäftigt (Vorjahr: 104 Seeleute).

Diese Zahlen beinhalten nicht den Vorstand, der während der Jahre 2015 und 2016 aus Herrn Ole Daus-Petersen als Alleinvorstand bestand.

## **Erklärung zur Unternehmensführung nach § 315 Abs. 5 i.V.m. § 289a HGB**

Der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf ihrer Internetseite öffentlich zugänglich gemacht, worauf Bezug genommen wird (siehe: <http://www.marenave.com/investor-relations/corporate-governance.html>).

## **Grundzüge des Vergütungssystems**

### Vorstand

Der Alleinvorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2016 eine jährliche vertragliche Vergütung von TEUR 250 (Vorjahr: TEUR 230) sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 reichte die Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen ursprünglich bis zum 31. Dezember 2018. Mit Beschluss des Aufsichtsrates wurde Herr Ole Daus-Petersen am 16. November 2017 mit sofortiger Wirkung abberufen.

Neben der Festvergütung wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Das Vorstandsmitglied kann danach jährlich ei-

nen Bonus in einer maximalen Gesamthöhe von bis zu EUR 100.000,00 erhalten, wobei zwei gleichgewichtete Erfolgsziele, nämlich ein EBITDA-Erfolgsziel und ein Aktienkurs-Erfolgsziel, vereinbart werden; bei 100 % Zielerreichung erhält das Vorstandsmitglied je Erfolgsziel EUR 25.000,00 und die Bonusvergütung ist bei 200 %-iger Zielerreichung je Erfolgsziel der Höhe nach auf EUR 50.000,00 begrenzt. Die konkreten Erfolgsziele und weitere Einzelheiten wurden für das Geschäftsjahr 2016 und werden für die Zukunft vom Aufsichtsrat der Gesellschaft für jedes Geschäftsjahr im Voraus in einer separaten Zielvereinbarung geregelt. 50 % des (jeweiligen Teils des) Erfolgsbonus werden zehn Kalendertage nach Feststellung des Erreichens des jeweiligen Erfolgsziels durch den Aufsichtsrat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses) zur Zahlung fällig. Der Anspruch auf die weiteren 50 % („50 %-Aufschubanspruch“) besteht nur fort, wenn

- im Falle des EBITDA-Erfolgsziels: das EBITDA nach Herausrechnen außerordentlicher Ergebnisse im Folgejahr keinen Negativwert aufweist und eine Höhe erreicht, die zu einem EBITDA-Erfolgsbonus berechtigt;
- im Fall des Aktienkurs-Erfolgszieles: der volumengewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Wertpapierbörse Hamburg im Dezember des Folgejahres mindestens die 100 %-Zielmarke des Vorjahres erreicht.

Der 50 %-Aufschubanspruch wird zehn Kalendertage, nachdem der Aufsichtsrat das Vorliegen der Bestehensvoraussetzungen festgestellt hat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses), fällig.

Für das Geschäftsjahr 2016 wurde auf Basis der jeweiligen Zielerreichung eine Rückstellung für den Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 12 (incl. „50 %-Aufschubanspruch“) eingestellt.

Das Vorstandsmitglied erhält zudem eine einmalige variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 50, wenn unter seiner Mitwirkung eine finanzielle Restrukturierung von einzelnen Konzernfinanzierungen und eine Enthftung der Muttergesellschaft bis zum 31. Dezember 2017 gelingt. Die in der Vergangenheit vereinbarte variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus von TEUR 25, wenn eine Restrukturierung bis zum 30. Juni 2016 gelingt, wurde aufgehoben.

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. Die zuvor beschriebene variable Vergütungskomponente wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet, da jährlich eine neue Festlegung der Erfolgsziele erfolgt. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst.



Gewährte Zuwendungen	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2015	2016	2016 (min)	2016 (max)
Festvergütung	230.000,00	250.000,00	250.000,00	250.000,00
Nebenleistungen	14.051,52	14.834,88	14.834,88	14.834,88
<b>Summe</b>	<b>244.051,52</b>	<b>264.834,88</b>	<b>264.834,88</b>	<b>264.834,88</b>
Einjährige variable Vergütung	35.459,00	11.885,00	0,00	150.000,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>35.459,00</b>	<b>11.885,00</b>	<b>0,00</b>	<b>150.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.278,72	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>283.789,24</b>	<b>280.998,60</b>	<b>269.113,60</b>	<b>419.113,60</b>

Die Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2016 führte im Jahr 2016 nicht zu Auszahlungen. Dafür wurden 50 % der Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2015 im Jahr 2016 ausbezahlt, so dass sich folgendes Bild ergibt:

Zuflüsse	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013	
	2016	2015
Festvergütung	250.000,00	230.000,00
Nebenleistungen	14.834,88	14.051,52
<b>Summe</b>	<b>264.834,88</b>	<b>244.051,52</b>
Einjährige variable Vergütung	17.729,50	0,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>17.729,50</b>	<b>0,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>286.843,10</b>	<b>248.330,24</b>

## Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß der am 31. Dezember 2016 gültigen Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurde diese Vergütung halbiert, was ab Eintragung der diesbezüglichen Satzungseintragung, d.h. ab 4. Oktober 2017, Wirkung entfaltet.

Daneben wurden dem Aufsichtsrat Auslagen in Höhe von netto EUR 1.412,59 (Vorjahr EUR 110,59), die mit der Aufsichtsrats Tätigkeit 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 Risi-

komanagementsystem 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 Fehlaussagen 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 sowie Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG und die entsprechende Abbildung dieser Risiken.

Die Organisation der Abschlusserstellung für den handelsrechtlichen Einzelabschluss und den Konzernabschluss der Marenave Schifffahrts AG 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. Auch für die Marenave Schifffahrts AG als Holdinggesellschaft wird eine USD- und eine EUR-Buchhaltung geführt. 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. Der gesamte Abschlusserstellungsprozess für den handelsrechtlichen

Einzelabschluss und den Konzernabschluss der Marenave Schifffahrts AG ist eingeraht 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. Anschließend erfolgt eine Klassifizierung nach der Eintrittswahrscheinlichkeit wie folgt:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung
0% bis 5 %	Sehr gering
6% bis 25%	Gering
26% bis 50%	Mittel
51% bis 100%	Hoch

Sodann erfolgt eine Klassifizierung nach dem finanziellen Auswirkungsgrad bei Risikoeintritt wie folgt:

Erwartete Auswirkung in T€	Grad der Auswirkung
T€ 0 bis T€ 100	Niedrig
T€ 100 bis T€ 500	Moderat
T€ 500 bis T€ 1.000	Wesentlich
> T€ 1.000	Gravierend

Schließlich erfolgt die Verdichtung beider Klassifizierungen zu einer Gesamt-Risiko-Einschätzung von „niedrig“ über „mittel“ bis „hoch“ gemäß folgender Matrix:

Gesamtrisikoeermittlung	Eintrittswahrscheinlichkeit			
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
<b>Niedrig</b>	niedrig	niedrig	mittel	mittel
<b>Moderat</b>	niedrig	mittel	mittel	mittel
<b>Wesentlich</b>	mittel	mittel	mittel	hoch
<b>Gravierend</b>	mittel	mittel	hoch	hoch

Anschließend werden Kontrollen zur Begrenzung der jeweiligen Risiken eingerichtet.

Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt sodann 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 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 und damit auch der Marenave Schifffahrts AG resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charratenerwicklung, Kursrisiken), 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. Hierzu zählt ebenso die Einhaltung behördlicher Auflagen. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die laufende Kontrolle der Bereederer. Hierbei wird auch auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charterratenhöhe bzw. damit eng verbunden dem Risiko, dass in der Rückschau in die falschen Objekte oder Märkte investiert wurde. Diese Risiken aus dem Betrieb der Schiffe können auch in Finanzierungsrisiken münden, worauf im Folgenden noch separat eingegangen wird. Bei dem derzeit teilweise niedrigen Charterrateniveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" wurden im Jahr 2016 im Hafnia Handy Pool eingesetzt. Die Marenave Schifffahrts AG war 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 waren wir zudem auch an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, die den Hafnia Handy Pool verwaltet, beteiligt. Dies gab uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine (Teil)-Kontrolle derselben. Im Zuge der anhaltenden Restruk-

turierung der Marenave Schifffahrts AG und der damit einhergehenden ungewissen Partizipation in dem Tanker-Pool erfolgte jedoch in 2016 ein Rückverkauf der Anteile.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE ATLANTIC" fuhr im Jahr 2016 zunächst in einer Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag. Nach Auslaufen der Charter im 1. Quartal 2016 wurde direkt anschließend eine neue Zeitcharter für mindestens 17 Monate zu USD 18.227,85 brutto abgeschlossen.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" fuhr im Jahr 2016 durchgängig in einer bis mindestens Ende Mai 2017 andauernden Zeitcharter zu USD 18.227,85 brutto.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist in 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 führen im Jahr 2016 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 2016 aus 18 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 18 Schiffe.

Das MS "MARE TRACER" wurde am 7. März 2016 aus seiner lukrativen Erstbeschäftigung zu USD 24.425 brutto pro Tag zurückgeliefert. Wie alle anderen drei Schiffe während des gesamten Jahres 2016 wird es seitdem in kurzen Zeitchartern auf Marktniveau beschäftigt. Die Befrachtung erfolgte in 2015 zunächst durch



Mercator Navigation GmbH & Co. KG und wurde sodann auf Musashi Shipping ApS, Hesselager/ Dänemark, übertragen.

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 können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir 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 Vorjahr wurde mit Wirkung zum 1. August 2015 eine vorzeitige Anpassung des Bareboatchartervertrages für den Autotransporter vereinbart, wodurch die Mindestmietdauer um fünf Jahre bis ins Jahr 2024 verlängert wurde und insgesamt absolut USD 33,1 Mio. mehr Einnahmen gesichert werden konnten. Vor diesem Hintergrund kommt dem Bestand des Vertrages eine große Bedeutung zu und im Rahmen

unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko in diesem Falle zum 31. Dezember 2016 unverändert als „mittel“ (Vorjahr: „mittel“) klassifiziert.

Das Adressausfallrisiko im Fall der Vercharterung der Bulker ist vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich auf Marktniveau erfolgenden Beschäftigung mittlerweile als „normal“ bzw. „mittel“ zu klassifizieren, während es noch im Verlauf des Vorjahres aufgrund der deutlich über Marktniveau liegenden Charrate und einem in der Krise – und zwischenzeitlich in Insolvenz befindlichen – Charterer als „hoch“ klassifiziert werden musste.

### Finanzierungsrisiken

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave-Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 31. Dezember 2016 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 war bereits zum 31. Dezember 2015 davon auszugehen, dass sowohl in dem Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte als auch in dem Finanzierungskreis der Bulker der vereinbarte Kapitaldienst nicht mehr dauerhaft vertragsgemäß erbracht werden kann. So zeichnete sich bereits seit Mitte 2014 die Möglichkeit ab, dass die ehemaligen Erwartungen an den Markt, die in den Tilgungsplänen der Sanierungsvereinbarung aus April 2013 hinterlegt wurden, nicht erfüllt werden könnten, weswegen unverzüglich der Dialog mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium erneut aufgenommen werden musste, um die sich abzeichnenden Probleme ab 2016 rechtzeitig zu adressieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Zudem wurde aufgrund des massiven Einbruchs im Bulkermarkt in der 2. Jahreshälfte 2015 erkennbar, dass die Bulker keine Liquiditätsüberschüsse für den anderen Finanzierungskreis erwirtschaften können und es war bereits zum 31. Dezember 2015 davon auszugehen, dass voraussichtlich bereits Mitte des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr alle vereinbarten Tilgungen geleistet werden können. Diese Annahme hat sich im Jahr 2016 bestätigt. Im Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte wurde deswegen seitens der finanzierenden Banken am 15. Februar 2016 zunächst bestätigt, dass die ursprünglich gemäß Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 nur bis Ende 2015 geltenden verringerten Tilgungsverpflichtungen von TUSD 100 je Schiff und Quartal zunächst für ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden.

Nachdem zu diesem Zeitpunkt weder eine Gesamtrestrukturierungslösung gefunden, noch der erhöhte Kapitaldienst erbracht werden konnte, erfolgten seitdem wiederholt temporär befristete und inhaltlich konditionierte Erklärungen seitens der finanzierenden Banken, ansonsten fällige Tilgungen nicht ernsthaft (sondern nur in dem Maße, wie es wirtschaftlich möglich war) einzufordern bzw. aus dem Verstoß gegen sonstige Vertragsbestimmungen erwachsende Rechte zunächst nicht geltend zu machen, um so die Findung einer Gesamtrestrukturierungslösung zu ermöglichen.

Ausgehend von dieser finanziellen Lage und ohne weitere Zugeständnisse der finanzierenden Banken, hatten die Banken spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem der aktuell fixierte erhöhte Kapitaldienst nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts 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 Schifffahrts AG aufgrund deren Garantienstellung gegenüber den finanzierenden Banken der Marenave-Flotte nach sich gezogen hätte. Ausgehend von den am 31. Dezember 2016 weiterhin laufenden Refinanzierungsverhandlungen war der Vorstand zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthafungsvereinbarung sowie einer Verzichts- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthafung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte wurde zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine erfolgreiche Restrukturierung gelegt. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthafung und Sicherstellung der Fortführung der Marenave Schifffahrts AG. Die Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 (Übergabe des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ an den neuen Eigentümer) die Enthafung der Marenave Schifffahrts AG final wirksam wurde.

Aus dem Verkauf des Autotransporters wurde insgesamt ein Betrag von ca. USD 28,0 Mio. an die finanzierenden Banken allokiert bzw. wurde die Marenave

Schiffahrts AG insoweit als Garant entsprechend der zuvor getroffenen Vereinbarungen mit den finanzierenden Banken in Anspruch genommen. Sämtliche neben der Garantenstellung bestehenden Darlehensverbindlichkeiten der Marenave Schiffahrts AG gegenüber den Tochtergesellschaften der Container- und Tankerflotte wurden damit ebenso ausgeglichen. Weitere nennenswerte Verbindlichkeiten mit Ausnahme der Steuerverbindlichkeiten bestehen bei der Marenave Schiffahrts AG darüberhinaus nicht; jedoch – nach Verkauf des letzten Schiffes der Flotte – auch kein nennenswertes Vermögen.

Der Abverkauf der Container, Tanker- und Bulkerflotte ist am 15. September 2017 endgültig abgeschlossen worden. Da die Verkaufserlöse der Schiffe nicht ausreichten, um alle zum Verkaufszeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten auf Ebene der einzelnen Ein-Schiffsgesellschaft zu begleichen, haben die Banken in den getroffenen Vereinbarungen ihren Verzicht auf Teile ihrer Darlehensansprüche erklärt. Die Verzichtshöhe ergibt sich aus der jeweils verbleibenden Restvaluta nach Übererlösverteilung aus dem Verkauf des Autotransporters sowie der Finanzierung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffsgesellschaften.

Neben der Zahlungsunfähigkeitsthematik besteht zudem eine Überschuldungsthematik auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG. Im handelsrechtlichen Einzelabschluss des Mutterunternehmens Marenave Schiffahrts AG wird zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von EUR 40,9 Mio. (Vorjahr: EUR 26,5 Mio.) ausgewiesen. Dieser wurde insbesondere dadurch verursacht, dass das Mutterunternehmen für die Finanzierungen ihrer Tochterunternehmen bürgt bzw. garantiert, was zu entsprechenden Rückstellungen aufgrund drohender Inanspruchnahme aus diesen Garantien/Bürgschaften führte. Durch den am 5. Juli 2017 final erbrachten Nachweis zur Erfüllung der Bedingungen für eine erfolgreiche Restrukturierung gemäß der Restrukturierungs- und Enthafungsvereinbarung sowie der Verzichts- und Verwertungsvereinbarung vom 31. März 2017 wurde die Marenave Schiffahrts AG durch die finanzierenden Banken enthaftet, d.h. von ihren Garantenverpflichtungen freigestellt. Insoweit ist die Grundlage für die bis-

herige Rückstellungsbildung in 2017 entfallen und die Überschuldung der Marenave Schiffahrts AG seit dem 5. Juli 2017 beseitigt.

Durch die Enthftung wurden die Fortföhrung der Marenave Schiffahrts AG und des Marenave-Konzerns sowie die solvente Liquidation der Marenave-Flotte sichergestellt. Damit sind die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Neustart der Marenave Schiffahrts AG gegeben.

Zum Verlauf der Restrukturierungsverhandlungen informiert im Übrigen der Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernanhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schiffahrts AG. Über den Umfang und die zeitliche Umsetzung von zukünftigen maritimen Projekten sowie den weiteren Fortbestand der Marenave Schiffahrts AG wird auf die Erläuterungen im Prognosebericht im Abschnitt „Ausblick 2018“ verwiesen.

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 Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG als Bürge führen.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 waren im Bereich der Finanzierung der Container- und Tankerflotte in 2015 erstmals erneut schiffsindividuelle LtV-Ratios nachzuweisen. Im Geschäftsjahr 2016 konnten diese LtV-Ratios nicht eingehalten werden. Da wie zuvor beschrieben aber ein Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung bereits aufgrund des Nicht-Einhaltens der Verpflichtung, den geforderten Kapitaldienst erbringen zu können, vorlag, spielte die Einhaltung der LtV-Ratios somit de facto eine weniger wichtige Rolle und stand daher nicht im Mittelpunkt der mit den Banken geführten Gespräche bzw. wurde ex post betrachtet von dem Bankenkonsortium nicht ernsthaft eingefordert.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave Schifffahrts AG vorgenommen werden. Diese Liquiditätsausschüttungssperre gilt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze - sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte - wieder eingehalten sein wird. Der Nachweis der vereinbarten LtV-Ratios von den finanzierenden Banken der Bulkerflotte stand ex post gesehen ebenso nicht im Mittelpunkt der geführten Bankengespräche bzw. wurde von diesen nicht ernsthaft gefordert.

Trotz des verbleibenden Risikos einer außerordentlichen Kündigungsmöglichkeit der Banken wurde dennoch die weitere Entwicklung der einzuhaltenden Ratios vor dem Hintergrund der finanziellen Lage des Konzerns und der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch beurteilt und laufend überprüft.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko zum 31. Dezember 2016 unverändert zum Vorjahr als „hoch“ klassifiziert.

## Gesamtbild der Risikolage

Die Risiken, die sich aus dem rein operativen Betrieb der Schiffe ergeben, erachtet der Vorstand als insgesamt akzeptabel und durch entsprechende Maßnahmen adressiert.

Die Risikosituation des Konzerns hat aber ganz klar im Bereich der Finanzierungsrisiken ihren Schwerpunkt. Aufgrund der am 31. Dezember 2016 vorliegenden Faktenlage, dass die geltenden Darlehensverträge in der Container-, Tanker- und Bulkerflotte bereits im Jahr 2016 und auch absehbar in der Zukunft nicht eingehalten werden konnten und dies nur durch zeitlich und inhaltlich bedingte Erklärungen der Banken geheilt wurde, bestand aus Sicht des 31. Dezember 2016 eine nicht nur abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung. Über die bestehenden Garantieverflechtungen des Mutterunternehmens zu ihren Tochterunternehmen betraf die Bestandsgefährdung aus Sicht des Bilanzstichtages nicht nur einzelne Unternehmensteile, sondern den kompletten Konzern. Zum Verlauf der Restrukturierungsverhandlungen informiert im Übrigen der Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG.

## **Chancen der zukünftigen Entwicklung**

Die Chancen der zukünftigen Entwicklungen sind vor allem abhängig von der strategischen Neuausrichtung des Marenave-Konzerns nach dem Verkauf der bestehenden Flotte und Enthftung der Marenave Schifffahrts AG im Juli 2017. So wurde am 20. Februar 2017 bereits eine Vereinbarung mit zwei Investoren (vgl. „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG) geschlossen, die die Umsetzung von maritimen Projekten beinhaltete. Diese Vereinbarung wird in der Folge einer auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 nicht beschlossenen - aber zuvor von den Investoren als Voraussetzung für deren weiteres Engagement definierte - Kapitalherabsetzung nicht zur Umsetzung kommen. Stattdessen wird nun in enger Abstimmung mit dem größten Einzelaktionär der Gesellschaft, der



Ernst Russ AG, die Realisierung alternativer Projekt- und Kapitalmaßnahmenpakete evaluiert. Wie verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Prognosebericht im Abschnitt „Ausblick 2018“.

Insoweit eignet sich die Marenave Schiffahrts AG aufgrund ihrer „Corporate Structure“ und finanziellen Unabhängigkeit nach erfolgter Enthftung grundsätzlich unverändert als Investitionsplattform für weitere Investoren bzw. bieten sich Chancen für die zukünftige Entwicklung. Zugleich wird deutlich, dass sich die Marenave Schiffahrts AG aufgrund ihrer Kapitalmarktpräsenz und vor allem aufgrund ihrer organisatorischen Unabhängigkeit von anderen Reedereigruppen als ideales Bindeglied zwischen Reederseite und Kapitalmarkt eignen kann, um kapitalintensive maritime Projekte zu realisieren.

## **Prognosebericht**

### Segmentspezifische Betrachtung

Wie in Vorjahren wird eine segmentspezifische Betrachtung vorgenommen, die der Sichtweise der Segmentberichterstattung folgt; das heißt insbesondere, dass die im Geschäftsjahr vereinnahmten Charterrateeinnahmen aus der Bareboatvercharterung des Autotransporters anders als in der bilanzierten IFRS-Konzern-Gesamtergebnisrechnung nicht als Minderung der Forderung aus Finanzierungsleasing und Verzinsung dargestellt werden, sondern komplett als Umsatzerlöse gezeigt werden, da in der Segmentberichterstattung die Darstellung derart erfolgt, als ob weiterhin ein operatives Leasing vorliegt. Da die Tochtergesellschaften in den Segmenten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und bis zum 31. Dezember 2016 ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schiffahrts AG, bestand, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG an. Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 wurde die Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier auf das Mutterunternehmen, die Marenave Schiffahrts AG, verschmolzen.

## Überprüfung Vorjahresprognose

Die folgende Tabelle stellt die in dem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 bereits dargestellten Erläuterungen zur Geschäftsentwicklung für das Jahr 2016 mit den tatsächlich erzielten Ergebnisbeiträgen in 2016 (wir verweisen auf den Abschnitt „Ertragslage“) gegenüber. Die Abweichungen im Konzernergebnisbeitrag sind der Tatsache geschuldet, dass sich die unterstellten Zinsaufwendungen im final aufgestellten Abschluss nicht bestätigten.

in USD Mio	Prognose		Ist		Delta	
	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*
Car Carrier	8,8	4,7	8,8	4,6	0,0	-0,1
Bulker	8,8	-5,1	8,8	-4,6	0,0	0,5
Container	4,8	-2,5	4,8	-2,4	0,0	0,1
Tanker	33,0	-7,1	33,0	-6,5	0,0	0,6
Marenave	0,0	-2,8	0,0	-2,9	0,0	-0,1
Summe	55,4	-12,8	55,4	-11,8	0,0	1,0

\*vor Steuern

## Geschäftsentwicklung in 2017

Wie in den Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ dargestellt, konnten am 5. Juli 2017 die für die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG und für die solvente Liquidation der Marenave-Flotte von den Banken geforderten Bedingungen nachgewiesen werden. Der Konzernabschluss für das Jahr 2017 wird deswegen sehr stark von dem Verkauf der Flotte sowie den damit einhergehenden Verzichten der Banken gekennzeichnet sein. Mit finalem Abschluss der Restrukturierungsvereinbarungen vom 31. März 2017 wurde der finale Beschluss zum Verkauf der Flotte und damit die Aufgabe von bedeutenden Geschäftsbereichen erklärt. Entsprechend IFRS 5 sind seitdem gesonderte Ausweis- und Bewertungsvorschriften zu beachten. So sind die Schiffe und die Forderungen aus Finanzierungsleasing mit dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich Verkaufsnkosten zu bewerten. Da mit

der Umklassifizierung zudem die reguläre Abschreibung bei den Schiffen und die Aufzinsung der Finanzierungsleasingforderung enden, wird der spätere Verkauf bei Bestätigung der unterstellten Verkaufserlöse und Verkaufsnebenkosten ergebnisneutral erfolgen.

Die Ergebnisbeiträge aller Schiffe (inkl. Car Carrier) – und damit die Ergebnisbeiträge der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier – werden gemäß IFRS 5 für das gesamte Jahr 2017 rückwirkend als Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche gezeigt. Der gesonderte Ausweis indiziert zugleich, dass diese Geschäftsbereiche gerade kein nachhaltiges Geschäft mehr darstellen und somit keine Relevanz mehr für die Zukunft und somit auch keine Entscheidungsnützlichkeit für den Bilanzadressaten haben. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Prognose der operativen Ergebnisbeiträge nicht entscheidungsnützlich. Wie im Abschnitt „Unternehmenssteuerung“ zudem dargelegt, verlieren die vormaligen finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ aufgrund der Restrukturierungsvereinbarungen ihre Relevanz und Gültigkeit. Außerdem wird es zu einer Entkonsolidierung der ehemaligen schiffseignenden Gesellschaften kommen. Dies erfolgt zum späteren Zeitpunkt von Enthftung und Datum des individuellen Verkaufs; insofern werden alle Entkonsolidierungen zwischen dem 5. Juli 2017 (Datum Enthftung) und dem 15. September 2017 (Datum Übergabe letztes Schiff) erfolgen.

Von wirtschaftlicher Relevanz in 2017 sind die das Bilanz- und Ergebnisbild bestimmenden Effekte aus der in 2017 abgeschlossenen Restrukturierung, welche im Folgenden näher dargestellt werden.

Auf der Basis des uns zum Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Jahres-/Konzernabschlusses vorliegenden ungeprüften Zahlenwerks ergeben sich folgende Erläuterungen zur tatsächlichen Geschäftsentwicklung des Marenave-Konzerns in 2017:

Car Carrier

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" erzielte im Jahr 2017 bis zur Übergabe am 27. Juni 2017 Einnahmen (= Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung) in Höhe von USD 4,3 Mio./EUR 4,0 Mio. Der Verkauf erfolgte zu einem Preis von USD 42,3 Mio. In diesem Zusammenhang wurde von dem Charterer des Schiffes ein objektbezogenes Darlehen in Höhe von USD 7,4 Mio. erlassen. Die Leasingforderungen betragen zu diesem Zeitpunkt USD 62,1 Mio., so dass insgesamt eine Ergebnisbelastung in Höhe von USD 12,4 Mio. aus dem Verkauf entstand. Ein bestehendes objektbezogenes Bankdarlehen in Höhe von USD 7,1 Mio. sowie ein zugehöriger Zinssatzswap wurden aus dem Verkaufserlös abgelöst.

Übrige Segmente

Bis zur jeweiligen Schiffsübergabe wurden folgende Umsatzerlöse in USD/EUR Mio. auf rein nachrichtlicher Basis erzielt:

Umsatzerlöse in 2017 *	USD	EUR
Bulker	4,0	3,7
Container	1,7	1,6
Tanker	14,5	13,4
<b>Summe</b>	<b>20,2</b>	<b>18,7</b>

\* ungeprüft

Bzgl. der Schiffsbewertung werden sich folgende Effekte in USD Mio. ergeben:

	Buchwerte 01.01.2017	reguläre AfA Q1-2017	Buchwerte 31.03.2017	Verkaufspreis ./ . VK-Kosten	Abwertungs- aufwand
Bulker	38,9	-0,6	38,3	37,2	1,1
Container	8,8	-0,3	8,5	9,7	-1,2
Tanker	74,4	-2,4	72,0	54,2	17,8
<b>Summe</b>	<b>122,1</b>	<b>-3,3</b>	<b>118,8</b>	<b>101,1</b>	<b>17,7</b>

Bzgl. der Darlehensentwicklung ergibt sich folgendes Bild in USD Mio.:

	Darlehensvaluta inkl. Zinsabgrenzung	Tilgung aus Betrieb und Verkauf	Verzicht durch Banken
Bulker	68,3	47,8	20,5
Container	16,5	10,4	6,1
Tanker	119,6	66,9	52,7
Summe	204,4	125,1	79,3

Auf Ebene des Mutterunternehmens sind in 2017 noch administrative Kosten von knapp EUR 4,0 Mio. (USD 4,5 Mio.) zu erwarten. Die administrativen Kosten umfassen vor allem Rechts- und Beratungskosten, die im Zuge der in 2017 andauernden Refinanzierungsverhandlungen angefallen sind. Alle bestehenden steuerlichen Verbindlichkeiten sollten getilgt sein.

Das handelsrechtliche Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG wird in 2017 darüber hinaus durch Auflösungen der Rückstellung für die Garantenstellung in einer Größenordnung von ca. EUR 47,1 Mio bestimmt sein. Nach Berücksichtigung der bisherigen Geschäftsentwicklung sowie der rückwirkenden Verschmelzung der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH auf die Marenave Schifffahrts AG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 dürfte der handelsrechtliche Jahresüberschuss 2017 bei ca. EUR 43,0 Mio. liegen, so dass sich der bestehende Bilanzverlust auf ein Maß verringert, welches zusammen mit dem gezeichneten Kapital zu einem wieder positiven Eigenkapital in einer Größenordnung von EUR 2,0 bis EUR 2,5 Mio. zum 31. Dezember 2017 führen dürfte. In Ermangelung wesentlicher Forderungen/Verbindlichkeiten dürften sich in dieser Höhe die liquiden Mittel zum 31. Dezember 2017 bewegen.

Eine ähnliche Größenordnung ist für den Konzernabschluss nach Berücksichtigung aller obenstehenden Effekte sowie Entkonsolidierungseffekte zu erwarten.

## Ausblick 2018

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2018 hängt von dem „Ob“, dem „Wann“ und dem „Wie“ der zukünftig angestrebten Kapitalmaßnahmen und der daraus folgenden Realisation neuer maritimer Projekte zusammen mit der größten Einzelaktionärin, der Ernst Russ AG, Hamburg, ab.

Diese hatte ihre Bereitschaft, an der aktiven Neuausrichtung der Gesellschaft mitzuwirken, bereits durch eine deutliche Aktienaufstockung während des finanziellen Restrukturierungsprozesses untermauert und dies nicht zuletzt auch in einer Meldung nach § 27 a WpHG vom 10. Januar 2017 artikuliert. Als Zwischenschritt mündeten die laufenden Gespräche in einer Erklärung der Ernst Russ AG an die Gesellschaft, in der die Ernst Russ AG ihr Interesse und ihre Bereitschaft, an der Neuausrichtung aktiv mitzuwirken, nochmals untermauerte. Mittelfristig ist dabei angedacht, ein zweistelliges Portfolio von Schiffen in die Marenave Schifffahrts AG einzubringen. Dies ist jedoch auch noch von dem Mitwirken Dritter abhängig und bedarf zudem der Klärung interner sowie kartellrechtlicher und sonstiger behördlicher Fragen. Realistischer Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist deswegen erst Anfang 2019. Der genaue Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist insofern noch nicht verlässlich bestimmbar. Gegebenenfalls kann es deswegen notwendig oder zumindest hilfreich sein, wenn zunächst eine Kapitalerhöhung erfolgt, in der entweder im Wege einer Sacheinbringung ein Schiff der Ernst Russ AG eingebracht wird oder im Wege einer Barkapitalerhöhung liquide Mittel zur Anschaffung eines Schiffs von fremden Dritten erlöst werden sollen. In beiden Varianten dient dieser Schritt in erster Linie der Wiederausfüllung des Unternehmensgegenstandes und der Erzielung von Einnahmen, die zumindest die laufenden Kosten der Marenave Schifffahrts AG decken und somit den mittelfristig anvisierten Schritt der Anbindung eines größeren Portfolios ermöglichen bzw. erleichtern. Voraussetzung für alle weiteren Kapitalmaßnahmen ist – neben der Klärung beschriebener offener Fragen – zudem eine vorherige Kapitalherabsetzung, die den Nennwert der Aktie von aktuell EUR 20,00 je Aktie auf EUR 1,00 je Aktie herabsetzt und damit das Eigenkapital an die wirtschaftlichen Verhältnisse anpasst. Vorstand und Aufsichtsrat erachten die in Aussicht gestellten Maßnahmen der

Ernst Russ AG für weitgehend kompatibel mit dem eigenen strategischen Leitbild. Der Ernst Russ AG wurde deswegen ein bestätigendes Schreiben zugesandt, in welchem die erbetenen Zusagen – im Wesentlichen Informations- und Zusammenarbeitspflichten sowie die Vorbereitung der technisch notwendigen Kapitalherabsetzung – zugesagt wurden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Liquidität, welche - unter der theoretischen Annahme, dass keine neuen Einnahmen generiert würden – bei bestehendem Kostenapparat voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 ausreichen würde, wurde sich mit der Ernst Russ AG darauf geeinigt, dass die weiter zu führenden Konzeptionierungen bis spätestens April 2018 in einer verbindlicheren Vereinbarung münden sollen, welche anschließende Kapitalerhöhungsmaßnahmen ermöglicht.

Da diese Punkte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht final geklärt sind, ist eine weitere Prognose nicht möglich.

Unter der rein hypothetischen Annahme, dass es im gesamten Jahr 2018 zu keinerlei Kapitalmaßnahmen und Realisation maritimer Projekte käme, würde der laufende Betrieb die Liquidität - und ceteris paribus damit auch das Eigenkapital – pro Monat um ca. TEUR 80 abschmelzen lassen, was auf Jahressicht in etwa eine Halbierung der Liquidität und des Eigenkapitals auf Basis des prognostizierten Stands zum 31. Dezember 2017 bedeuten würde. Als „rein hypothetisch“ wird diese Annahme bezeichnet, da nicht davon auszugehen ist, dass ohne absehbare Konkretisierung eines Zukunftskonzepts der normale Geschäftsbetrieb aufrechterhalten würde. In diesem – aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich erachteten - Szenario würde der Vorstand in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat stattdessen voraussichtlich die Verwertung des Börsenmantels - bzw. alternativ eine geregelte Abwicklung der Gesellschaft - vorschlagen und in die Wege leiten, damit durch eine weiterreichende Liquiditätsaufzehrung – ohne realistische Aussicht auf zukünftige neue Einnahmequellen – keine durch Zahlungsunfähigkeit und/oder Überschuldung ausgelösten Insolvenzproblematiken akut werden. Auf die Ausführungen im Risikobericht unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ wird verwiesen.

Der weitere Fortbestand der Marenave Schiffahrts AG und damit auch der Fortbestand des Marenave-Konzerns ist daher zukünftig davon abhängig, dass die Konkretisierung und Umsetzung der in Planung befindlichen maritimen Projekte inklusive der dafür notwendigen Kapitalmaßnahmen termingerecht erfolgt und der geplante Liquiditätsbedarf eingehalten wird.

Hamburg, den 13. Dezember 2017

Marenave Schiffahrts AG

Der Vorstand

Bernd Raddatz



# Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2016

## Aktiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR
<b>Vermögenswerte</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	10	115.858.249,69	139.387.693,57
Ausleihungen	11	2.438.124,96	2.060.046,18
Beteiligungen	11	0,00	606,06
Forderungen aus Finanzierungsleasing	12	55.853.013,53	57.283.232,03
Aktive latente Steuern	13	83.504,09	981.963,66
		<b>174.232.892,27</b>	<b>199.713.541,50</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	14	1.241.335,13	1.260.992,14
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte		0,00	125.669,15
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	1.640.819,78	2.260.412,17
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15	7.661.238,05	5.149.457,67
Sonstige Vermögenswerte	16	736.587,47	1.280.569,81
		<b>11.279.980,43</b>	<b>10.077.100,94</b>
Zahlungsmittel	17	4.879.122,67	16.459.520,14
		16.159.103,10	26.536.621,08
<b>Bilanzsumme</b>		<b>190.391.995,37</b>	<b>226.250.162,58</b>

## Passiva in EUR

	Abschnitt Notes	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	18	30.010.000,00	30.010.000,00
Rücklagen	19	-2.453.968,84	-2.535.066,23
Neubewertungsrücklage	20	1.118.029,90	9.221.857,84
Währungsumrechnungsdifferenzen	21	-2.288.791,16	-998.044,22
Konzernbilanzergebnis (kum.)		-58.331.350,14	-45.541.278,86
		<b>-31.946.080,24</b>	<b>-9.842.531,47</b>
<b>Schulden</b>			
<b>Langfristige Schulden</b>			
Schiffshypothekendarlehen	22	11.437.464,17	15.513.552,89
Derivate	23	92.785,29	248.642,25
Kapitalanteile im Fremdbesitz	24	120.000,00	120.000,00
Passive latente Steuern	25	3.806.587,68	3.024.287,19
		<b>15.456.837,14</b>	<b>18.906.482,33</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Schiffshypothekendarlehen	22	198.556.389,34	205.074.242,13
Derivate	23	78.943,20	114.156,50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26	4.196.680,13	8.002.967,38
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	27	609.764,24	381.675,02
Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	28	2.106.547,20	2.374.223,46
Sonstige Verbindlichkeiten	29	1.332.914,36	1.238.947,23
		<b>206.881.238,47</b>	<b>217.186.211,72</b>
<b>Summe Schulden</b>		<b>222.338.075,61</b>	<b>236.092.694,05</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>190.391.995,37</b>	<b>226.250.162,58</b>

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	Abschnitt Notes	2016 EUR	2015 EUR
Umsatzerlöse	30	42.440.254,45	63.363.370,08
Schiffsbetriebskosten	31	-29.838.516,53	-33.334.777,98
<b>Schiffsbetriebsergebnis</b>		<b>12.601.737,92</b>	<b>30.028.592,10</b>
Personalaufwendungen	32	-943.711,23	-947.784,06
Sonstige betriebliche Erträge	33	6.692.216,31	3.579.787,62
Sonstige betriebliche Aufwendungen	34	-7.506.228,57	-4.662.083,68
<b>Reedereiüberschuss</b>		<b>10.844.014,43</b>	<b>27.998.511,98</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen		-13.533.883,50	-17.159.932,49
Wertminderungen	35	-5.900.087,07	-26.083.589,86
Zuschreibungen	35	607.101,25	0,00
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	36	5.826.579,96	2.478.279,95
Finanzierungsaufwendungen	37	-8.458.535,54	-8.440.967,64
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>-10.614.810,47</b>	<b>-21.207.698,06</b>
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	38	-530.935,82	-1.148.060,12
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	38	-1.644.324,99	-1.329.629,08
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>		<b>-2.175.260,81</b>	<b>-2.477.689,20</b>
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-12.790.071,28</b>	<b>-23.685.387,26</b>
<b>Ergebnis je Aktie</b>			
unverwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-8,52	-15,78
verwässert, bezogen auf das den Inhabern von Stammaktien des Mutterunternehmens zuzurechnende Ergebnis		-8,52	-15,78

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung in EUR

	2016 EUR	2015 EUR
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-12.790.071,28</b>	<b>-23.685.387,26</b>
<b>Sonstiges Ergebnis in der Periode</b>		
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: Währungsumrechnung	-1.290.746,94	747.325,38
Posten, die unter bestimmten Bedingungen zukünftig nicht in die Konzerngewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden: -/+ Verluste /Gewinn aus der Neubewertung von Seeschiffen	-8.103.827,94	9.221.857,84
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	<b>-22.184.646,16</b>	<b>-13.716.204,04</b>

# Konzern-Eigenkapitalspiegel

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016

## Konzern-Eigenkapitalspiegel in EUR

	Abschnitt Notes	Gezeichnetes Kapital EUR	Rücklagen EUR	Neube- wertungs- rücklage EUR	Währungs- umrechnungs- differenzen EUR	Konzern- bilanz- ergebnis EUR	Summe EUR
<b>Stand 1. Januar 2015</b>		30.010.000,00	-2.535.066,23	0,00	-1.745.369,60	-21.855.891,60	3.873.672,57
Konzerngesamtergebnis		0,00	0,00	9.221.857,84	747.325,38	-23.685.387,26	-13.716.204,04
<b>Stand 31. Dezember 2015</b>		30.010.000,00	-2.535.066,23	9.221.857,84	-998.044,22	-45.541.278,86	-9.842.531,47
<b>Stand 1. Januar 2016</b>		30.010.000,00	-2.535.066,23	9.221.857,84	-998.044,22	-45.541.278,86	-9.842.531,47
Sonstige Veränderungen	19	0,00	81.097,39	0,00	0,00	0,00	81.097,39
Konzerngesamtergebnis		0,00	0,00	-8.103.827,94	-1.290.746,94	-12.790.071,28	-22.184.646,16
<b>Stand 31. Dezember 2016</b>		30.010.000,00	-2.453.968,84	1.118.029,90	-2.288.791,16	-58.331.350,14	-31.946.080,24

# Konzern-Kapitalflussrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016

## Konzern-Kapitalflussrechnung in TEUR

	Abschnitt Notes	2016 TEUR	2015 TEUR
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-12.790</b>	<b>-23.685</b>
+ Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen und Wertminderungen		18.827	43.244
- nicht zahlungswirksame Erlöse	30		0
+/- erfolgswirksame Veränderung der latenten Steuerpositionen		1.644	1.330
+ Ertragsteuern		531	1.148
+/- sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge	15/33	-92	273
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen sowie anderer Aktiva des betrieblichen Bereichs		-312	1.873
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva des betrieblichen Bereichs		-586	-1.072
- gezahlte Ertragsteuern		-643	-791
- Zinserträge	36	-5.655	-2.478
+ Zinsaufwendungen	37	8.459	8.441
<b>= Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit</b>		<b>9.383</b>	<b>28.283</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-3.674	-4.021
+ Tilgung von Finanzierungsleasingforderungen		4.082	1.700
+ Erhaltene Zinsen aus Finanzierungsleasingforderungen	36	3.859	1.625
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		1	984
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	-1.206
<b>= Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>4.268</b>	<b>-918</b>
- Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen		-17.032	-22.495
+ erhaltene Zinsen		19	26
- gezahlte Zinsen		-8.219	-7.934
<b>= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-25.232</b>	<b>-30.403</b>
zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		-11.581	-3.038
+/- wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		0	1.887
+ Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres		16.460	17.611
<b>= Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>		<b>4.879</b>	<b>16.460</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>			
+ Zahlungsmittel		4.879	16.460
- jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten		0	0
<b>Finanzmittelfonds</b>		<b>4.879</b>	<b>16.460</b>

## **Marenave Schiffahrts AG, Hamburg**

### **Konzern-Anhang nach IFRS für das Geschäftsjahr 2016**

#### **1. Allgemeine Angaben**

Die Marenave Schiffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Valentinskamp 24, 20354 Hamburg, Deutschland.

Die Gesellschaft ist unter der Nr. HRB 96057 beim Amtsgericht Hamburg eingetragen.

Die Marenave Schiffahrts 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 2016 – 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. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten verchartert. Aufgrund des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums auf den Dritten im Zuge der neuverhandelten Konditionen im Geschäftsjahr 2015 (Finanzierungsleasing) wird dieser nicht mehr als Seeschiff im Konzernabschluss erfasst.

Das Geschäftsjahr des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schiffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2016 vier Mitarbeiter zzgl. Vorstand (zum 31. Dezember 2015: acht Mitarbeiter). Daneben werden im Marenave Konzern 115 (Vorjahr 104) Seeleute im Durchschnitt beschäftigt.

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Sie stellt den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis der Unternehmen auf. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 13. Dezember 2017 zur Veröffentlichung freigegeben; er wird voraussichtlich am 20. Dezember 2017 nach § 172 Abs. 1 AktG durch den Aufsichtsrat gebilligt.

## 2. Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Als Folge der jahrelang anhaltenden Schifffahrtskrise, welche zu sinkenden Marktwerten und Einnahmepotentialen der Flottenschiffe führte, war die Kapitaldienstfähigkeit der Marenave-Flotte eingeschränkt und befand sich der Marenave Konzern seit Mitte 2014 in intensiven Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken. Diese zielten vor allem auf eine Neuordnung der Passivseite und auf eine Enthaftung der Marenave Schifffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung der Flotte ab. Da die laufenden Refinanzierungsgespräche am 31. Dezember 2016 nicht abgeschlossen waren und der fixierte erhöhte Kapitaldienst in der Flotte mit Ausnahme des Car Carriers im Jahr 2016 nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts AG als Bürge/Garant – wie vertraglich vereinbart vollständig erbracht werden konnte und die finanzierenden Banken diese Verstöße nur durch kurzfristig ausgesprochene Erklärungen des Nicht-Ernsthaften-Einforderns heilten, bestand nicht nur eine abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung des kompletten Konzerns und der Marenave Schifffahrts AG aus Sicht des 31. Dezember 2016. Die Verhandlungen mit den Banken zogen sich bis zur Mitte des Jahres 2017 hin. Mit dem Abschluss der Restrukturierungs- und Enthaftungsvereinbarung sowie einer Verzicht- und Wertungsvereinbarung mit der Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken am 31. März 2017 konnte zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine erfolgreiche Restrukturierung der Marenave Flotte gelegt werden. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthaftung und Sicherstellung der Fortführung der Marenave Schifffahrts AG. Diese Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 die Enthaftung der Marenave Schifffahrts AG final wirksam wurde, was die Grundlage für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses unter der Annahme der Unternehmensfortführung darstellt. Es wird im Übrigen auf die Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ (Anhangangabe [50]) verwiesen.

Der Konzernabschluss wird auf Basis des Anschaffungskostenprinzips erstellt. Hiervon ausgenommen sind bestimmte Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Für die bilanzierten Seeschiffe (Technische Anlagen) wird seit dem 30. September 2015 die Neubewertungsmethode angewendet. 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 2016

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen des IFRS-Regelwerks waren erstmals im Geschäftsjahr 2016 anzuwenden:

Standard/ Änderung/ Interpretation	Inhalt	Endorse- ment	Erstmalige Pflichtanwen- dung gem. IASB	Anzuwenden für Ge- schäftsjahre nach/ab
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2010-2012	Ja	17.12.2014	01.02.2015
Änderungen an IAS 19	Arbeitnehmerbeiträge	Ja	17.12.2014	01.02.2015
Änderungen an IFRS 11	Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen zu IAS 1	Angabeninitiative	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IAS 16 und IAS 38	Klarstellung zulässiger Abschreibungsmethoden	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IAS 16 und IAS 41	Landwirtschaft: Fruchttragende Pflanzen	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IAS 27	Anwendung der Equity-Methode in separaten Abschlüssen	Ja	01.01.2016	01.01.2016
Änderungen an IFRS 10, 12, IAS 28	Investmentgesellschaften: Anwendung der Konsolidierungsausnahme	Ja	01.01.2016	1.1.2016
Jährliche Verbesserungen an den IFRS	Zyklus 2012-2014	Ja	01.01.2016	01.01.2016

##### Im Geschäftsjahr 2016 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 Schiffahrts AG hat die Regelungen nicht vorzeitig angewandt.



Standard/ Änderung/ Interpretation	Inhalt	Endorse- ment	Erstmalige Pflichtanwen- dung gem. IASB	Anzuwenden für Ge- schäftsjahre nach/ab
IFRS 9	Finanzinstrumente	Ja	01.01.2018	1.1.2018
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Nein	01.01.2016	offen
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Ja	01.01.2018	01.01.2018
IFRS 16	Leasingverhältnisse	Ja	01.01.2019	01.01.2019
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	Nein	auf unbestimmte Zeit verschoben	offen
Änderungen an IAS 12	Ansatz von Vermögenswerten aus latenten Steuern für nicht realisierte Verluste	Ja	01.01.2017	01.01.2017
Änderungen an IAS 7	Angabeninitiative	Ja	01.01.2017	01.01.2017
Jährliche Verbesserungen Zyklus 2014 – 2016	Änderungen und Klarstellungen zu IFRS 12	Nein	01.01.2017	offen
Klarstellungen zu IFRS 15	Klarstellungen zu IFRS 15	Ja	01.01.2018	01.01.2018
Änderungen an IFRS 4	Anwendung von IFRS 9 Finanzinstrumente gemeinsam mit IFRS 4 Versicherungsverträge	Ja	01.01.2018	01.01.2018
Änderungen an IFRS 2	Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen	Nein	01.01.2018	offen
Änderungen an IAS 40	Übertragungen von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	Nein	01.01.2018	offen
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistung	Nein	01.01.2018	offen

Standard/ Änderung/ Interpretation	Inhalt	Endorse- ment	Erstmalige Pflichtanwen- dung gem. IASB	Anzuwen- den für Ge- schäftsjahre nach/ab
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragssteuerlichen Behandlung (Klarstellung)	Nein	01.01.2019	offen
IFRS 17	Bilanzierung von Versicherungsverträgen	Nein	01.01.2021	offen
Änderungen an IFRS 9	Regelungen zur Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten mit vorzeitigen Kündigungsmöglichkeiten	Nein	01.01.2019	offen
Änderungen an IAS 28	Anwendung von IFRS 9 auf langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	Nein	01.01.2019	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 Bilanzierungsinkongruenz 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 Zinsvereinnahmung 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 –insbesondere vor dem Hintergrund der Umsetzung des Zukunftskonzeptes des Marenave Konzerns– noch analysiert. Grundsätzlich wird jedoch davon auszugehen sein, dass die Anhangangaben zu den Finanzinstrumenten auszuweiten sind.

### **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 2018 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. Das Management geht derzeit davon aus, dass sich aus der Anwendung des IFRS 15 neben evtl. ausgeweiteten Anhangangaben keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Erlösrealisierung im Konzern ergeben. Der Umfang der Änderungen wird dabei auch von der Art und der zeitlichen Umsetzung des Zukunftskonzeptes des Marenave Konzerns abhängig sein.

## IFRS 16 Leasingverhältnisse

Am 13. Januar 2016 hat der IASB den neuen Standard zu Leasingverhältnissen veröffentlicht. IFRS 16 regelt den Ansatz, die Bewertung, den Ausweis sowie die Angabepflichten bezüglich Leasingverhältnissen im Abschluss von Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einziges (single) Bilanzierungsmodell vor. Dieses Modell führt beim Leasingnehmer dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn, die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert (jeweils Wahlrecht). Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen (finance bzw. operate lease). Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem in IAS 17 *Leasingverhältnisse*. Da die Marenave Schifffahrts AG gemäß ihres Geschäftsmodells bisher ausschließlich als Leasinggeber fungierte, werden keine wesentlichen Auswirkungen aus der Anwendung des neuen Standards erwartet. Auch wird hiervon nach Umsetzung zukünftiger maritimer Projekte im Rahmen des zukünftigen Konzeptes des Marenave Konzerns ausgegangen.

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 [30]) 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 bei zwölf der insgesamt 13 Schiffe der Marenave Flotte 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 „Dry-docking“) beläuft sich zum 31. Dezember 2016 auf EUR 115.833.412,39 (Vorjahr: EUR 139.331.312,57).

Aufgrund einer wesentlichen Vertragsanpassung des in langfristiger Bareboat-Vercharterung befindlichen MS “HÖEGH BERLIN“ erfolgte bereits im Geschäftsjahr 2015 eine Neubeurteilung des Leasingverhältnisses für dieses 13. Schiff der Flotte. Wegen der vorzeitigen Verlängerung der Vercharterung um mindestens fünf weitere Jahre bis nun zum 5. März 2024 sowie der Einräumung von Kauf- bzw. Weiterbeschäftigungsoptionen für den Charterer des Schiffes

sind die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Charterer übertragen worden, so dass ein Finanzierungs-Leasingverhältnis vorliegt. Dies hatte zum 1. August 2015 (Wirksamwerden der Vertragsanpassung) die Ausbuchung des Seeschiffes aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von USD 68.209.940,42 (EUR 62.195.623,62) sowie die Einbuchung einer sonstigen finanziellen Forderung in gleicher Höhe zur Folge. Der Buchwert der Forderung per 1. August 2015 entsprach dem Barwert der bis zum 5. März 2024 gesicherten Einnahmen in Höhe von USD 24.000 pro Tag sowie eines in Höhe der Kaufoption angenommenen Restwertes des Schiffes von USD 32,0 Millionen per 5. März 2024. Dabei wurde ein Diskontierungszinssatz von 8,45 % zugrunde gelegt. Da die Kaufoption nicht garantiert ist, bestehen hinsichtlich des angenommenen Restwertes grundsätzlich Bewertungsunsicherheiten, die laufend überwacht werden, aber nicht abschließend eingeschätzt werden können. Zum Bilanzstichtag beträgt der abgezinste Restbuchwert USD 17,9 Mio. (EUR 17,0 Mio.).

Seeschiffe, bei denen Operating-Leasingverhältnisse vorliegen, 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 beschrieben 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 2016 fanden keine Dockungen statt. Aufgrund nachlaufender Ausgaben im Zusammenhang mit Dockungen aus dem Vorjahr erfolgten Zugänge zur Komponente Drydocking in Höhe von TEUR 217 (TUSD 247). Im Vorjahr fanden Dockungen für acht Schiffe mit Zugängen zur Komponente Drydocking in Höhe von EUR 7,5 Mio. (USD 8,3 Mio.) statt. Der Buchwert der **Komponente dry docking** beträgt am 31. Dezember 2016 insgesamt EUR 7.877.337,06 (Vorjahr: EUR 9.928.078,45).

Seit der Einführung der Neubewertungsmethode für die Seeschiffe (Technische Anlagen) mit Wirkung zum 30. September 2015 werden die Seeschiffe mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet (Marktwerte). Zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes verwenden der Konzern so weit wie möglich beobachtbare Marktdaten, weswegen Ermessensausübungen und Schätzungen seit Einführung der Neubewertungsmethode eine weniger wichtige Rolle einnehmen. Nichtsdestotrotz unterliegen diese Marktwerte regelmäßigen Schwankungen und sind daher mit Unsicherheiten behaftet, die nicht in der Kontrolle des Konzerns liegen.

Wie in den allgemeinen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen beschrieben, überprüft der Konzern regelmäßig (üblicherweise zum Ende eines jeden Geschäftsjahres) die geschätzten Nutzungsdauern, die Restwerte von Sachanlagen (Schrottwert) und den nicht garantierten Restwert, der Bestandteil der Finanzierungsleasingforderung aus der Vercharterung der MS "HÖEGH BERLIN" ist.

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 ermittelt.

Die Schrottwerte haben sich zum 31. Dezember 2016 durch die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Stahlpreise gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag leicht erhöht und wurden entsprechend von 180 USD/ltd bis 220 USD/ltd auf 220 USD/ltd bis 260 USD/ltd – jeweils abhängig vom Schiffstyp – angepasst. Die Schrottpreise berücksichtigen dabei schiffsspezifische Verschrottungsnebenkosten.

## **6. Konsolidierungsgrundsätze**

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

Zum 31. Dezember 2016 umfasst der Konsolidierungskreis unverändert zum Vorjahr die folgenden voll konsolidierten Unternehmen:

<b>Muttergesellschaft</b>		<b>Sitz</b>	<b>Anteil am Kapital 2016</b>	<b>Anteil am Kapital 2015</b>
Marenave Schifffahrts AG		Hamburg	-	-
<b>Tochtergesellschaften</b>				
MARE Panamax Tankschifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Produktentanker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MARE Supramax Bulker Schifffahrts GmbH	[a]	Hamburg	100%	100%
MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,92%	99,92%
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,91%	99,91%
MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,83%	99,83%
MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,83%	99,83%
MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,90%	99,90%
MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,86%	99,86%
MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L.		Hamburg	99,86%	99,86%
MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH*		Hamburg	100%	100%
MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	100%	100%
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG	[b]	Hamburg	100%	100%

[a] Komplementär-Tochtergesellschaften

[b] Tochtergesellschaft noch ohne operative Geschäftstätigkeit

\* Mit rechtlicher Wirkung vom 16. Juni 2017 rückwirkend zum 1. Januar 2017 auf die Marenave Schifffahrts AG verschmolzen.

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

## 7. Fremdwährungsumrechnung

Die funktionale Währung der Marenave Schifffahrts 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 Schifffahrtsunternehmen 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 2016 kamen folgende Kurse zur Anwendung:

1 EUR Währung	Stichtagskurse		Durchschnittskurse	
	31.12.2016	31.12.2015	2016	2015
USD	1,0541	1,0887	von 1,0541 bis 1,1339	von 1,0736 bis 1,1621

Zum Betrag der erfolgswirksam erfassten Umrechnungsdifferenzen verweisen wir auf den Auf-  
riss der sonstigen betrieblichen Erträge bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhan-  
gangabe [33] bzw. [34]).

## 8. Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Mit Ausnahme der anderen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattungen wurden die in den technischen Anlagen ausgewiesenen Seeschiffe erstmals zum 30. September 2015 nach der Neubewertungsmethode bewertet. Dafür werden zu jedem Quartalsstichtag die Marktwerte der Seeschiffe von zwei jeweils unabhängigen und fachkundigen Marktwertermittlern eingeholt und davon der Mittelwert gebildet, welcher sodann den neuen Buchwert zum jeweiligen Stichtag determiniert. Die zukünftigen planmäßigen linearen Abschreibungen werden auf Basis des jeweiligen neuen Buchwertes unter Berücksichtigung eines Schrottwertes ermittelt und erfolgswirksam erfasst. Die zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den erwarteten Nutzungsdauern im Konzern und werden regelmäßig überprüft. Gleiches gilt für die erwarteten Schrottwerte. Sofern die neuen Marktwerte niedriger als die fortgeführten Buchwerte sind, werden Wertminderungen zunächst zu Lasten der bestehenden Neubewertungsrücklage und in Höhe des danach verbleibenden Wertminderungsbetrages erfolgswirksam als außerplanmäßige Abschreibung erfasst. Im Falle höherer Markt- als Buchwerte erfolgen erfolgswirksame Zuschreibungen, sofern die Buchwerte vormals durch außerplanmäßige Abschreibungen gemindert waren, bzw. ansonsten eine erfolgsneutrale Dotierung einer Neubewertungsrücklage innerhalb des Eigenkapitals. 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**).

**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, Forderungen aus Finanzierungsleasing 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 gehaltene Finanzinvestitionen („financial assets held to maturity“ – HtM) oder (iv) als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte („financial assets available for sale“ – AfS) kategorisiert. Die Kategorisierung hängt von der Art und dem Verwendungszweck der finanziellen Vermögenswerte ab und erfolgt bei Zugang. Der Konzern hat derzeit 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 bestimmten 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 sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing objektive Hinweise dafür vor, dass nicht alle fälligen Beträge gemäß den ursprünglich vereinbarten Zahlungskonditionen eingehen werden, wird eine Wertminderung unter Verwendung eines Wertberichtigungskontos vorgenommen. Eine Ausbuchung der Forderungen erfolgt erst, wenn sie als uneinbringlich klassifiziert werden.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ganz oder teilweise ausgebucht, wenn eine 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 4,67 % (Vorjahr: 5,05 %) 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.

**Leasingverhältnisse** werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert, wenn durch die Leasingvereinbarung im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operating-Leasingverhältnisse klassifiziert.

Forderungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen werden bei erstmaligem Ansatz in Höhe des Nettoinvestitionswertes aus dem Leasingverhältnis erfasst. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgung der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird.

**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** setzt sich zum Bilanzstichtag aus den Zahlungsmitteln zusammen.

**Derivate** (z.B. Zinsswaps), die nicht als Sicherungsinstrument designiert 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 Verbind-**

**lichkeiten** in Form verzinslicher Darlehen vor, die bei der erstmaligen Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb der finanziellen Verbindlichkeit zuzurechnen sind (z. B. Kreditprovisionen, Bearbeitungsgebühren der finanzierenden Bank und/oder Schiffsregistergebühren aufgrund der Sicherheitenbestellung), bewertet werden. Sie werden nicht als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ designiert, sondern nach der erstmaligen Erfassung unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet („amortised cost“ – AC).

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

Wird eine bestehende finanzielle Verbindlichkeit durch eine andere finanzielle Verbindlichkeit desselben Kreditgebers mit substantiell verschiedenen Vertragsbedingungen ausgetauscht oder werden die Bedingungen einer bestehenden Verbindlichkeit wesentlich geändert, wird ein solcher Austausch oder eine solche Änderung als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird erfolgswirksam erfasst. Dabei gelten Vertragsbedingungen als substantiell verschieden oder als wesentlich geändert, wenn der abgezinste Barwert der Zahlungsströme unter den neuen Vertragsbedingungen unter Berücksichtigung etwaiger gezahlter und erhaltener Gebühren diskontiert mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz mindestens 10 Prozent von dem abgezinnten Barwert der restlichen Zahlungsströme der 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 gesonderter 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 2015 und 2016 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 hinaus 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 Schiffahrts 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 würden.

**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 Vertragsreederei übertragen werden. Die Bereederung ist die Betriebsführung des Schiffes (u.a. Sicherstellung von Seetüchtigkeit, Ladefähigkeit, Crewing/Bemannung, Versicherungsschutz, Proviantversorgung, Charterabrechnungen).

Kann das Schiff während der Dauer der Charter nicht genutzt werden (z.B. wegen Dockung oder wegen eines technischen Defekts) geht das Schiff „*Off-Hire*“, d.h. der Charterer zahlt für diesen Zeitraum keine Charter („*Loss-of-Hire*“). Charterausfälle aufgrund von technischen Defekten sind über eine Charterausfall-Versicherung („*Loss-of-Hire Insurance*“) versichert. Nur bei der Zeitcharter zahlt der Charterer neben der vereinbarten Charrate auch die Kosten des während der Fahrt verbrauchten Treibstoffs.

- Bei der **Reisecharter** wird die auf dem Spotmarkt erzielte Charrate nicht für einen bestimmten Zeitraum vereinbart, sondern für eine fest definierte Strecke, auf der eine konkrete Ladung abzufahren ist. Führen ungünstige Wetterbedingungen zu einer Reiseverlängerung, ist dies regelmäßig das Risiko des Konzerns und nicht des Charterers. Führen mangelnde Hafenskapazitäten zu einer Verzögerung bei der Löschung des Schiffes, so werden vom Konzern in der Regel mit dem Charterer sog. *Demurrage*-Zahlungen vereinbart (Überliegegelder), deren Höhe bei Abschluss der Reisecharter im Vorwege vereinbart werden. Diese werden üblicherweise als Zahlung je Überliegetag vereinbart.
- Bei der **Zeitcharter** wird eine feste Zeitcharrate in USD pro Nutzungstag vereinbart. Soweit der Zeitchartervertrag eine sog. „*floating time charter*“ vorsieht, ist die Charrate nicht oder innerhalb einer bestimmten Bandbreite fixiert und hängt vom Einsatz des Schiffes durch den Charterer ab. Bei den Schiffen, die über einen Chartervertrag in einem Pool fahren, ist die Entwicklung der Charraten daher abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Pools.
- Soweit Schiffe der Reederei vom jeweiligen Charterer in Schiffspools eingesetzt werden, werden die Umsatzerlöse als „**Umsatzerlöse, Zeitcharter mit Poolbeschäftigung**“ bezeichnet.

Seit März 2009 vermietet der Konzern ein Schiff (MS „HÖEGH BERLIN“) im Wege der Bareboat-Charter. Die Charraten aus der Bareboat-Vercharterung wurden bis zum 31. Juli 2015 als Umsatzerlöse erfasst. Aufgrund von Änderungen wesentlicher Konditionen des ursprünglichen Chartervertrages mit Wirkung zum 1. August 2015 liegt seitdem ein Finanzierungs-Leasingverhältnis vor. Die neu vereinbarten Charraten bzw. Leasingraten werden in Zinszahlungen und Tilgungen aufgeteilt, weswegen der Ausweis von Umsatzerlösen daher seit dem 1. August 2015 entfallen ist. 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 Schifffahrtsgesellschaften der Marenave Schifffahrts AG zugewiesen werden, aber durch die Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) abgegolten sind, werden Verlustvorträge im Rahmen der Ermittlung latenter Steueransprüche nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern auf temporäre Bewertungsunterschiede bei den Tochtergesellschaften erfasst, die der Tonnagesteuer unterliegen. Durch den fixen Abgeltungscharakter der Tonnagesteuer entfällt die Anwendung von IAS 12.

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

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

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

### 9. Ergebnisverwendung

Die Marenave Schifffahrts AG hatte im Geschäftsjahr 2015 einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 44,3 Mio. erzielt. Zuzüglich des bestandenen Verlustvortrags ergab sich ein Bilanzverlust in Höhe von EUR 56,5 Mio.

Im aktuellen Geschäftsjahr 2016 weist die Marenave Schifffahrts AG einen Jahresfehlbetrag im handelsrechtlichen Einzelabschluss in Höhe von EUR 14.415.644,11 aus. Unter Berücksichtigung des Bilanzverlustes aus dem Vorjahr verbleibt somit ein neuer Bilanzverlust in Höhe von EUR 70.914.295,43. Die Rücklagen im Konzernabschluss betragen EUR -2.453.968,84 (Vorjahr: EUR -2.535.066,23) und betreffen die - sich unter Berücksichtigung latenter Steuern ergebenden – Emissionskosten im Rahmen der Kapitalerhöhung des Jahres 2006 (vgl. Anhangangabe [19]).

### 10. Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen besteht neben anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen zum 31. Dezember 2016 – unverändert zum Bilanzstichtag des Vorjahres - aus 12 Seeschiffen (technische Anlagen).

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Technische Anlagen		
Seeschiffe	107.956.075,33	129.403.234,12
Drydocking	7.877.337,06	9.928.078,45
	115.833.412,39	139.331.312,57
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24.837,30	56.381,00
	115.858.249,69	139.387.693,57

Im Geschäftsjahr 2016 erfolgten keine Schiffszugänge. Die Zugänge des Berichtsjahrs in Höhe von TEUR 217 resultieren aus nachlaufenden Kosten von Dockungen aus dem Vorjahr und betreffen die Komponenten „Drydocking“.

Die Bewertung der Seeschiffe erfolgt seit dem 30. September 2015 nach der Neubewertungsmethode, demnach die Marktwerte die Buchwerte determinieren. Die Marktwerte sind dabei auf Stufe 2 der Bewertungshierarchie gemäß IFRS 13 einzuordnen. Sie werden unter Einbezug der jeweiligen Schiffsspezifika inkl. gültigen Klassifizierungsstatus und charterfreien Zustand als auch aktueller Marktdaten zu den Frachtraten sowie operativen Schiffsbetriebskosten und



der in der jüngeren Vergangenheit erzielten Verkaufspreise für ähnliche Schiffe ermittelt. Veräußerungskosten sind hierbei unwesentlich und können vernachlässigt werden.

Bzgl. der Entwicklung der Neubewertungsrücklage wird auf die Anhangangabe [20] verwiesen.

Im Geschäftsjahr 2016 ergaben sich planmäßige Abschreibungen von insgesamt EUR 13,5 Mio. (USD 15,0 Mio.) sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt EUR 5,9 Mio. (USD 6,5 Mio.). Die außerplanmäßigen Abschreibungen entfielen in Höhe von EUR 4,8 Mio. (USD 5,3 Mio.) auf das Tanker-Segment, in Höhe von EUR 0,9 Mio. (USD 1,0 Mio.) auf das Container-Segment und in Höhe von EUR 0,2 Mio. (USD 0,2 Mio.) auf das Bulker-Segment. Sie begründen sich aus Veränderungen des Marktwertes. Die Zuschreibungen von EUR 0,6 Mio. (USD 0,7 Mio.) entfallen auf das Bulker-Segment und begründen sich aus Veränderungen des Marktwertes.

Die Abschreibungen und Zuschreibungen der Seeschiffe entfallen auf Tochterunternehmen, die der Tonnagesteuer unterliegen.

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

Zusätzlich erfolgt ein Vergleich zu den Werten, wie sie sich unter Anwendung der Anschaffungskostenmethode ergeben hätten. Die Werthaltigkeit der aktivierten Schiffsbuchwerte wird dabei regelmäßig bei Vorliegen bestimmter Anzeichen (triggering event), die auf eine Wertminderung hindeuten, überprüft (sog. „Impairment-Test“).

Wären die Seeschiffe auf Anschaffungskostenbasis unter Beachtung der Effekte aus einem jährlichen Impairmenttest bewertet worden, würden sich ihre fortgeführten Anschaffungskosten wie folgt darstellen:

	<u>31.12.2016</u>	<u>31.12.2015</u>
	in Mio €	in Mio €
Seeschiffe	99,6	120,5
	<u>99,6</u>	<u>120,5</u>

Hinsichtlich etwaiger Verfügungsbeschränkungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Seeschiffe wird auf die Ausführungen in der Anhangangabe [22] verwiesen.

## 11. Ausleihungen/Beteiligungen

Ausleihungen in EUR	2016	2015
01.01.	2.060.046,18	1.781.814,03
Zugänge	0,00	633.927,82
Abgänge	0,00	-549.996,03
Aufzinsung	309.011,27	73.707,47
Abzinsung	0,00	-150.435,45
Währungseffekt	69.067,51	271.028,34
31.12.	2.438.124,96	2.060.046,18

Die Ausleihungen betreffen die „Working Capital“-Einzahlungen von TUSD 600 je Schiff für die Schiffe MT „MARE ACTION“, MT „MARE AMBASSADOR“ und MT „MARE BAL-TIC“ (Hafnia Handy Pool) sowie von TUSD 800 für den MT „MARE CARIBBEAN“ (Hafnia MR Pool). Mit dem Austritt aus einem 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.

Die im Vorjahr unter den Beteiligungen ausgewiesenen Anteile an der Hafnia Handy Pool Management ApS (EUR 606,06), wurden im Geschäftsjahr veräußert.

## 12. Forderungen aus Finanzierungsleasing

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Langfristige Forderungen aus Finanzierungsleasing	55.853.013,53	57.283.232,03
Kurzfristige Forderungen aus Finanzierungsleasing	4.634.555,08	4.147.883,33
	60.487.568,61	61.431.115,36

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing resultierten aus der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ im Rahmen eines langfristigen Bareboatchartervertrages. Aus Sicht des Bilanzstichtages hat der Bareboatchartervertrag eine Mindestrestlaufzeit bis zum 5. März 2024 und enthält eine Kaufoption sowie alternativ eine Verlängerungsoption zu Gunsten des Charterers am Ende der Laufzeit.

<b>31.12.2015</b>	Künftige Mindestleasingzahlungen TEUR	Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen TEUR
Innerhalb eines Jahres fällig	8.068	7.438
In mehr als einem, aber nicht später als in fünf Jahren fällig	24.139	19.036
In mehr als fünf Jahren fällig	33.630	19.819
	65.837	46.293
abzüglich noch nicht realisierter Finanzerträge	-19.544	
Barwert der zu erhaltenden Mindestleasingzahlungen	<u>46.293</u>	

Umrechnung der USD-Leasingraten mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag.

<b>31.12.2016</b>	Künftige Mindestleasingzahlungen TEUR	Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen TEUR
Innerhalb eines Jahres fällig	8.310	7.663
In mehr als einem, aber nicht später als in fünf Jahren fällig	24.954	19.686
In mehr als fünf Jahren fällig	26.401	16.180
	59.665	43.529
abzüglich noch nicht realisierter Finanzerträge	-16.136	
Barwert der zu erhaltenden Mindestleasingzahlungen	<u>43.529</u>	

Umrechnung der USD-Leasingraten mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing setzen sich aus den mit 8,45 % diskontierten gesicherten Einnahmen (EUR 43.528.816,80) und dem ebenfalls mit 8,45 % diskontierten angenommenen Restwert des Schiffes im Jahr 2024 (EUR 16.958.751,81) zusammen. Der kurzfristige Teil der Forderung wird unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen (siehe Anhangangabe [15]).

Das maximale Ausfallrisiko der Forderungen aus Finanzierungsleasing hängt von dem Marktwert des vermieteten Schiffes zum Zeitpunkt eines etwaigen zukünftigen Ausfalls des Vertragspartners ab, da in diesem Fall das wirtschaftliche Eigentum an dem Schiff wieder auf den Konzern übergeht. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing sind weder überfällig noch wertgemindert. Allerdings bestehen Unsicherheiten bzgl. der Bewertung des nicht garantierten Restbuchwertes (USD 17,9 Mio., EUR 17,0 Mio.), der in die Finanzierungsleasingforderungen eingekalkuliert ist. Dieser wird laufend überwacht (siehe Anhangangabe [5]).

Wir verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“. Demnach war der in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2017 beschlossene und vollzogene Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ eine wesentliche Bedingung für die Enthaltung der Marenave Schifffahrts AG und zur Sicherstellung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffsgesellschaften der Container-, Tanker- und Bulkerflotte im Rahmen der am 31. März

2017 mit den Banken getroffenen Vereinbarungen. Der vereinbarte langfristige Bareboat-Chartervertrag wurde auf den Käufer des MS „HÖEGH BERLIN“ übertragen und bei der Ermittlung des Verkaufspreises berücksichtigt. Insoweit werden die oben aus Sicht des Bilanzstichtages zum 31. Dezember 2016 dargestellten künftigen Mindestleasingzahlungen aus Konzernsicht nur bis zum Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ anfallen.

### 13. 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).

Auf zum 31. Dezember 2016 bestehende gewerbesteuerliche Verlustvorträge (TEUR 1.004) wurden mangels aktuell verlässlich absehbarer Nutzbarkeit keine aktiven latenten Steuern gebildet.

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

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Schiffshypothekendarlehen	32.126,10	871.422,00
Derivate (Swap)	51.377,99	110.541,66
	83.504,09	981.963,66

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

### 14. Vorräte

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Treibstoff/Bunker	76.430,60	30.196,05
Schmieröl	1.019.064,61	1.067.890,15
Proviant/Ausrüstung	96.779,10	111.545,33
Kantine	49.060,82	51.360,61
	1.241.335,13	1.260.992,14

## 15. Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.640.819,78	2.260.412,17
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	7.661.238,05	5.149.457,67
	9.302.057,83	7.409.869,84

Der Anstieg der sonstigen finanziellen Vermögenswerte resultiert zu wesentlichen Teilen aus gestiegenen Ansprüchen gegen Versicherer in Folge von Schadensfällen bei den Schiffen.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte betreffen mit EUR 4.634.555,08 (Vorjahr: EUR 4.147.883,33) zudem den kurzfristigen Teil der als Finanzierungsleasing klassifizierten Forderungen aus der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ und erklären einen weiteren Teil der Zunahme der sonstigen finanziellen Vermögenswerte. Es wird auf die Erläuterungen in der Anhangangabe [12] verwiesen.

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

In 2016 wurden Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 32 (Vorjahr: TEUR 395) abgeschrieben. Wie im Vorjahr bestehen keine Beträge, die neu verhandelt und ansonsten überfällig gewesen wären.

Zu dem maximalen Ausfallrisiko der auf das Finanzierungsleasing entfallenden Forderungen verweisen wir auf Anhangangabe [12]. Das maximale Ausfallrisiko der übrigen Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte 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.

## 16. Sonstige Vermögenswerte

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Steuerforderungen	232.389,71	284.621,80
Vorauszahlungen Versicherungen/Schiffsbetrieb	504.195,85	991.812,97
Übrige sonstige Vermögenswerte	1,91	4.135,04
	736.587,47	1.280.569,81

Die Steuerforderungen umfassen in 2016 Umsatzsteuerforderungen (TEUR 197; Vorjahr: TEUR 129) und Ertragsteuerforderungen (TEUR 36; Vorjahr TEUR 156).

### **17. Zahlungsmittel**

Unter den Zahlungsmitteln werden Guthabenbestände bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 4.701.551,44 (Vorjahr: EUR 16.255.063,58) ausgewiesen; der Kassenbestand beträgt EUR 177.571,23 (Vorjahr: EUR 204.456,56).

Die Kassen- und Guthabenbestände sind zum Nennwert bewertet.

Zum 31. Dezember 2016 verfügt der Konzern wie im Vorjahr über keine jederzeit verfügbaren und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien.

### **18. 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. Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 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. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionsscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015). Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurden das bedingte Kapital und die diesbezügliche Ermächtigung des Vorstands aufgehoben. Die entsprechende Satzungsänderung wurde am 4. Oktober 2017 in das Handelsregister eingetragen und damit wirksam.

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. Das genehmigte Kapital 2012 ist am 21. Juni 2017 durch Zeitablauf erloschen.

Zum Bilanzstichtag und bis zum Abschluss der Aufstellung des Konzernabschlusses wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet. Im Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Konzernabschlusses besteht somit weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Von der Ermächtigung wurde bis zum 31. Dezember 2016 kein Gebrauch gemacht.

## 19. 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 entfallende Ertragsteuervorteile) um EUR 223.800,00 auf EUR 2.535.066,23 erhöht hat. Im Geschäftsjahr 2016 wurde im Zuge einer umsatzsteuerlichen Betriebsprüfung und eines in diesem Zusammenhang ergangenen Finanzgerichtsurteils ein teilweiser Vorsteuerabzug auf diese Emissionskosten anerkannt, so dass die Rücklage inkl. gegenrechner Ertragsteuernachteile um EUR 81.097,39 auf EUR 2.453.968,84 verringert wurde.

Außerdem werden hier Gewinn- und Kapitalrücklagen in dem Maße dargestellt, wie sie sich aus dem handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schiffahrts AG ergeben. Alle derartigen Rücklagen wurden zum 31. Dezember 2014 vollständig zur Verlustverrechnung verwendet.

Zum Bilanzstichtag betrifft der negative Saldo der Rücklage in Höhe von EUR 2.453.968,84 somit ausschließlich die um Ertragsteuervorteile geminderten Eigenkapitalbeschaffungskosten.

## 20. Neubewertungsrücklage

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	TEUR	TEUR
31.12.2015	9.222	8.693
Erhöhung aus der Neubewertung	699	1.701
Wertminderungen	<u>-8.803</u>	<u>-1.172</u>
31.12.2016	<u><u>1.118</u></u>	<u><u>9.222</u></u>

Die Neubewertungsrücklage resultiert aus der Anwendung der Neubewertungsmethode auf die bilanzierten Seeschiffe (Technische Anlagen).

Werden neu bewertete Seeschiffe veräußert, wird der auf diesen Vermögenswert entfallende Anteil der Neubewertungsrücklage faktisch realisiert und direkt in die Gewinnrücklagen überführt. In der Neubewertungsrücklage enthaltene Posten des sonstigen Ergebnisses werden nachträglich nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

## 21. 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).

## 22. Schiffshypothekendarlehen (lang- und kurzfristig)

### Schiffshypothekendarlehen (langfr. Teil)

Alle Angaben in EUR	<u>31.12.2016</u>	<u>31.12.2015</u>	<b>Zinssatz</b>	<b>Tilgung/Fälligkeit</b>
Schiffshypothekendarlehen	11.437.464,17	15.513.552,89	variabel	2018 bis 2024
	<u><u>11.437.464,17</u></u>	<u><u>15.513.552,89</u></u>		

### Schiffshypothekendarlehen (kurzfr. Teil)

Alle Angaben in EUR	<u>31.12.2016</u>	<u>31.12.2015</u>	<b>Zinssatz</b>	<b>Tilgung/Fälligkeit</b>
Schiffshypothekendarlehen (einschl. Zinsverb. und kfr. Kontoüberziehungen)	198.556.389,34	205.074.242,13	variabel	2017
	<u><u>198.556.389,34</u></u>	<u><u>205.074.242,13</u></u>		

Sowohl bezüglich der Finanzierungen für die Tanker- und Containerschiffe als auch für die Bulkerfinanzierungen ist aus dem Blickwinkel 31. Dezember 2016 nicht davon auszugehen gewesen, dass die wesentlichen Verpflichtungen aus den Darlehensverträgen innerhalb der kommenden zwölf Monate einhaltbar sind, wodurch innerhalb dieses Zeitraums ein Recht der Banken zur Fälligkeit erwachsen würde. Für bilanzielle Zwecke musste daher aufgrund der



IFRS-Bilanzierungsregelungen (IAS 1.72 ff.) – wie bereits im Vorjahr - ein kompletter kurzfristiger Ausweis erfolgen. Zum Ausgang der Verhandlungen mit den finanzierenden Banken wird auf den Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.

Der langfristige Teil betrifft zum 31. Dezember 2016 somit ausschließlich die entsprechenden Teile der Finanzierung des MS „HÖEGH BERLIN“. Hinsichtlich der Rückführung der Darlehensverbindlichkeiten in 2017 wird auf die Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.

Saldiert betrachtet nahmen die Schiffshypothekendarlehen somit um EUR 10,6 Mio ab. Auf Basis der funktionalen Währung wurden im Berichtsjahr Tilgungen in Höhe von USD 18,9 Mio. (Vorjahr: USD 25,0 Mio.) geleistet. Aufgrund von Effekten aus der Umrechnung der funktionalen Währung USD in die Berichtswährung EUR stellt sich die Abnahme in EUR geringer dar.

Die Verzinsung der von den Banken ausgereichten Schiffshypothekendarlehen ist variabel. Am Abschlussstichtag beliefen sich die Zinssätze auf 2,16 % bis 4,54 % (Vorjahr: 1,63 % bis 4,25 %).

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.

Im Rahmen der Vertragsanpassung des Bareboat-Chartervertrages erfolgte in 2015 auch eine analoge Anpassung und Verlängerung des Seller's Credits. Das nunmehr bis März 2024 laufende Darlehen sieht bis 2019 eine jährliche Steigerung des Zinssatzes um 20 Basispunkte vor. Am Abschlussstichtag belief sich der Zinssatz auf 7,4 % (Vorjahr: 7,2 %). Hinsichtlich der Rückführung des Seller's Credit wird auf die Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.

Die den Schiffsgesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank (Konsortialführer)	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR (USD)
			<b>34.342.092,78</b>
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	(36.200.000,00)
			<b>34.342.092,78</b>
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	DekaBank	(36.200.000,00)
			<b>41.039.749,55</b>
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	(43.260.000,00)
			<b>41.039.749,55</b>
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	(43.260.000,00)
			<b>20.320.652,69</b>
MS "CAPE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	(21.420.000,00)
			<b>20.320.652,69</b>
MS "CAPE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	(21.420.000,00)
			<b>38.861.853,71</b>
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	(40.964.280,00)
			<b>39.206.906,37</b>
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	(41.328.000,00)
			<b>47.433.829,81</b>
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	(50.000.000,00)
			<b>147.392.467,52</b>
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRADER"	41.002.000 USD	Crédit Agricole	
MS "MARE TRAVELLER"	41.074.000 USD	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	41.090.000 USD	Crédit Agricole	hypothek

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 464.300.047,45 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 449.544.116,84 (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 22.768.238,31 (USD 24.000.000,00) zugunsten eines Dritten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind zudem durch Abtretung der Chartereinahmen 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 182.874.744,80 (Vorjahr: EUR 205.727.631,35), davon entfallen auf die Buchwerte der durch Hypotheken belasteten Seeschiffe EUR 115.833.412,39 (Vorjahr: EUR 139.331.312,57) bzw. auf die sonstigen finanziellen Forderungen im Zusammenhang mit dem

Finanzierungsleasing des MS „HÖEGH BERLIN“ in Höhe von EUR 60.487.568,61 (Vorjahr: EUR 61.431.115,36) und auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen EUR 1.544.001,69 (Vorjahr: EUR 2.193.912,57), auf die Ausleihungen (abgezinsten Ansprüche aus Bunkerverkäufen) EUR 2.438.124,96 (Vorjahr: EUR 2.060.046,18) sowie auf Erstattungsansprüche gegen Versicherungen EUR 2.571.637,15 (Vorjahr: EUR 711.244,67).

### 23. Derivate (lang- und kurzfristig)

Der zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2016 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.

	31. Dez 16	Laufzeit		Festzinssatz	variabler Zinssatz	31. Dez 16	31. Dez 15
	Nominalbetrag USD	vom	bis	%	%	Marktwert EUR	Marktwert EUR
MS MARE BERLIN	9.000.000	05. Juni 2009	5. März 2019	4,85%	3-Monats USD/LIBOR + 1,95 %	-171.728,49	-362.798,75
Gesamt	<u>9.000.000</u>					<u>-171.728,49</u>	<u>-362.798,75</u>
					davon kurzfristige Schulden	-78.943,20	-114.156,50
					davon langfristige Schulden	-92.785,29	-248.642,25
						<u>-171.728,49</u>	<u>-362.798,75</u>

Der Bewertung liegt eine Zinsstrukturkurve von beginnend mit 0,692 % (Vorjahr: 0,275 %) bei täglicher Laufzeit über 1,20 % (Vorjahr: 1,16 %) bei einer Bindung von 2 Jahren bis hin zu 2,45 % (Vorjahr: 2,18 %) bei zehnjähriger Bindung zugrunde; der Zins für die den Zinsswaps zugrunde liegenden Laufzeiten von jeweils drei Monaten beträgt 0,998 % (Vorjahr: 0,613 %).

### 24. Kapitalanteile im Fremdbesitz

Die Kapitalanteile im Fremdbesitz betreffen die Kommanditbeteiligungen von Minderheitsgesellschaftern an der

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

Die Anteile weisen wie im Vorjahr einen Wert von EUR 120.000,00 aus und betreffen die Minderheitenanteile von einem Kommanditisten in Höhe von EUR 10.000,00 je Gesellschaft.

Die Anteile der Fremdgegesellschafter am Konzernergebnis werden wie im Vorjahr als Zinsaufwand erfasst.

## 25. 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).

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Latente Steuern auf Bilanzpostendifferenzen und aus Fremdwährungseffekten		
Forderungen aus Finanzierungsleasing	3.732.060,44	2.933.287,35
Schiffshypothekendarlehen	74.527,24	90.999,84
	3.806.587,68	3.024.287,19

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

## 26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit EUR 4.196.680,13 (Vorjahr: EUR 8.002.967,38) weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf. Sicherheiten wurden nicht gegeben. Die Verbindlichkeiten sind nicht verzinslich. Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag resultiert insbesondere aus dem Umstand, dass für acht Schiffe der Flotte im 2. Halbjahr 2015 die planmäßige Klasedocking vorgenommen wurde und die zugrundeliegenden Rechnungen zu großen Teilen im 1. Quartal 2016 zur Zahlung fällig waren.

## 27. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurzfristig)

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten Heuerabrechnung	296.413,09	319.476,67
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	313.351,15	62.198,35
	609.764,24	381.675,02

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

## 28. Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern

Die Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern betragen zum 31. Dezember 2016 insgesamt EUR 2.106.547,20 (Vorjahr: EUR 2.374.223,46). Sie resultierten im Wesentlichen aus Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Jahre 2005-2008, welche entsprechende Folgewirkungen für die Jahre 2009-2016 entfalten.

## 29. Sonstige Verbindlichkeiten

in EUR	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Abgaben	902.665,06	1.091.488,19
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	430.249,31	147.459,04
	1.332.914,37	1.238.947,23

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

## 30. Umsatzerlöse

in EUR	2016	2015
(Zeitcharter mit) Poolbeschäftigung ( <i>floating rate time charter</i> )	22.434.265,93	35.120.453,70
Zeitcharter ( <i>fixed rate time charter</i> )	19.386.641,83	21.313.842,15
Bareboat-Charter	0,00	6.129.264,33
Reisecharter	619.346,69	799.809,90
	42.440.254,45	63.363.370,08

Bei den Chartergeschäften liegen für 12 Schiffe gemäß IAS 17.10 so genannte *operate leases* vor. Die Umsatzerlöse in Bareboat-Charter in 2015 betrafen die Chartereinnahmen aus der Vercharterung des MS „HÖEGH BERLIN“ bis zum 31. Juli 2015. Mit Wirkung zum 1. August 2015 erfolgte eine Vertragsanpassung, die zu einer Klassifizierung als Finanzierungs-Leasingverhältnis ab diesem Zeitpunkt führte, so dass seitdem keine Umsatzerlöse mehr aus diesem Chartervertrag zu zeigen sind.

Für Zwecke der Segmentberichterstattung erfolgt jedoch eine Darstellung als Umsatzerlöse, da dies der Sichtweise der internen Entscheidungsträger entspricht.

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 Mindestleasingentzahlungen:

Angaben in TUSD	31.12.2016	31.12.2015
Mindestleasingzahlungen aus <i>fixed rate time charter</i>		
fällig innerhalb 1 Jahres	6.471	1.636
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	0	0
fällig nach mehr als 5 Jahren	0	0
	<u>6.471</u>	<u>1.636</u>
Mindestleasingzahlungen aus <i>bare boat charter</i>		
fällig innerhalb 1 Jahres	8.760	8.784
fällig zwischen 1 und 5 Jahren	35.040	35.064
fällig nach mehr als 5 Jahren	19.104	27.829
	<u>62.904</u>	<u>71.677</u>

Die Mindestleasingzahlungen aus *fixed rate time charter* beziehen sich auf zwei bis Mitte 2017 laufende Zeitcharterverträge des MT „Mare Pacific“ sowie des MT „Mare Atlantic“.

Die Mindestleasingzahlungen aus *bare boat charter* beziehen sich auf die bis zum 5. März 2024 fest vereinbarte Vermietung des MS „HÖEGH BERLIN“. Die Einzahlungen führen aufgrund der Klassifizierung als Finanzierungsleasing nicht zu Umsatzerlösen, sondern zu Zinsertrag bzw. einer Reduktion der korrespondierenden Forderung.

Wir verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ (Anhangangabe [50]). Demnach war der in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2017 beschlossene und vollzogene Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ eine wesentliche Bedingung für die Enthftung der Marenave Schiffahrts AG und zur Sicherstellung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffsgesellschaften der Container-, Tanker- und Bulkerflotte im Rahmen der am 31. März 2017 mit den Banken getroffenen Vereinbarungen. Der vereinbarte langfristige Bareboat-Chartervertrag wurde auf den Käufer des MS „HÖEGH BERLIN“ übertragen und bei der Ermittlung des Verkaufspreises berücksichtigt. Insoweit werden die oben aus Sicht des Bilanzstichtages zum 31. Dezember 2016 dargestellten künftigen Mindestleasingzahlungen aus Konzernsicht nur bis zum Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ anfallen.

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.

### 31. Schiffsbetriebskosten

in EUR	2016	2015
Schiffspersonalkosten	13.128.586,23	13.091.334,34
Bereederungsgebühren, Kommissionen	3.360.652,73	4.250.320,00
Verbrauch an Schmierölen, Fetten, Treibstoffen	2.083.228,34	2.808.781,99
Sonstige Schiffsbetriebskosten	11.266.049,23	13.184.341,65
	<u>29.838.516,53</u>	<u>33.334.777,98</u>

Im Jahr 2016 waren durchschnittlich 115 eigene Seeleute (ohne über Crewing-Agenturen bezogene Mannschaftsdienstgrade) auf den Schiffen der Marenave-Flotte beschäftigt (Vorjahr: 104 Seeleute).

### 32. Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen in Höhe von EUR 943.711,23 (Vorjahr: EUR 947.784,06) beinhalten die Kosten für Angestellte der Marenave Schiffahrts AG. Zum Bilanzstichtag beschäftigt die Marenave AG fünf (Vorjahr: acht) eigene Angestellte inkl. Vorstand. Außerdem ist in diesem Posten die Vorstandsvergütung enthalten. Aufwendungen für das Schiffspersonal sind in den Schiffsbetriebskosten enthalten (siehe Anhangangabe [31]).

In den Personalaufwendungen sind EUR 94.109,92 (Vorjahr: EUR 96.752,07) Ausgaben in die gesetzliche Rentenversicherung und an Versorgungskassen enthalten.

### 33. Sonstige betriebliche Erträge

in EUR	2016	2015
Erträge aus Bunkerverkäufen bei Chartererwechseln	4.151.656,72	1.514.069,70
Erträge aus Schadensersatz- und Garantieansprüchen	921.195,25	329.029,07
Kursgewinne	256.319,89	781.485,80
Periodenfremde Erträge	212.960,25	82.069,82
Dienstleistungsvergütungen	163.333,33	220.075,00
Übrige	986.750,87	653.058,23
	6.692.216,31	3.579.787,62

Den Erträgen aus dem Verkauf von Bunkerbeständen stehen Aufwendungen aus dem An- und Verkauf von Bunkerbeständen im Rahmen der Vercharterung gegenüber. Die verbleibende Differenz (Ertrag) resultiert aus Preiseffekten bei dem Verkauf von Bunkerbeständen.

Den Erträgen aus Schadensersatz- und Garantieansprüchen stehen sonstige Schiffsbetriebskosten in entsprechender Höhe entgegen.

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

Die übrigen Erträge enthalten in Höhe von TEUR 242 (Vorjahr: TEUR 122) Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

### 34. Sonstige betriebliche Aufwendungen

in EUR	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Aufwendungen aus Bunkerankäufen bei Chartererwechseln	4.149.628,06	1.702.310,71
Rechts- und Beratungskosten	1.708.817,23	877.956,85
Registrierungskosten	319.520,44	323.704,01
Kursverluste	268.556,97	282.065,53
Nebenkosten des Geldverkehrs	205.132,88	210.022,30
Abschluss- und Prüfungskosten	220.750,00	161.400,00
Aufsichtsratsvergütung	105.000,00	103.602,74
Periodenfremde Aufwendungen	94.413,55	78.593,30
Tonnagesteuer	43.928,14	27.718,23
Übrige	390.481,40	894.710,01
	<u>7.506.228,67</u>	<u>4.662.083,68</u>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus der Abschreibung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögensgegenständen (TEUR 32, Vorjahr: TEUR 395), 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 [33].

### 35. Wertminderungen/Zuschreibungen

Im Geschäftsjahr resultierte ein Wertminderungsaufwand von insgesamt EUR 5,9 Mio (Vorjahr: EUR 26,1 Mio.) und ein Ertrag aus der Zuschreibung betreffend die Seeschiffe von insgesamt EUR 0,6 Mio. (Vorjahr: EUR 0,0 Mio.). Wir verweisen auf die Anhangangabe [10].

### 36. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Unter dem Posten sonstige Zinsen und ähnliche Erträge werden insgesamt EUR 5.826.579,96 (Vorjahr: EUR 2.478.279,95) ausgewiesen, wovon im Berichtsjahr TEUR 203 (Vorjahr: TEUR 257) aus der Mark-to-Market-Bewertung eines Zinsswaps resultieren. Der Anstieg der Zinserträge steht im Zusammenhang mit dem erstmals seit 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu klassifizierenden Charterverhältnis des MS „HÖEGH BERLIN“. Von den im Jahr 2016 erhaltenen Einnahmen stellen TEUR 3.859 (Vorjahr: TEUR 1.625) Zinsertrag dar. Weitere TEUR 1.262 (Vorjahr: TEUR 495) betreffen die Aufzinsung des berücksichtigten Restwertes des Schiffes beim Auslaufen der Vercharterung im Jahr 2024.

Wir verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ (Anhangangabe [50]) zum vollzogenen Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2017.



### 37. Finanzierungsaufwendungen

in EUR	2016	2015
Schiffshypothekendarlehen	8.056.181,89	7.887.450,27
Zinsaufwand Zinsswaps	238.262,82	375.677,00
Sonstiger Zinsaufwand	164.090,83	177.840,37
	<u>8.458.535,54</u>	<u>8.440.967,64</u>

### 38. 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:

in EUR	2016	2015
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	530.935,82	1.148.060,12
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.644.324,99	1.329.629,08
	<u>2.175.260,81</u>	<u>2.477.689,20</u>

Die laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen im Wesentlichen Mehrbelastungen für Vorjahre aus den Feststellungen der laufenden Betriebsprüfung für die Veranlagungszeiträume 2005 bis 2008 inklusive sich daraus ergebender Folgewirkungen für die anschließenden Jahre.

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

in EUR bzw. %	2016	2015
Konzernergebnis vor Steuern	-10.614.810,47	-21.207.698,06
Steuersatz	32,28%	32,28%
<b>Erwarteter Steuerertrag</b>	<b>-3.426.460,82</b>	<b>-6.845.844,93</b>
Abweichungen durch Tonnagebesteuerung	4.231.909,18	7.866.308,04
Steuerliche Hinzurechnungen	445.573,57	572.185,62
Veränderung latente Steuern aus Fremdwährungseffekten	613.641,93	1.158.273,72
Nachzahlungen für Vorjahre	521.748,90	-105.948,86
Steuerfreie Erträge	-112.859,16	-93.443,31
Sonstige	-98.292,79	-73.841,08
<b>Tatsächlicher Steueraufwand</b>	<b><u>2.175.260,81</u></b>	<b><u>2.477.689,20</u></b>

### 39. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bzgl. der Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken sowie der Abtretung von Chartereinnahmen und Versicherungserstattungen an finanzierende Banken siehe Anhangangabe [22].

#### 40. 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.

in EUR	2016	2015
Konzernergebnis	-12.790.071,28	-23.685.387,26
Anzahl ausgegebener Aktien	1.500.500	1.500.500
Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert)	-8,52	-15,78

#### 41. Segmentberichterstattung

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

Zum Zwecke der Unternehmenssteuerung ist der Konzern nach Dienstleistungen in Geschäftseinheiten organisiert und verfügte im Geschäftsjahr 2016 unverändert über folgende vier berichtspflichtige operative Segmente:

##### Tanker

Im Geschäftssegment Tanker sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

##### Container

Im Geschäftssegment Container sind folgende Gesellschaften enthalten:

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

### Car Carrier

Die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH bildet das eigenständige Segment „Car Carrier“. Zum 1. August 2015 erfolgte eine wesentliche Anpassung des Bareboat-Chartervertrages des gehaltenen Schiffes MS „HÖEGH BERLIN“, welche eine Neuklassifizierung des Charterverhältnisses als Finanzierungs-Leasing nach sich zog. Insofern entfallen seitdem für Zwecke der Gewinn- und Verlustrechnung Umsatzerlöse sowie Abschreibungen auf dieses Schiff. Die erhaltenen Chartereinnahmen teilen sich vielmehr auf in Zins und Tilgung der Leasingforderung. Für Zwecke der Segmentberichterstattung erfolgt jedoch eine Darstellung, als ob unverändert ein „operate lease“ vorliegen würde, da dies der Sichtweise der internen Entscheidungsträger entspricht. Im Geschäftsjahr 2016 wurden vor diesem Hintergrund gegenüber der Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung TEUR 7.938 (Vorjahr: TEUR 3.325) mehr Umsatzerlöse sowie TEUR 2.817 (Vorjahr: TEUR 1.205) höhere Abschreibungen und TEUR 5.121 (Vorjahr: TEUR 2.120) geringere Zinserträge ausgewiesen.

### Bulker

Folgende Gesellschaften sind in diesem Segment enthalten:

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

Im Geschäftsjahr 2016 gab es einen Kunden (Vorjahr: zwei Kunden), mit dem mehr als 10 % der Konzerngesamtumsatzerlöse (gemäß der Segmentberichterstattung von insgesamt EUR 50,1 Mio.) erzielt werden. Dies betrifft das Segment „Car Carrier“ mit Umsatzerlösen in Höhe von EUR 7,9 Mio. (Vorjahr: EUR 9,5 Mio.).

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

2016 erfolgte auf dieser Basis eine Umgliederung in Höhe von TEUR 263 (Vorjahr: TEUR 187) , welche das Segment Bulker betrifft.

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.

#### 42. Nahestehende Personen

Mitglieder des **Aufsichtsrats** erhalten gemäß der im Geschäftsjahr 2016 gültigen Satzung eine feste jährliche Vergütung von je EUR 30.000. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrages. Daneben werden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, sowie die auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016 betragen EUR 105.000,00 (Vj. EUR 103.602,74) und setzen sich wie folgt zusammen:

	EUR 2016	EUR 2015
Herr Bernd Zens	45.000,00	45.000,00
Herr Dr. iur. Henning Winter	30.000,00	30.000,00
Herr Klaus Meyer	30.000,00	28.602,74

Die Beträge wurden teilweise in eine Verbindlichkeit eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 1.412,59 (Vorjahr.: EUR 110,59) netto erstattet.

Der Allein-Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2016 eine Vergütung in Höhe von TEUR 250 (Vorjahr: TEUR 230), die dem vereinbarten Grundgehalt für das Jahr 2016 entspricht. Aufwandswirksam erfasst – jedoch noch nicht ausgezahlt - wurde zudem ein Betrag TEUR 12 für das voraussichtliche Erreichen eines vereinbarten Erfolgsziels im Rahmen der variablen Vergütung. Von dem entsprechenden Betrag für die Zielerreichung für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von insgesamt TEUR 36 wurden im Geschäftsjahr 50 % ausgezahlt. Daneben wurden dem Vorstand im Geschäftsjahr 2016 Sachbezüge in Höhe von EUR 14.834,88 (Vorjahr: EUR 14.051,52) gewährt. Der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung betrug für das Geschäftsjahr 2016 wie im Vorjahr EUR 4.278,72. Die Gesamtbezüge des Vorstands für das Geschäftsjahr 2016 betragen EUR 280.998,60 (Vj. EUR 283.789,24).

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

### **43. Organe der Gesellschaft**

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2016 durch den

#### **Vorstand**

Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO)

Der Vorstand ist gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom Mehrfachvertretungsverbot nach § 181 2. Alternative BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt

Mit Beschluss des Aufsichtsrates am 16. November 2017 wurde Herr Ole Daus-Petersen mit sofortiger Wirkung als Vorstand abberufen und Herr Diplom-Kaufmann Bernd Raddatz, Lüneburg, zum Vorstand bis zum 31. Dezember 2019 bestellt. Herr Bernd Raddatz ist gemäß Beschluss des Aufsichtsrats ebenso vom Mehrfachvertretungsverbot nach § 181 2. Alternative BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

#### **Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat setzte sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt zusammen:

Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied der DEVK Versicherung, Königswinter (Vorsitzender bis zum 4. Oktober 2017, Mitglied bis 14. Oktober 2017 und zugleich aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als Finanzvorstand „Financial Expert“ im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG)

Herr Dr. iur. Henning Winter, Vorstandsmitglied der ehemaligen Deutschen Schiffsbank AG i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Neumünster (stellvertretender Vorsitzender bis zum 4. Oktober 2017, Mitglied bis zum 14. Oktober 2017),

Herr Klaus Meyer, Hamburg, Partner bei der PricewaterhouseCoopers AG i.R. mit Tätigkeiten in verschiedenen Kontrollgremien (Mitglied bis zum 15. September 2017).

#### 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 (bis zum 11. Mai 2016)

MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)

DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft; (bis zum 11. Mai 2016)

DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft; (bis zum 11. Mai 2016)  
 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; bis zum 17. Mai 2016))  
 DEVK Pensionsfonds-AG, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)  
 DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Köln (vom 11. Mai 2016 – 10. Mai 2017)  
 DEVK Krankenversicherungs-AG, Köln (seit 11. Mai 2016)  
 DEREIF SICAV-FIS, Luxemburg (Mitglied im Verwaltungsrat)

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; bis 31. Dezember 2016)  
 CONTI 56. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Arabella", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)  
 CONTI 58. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Daphne" i.L., 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; bis 31. Dezember 2016)  
 Paribus Schiffsportfolio Renditefonds X GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Investitionsbeirats)  
 Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)  
 CONTI 146. Schiffahrts-GmbH & Co. KG MT „CONTI BENGUELA“, München, (Mitglied des Verwaltungsrats; seit 30. Mai 2017)  
 CONTI 149. Schiffahrts-GmbH & Co. KG MT „CONTI GUINEA“, München, (Mitglied des Verwaltungsrats; seit 30. Mai 2017)

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” (bis zum 31. Dezember 2016)  
 CONTI 162. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS “CONTI MADAGASKAR“

CONTI 3. Container Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI HELSINKI" (bis zum 31. Dezember 2016)  
 CONTI 178. Schiffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS "CONTI TANSANIT" (bis zum 31. Dezember 2016)  
 CONTI 183. Schiffahrts-GmbH & Co. KG Nr. 1  
 CONTI 55. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ARIADNE" i.L. (bis zum 31. Dezember 2016)  
 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

Auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurde Herr Klaus Meyer abgewählt und stattdessen Herr Jens Mahnke, Kaufmann, Hamburg, in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Jens Mahnke ist Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Ernst Russ AG, Hamburg. Er nimmt keine weiteren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten wahr.

Außerdem wurde eine Satzungsänderung dahingehend beschlossen, den Aufsichtsrat auf vier Personen zu erweitern. Als viertes Mitglied wurde – mit Wirksamkeit ab Eintragung der Satzungsänderung in das Handelsregister – Herr Rechtsanwalt Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker, selbstständiger Unternehmensberater, Stuttgart, gewählt. Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2017. Seitdem ist Herr Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker Vorsitzender des Aufsichtsrats und Herr Jens Mahnke stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Mit gerichtlicher Bestellung vom 19. Oktober 2017 und Wirkung zum 9. November 2017 wurden Herr David Landgrebe, Unternehmensberater, Hamburg, und Herr Wirtschaftsprüfer /Steuerberater Björn Hagedorn, Geschäftsführender Gesellschafter RTC Treuhand GmbH & Co. KG, Bremen, zu weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrates bestellt. Ihr Amt endet mit Ablauf der nächsten ordentlichen oder außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft, auf der ein neuer Aufsichtsrat gewählt werden kann. Herr David Landgrebe ist Mitglied des Aufsichtsrats der eFonds AG, München, und Mitglied des Beirats der Cognotekt GmbH, Köln. Herr Björn Hagedorn nimmt keine weiteren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien wahr.

#### 44. Abschlussprüferhonorar

in EUR	2016	2015
Abschlussprüfungsleistungen	219.850,00	159.600,00
	<u>219.850,00</u>	<u>159.600,00</u>

Die Abschlussprüfungsleistungen enthalten die Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schiffahrts AG des abgelaufenen Geschäftsjahres 2016

und Kosten für weitere Abschlussprüfungsleistungen (TEUR 92) betreffend das Geschäftsjahr 2015.

#### 45. Corporate Governance Kodex

Die Gesellschaft hat die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite (<http://www.marenave.com/investor-relations/corporate-governance.html>) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

#### 46. 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.

<b>Aktiva</b> in EUR zum 31.12.2016	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	2.438.124,96	2.438.124,96	-	-
Forderungen aus Finanzierungsleasing	LaR	55.853.013,53	55.853.013,53	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	1.640.819,78	1.640.819,78	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	7.661.238,05	7.661.238,05	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	4.879.122,67	4.879.122,67	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	72.472.318,99	72.472.318,99	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Aktiva</b> in EUR zum 31.12.2015	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	(Fortgeführte) Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam
Langfristige Finanzinstrumente					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	2.060.652,24	2.060.652,24	-	-
Forderungen aus Finanzierungsleasing	LaR	57.283.232,03	57.283.232,03	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Kurzfristige Finanzinstrumente					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	2.260.412,17	2.260.412,17	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Ausleihungen	LaR	-	-	-	-
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	5.149.457,67	5.149.457,67	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	16.459.520,14	16.459.520,14	-	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien					
Zu Handelszwecken gehalten	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Kredite und Forderungen	LaR	83.213.274,25	83.213.274,25	0,00	0,00
Zur Veräußerung verfügbar	AfS	0,00	0,00	0,00	0,00



<b>Passiva</b>	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2016</b>				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	11.437.464,17	11.437.464,17	-
Derivate	HfT	92.785,29	-	92.785,29
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	198.556.389,34	198.556.389,34	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.196.680,13	4.196.680,13	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	78.943,20	-	78.943,20
Sonstige	AC	609.764,24	609.764,24	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	214.800.297,88	214.800.297,88	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	171.728,49	-	171.728,49
<b>Passiva</b>				
	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	Buchwert	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgswirksam
<b>in EUR zum 31.12.2015</b>				
Langfristige Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen	AC	15.513.552,89	15.513.552,89	-
Derivate	HfT	248.642,25	-	248.642,25
Kurzfristige Finanzschulden				
Finanzschulden				
Schiffshypothekendarlehen und kfr. Bankschulden	AC	205.074.242,13	205.074.242,13	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	8.002.967,38	8.002.967,38	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate	HfT	114.156,50	-	114.156,50
Sonstige	AC	381.675,02	381.675,02	-
Aggregiert nach Klassen/Kategorien				
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	228.972.437,42	228.972.437,42	-
zu Handelszwecken gehalten	HfT	362.798,75	-	362.798,75

Das ausgewiesene Derivat hat sich zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um TEUR 191 verändert (Vorjahr: TEUR 192). Aus dem Zinsswap, der zum 31. Dezember 2015 bereits bestanden hat, fielen im Geschäftsjahr 2016 Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 238 (Vorjahr: TEUR 376) 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:

in EUR	2016	2015
Zinserträge	5.623.601,12	2.221.687,68
Zinsaufwendungen	-8.220.272,72	-8.065.290,64

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:

in EUR	IAS 39-Kategorie bzw. IFRS 7-Klasse	31.12.2016		31.12.2015	
		Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
<b>Langfristige Finanzinstrumente</b>					
Ausleihungen und Beteiligungen	LaR	2.438.124,96	2.438.124,96	2.060.652,24	2.060.652,24
Forderungen aus Finanzierungsleasing	LaR	55.853.013,53	55.853.013,53	57.283.232,03	57.283.232,03
Derivate	HfT	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Finanzinstrumente</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	1.640.819,78	1.640.819,78	2.260.412,17	2.260.412,17
Sonstige finanzielle Vermögenswerte					
Derivate	HfT	-	-	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	LaR	7.661.238,05	7.661.238,05	5.149.457,67	5.149.457,67
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>					
	LaR	4.879.122,67	4.879.122,67	16.459.520,14	16.459.520,14
<b>Langfristige Finanzschulden</b>					
Schiffshypothekendarlehen	AC	11.437.464,17	11.333.107,47	15.513.552,89	15.417.178,03
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Derivate	HfT	92.785,29	92.785,29	248.642,25	248.642,25
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>					
Schiffshypothekendarlehen	AC	198.556.389,34	199.699.212,81	205.074.242,13	206.416.367,80
Finance Lease	kein "IFRS 7" FI	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus LuL	AC	4.196.680,13	4.196.680,13	8.002.967,38	8.002.967,38
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivate	HfT	78.943,20	78.943,20	114.156,50	114.156,50
Sonstiges	AC	609.764,24	609.764,24	381.675,02	381.675,02
<b>Aggregiert nach Klassen/Kategorien</b>					
Zu Handelszwecken gehalten - aktivisch	HfT	0,00	0,00	0,00	0,00
Zu Handelszwecken gehalten - passivisch	HfT	171.728,49	171.728,49	362.798,75	362.798,75
Kredite und Forderungen	LaR	72.472.318,99	72.472.318,99	83.213.274,25	83.213.274,25
Bewertung zu fortgeführten Ansch.kosten	AC	214.800.297,88	215.838.764,65	228.972.437,42	230.218.188,23
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 und Forderungen aus Finanzierungsleasing) entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungsströme unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter, welche marktbezogene Veränderungen der Konditionen und Erwartungen reflektieren.

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. Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2016 erfolgten Restrukturierung, während derer die vereinbarten Kapitaldienste nicht erbracht werden konnten und die Banken wiederholt temporär befristet ein Nicht-Ernsthaftes-Einfordern bzgl. der ausstehenden Darlehensvaluta erklärten, wurden die Loan-to-Value-Kennzahlen nicht weiter verfolgt. Neben der weiteren Einhaltung der Loan-to-Value-Kennzahl war aber allen voran eine Anforderung der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013, dass ab dem 1. Januar 2016 ein erhöhter Kapitaldienst zu leisten war. Auch die Bestätigung der finanzierenden Banken am 15. Februar 2016, dass die ursprünglich gemäß Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 nur bis Ende 2015 geltenden verringerten Tilgungsverpflichtungen von TUSD 100 je Schiff und Quartal für ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden, hätte gemäß der internen Unternehmensplanung voraussichtlich nur bis ins 1. Halbjahr 2017 zur Erfüllung des Kapitaldienstes geführt. In der Folge wurden – jeweils befristete und vor jeweiligem Fristablauf von Zeit zu Zeit erneuerte - Erklärungen dahingehend von den Banken abgegeben, fällige Tilgungsleistungen nicht ernsthaft einzufordern, soweit die betreffende Einschiffsgesellschaft nicht über ausreichend Liquidität zur Tilgung verfügt. Zwischenzeitlich (siehe „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, Anhangangabe [50]) konnte eine Restrukturierungslösung gefunden werden, so dass sich die per 31. Dezember 2016 bestehenden Risiken aus der Nicht-Einhaltung der covenants nicht konkretisierten bzw. deren Einhaltung nicht ernsthaft von den Banken eingefordert wurde.

Im Falle des die vier Bulker finanzierenden Bankenkonsortiums führte eine Verletzung der Value-to-Loan-Klausel nicht unmittelbar 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 64,8 Mio. zum 31. Dezember 2016 betroffen. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Eintrübung des Bulkermarktes konnte auch im Verlauf des Jahres 2016 das Verhältnis der kumulierten Marktwerte der Schiffe zu der ausstehenden Darlehensvaluta von 105 % nicht wieder erreicht werden kann. Auch die vertraglich vereinbarten Kapitaldienste konnten im Geschäftsjahr 2016 nur rudimentär erbracht werden, weswegen auch hier Gespräche mit dem Bankenconsortium zur Findung einer neuen Vereinbarung geführt wurden, die erst zur Mitte des Geschäftsjahres 2017 zu einem erfolgreichen Ende gebracht werden konnten (siehe „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“, Anhangangabe [50]).

#### 47. 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. Diese 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 2016 und wird auch künftig kein Handel mit Derivaten betrieben.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen Unternehmenssituation – die dadurch gekennzeichnet ist, dass die aktuell geltenden Tilgungspläne auf Basis der internen Planungsrechnung nicht erfüllbar sind – ist das **Liquiditätsrisiko** im Vergleich zu allen anderen Risiken von übergeordneter Bedeutung.

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 Liquiditäts- und den Marktrisiken sind für den Konzern **Ausfallrisiken** relevant, 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. Verbindlichkeiten mit einem variablen Zinssatz bestanden zum Bilanzstichtag in Form von Schiffshypothekendarlehen in einer Größenordnung von nominal USD 221,7 Mio. Der Konzern ist bestrebt, derartige Risiken - bei entsprechender Einschätzung der Entwicklung des zukünftigen Zinsniveaus - durch den Einsatz von Zinsswaps zu begrenzen. Da der Vorstand in vergangenen Jahren und auch aktuell nicht davon ausgeht, dass sich das zukünftige Zinsniveau in einem Rahmen entwickelt, der den Abschluss von Zinsswaps sinnvoll erscheinen ließe, wurden seit dem Jahr 2009 keine neuen Zinssatzswaps mehr abgeschlossen, so dass zum Bilanzstichtag lediglich ein Anteil von 4,2 % der variabel verzinslichen Schiffshypothekendarlehen gegen Schwankungen der Marktzinssätze abgesichert ist. 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 2.025 (Vorjahr: TEUR 2.204) geführt. Gegenläufig hätte sich der vom Konzern kontrahierte Zinsswap ausgewirkt: Erhöhung/Verminderung des Zinsertrags um TEUR 85 (Vorjahr: TEUR 119) 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 2016 bestehenden Swaps um +/- TEUR 108 (Vorjahr: +/- TEUR 211) 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 1.963 (Vorjahr: +/- TEUR 2.099) 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 2016 hatte der Konzern ausschließlich Bankguthaben mit variabler Verzinsung (wie im Vorjahr). Wenn das Marktzinssatzniveau zum 31. Dezember 2016 um 0,25 %-Punkte höher (geringer) gewesen wäre, hätte sich der Zinsertrag des Konzerns um +/- TEUR 12 verändert (Vorjahr: +/- TEUR 41), 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 26 (Vorjahr: +/- 50) geführt.

Aus den langfristigen Ausleihungen resultiert kein zinsbedingtes Risiko für das Konzernergebnis oder das Konzerneigenkapital. Die Ausleihungen enthalten zinslos gestundete Forderungen aus der Veräußerung von Treibstoffbunkern bzw. Working-Capital-Zahlungen an Schiffscharterer und werden mit durchschnittlich 4,67 % (Vorjahr: 5,05 %) 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 bestanden zum Bilanzstichtag vor allem aus **Liquiditätsrisiken**. Die Unternehmensleitung überwacht daher 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 konnten sich aus Sicht des Bilanzstichtages aus der zu dem Zeitpunkt noch bestehenden Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 betreffend die Container- und Tankerflotte sowie der laufenden Restrukturierungsverhandlungen mit allen Bankenkreisen – inkl. der die Bulkerflotte finanzierenden Banken – ergeben.

Am 15. Februar 2016 konnte mit dem die Tanker- und Containerflotten finanzierenden Bankenkonsortium zunächst vereinbart werden, dass die dort ursprünglich nur bis Ende 2015 vertraglich geregelten verminderten Tilgungsleistungen von TUSD 100 je Quartal und je Seeschiff bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden. In der Folge wurden – jeweils befristete und vor jeweiligem Fristablauf von Zeit zu Zeit erneuerte - Erklärungen dahingehend von den Banken abgegeben, fällige Tilgungsleistungen nicht ernsthaft einzufordern, soweit die betreffende Einschiffsgesellschaft nicht über ausreichend Liquidität zur Tilgung verfügt.

Ein noch drastischeres Bild ergab sich bezüglich der Finanzierungen für die vier Supramax-Bulker. Aufgrund des Marktverfalls in diesem Segment sind im Verlauf des Jahres 2015 wesentliche Teile der Liquiditätspuffer aufgebraucht worden, so dass damit gerechnet werden musste, dass die vereinbarten Kapitaldienste sogar bereits Mitte des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr erbracht werden können. Das finanzierende Bankenkonsortium der Bulkerflotte erklärte am 29. Juli 2016, fällige Tilgungsleistungen bis auf weiteres nicht ernsthaft einzufordern, soweit die betreffende Einschiffsgesellschaft nicht über ausreichend Liquidität zur Tilgung verfügt.

Am 6. Juni 2016 bekamen die laufenden Refinanzierungsverhandlungen mit der einseitigen Erklärung der Banken eine neue Richtung. Danach sollte die gesamte Marenave-Flotte zur bestmöglichen Rückführung der von den Banken an die Einschiffsgesellschaften unter Mithaftung der Marenave Schifffahrts AG ausgereichten Schiffsfinanzierungsdarlehen abverkauft werden. Die Banken erklärten sich dafür ferner bereit, unter bestimmten Voraussetzungen die Enthaltung der Marenave Schifffahrts AG zu erklären.

Das auf dieser Basis weiter verhandelte Konzept drohte am 7. November 2016 zu scheitern, nachdem von zwei der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken mitgeteilt wurde, dass deren Gremien das bisher verhandelte Konzept zur Restrukturierung der Gesellschaft, für welches alle finanzierenden Banken des Marenave-Konzerns am 6. Juni 2016 eine unter Gremienvorbehalt stehende Absichtserklärung abgegeben hatten, entgegen der bisherigen Erwartung und trotz positiver Bewertung der Banken-Verhandlungsführer nicht mittragen würden.

Am 24. November 2016 konnte die drohende Insolvenz abgewendet werden, nachdem die Banken sich bereit erklärt hatten, ein alternatives außerinsolvenzliches Restrukturierungskonzept zu unterstützen und die Erklärungen über das Nicht-Ernsthafte-Einfordern von Tilgungsleistungen und die Nicht-Inanspruchnahme der Marenave Schiffahrts AG aus ihren Garantien/Bürgschaften erneuerten.

Dieses alternative Konzept unterschied sich von dem bisher verhandelten Ansatz dadurch, dass zwingend ein Investor identifiziert werden sollte, der sich unter bestimmten Bedingungen nach einer zukünftigen Enthftung der Marenave Schiffahrts AG bereit erklärt, an einer Kapitalerhöhung teilzunehmen und neue maritime Projekte zu ermöglichen.

Die notwendige Restrukturierung der zugrundeliegenden Finanzierung konnte nach langwierigen Verhandlungen mit den Banken nunmehr zur Mitte des Geschäftsjahres 2017 erfolgreich abgeschlossen werden (vgl. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

Die nachfolgenden Tabellen stellen die Fälligkeitsstruktur der finanziellen Verbindlichkeiten mit vertraglich vereinbarten Restlaufzeiten aus Sicht zum 31. Dezember 2016 und 31. Dezember 2015 dar. Aufgrund der im Jahr 2017 erfolgten Restrukturierung werden sich die tatsächlichen Zahlungsströme in 2017 deutlich von den in der nachfolgenden Tabelle unterstellten Annahmen unterscheiden. Wir verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ (Anhangangabe [50]). Für die Umrechnung der USD-Tilgungen und Zinszahlungen wurde der Kurs am 31. Dezember 2016 von 1,0541 EUR/USD verwendet.

Vor dem Hintergrund der am Bilanzstichtag bestehenden Finanzierungsrisiken und der Tatsache, dass eine langfristig ausgelegte Refinanzierungslösung noch nicht gefunden wurde, hatten die finanzierenden Banken der Container-, Tanker- und Bulkerflotte formal aufgrund der bestehenden Darlehensverträge das Recht zur Fälligstellung der Darlehen. Damit verbunden ist die Notwendigkeit eines Ausweises dieser Darlehensteile als komplett kurzfristig gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln (IAS 1.72 ff.), wodurch die Darstellung der Fristigkeiten in der Bilanz von den nachstehenden Tabellen abweicht. Davon nicht betroffen war die Finanzierung der MS Mare Berlin.

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 31.12.2016	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
<b>Finanzschulden gg. Kreditinstitute aus Tilgung</b>			
MT "MARE ACTION"*	3.131.591,26	12.526.365,06	782.897,82
MT "MARE AMBASSADOR"*	3.131.591,26	12.526.365,06	782.897,82
MT "MARE PACIFIC"*	3.774.247,97	15.096.991,87	2.830.685,98
MT "MARE ATLANTIC"*	3.774.247,97	15.096.991,87	2.830.685,98
MT "MARE BALTIC"*	2.834.480,28	11.337.921,11	8.503.440,83
MS "MARE FOX"*	2.701.203,64	5.402.407,27	0,00
MS "MARE FRIO"*	2.034.911,30	5.596.006,07	0,00
MT "MARE CARIBBEAN"*	3.654.333,88	10.963.001,65	0,00
MS "MARE TRANSPORTER"	1.723.745,38	6.894.981,50	6.193.197,99
MS "MARE TRACER"	1.723.745,38	6.894.981,50	7.935.916,90
MS "MARE TRADER"	1.723.745,38	6.894.981,50	8.322.265,44
MS "MARE TRAVELLER"	1.723.745,38	6.894.981,50	8.127.075,23
MS MARE BERLIN	4.590.127,25	8.585.854,84	2.747.252,63
	<b>36.521.716,33</b>	<b>124.711.830,80</b>	<b>49.056.316,62</b>
<b>aus Zinszahlungen</b>			
MT "MARE ACTION"*	713.591,07	1.558.693,67	11.679,51
MT "MARE AMBASSADOR"*	712.955,44	1.554.472,40	11.819,56
MT "MARE PACIFIC"*	962.375,37	2.314.692,63	86.638,14
MT "MARE ATLANTIC"*	962.375,37	2.314.692,63	86.638,14
MT "MARE BALTIC"*	1.002.057,15	3.066.880,58	835.948,50
MS "MARE FOX"*	334.867,44	308.897,70	0,00
MS "MARE FRIO"*	323.136,02	429.848,24	0,00
MT "MARE CARIBBEAN"*	624.952,94	919.711,79	0,00
MS "MARE TRANSPORTER"	339.131,09	1.185.636,96	110.789,25
MS "MARE TRACER"	362.939,26	1.363.973,30	330.349,95
MS "MARE TRADER"	384.691,75	1.448.216,68	221.764,84
MS "MARE TRAVELLER"	370.039,99	1.394.788,93	340.812,22
MS MARE BERLIN	742.845,52	1.612.811,45	257.015,29
	<b>7.835.958,41</b>	<b>19.473.316,96</b>	<b>2.293.455,40</b>
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>			
Verbindlichkeiten aus LuL	4.196.680,13	0,00	0,00
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Derivate	78.943,20	92.785,29	0,00
Übrige	1.332.914,37	0,00	0,00
	<b>49.966.212,44</b>	<b>144.277.933,05</b>	<b>51.349.772,02</b>

\*Angaben zum 31.12.2016 unterlagen der folgenden Annahme: Für Darlehen, die Gegenstand der im April 2013 gefundenen Restrukturierungslösung sind, wurden gleichbleibende Tilgungsraten angenommen, die die Rückführung der Darlehen in gleichbleibenden Quartals-Regeltilgungen bis zum Ende ihrer ursprünglichen Laufzeit gewährleistet hätten.



Gesamt Cashflow (Tilgung und Zins) fällig in EUR zum 31.12.2015	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
<b>Finanzschulden gg. Kreditinstitute</b>			
aus Tilgung			
MT "MARE ACTION"*	1.688.371,85	12.037.332,12	3.761.666,29
MT "MARE AMBASSADOR"*	1.688.371,85	12.037.332,12	3.761.666,29
MT "MARE PACIFIC"*	2.009.736,38	14.608.248,37	6.391.108,66
MT "MARE ATLANTIC"*	2.009.736,38	14.608.248,37	6.391.108,66
MT "MARE BALTIC"*	1.569.411,88	11.085.652,34	11.085.652,34
MS "MARE FOX"*	1.317.694,27	6.803.933,60	0,00
MS "MARE FRIO"*	1.063.734,95	6.600.222,06	0,00
MT "MARE CARIBBEAN"*	1.889.261,71	13.644.450,97	0,00
MS "MARE TRANSPORTER"	1.668.962,98	6.675.851,93	6.413.612,57
MS "MARE TRACER"	1.668.962,98	6.675.851,93	8.100.946,09
MS "MARE TRADER"	1.668.962,98	6.675.851,93	8.475.016,08
MS "MARE TRAVELLER"	1.668.962,98	6.675.851,93	8.703.269,96
MS MARE BERLIN	4.394.745,33	11.716.413,23	3.700.764,80
	<u>24.306.916,52</u>	<u>129.845.240,90</u>	<u>66.784.811,74</u>
aus Zinszahlungen			
MT "MARE ACTION"*	736.701,14	2.018.910,70	163.794,57
MT "MARE AMBASSADOR"*	742.784,03	2.015.759,52	162.442,81
MT "MARE PACIFIC"*	982.337,88	2.810.390,62	371.951,81
MT "MARE ATLANTIC"*	982.337,88	2.810.390,62	371.951,81
MT "MARE BALTIC"*	1.014.969,52	3.403.636,80	1.397.596,23
MS "MARE FOX"*	346.418,93	537.755,51	0,00
MS "MARE FRIO"*	320.192,12	636.746,33	0,00
MT "MARE CARIBBEAN"*	657.053,25	1.411.608,89	0,00
MS "MARE TRANSPORTER"	286.719,64	1.065.425,03	281.666,81
MS "MARE TRACER"	305.037,31	1.230.894,92	513.297,07
MS "MARE TRADER"	313.596,44	1.246.737,74	435.310,10
MS "MARE TRAVELLER"	315.297,28	1.290.609,84	561.079,52
MS MARE BERLIN	821.294,96	2.010.701,39	500.819,61
	<u>7.824.740,38</u>	<u>22.489.567,91</u>	<u>4.759.910,34</u>
<b>Kurzfristige Finanzschulden</b>			
Verbindlichkeiten aus LuL	8.002.967,38	0,00	0,00
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten			
Derivate	114.156,50	248.642,25	0,00
Übrige	1.238.947,23	0,00	0,00
	<u>41.487.728,01</u>	<u>152.583.451,06</u>	<u>71.544.722,08</u>

\* Angaben zum 31.12.2015 unterlagen der folgenden Annahme: Für Darlehen, die Gegenstand der im April 2013 gefundenen Restrukturierungslösung sind, wurde für das Jahr 2016 bis zum 30. Juni 2016 die Mindesttilgung in Höhe von TUSD 100 pro Quartal und pro Schiff angesetzt. Ab Juli 2016 wurden die Tilgungsannahmen der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 zugrunde gelegt, d.h. die Rückführung der Darlehen in gleichbleibenden Quartals-Regeltilgungen bis zum Ende ihrer ursprünglichen Laufzeit.

Wir verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ (Anhangangabe [50]). Durch den am 5. Juli 2017 final erbrachten Nachweis zur Erfüllung der Bedingungen für eine erfolgreiche Restrukturierung gemäß den Vereinbarungen mit

den Banken vom 31. März 2017 wurde die Marenave Schifffahrts AG durch die finanzierenden Banken enthaftet, d.h. von ihren Garantenvpflichtungen im Rahmen der Schiffsfinanzierungen von den Banken freigestellt, und die solvente Liquidation der Einschiffsgesellschaften sichergestellt. Bzgl. der sich hieraus ergebenden Konsequenzen zur Rückzahlung der Darlehensverbindlichkeiten der Ein-Schiffsgesellschaften wird auf den Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.

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 Ausgabewahrung von der funktionalen Währung des Unternehmens abweicht. Dadurch, dass die Schifffahrtsgesellschaften des Konzerns ihre wesentlichen Geschäfte nahezu ausschließlich in der funktionalen Währung USD abwickeln, werden nach IFRS 7 zu nennende Währungsrisiken weitgehend minimiert. Durch den zunehmenden Einsatz von Seeleuten aus den baltischen Ländern könnte der Crewing-Bereich zukunftig eine Abrechnung in Euro in nicht geringem Umfang erfordern.

Durch eine wahrungskongruente 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 ausgeschuttet werden können. Die Optimierung, Unterstützung und Umsetzung der Wahrungsstrategie 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 2016 und 31. Dezember 2015 demnach kein wesentliches Ausfallrisiko, so dass nach Auffassung der Konzernleitung das Risiko der Nichterfüllung durch die Vertragspartner 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 Schuldnern bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar.

#### **48. 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 in den Geschäftsjahren 2013 bis 2016 umfangreich erfolgten Abwertungen auf das Sachanlagevermögen und die damit einhergehende Aufzehrung 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:

in TEUR	31.12.2016	31.12.2015	Änderung
<b>Eigenkapital</b>	<b>-29.657</b>	<b>-8.845</b>	<b>235%</b>
<i>als % vom Gesamtkapital</i>	<i>-16%</i>	<i>-4%</i>	
langfristige Schiffshypothekendarlehen	11.437	15.514	
kurzfristige Schiffshypothekendarlehen	198.556	205.074	
<b>Schiffshypothekendarlehen</b>	<b>209.993</b>	<b>220.588</b>	<b>-5%</b>
<i>als % vom Gesamtkapital</i>	<i>116%</i>	<i>104%</i>	
<b>Gesamtkapital (Eigenkapital plus Schiffshypothekendarl.)</b>	<b>180.336</b>	<b>211.743</b>	<b>-15%</b>

#### 49. 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 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 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 2016 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 Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 08.02.2011 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,6658 % (das entspricht 40.000 Stimmrechten) betragen hat.

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

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

Der Landkreis Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44.982 Stimmrechten) betragen hat. 2,998% der Stimmrechte (das entspricht 44.982 Stimmrechten) sind dem Landkreis Biberach gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG zuvor 3 Prozent oder mehr betrug: Kreissparkasse Biberach.

Der Kreissparkasse Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44.982 Stimmrechten) betragen hat.

Am 28. April 2016 hat uns Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG zudem mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 26.04.2016 die Schwelle von 5% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,18% (das entspricht 77.690 Stimmrechten) betragen hat. 5,18% der Stimmrechte (das entspricht 77.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 5 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Zudem hat uns die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.05.2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 9.02.2016 die Schwelle von 10% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag noch 9,29% (das entspricht 139.417 Stimmrechten) betragen hat.

Die Sachsen-Finanzgruppe, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG zudem mit Schreiben datiert vom 28.09.2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 26.09.2016 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,713933% (das entspricht 40.709 Stimmrechten) betragen hat. 2,7139333% der Stimmrechte (das entspricht 40.709 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 weniger als 3 Prozent oder mehr beträgt: Ostsächsische Sparkasse Dresden.

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG zudem mit Schreiben datiert vom 28.09.2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 26.09.2016 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,713933% (das entspricht 40.709 Stimmrechten) betragen hat.

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.10.2016 zudem mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 17.10.2016 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,69% (das entspricht 70.350 Stimmrechten) betragen hat.

Die Ernst Russ AG, Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 21.12.2016 (Korrektur einer Meldung vom 20.12.2016) mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 16.12.2016 die Schwelle von 20% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 22,26% (das entspricht 333.960 Stimmrechten) betragen hat. 0,70% der Stimmrechte (das entspricht 10.460 Stimmrechten) sind der Ernst Russ AG 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 unter 3 Prozent beträgt: Dr. L.+ K. Einhundert-zweiundsechzigste Verwaltungs GmbH, König & Cie. GmbH & Co. KG.

Am 23. Dezember 2016 teilte uns der Debeka Krankenversicherungsverein a.G., Koblenz, mit dass der Stimmrechtsanteil am 16. Dezember 2016 0% (0 Stimmrechtsanteile) betrug.

Am 23. Dezember 2016 teilte uns der Debeka Lebensversicherungsverein e.V., Koblenz, mit dass der Stimmrechtsanteil am 16. Dezember 2016 0% (0 Stimmrechtsanteile) betrug.

Folgende Stimmrechtmitteilungen sind uns nach dem Bilanzstichtag bis zum 13. Dezember 2017 zugegangen:

Am 16. Januar 2017 hat uns die Ernst Russ AG, Hamburg, Deutschland, sodann gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 13.01.2017 die Schwelle von 25% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 25,02% (das entspricht 375.500 Stimmrechten) betragen hat. 0,70% der Stimmrechte (das entspricht 10.460 Stimmrechten) sind der Ernst Russ AG gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG weiterhin zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils unter 3 Prozent beträgt: Dr. L.+ K. Einhundertzweiundsechzigste Verwaltung GmbH, König & Cie. GmbH & Co. KG.

Am 28. Juli 2017 hat uns Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 25. Juli 2017 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,71% (das entspricht 70.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,71% der Stimmrechte (das entspricht 70.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Die Baloise Holding AG, Basel, Schweiz, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 28. August 2017 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 24. August 2017 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 1,07 % (das entspricht 16.000 Stimmrechten) betragen hat. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils unter 3 Prozent beträgt: Baloise Delta Holding S.a.r.l., Basler Versicherung Beteiligungen B.V. & Co. KG, Basler Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft. Vorangegangen war eine Bestandsmitteilung ebenfalls am 28. August 2017, nach welcher die Baloise Holding AG, Basel, Schweiz, bereits seit dem 26. November 2015 6,02 % (das entspricht 90.350 Stimmrechten) an der Marenave Schiffahrts AG gehalten hat, welche über die Basler Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft zugerechnet werden.

## **50. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Im Zusammenhang mit der zum 31. Dezember 2016 noch nicht beendeten Restrukturierung konnte am 20. Februar 2017 mitgeteilt werden, dass die Marenave Schiffahrts AG eine Investorenvereinbarung mit der CPO Investments GmbH & Co. KG (Offen-Gruppe) und der DEVK Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft abgeschlossen hat. Die Vereinbarung sah im Wesentlichen vor, dass sich die Investoren zu einer anfänglichen Mindestfinanzierung und Beteiligung an der Gesellschaft im Wege von noch zu planenden Kapitalmaßnahmen in Höhe von insgesamt EUR 2.000.000,00 und zu Verhandlungen über eine weitere Finanzierung und Beteiligung – je nach weiterem Projektverlauf – in der Größenordnung von EUR 14.000.000,00



verpflichten. Die Verpflichtung zur Beteiligung stand unter bestimmten Bedingungen, wie insbesondere, dass die finanzierenden Banken der Marenave-Flotte die Enthftung der Marenave Schiffahrts AG im Hinblick auf von ihr zur Absicherung der Banken eingegangene Verbindlichkeiten erklren. Auch die Investorenvereinbarung ging davon aus, die gesamte Marenave-Flotte abzuverkaufen.

Nachdem die Voraussetzung einer Investorenidentifikation danach erfllt wurde, konnten schließlich am 31. März 2017 mit der Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken durch Abschluss einer Restrukturierungs- und Enthftungsvereinbarung sowie einer Verzicht- und Verwertungsvereinbarung die maßgeblichen vertraglichen Grundlagen für eine vollständige Enthftung der Marenave Schiffahrts AG von Finanzverbindlichkeiten geschaffen werden. Die zwischen der Marenave Schiffahrts AG, der Mehrzahl der finanzierenden Banken sowie den Einschiffsgesellschaften geschlossenen Vereinbarungen haben unverändert den Abverkauf der gesamten Marenave-Flotte zum Gegenstand. Die Vereinbarungen sehen neben einer zeitlich befristeten Stundung der Bankansprüche aus gewährten Darlehen und Sicherheiten zudem vor, unter welchen Bedingungen die Marenave Schiffahrts AG von sämtlichen die Schiffsfinanzierungsdarlehen besichernden Verbindlichkeiten enthftet wird und ihr ein gewisser Betrag für die Finanzierung der Unternehmensfortführung verbleibt. Im Zuge der Veräußerung der Schiffe auf Einschiffsgesellschaftsebene sollen die Banken unter bestimmten Bedingungen auf die offenen Forderungen aus den Schiffsfinanzierungsdarlehen insoweit verzichten, als dies für die Ermöglichung einer solventen Liquidation der jeweiligen Einschiffsgesellschaft erforderlich ist. Die Wirksamkeit der Vereinbarungen stand zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarungen teilweise noch unter Vorbehalten und zwar unter anderem unter dem Vorbehalt des Ausscheidens einer nicht an den Vereinbarungen beteiligten finanzierenden Bank als Darlehensgeber. Dieser Vorbehalt konnte in den folgenden Wochen durch Ausscheiden der betroffenen Bank aufgehoben werden.

Eine weitere materielle Voraussetzung zum Wirksamwerden der Enthftung konnte Anfang Mai 2017 erreicht werden, indem der Vertrag zum Verkauf des Autotransporters (MS „HÖEGH BERLIN“, Segment Car Carrier), des wertvollsten Schiffes der Marenave-Flotte, abgeschlossen wurde. Parallel hierzu wurden mit dem Käufer des Schiffes sowie dem – gleichermaßen bisherigen wie zukünftigen – Charterer des Schiffes Vereinbarungen dahingehend getroffen, dass der Käufer des Schiffes den bestehenden Chartervertrag mit Hinblick auf künftige Rechte und Pflichten übernimmt (sog. Deed of Novation). Mit dem Zeitpunkt des Übergangs des Chartervertrages auf den neuen Eigentümer wurde zugleich die Charrate zugunsten des bisherigen Charterers reduziert. Im Gegenzug hat der Charterer, der gleichermaßen Darlehensgeber war, auf die Rückzahlung des Seller's Credits, der seit dem Erwerb des Autotransporters im März 2009 bestand, verzichtet (sog. Deed of Release). Beide Vereinbarungen (Deed of Novation und Deed of Release) sowie der Verkauf des Autotransporters standen unter aufschiebenden Bedingungen, die am 12. Juni 2017 erfllt wurden. Der Abschluss des Kaufvertrags für den Autotransporter war gemäß der am 31. März 2017 zwischen der Marenave Schiffahrts AG, den Einschiffsgesellschaften der Marenave-Gruppe und der Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken abgeschlossenen Vereinbarungen ein notwendiger Zwischenschritt für die Enthftung der Marenave Schiffahrts AG von sämtlichen die Schiffsfinanzierungsdarlehen besichernden Verbindlichkeiten und damit für die erfolgreiche Restrukturierung der Marenave

Schiffahrts AG. Daneben ist zur Enthftung der Marenave Schiffahrts AG unter anderem erforderlich, dass ein Teil des Übererlöses, d.h. des Erlöses aus der Veräußerung des Autotransporters nach Rückführung eines bestehenden Bankdarlehens, an die Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken zur teilweisen Rückführung der von diesen ausgereichten Schiffsfinanzierungsdarlehen verteilt wird.

Ein weiterer Teil des aus dem Verkauf des Autotransporters resultierenden Übererlöses ist bei der Marenave Schiffahrts AG verblieben, so dass sich zusammen mit bestehenden flüssigen Mitteln und finanziellen Forderungen abzüglich bestehender Verbindlichkeiten ein Betrag in Höhe von EUR 3,0 Mio (USD 3,3 Mio.) zum Zeitpunkt der Enthftung Anfang Juli 2017 ergibt. Hiermit sollen in naher Zukunft der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft sowie die Vorbereitung der im Rahmen einer Hauptversammlung zu beschließenden Kapitalmaßnahmen mit dem Ziel des Aufbaus einer neuen Flotte und der Realisierung maritimer Projekte finanziert werden. Der Verbleib dieser liquiden Mittel war nicht zuletzt eine Bedingung des Investorenkonsortiums unter Führung der Offen-Gruppe sowie der DEVK-Versicherung gewesen, mit denen die Marenave Schiffahrts AG bereits am 20. Februar 2017 eine Investorenvereinbarung abgeschlossen hatte. Daneben wurde ein Betrag von EUR 2,6 Mio. (USD 2,8 Mio.) auf einem zweckgebundenen Konto zur Abdeckung von Steuerverbindlichkeiten der Marenave Schiffahrts AG aus der abgeschlossenen Betriebsprüfung für den Zeitraum 2009 bis einschließlich 2016 reserviert. Auf der Grundlage einer tatsächlichen Verständigung mit dem Finanzamt am 17. Februar 2017 wird dieser Betrag ausreichend sein, um alle Steuerschulden und -risiken aus der Vergangenheit zu begleichen. Die Zahlung der Steuerverbindlichkeiten ist auf Basis der geänderten Steuerbescheide im 3. Quartal 2017 bereits für die Jahre bis einschließlich 2013 erfolgt.

Mit Vertrag vom 12. Juni 2017 wurde die MS MARE BERLIN Schiffahrts AG, die rechtliche Eigentümerin des Autotransporters MS "HÖEGH BERLIN" ist, auf die Marenave Schiffahrts AG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 verschmolzen. Die Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister der beteiligten Rechtsträger erfolgte am 16. Juni 2017. Die Abwicklung des Verkaufes des Autotransporters erfolgte daher durch die Marenave Schiffahrts AG.

Endgültig wirksam wurde die Enthftung der Marenave Schiffahrts AG am 5. Juli 2017 mit der Übergabe des Autotransporters an den neuen Eigentümer und der sich daran anschließenden Allokation des vertraglich definierten Übererlöses aus dem Verkauf des Autotransporters entsprechend dem mit den Banken vereinbarten Vorgehen. Insgesamt wurde ein Betrag von ca. USD 28,0 Mio. an die finanzierenden Banken allokiert bzw. wurde die Marenave Schiffahrts AG insoweit als Garant entsprechend der zuvor getroffenen Vereinbarungen mit den finanzierenden Banken in Anspruch genommen. Sämtliche neben der Garantienstellung bestehenden Darlehensverbindlichkeiten der Marenave Schiffahrts AG gegenüber den Tochtergesellschaften der Container- und Tankerflotte wurden damit ebenso ausgeglichen. Weitere nennenswerte Verbindlichkeiten mit Ausnahme der zuvor erläuterten Steuerverbindlichkeiten bestehen bei der Marenave Schiffahrts AG darüberhinaus nicht; jedoch – nach Verkauf des letzten Schiffes der Flotte – auch kein nennenswertes Vermögen. Die mit der Enthftung verbundene Auflösung der verbleibenden Rückstellung aus der Garantienstellung bewirkt eine Beseitigung der bilanziellen Überschuldung und zugleich eine finanzielle Unabhängigkeit der Marenave Schiffahrts AG. Damit sind die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Neustart der Marenave Schiffahrts AG gegeben.

Der Abverkauf der Container, Tanker- und Bulkerflotte ist am 15. September 2017 endgültig abgeschlossen worden. Da die Verkaufserlöse der Schiffe nicht ausreichten, um alle zum Verkaufszeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten auf Ebene der einzelnen Ein-Schiffsgesellschaft zu begleichen, haben die Banken in den getroffenen Vereinbarungen ihren Verzicht auf Teile ihrer Darlehensansprüche erklärt. Die Verzichtshöhe ergibt sich aus der jeweils verbleibenden Restvaluta nach Übererlösverteilung aus dem Verkauf des Autotransporters sowie der Finanzierung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffsgesellschaften.

Nach Abverkauf der Flotte konnte die Marenave Schifffahrts AG mit der Umsetzung der geplanten maritimen Projekte und damit dem Neuaufbau einer Flotte bzw. des Konzerns beginnen.

Nachdem auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 eine von der CPO Investments GmbH & Co. KG (Offen-Gruppe) und der DEVK Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft als Voraussetzung für die Weiterverfolgung der Investorenvereinbarung deklarierte Kapitalherabsetzung nicht beschlossen wurde, ist von der Umsetzung der beschriebenen Investorenvereinbarung mittlerweile nicht mehr auszugehen.

Stattdessen erörtert der Vorstand nun alternative Projekt- und Kapitalmaßnahmenpakete in Zusammenarbeit mit der seit der Hauptversammlung vom 15. September 2017 auch im Aufsichtsrat vertretenen größten Einzelaktionärin der Gesellschaft, der Ernst Russ AG. Diese hatte ihre Bereitschaft, an der aktiven Neuausrichtung der Gesellschaft mitzuwirken, bereits durch eine deutliche Aktienaufstockung während des finanziellen Restrukturierungsprozesses untermauert und dies nicht zuletzt auch in einer Meldung nach § 27 a WpHG vom 10. Januar 2017 artikuliert. Als Zwischenschritt mündeten die laufenden Gespräche in einer Erklärung der Ernst Russ AG an die Gesellschaft, in der die Ernst Russ AG ihr Interesse und ihre Bereitschaft, an der Neuausrichtung aktiv mitzuwirken, nochmals untermauert und die von ihr angedachten Maßnahmen skizziert. Mittelfristig ist dabei angedacht, ein zweistelliges Portfolio von Schiffen in die Marenave Schifffahrts AG einzubringen. Dies ist jedoch auch noch von dem Mitwirken Dritter abhängig und bedarf zudem der Klärung interner sowie kartellrechtlicher und sonstiger behördlicher Fragen. Realistischer Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist deswegen erst Anfang 2019. Der genaue Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist insofern noch nicht verlässlich bestimmbar. Gegenfalls kann es deswegen notwendig oder zumindest hilfreich sein, wenn zunächst eine Kapitalerhöhung erfolgt, in der entweder im Wege einer Sacheinbringung ein Schiff der Ernst Russ AG eingebracht wird oder im Wege einer Barkapitalerhöhung liquide Mittel zur Anschaffung eines Schiffes von fremden Dritten erlöst werden sollen. In beiden Varianten dient dieser Schritt in erster Linie der Wiederausfüllung des Unternehmensgegenstandes und der Erzielung von Einnahmen, die zumindest die laufenden Kosten der Marenave Schifffahrts AG decken und somit den mittelfristig anvisierten Schritt der Anbindung eines größeren Portfolios ermöglichen bzw. erleichtern. Voraussetzung für alle weiteren Kapitalmaßnahmen ist – neben der Klärung beschriebener offener Fragen – zudem eine vorherige Kapitalherabsetzung, die den Nennwert der Aktie von aktuell EUR 20,00 je Aktie auf EUR 1,00 je Aktie herabsetzt und damit das Eigenkapital an die wirtschaftlichen Verhältnisse anpasst. Vorstand und Aufsichtsrat erachten die in Aussicht gestellten Maßnahmen der Ernst Russ AG für weitgehend kompatibel mit dem eigenen strategischen Leitbild. Der Ernst Russ AG wurde deswegen ein bestätigendes

Schreiben zugesandt, in welchem die erbetenen Zusagen – im Wesentlichen Informations- und Zusammenarbeitspflichten sowie die Vorbereitung der technisch notwendigen Kapitalherabsetzung – zugesagt wurden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Liquidität, welche - unter der theoretischen Annahme, dass keine neuen Einnahmen generiert würden - bei bestehendem Kostenapparat voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 ausreichen würde, wurde sich mit der Ernst Russ AG darauf geeinigt, dass die weiter zu führenden Konzeptionierungen bis spätestens April 2018 in einer verbindlicheren Vereinbarung münden sollen, welche anschließende Kapitalerhöhungsmaßnahmen ermöglicht.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nach dem 31. Dezember 2016 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

#### **51. 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 %; mit rechtlicher Wirkung vom 16. Juni 2017 rückwirkend auf den 1. Januar 2017 verschmolzen auf die Marenave Schiffahrts AG)
- MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,92%)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,92 %)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,91 %)
- MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,83 %)
- MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,83 %)
- MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,90 %)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (100 %)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (100 %)
- MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,86)
- MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,86 %)
- MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L., Hamburg (99,86 %)

Hamburg, den 13. Dezember 2017  
Der Vorstand

Bernd Raddatz

# Konzern-Anlagenpiegel

für das Geschäftsjahr 2016

## Konzern-Anlagenpiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2016 in EUR

	1.1.2016	Währungs- differenzen	Zugänge	Abgänge	Währungs- sumr. Neubewertung	Historische Anschaffungskosten		31.12.2016
						Neube- wertung Zugänge	Neube- wertung Entnahmen	
<b>I. Sachanlagen</b>								
1. Technische Anlagen	155.405.833,42	4.795.193,72	216.759,23	0,00	-134.878,88	698.732,17	8.802.560,11	152.179.079,55
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	104.560,55	3.432,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	107.992,67
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>155.510.393,97</b>	<b>4.798.625,84</b>	<b>216.759,23</b>	<b>0,00</b>	<b>-134.878,88</b>	<b>698.732,17</b>	<b>8.802.560,11</b>	<b>152.287.072,22</b>

## Konzern-Anlagenpiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2015 – Historische Anschaffungskosten in EUR

	1.1.2015	Währungs- differenzen	Zugänge 1.1.-30.9.	Abgänge 1.1.-30.9.	30.9.2015	Umstellung auf Neubewer- tungsmethode	Neubewertung 30.9.2015
1. Technische Anlagen	510.176.722,73	44.316.730,34	2.744.571,28	89.338.618,68	467.899.405,67	-330.388.393,96	8.692.572,45
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	91.999,60	7.696,86	1.914,78	0,00	101.611,24	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	1.228.892,85	0,00	1.228.892,85	0,00	0,00
	<b>510.268.722,33</b>	<b>44.324.427,20</b>	<b>3.975.378,91</b>	<b>89.338.618,68</b>	<b>469.229.909,76</b>	<b>-330.388.393,96</b>	<b>8.692.572,45</b>

## Konzern-Anlagenpiegel nach IFRS für das Geschäftsjahr 2015 – Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen/Buchwert in EUR

	1.1.2015	Währungs- differenzen	Zugänge 1.1.-30.9. planmäßig	Zugänge 1.1.-30.9. außerplanm.	Abwertungen Neubewertung	Abgänge 1.1.-30.9.
1. Technische Anlagen	305.043.174,40	25.647.750,56	12.069.006,83	5.469.568,00	9.301.889,23	27.142.995,06
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.951,75	955,85	25.006,41	0,00	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>305.056.126,15</b>	<b>25.648.706,41</b>	<b>12.094.013,24</b>	<b>5.469.568,00</b>	<b>9.301.889,23</b>	<b>27.142.995,06</b>

Aufgelaufene Abschreibungen/Zuschreibungen							Nettobuchwerte	
01.01.2016	Währungs- differenzen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanm.	Zuschreibungen auf Marktwert	Abgänge	31.12.2016	31.12.2016	
16.074.520,85	1.476.095,95	13.502.064,54	5.900.087,07	607.101,25	0,00	36.345.667,16	115.833.412,39	
48.179,55	3.156,86	31.818,96	0,00	0,00	0,00	83.155,37	24.837,30	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
16.122.700,40	1.479.252,81	13.533.883,50	5.900.087,07	607.101,25	0,00	36.428.822,53	115.858.249,69	

1.10.2015	Währungs- differenz	Zugänge 1.10.-31.12.	Um- gliederung	Abgänge 1.10.-31.12.	Währungsum- Neubewertung	Neubewertung Zugänge	Neubewertung Entnahmen	31.12.2015
146.203.584,16	4.250.095,51	3.503.260,89	1.228.892,85	295.471,47	-13.813,91	1.701.001,91	1.171.716,52	155.405.833,42
101.611,24	2.949,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	104.560,55
1.228.892,85	0,00	0,00	-1.228.892,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
147.534.088,25	4.253.044,82	3.503.260,89	0,00	295.471,47	-13.813,91	1.701.001,91	1.171.716,52	155.510.393,97

30.9.2015	Umstellung auf Neubewer- tungsmethode	Währungs- differenz	Zugänge planmäßig 1.10.-31.12.	Zugänge außerplanm. 1.10.-31.12.	Zuschreibungen auf Marktwert 1.10.-31.12.	Abgänge 1.10.-31.12.	31.12.2015	Netto- buchwerte 31.12.2015
330.388.393,96	-330.388.393,96	6.887,61	5.057.826,56	12.007.925,04	695.792,41	302.325,95	16.074.520,85	139.331.312,57
38.914,01	0,00	1.172,86	8.092,68	0,00	0,00	0,00	48.179,55	56.381,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
330.427.307,97	-330.388.393,96	8.060,47	5.065.919,24	12.007.925,04	695.792,41	302.325,95	16.122.700,40	139.387.693,57

# Segmentberichterstattung

für die Geschäftsjahre 2016 und 2015

## Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2016 in TEUR

	AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Seg- mente	Zwi- schen- summe	Saldo Umbu- chungen	Summe	Überleitung auf Konzern- abschluss	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	29.860	4.351	7.966	7.938	0	50.115	0	50.115	-7.675	42.440
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0	0	0
	240	29.860	4.351	7.966	7.938	60	50.415	-300	50.115	-7.675	42.440
Schiffsbetriebs- kosten	0	-15.705	-3.709	-10.162	0	0	-29.576	0	-29.576	-263	-29.839
<b>Schiffsbetriebs- ergebnis</b>	240	14.155	642	-2.196	7.938	60	20.839	-300	20.539	-7.938	12.601
Personal- aufwendungen	-944	0	0	0	0	0	-944	0	-944	0	-944
sonstige betrieb- liche Erträge	440	441	99	1.914	0	2	2.896	3.915	6.811	-118	6.693
sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.296	-605	-160	-731	-90	-9	-3.891	-3.615	-7.506	0	-7.506
<b>Reedereiüberschuss</b>	-2.560	13.991	581	-1.013	7.848	53	18.900	0	18.900	-8.056	10.844
Abschreibungen auf Sachanlagen	-32	-10.224	-1.158	-2.120	-2.817	0	-16.351	0	-16.351	2.817	-13.534
Wertminderungen	0	-4.775	-942	-183	0	0	-5.900	0	-5.900	0	-5.900
Zuschreibungen	0	0	0	607	0	0	607	0	607	0	607
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	172	309	0	13	212	0	706	0	706	5.121	5.827
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-163	-5.140	-696	-1.377	-1.083	0	-8.459	0	-8.459	0	-8.459
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	-2.583	-5.839	-2.215	-4.073	4.160	53	-10.497	0	-10.497	-118	-10.615
Segmentvermögen 31. Dezember 2016	170.578	91.276	8.945	59.361	62.013	266	392.439	-202.047	190.392	0	190.392
Segmentsschulden 31. Dezember 2016	14.041	118.168	23.713	80.117	20.716	21	256.776	-34.438	222.338	0	222.338
Segmentinvesti- tionen 2016*	0	106	0	111	0	0	217	0	217	0	217

\* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen

## Segmentberichterstattung für das Geschäftsjahr 2015 in TEUR

	AG	Tanker	Con- tainer	Bulker	Car Carrier	übrige Seg- mente	Zwi- schen- summe	Saldo Umbu- chungen	Summe	Überleitung auf Konzern- abschluss	Konzern- abschluss
Umsatzerlöse mit Dritten	0	34.664	5.183	17.200	9.454	0	66.501	0	66.501	-3.138	63.363
Intersegmentäre Umsatzerlöse	240	0	0	0	0	60	300	-300	0	0	0
	<b>240</b>	<b>34.664</b>	<b>5.183</b>	<b>17.200</b>	<b>9.454</b>	<b>60</b>	<b>66.801</b>	<b>-300</b>	<b>66.501</b>	<b>-3.138</b>	<b>63.363</b>
Schiffsbetriebs- kosten	0	-16.818	-3.687	-12.642	0	0	-33.147	0	-33.147	-187	-33.334
<b>Schiffsbetriebs- ergebnis</b>	<b>240</b>	<b>17.846</b>	<b>1.496</b>	<b>4.558</b>	<b>9.454</b>	<b>60</b>	<b>33.654</b>	<b>-300</b>	<b>33.354</b>	<b>-3.325</b>	<b>30.029</b>
Personal- aufwendungen	-948	0	0	0	0	0	-948	0	-948	0	-948
sonstige betrieb- liche Erträge	584	381	267	856	1	0	2.089	1.491	3.580	0	3.580
sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.568	-587	-165	-1.084	-56	-11	-3.471	-1.191	-4.662	0	-4.662
<b>Reedereiüberschuss</b>	<b>-1.692</b>	<b>17.640</b>	<b>1.598</b>	<b>4.330</b>	<b>9.399</b>	<b>49</b>	<b>31.324</b>	<b>0</b>	<b>31.324</b>	<b>-3.325</b>	<b>27.999</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	-33	-10.014	-1.238	-3.662	-3.418	0	-18.365	0	-18.365	1.205	-17.160
Wertminderungen	0	0	0	-26.084	0	0	-26.084	0	-26.084	0	-26.084
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	53	0	25	280	0	358	0	358	2.120	2.478
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-107	-5.030	-777	-1.208	-1.319	0	-8.441	0	-8.441	0	-8.441
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-1.832</b>	<b>2.649</b>	<b>-417</b>	<b>-26.599</b>	<b>4.942</b>	<b>49</b>	<b>-21.208</b>	<b>0</b>	<b>-21.208</b>	<b>0</b>	<b>-21.208</b>
Segmentvermögen 31. Dezember 2015	170.136	116.354	11.460	62.887	62.743	219	423.799	-197.549	226.250	0	226.250
Segmentsschulden 31. Dezember 2015	13.317	127.577	22.919	78.047	24.761	21	266.642	-30.549	236.093	0	236.093
Segmentinvesti- tionen 2015*	2	5.183	0	2.927	0	0	8.112	0	8.112	0	8.112

\* ohne Anteile an verbundenen Unternehmen



## Bilanzzeit zum aufgestellten Konzernabschluss

### Versicherung der gesetzlichen Vertreter zur Aufstellung des Konzernabschlusses

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der aufgestellte Konzernabschluss – unter Annahme der Unternehmensfortführung (going concern) – 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 13. Dezember 2017

Marenave Schiffahrts AG



Bernd Raddatz

## 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 2016 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 nach § 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, 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 „Ausblick 2018“ ausgeführt, dass die Marenave Schiffahrts AG im Juli 2017 enthaftet und die solvente Liquidation der Marenave-Flotte bis Mitte September 2017 durchgeführt wurde. Seitdem verwaltet die Marenave Schiffahrts AG das ihr aus der Restrukturierung verbliebene Vermögen in Form von liquiden Mitteln. Die derzeit noch vorhandene Liquidität des Konzerns bzw. der Marenave Schiffahrts AG würde ohne Umsetzung weiterer geplanter maritimer Projekte bis Ende 2019 ausreichen. Die kurzfristige Durchführung einer vertagten Kapitalherabsetzung nebst weiterer Kapitalmaßnahmen zur Umsetzung von maritimen Projekten ist für die Fortführung der Unternehmenstätigkeit des Konzerns und der Marenave Schiffahrts AG notwendig.

Hamburg, den 19. Dezember 2017

Deloitte GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dinter)  
Wirtschaftsprüfer

(Presser)  
Wirtschaftsprüferin

## **Marenave Schiffahrts AG, Hamburg Lagebericht für 2016**

### **Geschäft der Marenave Schiffahrts AG**

Die Marenave Schiffahrts AG (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ oder „Mutterunternehmen“ bezeichnet) ist eine am Regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notierte Aktiengesellschaft (ISIN: DE000A0H1GY2, WKN: A0H1GY). Adresse und Sitz der Gesellschaft lauten: Valentinskamp 24, 20354 Hamburg, Deutschland (bis 31. Juli 2017: Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, Deutschland). Sie bietet als erste deutsche börsennotierte Reederei institutionellen und privaten Investoren die Möglichkeit, langfristig in Schiffahrtsmärkte zu investieren.

Die Marenave Schiffahrts AG sowie ihre Tochterunternehmen (zusammen nachfolgend auch als „Marenave-Konzern“ bezeichnet) sind im Bereich der internationalen Schiffahrt tätig. Die Reederei ist zum 31. Dezember 2016 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 2016 – 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 - mit Ausnahme des Car Carriers - erfolgt in einem Mix aus kurzfristiger Spot-/Poolbeschäftigung, mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter. Der Car Carrier wird langfristig an einen Dritten im Rahmen eines Bareboatvertrages verchartert.

Das Geschäftsjahr der Marenave Schifffahrts AG und des Konzerns entspricht dem Kalenderjahr. Die Marenave Schifffahrts AG beschäftigte zum 31. Dezember 2016 fünf Mitarbeiter (31. Dezember 2015: acht Mitarbeiter).

### **Grundlage des Jahresabschlusses 2016**

Als Folge der jahrelang anhaltenden Schifffahrtskrise, welche zu sinkenden Marktwerten und Einnahmepotenzialen der Flottenschiffe führte, war die Kapitaldienstfähigkeit der Marenave-Flotte eingeschränkt und befand sich der Marenave-Konzern seit Mitte 2014 in intensiven Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken. Diese zielten vor allem auf eine Neuordnung der Passivseite und auf eine Enthaftung der Marenave Schifffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung der Flotte ab. Da die laufenden Refinanzierungsgespräche am 31. Dezember 2016 nicht abgeschlossen waren und der fixierte erhöhte Kapitaldienst in der Flotte mit Ausnahme des Car Carriers im Geschäftsjahr 2016 nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts AG als Bürge/Garant – wie vertraglich vereinbart vollständig erbracht werden konnte und die finanzierenden Banken diese Verstöße nur durch kurzfristig ausgesprochene Erklärungen des Nicht-Ernsthaften-Einforderns heilten, bestand nicht nur eine abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung des kompletten Konzerns und der Marenave Schifffahrts AG. Die Verhandlungen mit den Banken zogen sich bis zur Mitte des Jahres 2017 hin. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthaftungsvereinbarung sowie einer Verzichts- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthaftung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte konnte zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine erfolgreiche Restrukturierung gelegt werden. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthaftung und Sicherstellung der Fortführung der Marenave Schifffahrts AG. Diese Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 die Enthaftung der Marenave Schifffahrts AG final wirksam wurde, was unter anderem die Grundlage für die Aufstellung dieses Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses unter der Annahme der Un-

ternehmensfortführung darstellt. Über den Verlauf und das Ergebnis der Restrukturierungsverhandlungen informiert in detaillierterer Form der Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

### **Markt- und Geschäftsentwicklungen in 2016**

Die Marktumgebung, in der die Marenave Schifffahrts AG agiert, ist zu weiten Teilen durch die Weltwirtschaft beeinflusst, welche sich 2016 in einem weiterhin eher fragilen Zustand befand. Während die Weltwirtschaft 2016 gemäß Angaben des Internationalen Währungsfonds aus dem Januar 2017 um 3,1 Prozent wuchs, sagen die Wirtschaftswissenschaftler für das Jahr 2017 ein Wachstum in Höhe von 3,4 Prozent voraus. Ein stagnierender Welthandel, geringe Investitionen und politische Ungewissheit haben die Weltwirtschaft 2016 geprägt. Politische Ungewissheit bleibt auch 2017 bestehen und kann negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung haben. Mehr Staatsausgaben in den USA könnten den Aufschwung der Weltwirtschaft aber auch beschleunigen.

Die Entwicklung des Ölpreises - der in den vergangenen Jahren von einem historischen Rückgang geprägt war - spielt unverändert eine wichtige Rolle. Dieser Rückgang führte dazu, dass Öl exportierende Länder in ihren Wachstumsaussichten geschwächt sind, während die Nachfrage jedoch trotz der niedrigeren Kosten nicht in dem Maße gestiegen ist, wie das bei früheren Preissenkungen zu beobachten war. Am 30. November 2016 traf sich in Wien die Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) und beschloss dabei eine Reduzierung der weltweiten Ölfördermenge mit der Absicht, die Ölpreise zu stabilisieren.

Die Entwicklung des Ölpreises am Beispiel Brent zeigt folgender Graph:



Quelle: onvista.de, Rohstoff „Brent“ per 30. September 2017

Belastend für alle Schifffahrtssegmente war und ist unverändert die anhaltende Ausdehnung der Flottenkapazität. Auch wenn im Jahr 2016 verhältnismäßig wenige Neubaufträge getätigt wurden, verließen dennoch viele Schiffe die Bauwerften, die in den Vorjahren geordert wurden. Die Gründe für die Vielzahl von Neubestellungen der Vergangenheit liegen zum einen in den historischen Tiefständen bei den Preisen für die Schiffsneubauten und zum anderen versprochen die Schiffe neuerer Bauart wesentliche Kostenvorteile im täglichen Betrieb, was einen weiteren Vorteil gegenüber der Alttonnage darstellt. Der bereits seit der zweiten Hälfte des Jahres 2014 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. Auch vor diesem Hintergrund nahm die Ordertätigkeit neuer Schiffe mit dem Hauptaugenmerk auf ein eco-design spätestens seit dem Einbruch des Ölpreises spürbar ab.

Letztlich wird auch die Geldpolitik der Zentralbanken eine wichtige Rolle für die Weltwirtschaft spielen. Im Dezember 2016 hat die amerikanische Notenbank Federal Reserve (FED) über die Anhebung des Leitzinses entschieden. Dieser wurde von einer Spanne von 0,25 % bis 0,50 % auf 0,50 % bis 0,75 % angehoben. Dies war nach einem Jahr die erste Erhöhung. Im Jahr 2017 erfolgten bisher zwei weitere Anhebungen um je 0,25 Prozentpunkte. Seit Ende Juni 2017 valutiert der Leitzins in einer Spanne von 0,75 % bis 1,25 %. Im Zuge der Leitzinserhöhung kam es auch zu einer Aufwertung des USD gegenüber dem EUR. Dies kann wechselkursbedingt für Europa zu höheren Preisen, z. B. beim Kauf von Öl, und dadurch zu einem Konsumrückgang, führen. Andererseits vergünstigen sich die Exporte der Eurostaaten durch den schwächeren Euro-Kurs, so dass mit einem Anstieg der Wettbewerbsfähigkeit zu rechnen ist. Trotzdem wird nun voraussichtlich Kapital vermehrt in den amerikanischen Kapitalmarkt fließen, um dort von den höheren Zinsen zu profitieren. Das wiederum würde zu einer Abwärtsbewegung der Kapitalmärkte in anderen Nationen führen. Die EZB beließ den europäischen Leitzins deshalb bei ihrer Entscheidung im Dezember 2016 bei 0 % und setzt auch weiterhin auf vermehrten Kauf von Anleihen, um die Inflation im europäischen Raum zu fördern. Als ein Nebeneffekt des günstigen Geldes kann eine mögliche stimulierende Wirkung auf das Wirtschaftswachstum gesehen werden. Die Erwartung, dass die FED in diesem Jahr noch einmal die Zinsen anhebt, bleibt intakt. Als wahrscheinlicher Termin gilt nun der Dezember 2017.

In diesem Umfeld wurde im Jahr 2016 ein negatives IFRS-Konzernergebnis in Höhe von EUR 12,8 Mio. (Vorjahr: ./ EUR 23,7 Mio.) erzielt. Dieses ist zum einen durch die außerplanmäßigen liquiditätsunwirksamen Abschreibungen abzgl. Zuschreibungen von insgesamt EUR 5,3 Mio. (Vorjahr: EUR 26,1 Mio.) beeinflusst. Anders als noch im Jahr 2015 hätte sich ohne diesen Effekt jedoch immer noch ein negatives IFRS-Konzernergebnis von EUR 7,5 Mio. ergeben (Vorjahr: positives Konzernergebnis von EUR 2,4 Mio.), was die anhaltende Eintrübung der Märkte widerspiegelt. Gegenüber dem Jahr 2015 mussten insbesondere die Tankermärkte und erneut die Bulkermärkte Umsatz- und Ergebnisrückgänge hinnehmen. Vor dem Hintergrund der auch für die Zukunft verschlechterten Aussichten, welche sich in den Schiffswerten

ausdrücken, entfielen die außerplanmäßigen Abschreibungen im Jahr 2016 mit EUR 4,8 Mio. von insgesamt EUR 5,9 Mio. im ganz Wesentlichen auf die Tankerflotte, während die außerplanmäßigen Abschreibungen im Jahr 2015 ausschließlich auf die Bulkerflotte notwendig waren. Zusätzlich erfolgte eine ergebnisneutrale Inanspruchnahme der Neubewertungsrücklage in Höhe von EUR 8,1 Mio. innerhalb des Eigenkapitals.

Die Situation auf dem klassischen Schiffsfinanzierungsmarkt hat sich im Jahr 2016 nicht wesentlich gegenüber den Vorjahren 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 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 Geschäftsjahr 2016 genommen haben. Die folgenden Zahlenangaben wurden dem IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 entnommen:

### **Tankschifffahrt**

Das Schiffsbetriebsergebnis (Umsatzerlöse ./.. Schiffsbetriebskosten) der Tankerflotte hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von TEUR 17.846 auf TEUR 14.155 verringert.

Dies ist auf die Entwicklung von Angebots- und Nachfrageseite zurückzuführen. Anfang Dezember 2016 bestand die Flotte der Tanker über 10.000 dwt aus insgesamt 6.330 Schiffen bzw. rund 550 Mio. dwt., wobei davon auf die für die Marenave-Flotte relevanten Produktentanker 2.835 Einheiten bzw. 151 Mio. dwt. entfallen. Unter Be-



rücksichtigung von Neuablieferungen und Verschrottungen ergab sich dadurch ein Flottenwachstum im Jahr 2016 im Bereich der Rohöltanker von 5,8 % und im Bereich der Produktentanker von 5,9 %. Für 2017 wird ein Flottenwachstum der Rohöltanker von 5 % und von 3,5 % im Bereich der Produktentanker prognostiziert (Quelle: Clarksons Research – Oil and Tanker Trades Outlook, November 2016).

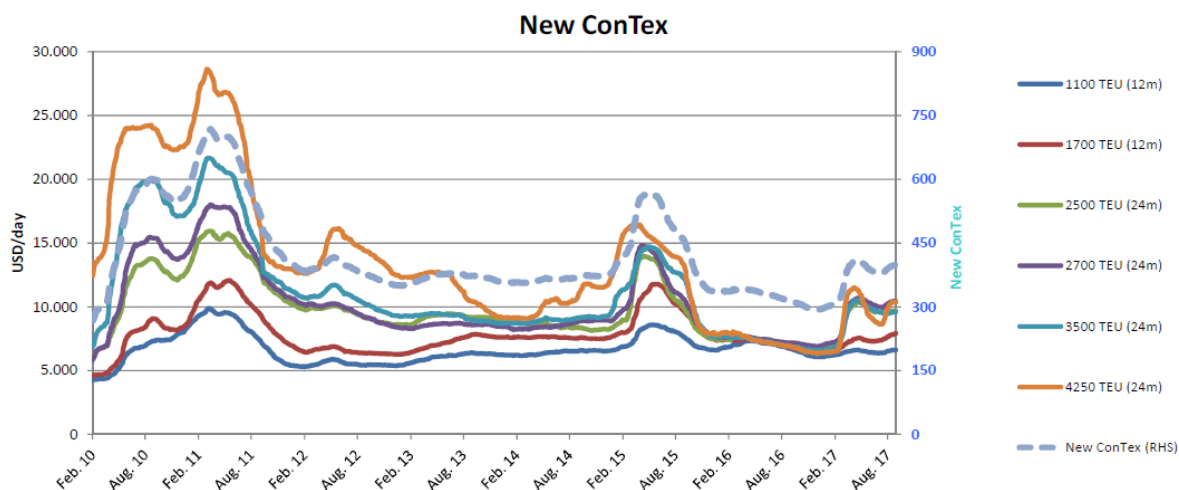
Die Nachfrage nach Rohöltankern ist in 2016 jedoch nur um rund 3,3 % und die Nachfrage nach Produktentankern nur um rund 3,8 % gestiegen.

Als Konsequenz dieser Entwicklung sind die Zeitcharterraten im Jahr 2016 gesunken, wobei sich dieser Trend auch in das Jahr 2017 erwartungsgemäß fortgesetzt hat.

## **Containerschifffahrt**

Per Dezember 2016 besteht die fahrende Flotte aus rund 20 Mio. TEU bzw. 5.167 Schiffen. Im Orderbuch stehen im Dezember 2016 rund 416 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 3,21 Mio. TEU. Dies entspricht einem Tonnagewachstum gegenüber der aktuell bestehenden Flotte von 16 %. Das Orderbuch setzt sich im Wesentlichen aus rund 80 % Bestellungen im Größenbereich 10.000 bis 21.000 TEU sowie rund 10 % im Größenbereich 1.500 bis 3.000 TEU zusammen. Insgesamt ist die Flotte über das gesamte Jahr 2016 rund 1,3 % (gemessen an der Kapazität) gewachsen. Dies war geringer als vormals erwartet, da eine Vielzahl von Verschiebungen von kontrahierten Neubaufträgen zu beobachten war. Ausgehend von den aktuellen Zahlen in 2017 wird unter Berücksichtigung von Neubauablieferungen und Verschrottungen von einem effektiven Flottenwachstum in 2017 in Höhe von 1,8% ausgegangen (Quelle: Investor\_Quarterly\_Q3\_2017 der Ernst Russ AG).

Vor dem Hintergrund einer immer noch bestehenden Aufliegerquote waren die zu verdienenden Charterraten im Jahr 2016 weiter unter Druck. Die folgende Graphik veranschaulicht dies:



Quelle: New ConTex Commentary 2017 week 38; Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V.

Mit Beginn des Jahres 2017 zeigt sich demnach wieder ein Anziehen der Charraten im Gesamt-Containermarkt, wobei dies in der Größenklasse der MS "MARE FOX" und MS "MARE FRIO" nur marginal ausfällt.

Im Jahr 2016 konnten unsere beiden Containerschiffe ein positives Schiffsbetriebsergebnis in Höhe von nur noch TEUR 642 (Vorjahr: TEUR 1.496) erwirtschaften, was Ausdruck der zuvor beschriebenen Verhältnisse war.

Die in dem Pool fahrenden Containerschiffe waren zuletzt von längeren Warte- und Ausfallzeiten nicht betroffen gewesen.

## Bulkschifffahrt

Die Aussichten für den Bulker-Markt haben sich bereits seit Mitte des Jahres 2014 kontinuierlich eingetrübt. Der Bulkermarkt befand sich in 2015 damit in seiner schwächsten Phase der vergangenen 30 Jahre und erreichte seinen Tiefpunkt im 1. Quartal 2016.

Die weltweite Bulkerflotte verzeichnete im Jahr 2016 ein Wachstum von ca. 2,0 % gegenüber dem Vorjahr, was – aufgrund von Verschrottungen und einem Rückgang von Neubestellungen – dem geringsten Anstieg seit 1999 entspricht.

Das Flottenwachstum übertraf damit aber trotzdem noch das Nachfragewachstum, welches mit 1,0 % vergleichsweise niedrig ausfiel (Quelle: Danish Ship Finance – Shipping Market Review, May 2017).

Durch eine erhöhte Nachfrage nach Schüttgut in Verbindung mit einem relativ geringen Flottenwachstum in 2016 zog der Bulkermarkt zum Ende des Geschäftsjahres 2016 an. Nach einem erneuten Tief der Charraten im Juni 2017 erholten sich diese im dritten Quartal 2017. Dies zeigt sich insbesondere am Baltic Dry Index, der Ende September 2017 den höchsten Wert seit drei Jahren erreichte. Festzuhalten bleibt, dass trotz einer Erholung der Charraten gegenüber den historischen Tiefständen, diese weiterhin immer noch nicht für erfreuliche Ergebnisse ausreichen.

Nachdem das MS „MARE TRAVELLER“ im 4. Quartal 2015 sowie das MS „MARE TRACER“ im 1. Quartal 2016 aus ihren lukrativen Erstbeschäftigungen auf Vorkrisenniveau zurückgeliefert wurden, sind mittlerweile alle vier Bulker dem Marktniveau ausgesetzt, welches im Jahr 2016 nicht einmal betriebskostendeckend war.

Das Schiffsbetriebsergebnis des Bulkersegmentes verringerte sich insofern von TEUR 4.558 in 2015 auf TEUR ./ 2.196 in 2016.

### **Car Carrier**

Der Markt für Car Carrier war in 2016 herausfordernd für die Marktteilnehmer und zeichnete sich durch einen Rückgang der Transportvolumina aus. Er befand sich aber unverändert in einem verhältnismäßig ausgewogenen Verhältnis, was nicht zuletzt auch an der überschaubaren Anzahl bedeutender Marktteilnehmer liegt.

Die globale PCTC-Flotte bestand Ende 2016 aus 675 Einheiten und einem Orderbuch in Höhe von 9 % bezogen auf die bestehende Kapazität.

Das MS "HÖEGH BERLIN" ist zum 31. Dezember 2016 unverändert 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.

Der am 31. Dezember 2016 noch gültige Bareboat-Chartervertrag hat eine feste Laufzeit bis zum 5. März 2024 mit einer täglichen Rate von USD 24.000. Zum 5. März 2024 hat der Charterer zudem eine – ein Jahr vorher zu erklärende – Option, das Schiff entweder zu einem festgeschriebenen Preis von USD 32,0 Millionen zu kaufen oder aber die Charter für weitere sechs Jahre bis zum 5. März 2030 zu einer dann geltenden Rate von USD 15.250 pro Tag zu prolongieren. Sollte der Charterer die Verlängerungsoption ausüben, stünde ihm zum Laufzeitende im Jahr 2030 eine 2. Kaufoption zu dann USD 6,7 Millionen zu.

Wir verweisen in diesen Zusammenhang auf die ergänzenden Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“. Demnach war der am 4. Mai 2017 vereinbarte und spätere Verkauf des MS „HÖEGH BERLIN“ eine wesentliche Bedingung für die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG und zur Sicherstellung einer solventen Liquidation der Einschiffsgesellschaften der Container-, Tanker- und Bulk-erflotte im Rahmen der am 31. März 2017 mit den Banken getroffenen Vereinbarungen. Der vereinbarte langfristige Bareboatchartervertrag wurde auf den Käufer des MS „HÖEGH BERLIN“ übertragen.

## **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 erfolgte im Geschäftsjahr 2016 im Wesentlichen auf der Basis der finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ auf Ebene der Segmente Tanker, Container, Bulker und Car Carrier. Diese stellen neben weiteren in der internen Berichterstattung aufgeführten

finanziellen Kennzahlen die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für den Marenave-Konzern dar.

Die Umsatzerlöse umfassen dabei sämtliche Zeitcharter-, Bareboatcharter- und Poolerlöse. Auch wenn gemäß der IFRS-Vorschriften die Einnahmen aus dem Bareboat-Chartervertrag für den Autotransporter seit der vorzeitigen Verlängerung des Vertrages per 1. August 2015 als Finanzierungsleasing zu bilanzieren sind und mithin keine Umsatzerlöse mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt werden können, erfolgt für interne Berichts- und Steuerungszwecke unverändert ein Ausweis als Umsatzerlöse.

Im Falle von Einzelreise-/Spotcharter erfolgt zudem 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 Tanker, Container und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, bis zum 31. Dezember 2016 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 Tanker, Container, 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 erfolgte in 2016 und bis zur Enthftung der Marenave Schifffahrts AG Anfang Juli 2017 in eigener Verantwortung durch den Vorstand und in regelmäßiger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Grundlage der Überwachung war ein in der Regel auf monatlicher Basis maßgeschneidertes Re-

porting (sog. „Controllingtool“), in welchem die Liquiditäts- und Erfolgsplanung auf Konzernebene verdichtet werden.

Mit dem Abschluss der wesentlichen Enthaftungs- und Restrukturierungsvereinbarungen Ende März 2017, eignen sich die vormaligen finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ nicht mehr zur Unternehmensüberwachung und -steuerung. Da die abgeschlossenen Vereinbarungen gerade den Verkauf der Schiffe und die Zusage der Banken, auf die Rückzahlung derjenigen Darlehensteile zu verzichten, die für eine solvente Liquidation der Schiffsgesellschaften nötig sind, beinhalteten, hatte die operative Performance der Schiffe und damit der operativen Segmente keinerlei Einfluss mehr auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns. Höhere Umsatzerlöse bzw. geringere Schiffsbetriebskosten hätten lediglich den Verzicht der Banken verringert, während geringere Umsatzerlöse bzw. höhere Schiffsbetriebskosten den Verzicht der Banken erhöht hätten. In beiden Fällen hätte sich die wirtschaftliche Situation des Konzerns nicht verändert. Die wirtschaftliche Situation des Konzerns war daher in 2017 einzig und überwiegend durch die Regelung der Restrukturierungsvereinbarungen tangiert, nach welcher dem Mutterunternehmen zum Zeitpunkt der Enthaftung Anfang Juli 2017 eine freie Liquidität in Höhe von EUR 3,0 Mio. verbleibt, mit der sie ihren wirtschaftlichen Neuanfang finanzieren kann. Seitdem werden somit vorübergehend einzig die laufenden Personal-, Beratungs- und sonstigen administrativen Kosten auf Ebene des Mutterunternehmens als finanzielle Leistungsindikatoren zu betrachten sein, welche fortlaufend und eng vom Vorstand gesteuert und überwacht werden und dem Aufsichtsrat der Gesellschaft auf monatlicher Basis in Form einer detaillierten Kapitalflussrechnung sowie eines Cash-Flow-Forecasts zur Verfügung gestellt werden. Sobald neue maritime Projekte im Konzern umgesetzt werden, werden auch wieder die finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ für die zukünftige Unternehmenssteuerung von Bedeutung sein.

Mit zunehmendem Zeitablauf wurde auf Basis des monatlich geführten „Controllingtools“ immer absehbarer, dass die Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes - insbesondere die ab 2016 geltenden Tilgungsverpflichtungen

- realistischerweise kaum erreichbar sind, weswegen das gesamte Jahr 2015 bis ins Jahr 2017 hinein ein intensiver Dialog mit den finanzierenden Banken des Konzerns geführt wurde. Zum Ausgang der Verhandlungen wird auf die ergänzenden Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ verwiesen.

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 Schifffahrts AG für das Geschäftsjahr 2016 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2015 stellen sich auf Einzelabschlusssebene wie folgt dar:

	2016 TEUR	2015 TEUR	+ / - TEUR
Beteiligungsergebnis	-11.958	-40.571	28.613
Umsatzerlöse	423	480	-57
Sonstige betriebliche Erträge	1.163	43	1.120
<b>Gesamtleistung</b>	<b>-10.372</b>	<b>-40.048</b>	<b>29.676</b>
Personalaufwand	969	973	-4
Abschreibungen	26	28	-2
Sonstiger Betriebsaufwand	2.412	1.976	436
<b>Betrieblicher Aufwand</b>	<b>3.407</b>	<b>2.977</b>	<b>430</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-13.779</b>	<b>-43.025</b>	<b>29.246</b>
Zinsergebnis	-114	-98	-16
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>	<b>-13.893</b>	<b>-43.123</b>	<b>29.230</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-522	-1.139	617
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-14.415</b>	<b>-44.262</b>	<b>29.847</b>

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2016 TEUR	2015 TEUR	+ / - TEUR
Aufgrund eines Gewinnabführungs- vertrages erhaltener Gewinn	2.775	2.056	719
Erträge aus Beteiligungen	267	0	267
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	0	-11.627	11.627
Erhöhung Garantienrückstellung	-15.000	-31.000	16.000
<b>Gesamt-Beteiligungsergebnis</b>	<b>-11.958</b>	<b>-40.571</b>	<b>28.613</b>

Planmäßig erfreulich wirkte sich der Ergebnisbeitrag der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH aus, deren Jahresergebnis durch den am 18. März 2009 abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrag der Marenave Schiffahrts AG zuzurechnen ist. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr begründet sich insbesondere aus der USD-EUR-Wechselkursentwicklung des Vorjahres, welche bei der Bewertung der Fremdwährungsdarlehen der Organgesellschaft zu entsprechenden Kursverlusten führte, die den abzuführenden Gewinn des Jahres 2015 minderten.

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen mit TEUR 140 erhaltene Ausschüttungen von vier Komplementär-GmbHs sowie mit TEUR 127 Ausschüttungen einer Tankerpool-Beteiligungsgesellschaft, an der die Marenave Schiffahrts AG während des Jahres 2016 in Höhe von 9 % beteiligt war.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf die jeweils in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG geführten operativen Tochtergesellschaften fielen im Geschäftsjahr 2016 nicht an, nachdem bereits im Vorjahr alle diesbezüglichen Beteiligungen vollständig wertberichtigt wurden.

Ein weiterer Betrag in Höhe von EUR 15,0 Mio. (Vorjahr: EUR 31,0 Mio.) inkl. Aufzinsung in Höhe von EUR 1,0 Mio. (Ausweis unter den Zinsaufwendungen; Vorjahr: EUR 0,6 Mio.) führte zur Erhöhung der Rückstellung, die bereits in Vorjahren für vo-



raussichtlich zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt elf (Vorjahr: zehn) ihrer Tochtergesellschaften gebildet wurde.

Die Umsatzerlöse resultieren aus Geschäftsführungs- und Dienstleistungsvergütungen und wurden aufgrund der - erstmals ab dem Geschäftsjahr 2016 - anzuwendender Regelungen aus dem Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) nicht mehr als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen. Der Vorjahresbetrag wurde entsprechend umgegliedert.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert mit TEUR 988 aus der Weiterbelastung von Rechts- und Beratungskosten an Tochtergesellschaften. Die Rechts- und Beratungskosten stehen in Zusammenhang mit den Restrukturierungsverhandlungen, die in 2017 beendet wurden.

Der Personalaufwand verringerte sich in geringem Umfang. Effekte aus der Verringerung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl wurden dabei im Wesentlichen durch eine gestiegene vertraglich vereinbarte Vorstandsvergütung sowie durch Sonderzahlungen an Mitarbeiter, die der Bindung und Motivation dienten, kompensiert.

Der sonstige Betriebsaufwand beinhaltet in 2016 im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten (TEUR 1.478; Vj. TEUR 693), Kursverluste (TEUR 179; Vj. TEUR 501), Steuerberatungskosten (TEUR 103; Vj. TEUR 118), Aufsichtsratsvergütungen (TEUR 105; Vj. TEUR 104) sowie Abschlussprüfungskosten (TEUR 220; Vj. TEUR 96).

In dem Zinsergebnis wirken sich einerseits die Zinserträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens in Höhe von TEUR 175 (Vj. TEUR 175) aus. Weitere TEUR 19 (Vj. TEUR 24) betreffen Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH. Außerdem fielen im Geschäftsjahr 2016 Zinserträge nach § 233a AO in Höhe von TEUR 45

an. Demgegenüber stehen die Zinsaufwendungen aus Darlehen von verbundenen Unternehmen (TEUR 191; Vj. TEUR 189) sowie Zinsen auf Steuernachforderungen (TEUR 162; Vj. TEUR 108).

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. Im Jahr 2016 ergibt sich eine körperschaft- und gewerbsteuerliche Belastung in Höhe von insgesamt TEUR 522 (Vj. TEUR 1.139), die vollständig auf Vorjahre entfällt und sich aus den Feststellungen der in 2017 beendeten Folgebetriebsprüfung für die Jahre 2009 bis 2013 begründet.

## Vermögenslage

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

	31.12.2016 TEUR	31.12.2015 TEUR	+ / - TEUR
<b>Vermögen</b>			
Anlagevermögen	31.783	31.810	-27
Kurzfristige Forderungen	2.533	1.647	886
Flüssige Mittel	286	151	135
Übrige Aktiva	15	30	-15
	<b>34.617</b>	<b>33.638</b>	<b>979</b>
<b>Kapital</b>			
Eigenkapital	-40.904	-26.489	-14.415
Verbindlichkeiten und Rückstellungen	75.521	60.127	15.394
	<b>34.617</b>	<b>33.638</b>	<b>979</b>

Nachdem im Vorjahr bereits die Anteile an allen übrigen operativen verbundenen Unternehmen wertberichtigt wurden, besteht das Anlagevermögen zum 31. Dezem-

ber 2016 unverändert gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag nahezu ausschließlich aus Anteilen und Ausleihungen an die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH.

Die Zunahme der kurzfristigen Forderungen resultiert aus einer gegenüber dem Vorjahr erhöhten Forderung aus Gewinnabführungsansprüchen gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH sowie aus Forderungen aufgrund von Weiterbelastungen gegen andere Konzernunternehmen.

Die Abnahme des Eigenkapitals ist ausschließlich auf das negative Jahresergebnis des Jahres 2016 zurückzuführen. Unter Berücksichtigung des Verlustvortrags in Höhe von TEUR 56.499 entsteht ein Bilanzverlust in Höhe von TEUR 70.914. Abzüglich des Gezeichneten Kapitals in Höhe von TEUR 30.010 ergibt sich somit ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von TEUR 40.904. Eine Adressierung dieser bilanziellen Überschuldung erfolgte im Rahmen der nunmehr abgeschlossenen Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken des Konzerns. Wir verweisen auf die Ausführungen im Risikobericht unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“.

Die Verbindlichkeiten und Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2016 vor allem die Rückstellung für voraussichtliche zukünftige Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt elf (Vorjahr: zehn) ihrer Tochtergesellschaften in Höhe von TEUR 67.000 (Vorjahr: TEUR 52.000). Außerdem sind hier Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 5.521 (Vorjahr: TEUR 5.155) sowie Steuerrückstellungen in Höhe von TEUR 2.105 (Vorjahr: TEUR 2.374) enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten in Höhe von TEUR 5.516 (Vorjahr: TEUR 5.151) Darlehensverbindlichkeiten.

## Finanzlage

Die nach DRS 21 erstellte Kapitalflussrechnung unterscheidet zwischen Zahlungsströmen aus der operativen Tätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

	2016 TEUR	2015 TEUR	+ / - TEUR
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit*</b>	-2.570	-3.286	716
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit*</b>	2.705	3.052	-347
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	0	248	-248
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	135	14	121
<b>Finanzmittelfonds am Anfang der Periode</b>	151	137	14
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode**</b>	286	151	135

\* Anpassung des Wertes in 2015 in Höhe der erhaltenen Abschlagszahlungen (TEUR 628) von der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH bzgl. des Gewinns 2015 im Geschäftsjahr 2015

\*\* Der Finanzmittelfonds setzt sich aus den liquiden Mitteln zusammen.

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

Der Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit hängt vor allem mit den zugeflossenen Mitteln aus dem Ausgleich des Restanspruchs gegenüber der MS MARE BERLIN aus der Gewinnabführungsverpflichtung für 2015 sowie erhaltenen Abschlägen für 2016 von insgesamt TEUR 2.340; (Vj. TEUR 2.855) zusammen. Die erhaltenen Zinserträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens sowie aus der Verzinsung sonstiger Forderungen von insgesamt TEUR 238 (Vj. TEUR 199) wurden hier genauso ausgewiesen wie auch im Berichtsjahr erhaltene Ausschüttungen (TEUR 127; Vj. TEUR 0).

## **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 wurde 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, war 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 seit 2013 umfangreich notwendig gewordenen Abwertungen auf das Sachanlagevermögen ist das EK/FK-Verhältnis seitdem deutlich unter den Zielwert gesunken und nahm im Geschäftsjahr 2015 erstmals einen negativen Wert an. Aufgrund des negativen Konzernergebnisses im Geschäftsjahr 2016 erhöhte sich dieser negative Wert des Eigenkapitals in 2016. 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 können damit frühzeitig eingeleitet werden. So konnte auf der Basis des „Controllingtools“ mit zunehmendem Zeitablauf frühzeitig festgestellt werden, dass insbesondere die Einhaltung der Kernpunkte des am 24. April 2013 vereinbarten Sanierungskonzeptes nicht erreichbar sein wird, weswegen das gesamte Jahr 2015 bis ins Jahr 2017 hinein ein intensiver Dialog mit den finanzierenden Banken des Konzerns geführt wurde. Zum Ausgang der Verhandlungen verweisen wir 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 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 § 289 Abs. 4 Satz 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 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 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 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. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionscheine beigefügt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015). Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurden das bedingte Kapital und die diesbezügliche Ermächtigung des Vorstands aufgehoben. Die entsprechende Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2017.

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 Stamm-



aktien 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. Das genehmigte Kapital 2012 ist am 21. Juni 2017 durch Zeitablauf erloschen.

Zum Bilanzstichtag und bis zum Abschluss der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet. Im Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Jahresabschlusses besteht somit weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist– zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

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 2016 beschäftigte die Marenave Schifffahrts AG bzw. der Marenave-Konzern im Durchschnitt sechs Mitarbeiter (im Vorjahr durchschnittlich acht Mitarbeiter). Im Marenave Konzern waren zudem im Jahr 2016 durchschnittlich 115 eige-

ne Seeleute (ohne über Crewing-Agenturen bezogene Mannschaftsdienstgrade) auf den Schiffen der Marenave-Flotte beschäftigt (Vorjahr: 104 Seeleute).

Diese Zahlen beinhalten nicht den Vorstand, der während der Jahre 2015 und 2016 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: <http://www.marenave.com/investor-relations/corporate-governance.html>).

### **Grundzüge des Vergütungssystems**

#### Vorstand

Der Alleinvorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2016 eine jährliche vertragliche Vergütung von TEUR 250 (Vorjahr: TEUR 230) sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 reichte die Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen ursprünglich bis zum 31. Dezember 2018. Mit Beschluss des Aufsichtsrates wurde Herr Ole Daus-Petersen am 16. November 2017 mit sofortiger Wirkung abberufen.

Neben der Festvergütung wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Das Vorstandsmitglied kann danach jährlich einen Bonus in einer maximalen Gesamthöhe von bis zu EUR 100.000,00 erhalten, wobei zwei gleichgewichtete Erfolgsziele, nämlich ein EBITDA-Erfolgsziel und ein Aktienkurs-Erfolgsziel, vereinbart werden; bei 100 % Zielerreichung erhält das Vorstandsmitglied je Erfolgsziel EUR 25.000,00 und die Bonusvergütung ist bei 200 %-

iger Zielerreichung je Erfolgsziel der Höhe nach auf EUR 50.000,00 begrenzt. Die konkreten Erfolgsziele und weitere Einzelheiten wurden für das Geschäftsjahr 2016 und werden für die Zukunft vom Aufsichtsrat der Gesellschaft für jedes Geschäftsjahr im Voraus in einer separaten Zielvereinbarung geregelt. 50 % des (jeweiligen Teils des) Erfolgsbonus werden zehn Kalendertage nach Feststellung des Erreichens des jeweiligen Erfolgsziels durch den Aufsichtsrat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses) zur Zahlung fällig. Der Anspruch auf die weiteren 50 % („50 %-Aufschubanspruch“) besteht nur fort, wenn

- im Falle des EBITDA-Erfolgsziels: das EBITDA nach Herausrechnen außerordentlicher Ergebnisse im Folgejahr keinen Negativwert aufweist und eine Höhe erreicht, die zu einem EBITDA-Erfolgsbonus berechtigt;
- im Fall des Aktienkurs-Erfolgszieles: der volumengewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Wertpapierbörse Hamburg im Dezember des Folgejahres mindestens die 100 %-Zielmarke des Vorjahres erreicht.

Der 50 %-Aufschubanspruch wird zehn Kalendertage, nachdem der Aufsichtsrat das Vorliegen der Bestehensvoraussetzungen festgestellt hat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses), fällig.

Für das Geschäftsjahr 2016 wurde auf Basis der jeweiligen Zielerreichung eine Rückstellung für den Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 12 (incl. „50 %-Aufschubanspruch“) eingestellt.

Das Vorstandsmitglied erhält zudem eine einmalige variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 50, wenn unter seiner Mitwirkung eine finanzielle Restrukturierung von einzelnen Konzernfinanzierungen und eine Enthftung der Muttergesellschaft bis zum 31. Dezember 2017 gelingt. Die in der Vergangenheit vereinbarte variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus von TEUR 25, wenn eine Restrukturierung bis zum 30. Juni 2016 gelingt, wurde aufgehoben.

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. Die zuvor beschriebene variable Vergütungskomponente wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet, da jährlich eine neue Festlegung der Erfolgsziele erfolgt. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst.

Gewährte Zuwendungen	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2015	2016	2016 (min)	2016 (max)
Festvergütung	230.000,00	250.000,00	250.000,00	250.000,00
Nebenleistungen	14.051,52	14.834,88	14.834,88	14.834,88
<b>Summe</b>	<b>244.051,52</b>	<b>264.834,88</b>	<b>264.834,88</b>	<b>264.834,88</b>
Einjährige variable Vergütung	35.459,00	11.885,00	0,00	150.000,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>35.459,00</b>	<b>11.885,00</b>	<b>0,00</b>	<b>150.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.278,72	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>283.789,24</b>	<b>280.998,60</b>	<b>269.113,60</b>	<b>419.113,60</b>

Die Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2016 führte im Jahr 2016 nicht zu Auszahlungen. Dafür wurden 50 % der Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2015 im Jahr 2016 ausbezahlt, so dass sich folgendes Bild ergibt:

Zuflüsse	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013	
	2016	2015
Festvergütung	250.000,00	230.000,00
Nebenleistungen	14.834,88	14.051,52
<b>Summe</b>	<b>264.834,88</b>	<b>244.051,52</b>
Einjährige variable Vergütung	17.729,50	0,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>17.729,50</b>	<b>0,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>286.843,10</b>	<b>248.330,24</b>

## Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß der am 31. Dezember 2016 gültigen Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese beträgt EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Eineinhalbfache dieses Betrags.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurde diese Vergütung halbiert, was ab Eintragung der diesbezüglichen Satzungseintragung, d.h. ab 4. Oktober 2017, Wirkung entfaltet.

Daneben wurden dem Aufsichtsrat Auslagen in Höhe von netto EUR 1.412,59 (Vorjahr EUR 110,59), die mit der Aufsichtsrats Tätigkeit 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 Fehlaussagen 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 sowie Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG und die entsprechende Abbildung dieser Risiken.

Die Organisation der Abschlusserstellung für den handelsrechtlichen Einzelabschluss und den Konzernabschluss der Marenave Schifffahrts AG 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. Auch für die Marenave Schifffahrts AG als Holdinggesellschaft wird eine USD- und eine EUR-Buchhaltung geführt. 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 Um-

rechnung 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. Der gesamte Abschlusserstellungsprozess für den handelsrechtlichen Einzelabschluss und den Konzernabschluss der Marenave Schifffahrts AG ist eingeraht 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. Anschließend erfolgt eine Klassifizierung nach der Eintrittswahrscheinlichkeit wie folgt:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung
0% bis 5 %	Sehr gering
6% bis 25%	Gering
26% bis 50%	Mittel
51% bis 100%	Hoch

Sodann erfolgt eine Klassifizierung nach dem finanziellen Auswirkungsgrad bei Risikoeintritt wie folgt:

Erwartete Auswirkung in T€	Grad der Auswirkung
T€ 0 bis T€ 100	Niedrig
T€ 100 bis T€ 500	Moderat
T€ 500 bis T€ 1.000	Wesentlich
> T€ 1.000	Gravierend



Schließlich erfolgt die Verdichtung beider Klassifizierungen zu einer Gesamt-Risiko-Einschätzung von „niedrig“ über „mittel“ bis „hoch“ gemäß folgender Matrix:

Gesamtrisikoeermittlung		Eintrittswahrscheinlichkeit			
		Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
Auswirkung	Niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
	Moderat	niedrig	mittel	mittel	mittel
	Wesentlich	mittel	mittel	mittel	hoch
	Gravierend	mittel	mittel	hoch	hoch

Anschließend werden Kontrollen zur Begrenzung der jeweiligen Risiken eingerichtet.

Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt sodann 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 be-

stimmt. 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 und damit auch der Marenave Schifffahrts AG resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charterratenentwicklung, Kursrisiken), 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. Hierzu zählt ebenso die Einhaltung behördlicher Auflagen. Daher konzentriert sich der Vorstand der Gesellschaft auf die laufende Kontrolle der Bereederer. Hierbei wird auch auf vom Bereederer quartalsweise erstellte Reports zurückgegriffen, welche einen Soll-Ist-Abgleich enthalten und mit dem Zahlenwerk in der Buchhaltung abgestimmt werden.

Nicht unerhebliche Risiken ergeben sich aus der Entwicklung der Charterratenhöhe bzw. damit eng verbunden dem Risiko, dass in der Rückschau in die falschen Objekte oder Märkte investiert wurde. Diese Risiken aus dem Betrieb der Schiffe können auch in Finanzierungsrisiken münden, worauf im Folgenden noch separat eingegangen wird. Bei dem derzeit teilweise niedrigen Charterrattenniveau reichen diese in einigen Schiffsklassen nicht zur Deckung der operativen Kosten, des Kapitaldienstes und einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung. Zur Reduzierung dieses Risikos erfolgte ein diversifizierter Aufbau der Flotte und Einsatz in den verschiedenen Segmenten der Schifffahrt. Außerdem führt eine Mischung aus lang- und mittelfristiger Zeitcharter sowie Reisecharter mit oder ohne Poolbeschäftigung zu einer Glättung von Markthöhen und -tiefen.

Der MT "MARE AMBASSADOR", der MT "MARE ACTION" sowie der MT "MARE BALTIC" wurden im Jahr 2016 im Hafnia Handy Pool eingesetzt. Die Marenave Schiffahrts AG war 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 waren wir zudem auch an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, die den Hafnia Handy Pool verwaltet, beteiligt. Dies gab uns eine größere Einflussmöglichkeit auf die Geschäfte und eine (Teil)-Kontrolle derselben. Im Zuge der anhaltenden Restrukturierung der Marenave Schiffahrts AG und der damit einhergehenden ungewissen Partizipation in dem Tanker-Pool erfolgte jedoch in 2016 ein Rückverkauf der Anteile.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE ATLANTIC" fuhr im Jahr 2016 zunächst in einer Zeitcharter zu USD 15.250 brutto pro Tag. Nach Auslaufen der Charter im 1. Quartal 2016 wurde direkt anschließend eine neue Zeitcharter für mindestens 17 Monate zu USD 18.227,85 brutto abgeschlossen.

Der Panamax-Produktentanker MT "MARE PACIFIC" fuhr im Jahr 2016 durchgängig in einer bis mindestens Ende Mai 2017 andauernden Zeitcharter zu USD 18.227,85 brutto.

Der MT "MARE CARIBBEAN" ist in 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 fuhren im Jahr 2016 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 2016 aus 18 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 18 Schiffe.

Das MS "MARE TRACER" wurde am 7. März 2016 aus seiner lukrativen Erstbeschäftigung zu USD 24.425 brutto pro Tag zurückgeliefert. Wie alle anderen drei Schiffe während des gesamten Jahres 2016 wird es seitdem in kurzen Zeitchartern auf Marktniveau beschäftigt. Die Befrachtung erfolgte in 2015 zunächst durch Mercator Navigation GmbH & Co. KG und wurde sodann auf Musashi Shipping ApS, Hesselager/ Dänemark, übertragen.

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 können.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir 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 Ver-

tragsanbahnung durch Prüfung der Bonität mithilfe anerkannter Rating-Agenturen sowie durch fortlaufendes Monitoring während der Vertragslaufzeit.

Im Vorjahr wurde mit Wirkung zum 1. August 2015 eine vorzeitige Anpassung des Bareboatchartervertrages für den Autotransporter vereinbart, wodurch die Mindestmietdauer um fünf Jahre bis ins Jahr 2024 verlängert wurde und insgesamt absolut USD 33,1 Mio. mehr Einnahmen gesichert werden konnten. Vor diesem Hintergrund kommt dem Bestand des Vertrages eine große Bedeutung zu und im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Adressausfallrisiko in diesem Falle zum 31. Dezember 2016 unverändert als „mittel“ (Vorjahr: „mittel“) klassifiziert.

Das Adressausfallrisiko im Fall der Vercharterung der Bulker ist vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich auf Marktniveau erfolgenden Beschäftigung mittlerweile als „normal“ bzw. „mittel“ zu klassifizieren, während es noch im Verlauf des Vorjahres aufgrund der deutlich über Marktniveau liegenden Charrate und einem in der Krise – und zwischenzeitlich in Insolvenz befindlichen – Charterer als „hoch“ klassifiziert werden musste.

### Finanzierungsrisiken

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

Es besteht eine Handelsrichtlinie für die Marenave Schifffahrts AG. Danach setzt der Marenave-Konzern Finanzinstrumente und Finanzderivate nur zur Absicherung gegen Risiken aus den Grundgeschäften ein. Es besteht im Konzern zum 31. Dezember 2016 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 war bereits zum 31. Dezember 2015 davon auszugehen, dass sowohl in dem Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte als auch in dem Finanzierungskreis der Bulker der vereinbarte Kapitaldienst nicht mehr dauerhaft vertragsgemäß erbracht werden kann. So zeichnete sich bereits seit Mitte 2014 die Möglichkeit ab, dass die ehemaligen Erwartungen an den Markt, die in den Tilgungsplänen der Sanierungsvereinbarung aus April 2013 hinterlegt wurden, nicht erfüllt werden könnten, weswegen unverzüglich der Dialog mit dem die Container- und Tankerflotte refinanzierenden Bankenkonsortium erneut aufgenommen werden musste, um die sich abzeichnenden Probleme ab 2016 rechtzeitig zu adressieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Zudem wurde aufgrund des massiven Einbruchs im Bulkermarkt in der 2. Jahreshälfte 2015 erkennbar, dass

die Bulker keine Liquiditätsüberschüsse für den anderen Finanzierungskreis erwirtschaften können und es war bereits zum 31. Dezember 2015 davon auszugehen, dass voraussichtlich bereits Mitte des 2. Halbjahres 2016 nicht mehr alle vereinbarten Tilgungen geleistet werden können. Diese Annahme hat sich im Jahr 2016 bestätigt. Im Finanzierungskreis der Tanker- und Containerflotte wurde deswegen seitens der finanzierenden Banken am 15. Februar 2016 zunächst bestätigt, dass die ursprünglich gemäß Sanierungsvereinbarung aus dem April 2013 nur bis Ende 2015 geltenden verringerten Tilgungsverpflichtungen von TUSD 100 je Schiff und Quartal zunächst für ein weiteres halbes Jahr bis zum 30. Juni 2016 verlängert werden. Nachdem zu diesem Zeitpunkt weder eine Gesamtrestrukturierungslösung gefunden, noch der erhöhte Kapitaldienst erbracht werden konnte, erfolgten seitdem wiederholt temporär befristete und inhaltlich konditionierte Erklärungen seitens der finanzierenden Banken, ansonsten fällige Tilgungen nicht ernsthaft (sondern nur in dem Maße, wie es wirtschaftlich möglich war) einzufordern bzw. aus dem Verstoß gegen sonstige Vertragsbestimmungen erwachsende Rechte zunächst nicht geltend zu machen, um so die Findung einer Gesamtrestrukturierungslösung zu ermöglichen.

Ausgehend von dieser finanziellen Lage und ohne weitere Zugeständnisse der finanzierenden Banken, hatten die Banken spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem der aktuell fixierte erhöhte Kapitaldienst nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts 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 Schifffahrts AG aufgrund deren Garantienstellung gegenüber den finanzierenden Banken der Marenave-Flotte nach sich gezogen hätte. Ausgehend von den am 31. Dezember 2016 weiterhin laufenden Refinanzierungsverhandlungen war der Vorstand zuversichtlich, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthafungsvereinbarung sowie einer Verzichts- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthafung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte wurde zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine

erfolgreiche Restrukturierung gelegt. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthftung und Sicherstellung der Fortföhrung der Marenave Schiffahrts AG. Die Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 (Übergabe des Autotransporters MS „HÖEGH BERLIN“ an den neuen Eigentümer) die Enthftung der Marenave Schiffahrts AG final wirksam wurde.

Aus dem Verkauf des Autotransporters wurde insgesamt ein Betrag von ca. USD 28,0 Mio. an die finanzierenden Banken allokiert bzw. wurde die Marenave Schiffahrts AG insoweit als Garant entsprechend der zuvor getroffenen Vereinbarungen mit den finanzierenden Banken in Anspruch genommen. Sämtliche neben der Garantienstellung bestehenden Darlehensverbindlichkeiten der Marenave Schiffahrts AG gegenüber den Tochtergesellschaften der Container- und Tankerflotte wurden damit ebenso ausgeglichen. Weitere nennenswerte Verbindlichkeiten mit Ausnahme der Steuerverbindlichkeiten bestehen bei der Marenave Schiffahrts AG darüberhinaus nicht; jedoch – nach Verkauf des letzten Schiffes der Flotte – auch kein nennenswertes Vermögen.

Der Abverkauf der Container-, Tanker- und Bulkerflotte ist am 15. September 2017 endgültig abgeschlossen worden. Da die Verkaufserlöse der Schiffe nicht ausreichten, um alle zum Verkaufszeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten auf Ebene der einzelnen Ein-Schiffgesellschaft zu begleichen, haben die Banken in den getroffenen Vereinbarungen ihren Verzicht auf Teile ihrer Darlehensansprüche erklärt. Die Verzichtshöhe ergibt sich aus der jeweils verbleibenden Restvaluta nach Übererlösverteilung aus dem Verkauf des Autotransporters sowie der Finanzierung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffgesellschaften.

Neben der Zahlungsunfähigkeitsthematik besteht zudem eine Überschuldungsthematik auf Ebene der Marenave Schiffahrts AG. Im handelsrechtlichen Einzelabschluss des Mutterunternehmens Marenave Schiffahrts AG wird zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von



EUR 40,9 Mio. (Vorjahr: EUR 26,5 Mio.) ausgewiesen. Dieser wurde insbesondere dadurch verursacht, dass das Mutterunternehmen für die Finanzierungen ihrer Tochterunternehmen bürgt bzw. garantiert, was zu entsprechenden Rückstellungen aufgrund drohender Inanspruchnahme aus diesen Garantien/Bürgschaften führte. Durch den am 5. Juli 2017 final erbrachten Nachweis zur Erfüllung der Bedingungen für eine erfolgreiche Restrukturierung gemäß der Restrukturierungs- und Enthafungsvereinbarung sowie der Verzichts- und Verwertungsvereinbarung vom 31. März 2017 wurde die Marenave Schiffahrts AG durch die finanzierenden Banken enthaftet, d.h. von ihren Garantenverpflichtungen freigestellt. Insoweit ist die Grundlage für die bisherige Rückstellungsbildung in 2017 entfallen und die Überschuldung der Marenave Schiffahrts AG seit dem 5. Juli 2017 beseitigt.

Durch die Enthftung wurden die Fortführung der Marenave Schiffahrts AG und des Marenave-Konzerns sowie die solvente Liquidation der Marenave-Flotte sichergestellt. Damit sind die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Neustart der Marenave Schiffahrts AG gegeben.

Zum Verlauf der Restrukturierungsverhandlungen informiert im Übrigen der Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernanhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schiffahrts AG. Über den Umfang und die zeitliche Umsetzung von zukünftigen maritimen Projekten sowie den weiteren Fortbestand der Marenave Schiffahrts AG wird auf die Erläuterungen im Prognosebericht im Abschnitt „Ausblick 2018“ verwiesen.

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 Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch für die Marenave Schifffahrts AG als Bürge führen.

Entsprechend der Sanierungsvereinbarung vom 24. April 2013 waren im Bereich der Finanzierung der Container- und Tankerflotte in 2015 erstmals erneut schiffsindividuelle LtV-Ratios nachzuweisen. Im Geschäftsjahr 2016 konnten diese LtV-Ratios nicht eingehalten werden. Da wie zuvor beschrieben aber ein Verstoß gegen die Sanierungsvereinbarung bereits aufgrund des Nicht-Einhaltens der Verpflichtung, den geforderten Kapitaldienst erbringen zu können, vorlag, spielte die Einhaltung der LtV-Ratios somit de facto eine weniger wichtige Rolle und stand daher nicht im Mittelpunkt der mit den Banken geführten Gespräche bzw. wurde ex post betrachtet von dem Bankenkonsortium nicht ernsthaft eingefordert.

Durch den Verstoß gegen die vereinbarte „Value-to-Loan-Ratio“ in den Darlehensverträgen der Bulkerflotte konnten seit Januar 2012 keine Ausschüttungen an die Marenave Schifffahrts AG vorgenommen werden. Diese Liquiditätsausschüttungssperre gilt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die geforderte „Value-to-Loan“-Grenze - sei es durch Tilgungen oder Verbesserung der Marktwerte - wieder eingehalten sein wird. Der Nachweis der vereinbarten LtV-Ratios von den finanzierenden Banken der Bulkerflotte stand ex post gesehen ebenso nicht im Mittelpunkt der geführten Bankengespräche bzw. wurde von diesen nicht ernsthaft gefordert.

Trotz des verbleibenden Risikos einer außerordentlichen Kündigungsmöglichkeit der Banken wurde dennoch die weitere Entwicklung der einzuhaltenden Ratios vor dem Hintergrund der finanziellen Lage des Konzerns und der aktuellen Marktlage vom Vorstand sehr kritisch beurteilt und laufend überprüft.

Im Rahmen unseres internen Risikoberichts haben wir das Finanzierungsrisiko zum 31. Dezember 2016 unverändert zum Vorjahr als „hoch“ klassifiziert.

### Gesamtbild der Risikolage

Die Risiken, die sich aus dem rein operativen Betrieb der Schiffe ergeben, erachtet der Vorstand als insgesamt akzeptabel und durch entsprechende Maßnahmen adressiert.

Die Risikosituation des Konzerns hat aber ganz klar im Bereich der Finanzierungsrisiken ihren Schwerpunkt. Aufgrund der am 31. Dezember 2016 vorliegenden Faktenlage, dass die geltenden Darlehensverträge in der Container-, Tanker- und Bulkerflotte bereits im Jahr 2016 und auch absehbar in der Zukunft nicht eingehalten werden konnten und dies nur durch zeitlich und inhaltlich bedingte Erklärungen der Banken geheilt wurde, bestand aus Sicht des 31. Dezember 2016 eine nicht nur abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung. Über die bestehenden Garantieverflechtungen des Mutterunternehmens zu ihren Tochterunternehmen betraf die Bestandsgefährdung aus Sicht des Bilanzstichtages nicht nur einzelne Unternehmensteile, sondern den kompletten Konzern. Zum Verlauf der Restrukturierungsverhandlungen informiert im Übrigen der Abschnitt „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG.

### **Chancen der zukünftigen Entwicklung**

Die Chancen der zukünftigen Entwicklungen sind vor allem abhängig von der strategischen Neuausrichtung des Marenave-Konzerns nach dem Verkauf der bestehenden Flotte und Enthaftung der Marenave Schifffahrts AG im Juli 2017. So wurde am 20. Februar 2017 bereits eine Vereinbarung mit zwei Investoren (vgl. „Ereignisse

nach dem Bilanzstichtag“ des Konzernhangs bzw. des Anhangs im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Marenave Schifffahrts AG) geschlossen, die die Umsetzung von maritimen Projekten beinhaltet. Diese Vereinbarung wird in der Folge einer auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 nicht beschlossenen - aber zuvor von den Investoren als Voraussetzung für deren weiteres Engagement definierte - Kapitalherabsetzung nicht zur Umsetzung kommen. Stattdessen wird nun in enger Abstimmung mit dem größten Einzelaktionär der Gesellschaft, der Ernst Russ AG, die Realisierung alternativer Projekt- und Kapitalmaßnahmenpakete evaluiert. Wie verweisen auf die ergänzenden Erläuterungen im Prognosebericht im Abschnitt „Ausblick 2018“.

Insoweit eignet sich die Marenave Schifffahrts AG aufgrund ihrer „Corporate Structure“ und finanziellen Unabhängigkeit nach erfolgter Enthftung grundsätzlich unverändert als Investitionsplattform für weitere Investoren bzw. bieten sich Chancen für die zukünftige Entwicklung. Zugleich wird deutlich, dass sich die Marenave Schifffahrts AG aufgrund ihrer Kapitalmarktpräsenz und vor allem aufgrund ihrer organisatorischen Unabhängigkeit von anderen Reedereigruppen als ideales Bindeglied zwischen Reederseite und Kapitalmarkt eignen kann, um kapitalintensive maritime Projekte zu realisieren.

## **Prognosebericht**

### Segmentspezifische Betrachtung

Wie in Vorjahren wird eine segmentspezifische Betrachtung vorgenommen, die der Sichtweise der Segmentberichterstattung folgt; das heißt insbesondere, dass die im Geschäftsjahr vereinnahmten Charrateneinnahmen aus der Bareboatvercharterung des Autotransporters anders als in der bilanzierten IFRS-Konzern-Gesamtergebnisrechnung nicht als Minderung der Forderung aus Finanzierungsleasing und Verzinsung dargestellt werden, sondern komplett als Umsatzerlöse gezeigt werden, da in der Segmentberichterstattung die Darstellung derart erfolgt, als ob weiterhin ein operatives Leasing vorliegt. Da die Tochtergesellschaften in den Segmen-

ten Container, Tanker und Bulker der Tonnagesteuer unterliegen und bis zum 31. Dezember 2016 ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier mit dem Mutterunternehmen, der Marenave Schifffahrts AG, bestand, fallen laufende und latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag nur auf Ebene der Marenave Schifffahrts AG an. Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 wurde die Tochtergesellschaft des Segments Car Carrier auf das Mutterunternehmen, die Marenave Schifffahrts AG, verschmolzen.

### Überprüfung Vorjahresprognose

Die folgende Tabelle stellt die in dem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 bereits dargestellten Erläuterungen zur Geschäftsentwicklung für das Jahr 2016 mit den tatsächlich erzielten Ergebnisbeiträgen in 2016 (wir verweisen auf den Abschnitt „Ertragslage“) gegenüber. Die Abweichungen im Konzernergebnisbeitrag sind der Tatsache geschuldet, dass sich die unterstellten Zinsaufwendungen im final aufgestellten Abschluss nicht bestätigten.

in USD Mio	Prognose		Ist		Delta	
	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*	Umsatzerlöse	Konzernergebnisbeitrag*
Car Carrier	8,8	4,7	8,8	4,6	0,0	-0,1
Bulker	8,8	-5,1	8,8	-4,6	0,0	0,5
Container	4,8	-2,5	4,8	-2,4	0,0	0,1
Tanker	33,0	-7,1	33,0	-6,5	0,0	0,6
Marenave	0,0	-2,8	0,0	-2,9	0,0	-0,1
Summe	55,4	-12,8	55,4	-11,8	0,0	1,0

\*vor Steuern

### Geschäftsentwicklung in 2017

Wie in den Erläuterungen zum Risikobericht im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ dargestellt, konnten am 5. Juli 2017 die für die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG und für die solvente Liquidation der Marenave-Flotte von den Banken geforderten Bedingungen nachgewiesen werden. Der Konzernabschluss für das Jahr 2017 wird

deswegen sehr stark von dem Verkauf der Flotte sowie den damit einhergehenden Verzichten der Banken gekennzeichnet sein. Mit finalem Abschluss der Restrukturierungsvereinbarungen vom 31. März 2017 wurde der finale Beschluss zum Verkauf der Flotte und damit die Aufgabe von bedeutenden Geschäftsbereichen erklärt. Entsprechend IFRS 5 sind seitdem gesonderte Ausweis- und Bewertungsvorschriften zu beachten. So sind die Schiffe und die Forderungen aus Finanzierungsleasing mit dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich Verkaufsnebenkosten zu bewerten. Da mit der Umklassifizierung zudem die reguläre Abschreibung bei den Schiffen und die Aufzinsung der Finanzierungsleasingforderung enden, wird der spätere Verkauf bei Bestätigung der unterstellten Verkaufserlöse und Verkaufsnebenkosten ergebnisneutral erfolgen.

Die Ergebnisbeiträge aller Schiffe (inkl. Car Carrier) – und damit die Ergebnisbeiträge der Segmente Container, Tanker, Bulker und Car Carrier – werden gemäß IFRS 5 für das gesamte Jahr 2017 rückwirkend als Ergebnis aufgebener Geschäftsbereiche gezeigt. Der gesonderte Ausweis indiziert zugleich, dass diese Geschäftsbereiche gerade kein nachhaltiges Geschäft mehr darstellen und somit keine Relevanz mehr für die Zukunft und somit auch keine Entscheidungsnützlichkeit für den Bilanzadressaten haben. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Prognose der operativen Ergebnisbeiträge nicht entscheidungsnützlich. Wie im Abschnitt „Unternehmenssteuerung“ zudem dargelegt, verlieren die vormaligen finanziellen Leistungsindikatoren „Umsatzerlöse“ und „Konzernergebnisbeitrag“ aufgrund der Restrukturierungsvereinbarungen ihre Relevanz und Gültigkeit. Außerdem wird es zu einer Entkonsolidierung der ehemaligen schiffseignenden Gesellschaften kommen. Dies erfolgt zum späteren Zeitpunkt von Enthftung und Datum des individuellen Verkaufs; insofern werden alle Entkonsolidierungen zwischen dem 5. Juli 2017 (Datum Enthftung) und dem 15. September 2017 (Datum Übergabe letztes Schiff) erfolgen.

Von wirtschaftlicher Relevanz in 2017 sind die das Bilanz- und Ergebnisbild bestimmenden Effekte aus der in 2017 abgeschlossenen Restrukturierung, welche im Folgenden näher dargestellt werden.

Auf der Basis des uns zum Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Jahres-/Konzernabschlusses vorliegenden ungeprüften Zahlenwerks ergeben sich folgende Erläuterungen zur tatsächlichen Geschäftsentwicklung des Marenave-Konzerns in 2017:

### Car Carrier

Der Car Carrier MS "HÖEGH BERLIN" erzielte im Jahr 2017 bis zur Übergabe am 27. Juni 2017 Einnahmen (= Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung) in Höhe von USD 4,3 Mio./EUR 4,0 Mio. Der Verkauf erfolgte zu einem Preis von USD 42,3 Mio. In diesem Zusammenhang wurde von dem Charterer des Schiffes ein objektbezogenes Darlehen in Höhe von USD 7,4 Mio. erlassen. Die Leasingforderungen betragen zu diesem Zeitpunkt USD 62,1 Mio., so dass insgesamt eine Ergebnisbelastung in Höhe von USD 12,4 Mio. aus dem Verkauf entstand. Ein bestehendes objektbezogenes Bankdarlehen in Höhe von USD 7,1 Mio. sowie ein zugehöriger Zinssatzswap wurden aus dem Verkaufserlös abgelöst.

### Übrige Segmente

Bis zur jeweiligen Schiffsübergabe wurden folgende Umsatzerlöse in USD/EUR Mio. auf rein nachrichtlicher Basis erzielt:

<b>Umsatzerlöse in 2017 *</b>	<b>USD</b>	<b>EUR</b>
Bulker	4,0	3,7
Container	1,7	1,6
Tanker	14,5	13,4
<b>Summe</b>	<b>20,2</b>	<b>18,7</b>

\* ungeprüft

Bzgl. der Schiffsbewertung werden sich folgende Effekte in USD Mio. ergeben:

	Buchwerte 01.01.2017	reguläre AfA Q1-2017	Buchwerte 31.03.2017	Verkaufspreis ./ .VK-Kosten	Abwertungs- aufwand
Bulker	38,9	-0,6	38,3	37,2	1,1
Container	8,8	-0,3	8,5	9,7	-1,2
Tanker	74,4	-2,4	72,0	54,2	17,8
Summe	122,1	-3,3	118,8	101,1	17,7

Bzgl. der Darlehensentwicklung ergibt sich folgendes Bild in USD Mio.:

	Darlehensvaluta inkl. Zinsabgrenzung	Tilgung aus Betrieb und Verkauf	Verzicht durch Banken
Bulker	68,3	47,8	20,5
Container	16,5	10,4	6,1
Tanker	119,6	66,9	52,7
Summe	204,4	125,1	79,3

Auf Ebene des Mutterunternehmens sind in 2017 noch administrative Kosten von knapp EUR 4,0 Mio. (USD 4,5 Mio.) zu erwarten. Die administrativen Kosten umfassen vor allem Rechts- und Beratungskosten, die im Zuge der in 2017 andauernden Refinanzierungsverhandlungen angefallen sind. Alle bestehenden steuerlichen Verbindlichkeiten sollten getilgt sein.

Das handelsrechtliche Ergebnis der Marenave Schifffahrts AG wird in 2017 darüber hinaus durch Auflösungen der Rückstellung für die Garantenstellung in einer Größenordnung von ca. EUR 47,1 Mio bestimmt sein. Nach Berücksichtigung der bisherigen Geschäftsentwicklung sowie der rückwirkenden Verschmelzung der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH auf die Marenave Schifffahrts AG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 dürfte der handelsrechtliche Jahresüberschuss 2017 bei ca. EUR 43,0 Mio. liegen, so dass sich der bestehende Bilanzverlust auf ein Maß verringert, welches zusammen mit dem gezeichneten Kapital zu einem wieder positiven Eigenkapital in einer Größenordnung von EUR 2,0 bis EUR 2,5 Mio. zum 31. Dezember 2017 führen dürfte. In Ermangelung wesentlicher Forderungen/Verbindlichkeiten dürften sich in dieser Höhe die liquiden Mittel zum 31. Dezember 2017 bewegen.



Eine ähnliche Größenordnung ist für den Konzernabschluss nach Berücksichtigung aller obenstehenden Effekte sowie Entkonsolidierungseffekte zu erwarten.

### Ausblick 2018

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2018 hängt von dem „Ob“, dem „Wann“ und dem „Wie“ der zukünftig angestrebten Kapitalmaßnahmen und der daraus folgenden Realisation neuer maritimer Projekte zusammen mit der größten Einzelaktionärin, der Ernst Russ AG, Hamburg, ab.

Diese hatte ihre Bereitschaft, an der aktiven Neuausrichtung der Gesellschaft mitzuwirken, bereits durch eine deutliche Aktienaufstockung während des finanziellen Restrukturierungsprozesses untermauert und dies nicht zuletzt auch in einer Meldung nach § 27 a WpHG vom 10. Januar 2017 artikuliert. Als Zwischenschritt mündeten die laufenden Gespräche in einer Erklärung der Ernst Russ AG an die Gesellschaft, in der die Ernst Russ AG ihr Interesse und ihre Bereitschaft, an der Neuausrichtung aktiv mitzuwirken, nochmals untermauerte. Mittelfristig ist dabei angedacht, ein zweistelliges Portfolio von Schiffen in die Marenave Schifffahrts AG einzubringen. Dies ist jedoch auch noch von dem Mitwirken Dritter abhängig und bedarf zudem der Klärung interner sowie kartellrechtlicher und sonstiger behördlicher Fragen. Realistischer Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist deswegen erst Anfang 2019. Der genaue Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist insofern noch nicht verlässlich bestimmbar. Gegebenenfalls kann es deswegen notwendig oder zumindest hilfreich sein, wenn zunächst eine Kapitalerhöhung erfolgt, in der entweder im Wege einer Sacheinbringung ein Schiff der Ernst Russ AG eingebracht wird oder im Wege einer Barkapitalerhöhung liquide Mittel zur Anschaffung eines Schiffs von fremden Dritten Erlöst werden sollen. In beiden Varianten dient dieser Schritt in erster Linie der Wiederausfüllung des Unternehmensgegenstandes und der Erzielung von Einnahmen, die zumindest die laufenden Kosten der Marenave Schifffahrts AG decken und somit den mittelfristig anvisierten Schritt der Anbindung eines größeren Portfolios ermöglichen bzw. erleichtern. Voraussetzung für alle weiteren Kapitalmaßnahmen ist – neben der Klärung beschriebener offener Fragen – zudem eine vorherige Kapitalherab-

setzung, die den Nennwert der Aktie von aktuell EUR 20,00 je Aktie auf EUR 1,00 je Aktie herabsetzt und damit das Eigenkapital an die wirtschaftlichen Verhältnisse anpasst. Vorstand und Aufsichtsrat erachten die in Aussicht gestellten Maßnahmen der Ernst Russ AG für weitgehend kompatibel mit dem eigenen strategischen Leitbild. Der Ernst Russ AG wurde deswegen ein bestätigendes Schreiben zugesandt, in welchem die erbetenen Zusagen – im Wesentlichen Informations- und Zusammenarbeitspflichten sowie die Vorbereitung der technisch notwendigen Kapitalherabsetzung – zugesagt wurden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Liquidität, welche - unter der theoretischen Annahme, dass keine neuen Einnahmen generiert würden – bei bestehendem Kostenapparat voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 ausreichen würde, wurde sich mit der Ernst Russ AG darauf geeinigt, dass die weiter zu führenden Konzeptionierungen bis spätestens April 2018 in einer verbindlicheren Vereinbarung münden sollen, welche anschließende Kapitalerhöhungsmaßnahmen ermöglicht.

Da diese Punkte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht final geklärt sind, ist eine weitere Prognose nicht möglich.

Unter der rein hypothetischen Annahme, dass es im gesamten Jahr 2018 zu keinerlei Kapitalmaßnahmen und Realisation maritimer Projekte käme, würde der laufende Betrieb die Liquidität - und ceteris paribus damit auch das Eigenkapital – pro Monat um ca. TEUR 80 abschmelzen lassen, was auf Jahressicht in etwa eine Halbierung der Liquidität und des Eigenkapitals auf Basis des prognostizierten Stands zum 31. Dezember 2017 bedeuten würde. Als „rein hypothetisch“ wird diese Annahme bezeichnet, da nicht davon auszugehen ist, dass ohne absehbare Konkretisierung eines Zukunftskonzepts der normale Geschäftsbetrieb aufrechterhalten würde. In diesem – aus heutiger Sicht für unwahrscheinlich erachteten - Szenario würde der Vorstand in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat stattdessen voraussichtlich die Verwertung des Börsenmantels - bzw. alternativ eine geregelte Abwicklung der Gesellschaft - vorschlagen und in die Wege leiten, damit durch eine weiterreichende Liquiditätsaufzehrung – ohne realistische Aussicht auf zukünftige neue Einnahmequellen – keine durch Zahlungsunfähigkeit und/oder Überschuldung ausgelösten In-

solvenzproblematiken akut werden. Auf die Ausführungen im Risikobericht unter dem Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ wird verwiesen.

Der weitere Fortbestand der Marenave Schiffahrts AG und damit auch der Fortbestand des Marenave-Konzerns ist daher zukünftig davon abhängig, dass die Konkretisierung und Umsetzung der in Planung befindlichen maritimen Projekte inklusive der dafür notwendigen Kapitalmaßnahmen termingerecht erfolgt und der geplante Liquiditätsbedarf eingehalten wird.

Hamburg, den 13. Dezember 2017

Marenave Schiffahrts AG

Der Vorstand

Bernd Raddatz

# Bilanz

zum 31. Dezember 2016

## Aktiva und Passiva in EUR

	EUR	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR
<b>AKTIVA</b>			
<b>A. Anlagevermögen</b>			
I. Sachanlagen			
Betriebs- und Geschäftsausstattung		19.746,00	46.171,00
II. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	28.163.037,13		28.163.037,13
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.600.000,00		3.600.000,00
3. Beteiligungen	0,00		606,06
		<b>31.763.037,13</b>	<b>31.763.643,19</b>
		<b>31.782.783,13</b>	<b>31.809.814,19</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.446.045,66		1.470.605,54
2. Sonstige Vermögensgegenstände	86.696,23		177.111,02
		2.532.741,89	1.647.716,56
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		285.930,14	150.681,55
		<b>2.818.672,03</b>	<b>1.798.398,114</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		<b>15.410,93</b>	<b>29.933,17</b>
<b>D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag</b>			
		<b>40.904.295,43</b>	<b>26.488.651,32</b>
		<b>75.521.161,52</b>	<b>60.126.796,79</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>A. Eigenkapital</b>			
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. Bilanzverlust		-70.914.295,43	-56.498.651,32
		<b>-40.904.295,43</b>	<b>-26.488.651,32</b>
Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (vgl. Aktiva D.)		40.904.295,43	26.488.651,32
		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>B. Rückstellungen</b>			
1. Steuerrückstellungen	2.105.471,00		2.373.896,37
2. Sonstige Rückstellungen	67.645.129,45		52.386.462,45
		<b>69.750.600,45</b>	<b>54.760.358,82</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 156.418,86 (Vj. EUR 163.417,13)	156.418,86		163.417,13
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 5.520.957,52 (Vj. EUR 5.155.122,45)	5.520.957,52		5.155.122,45
3. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: EUR 93.184,69 (Vj. EUR 46.438,55) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 0,00 (Vj. EUR 1.459,84) davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 93.184,69 (Vj. EUR 47.898,39)	93.184,69		47.898,39
		<b>5.770.561,07</b>	<b>5.366.437,97</b>
		<b>75.521.161,52</b>	<b>60.126.796,79</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

## Gewinn- und Verlustrechnung in EUR

	2016 EUR	2015 EUR
1. Umsatzerlöse	423.333,33	480.075,00
2. Sonstige betriebliche Erträge davon aus Währungsumrechnung EUR 1.658,58 (Vj. EUR 440,95)	1.163.236,35	43.207,30
3. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-874.904,30	-876.488,73
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung davon für Altersversorgung: EUR 7.546,50 (Vj. EUR 9.161,00)	-94.109,94	-96.752,07
4. Abschreibungen auf Sachanlagen	-26.425,00	-27.563,78
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon aus Währungsumrechnung EUR 179.110,31 (Vj. EUR 500.853,87)	-16.388.327,00	-32.400.501,76
6. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2.775.430,45	2.055.887,06
7. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 267.221,77 (Vj. EUR 0,00)	267.221,77	0,00
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen EUR 175.078,36 (Vj. EUR 174.600,00)	175.078,36	174.600,00
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 19.214,81 (Vj. EUR 24.312,37)	64.164,81	24.312,37
10. Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	-11.626.875,04
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 190.727,38 (Vj. EUR 189.397,54) davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 1.024.400,00 (EUR 575.400,00)	-1.377.939,38	-872.358,54
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-521.748,90	-1.139.281,449
13. Ergebnis nach Steuern	-14.414.989,45	-44.261.739,63
14. Sonstige Steuern	-654,66	-593,16
<b>15. Jahresfehlbetrag</b>	<b>-14.415.644,11</b>	<b>-44.262.332,79</b>
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-56.498.651,32	-12.236.318,53
<b>17. Bilanzverlust</b>	<b>-70.914.295,43</b>	<b>-56.498.651,32</b>

## **Marenave Schifffahrts AG, Hamburg**

### **Anhang für 2016**

---

#### **1. Allgemeine Angaben**

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016 der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, (Handelsregister: Amtsgericht Hamburg HRB 96057) wird nach den gesetzlichen Vorschriften des HGB in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) 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.

Die Aufstellung des vorliegenden Jahresabschlusses erfolgte unter der Annahme der Unternehmensfortführung, welche seit dem 5. Juli 2017 hinreichend untermauert ist. Als Folge der jahrelang anhaltenden Schifffahrtskrise, welche zu sinkenden Marktwerten und Einnahmepotenzialen der Flottenschiffe führte, war die Kapitaldienstfähigkeit der Marenave-Flotte eingeschränkt. Der Marenave-Konzern befand sich seit Mitte 2014 in intensiven Restrukturierungsverhandlungen mit den finanzierenden Banken. Diese zielten vor allem auf eine Neuordnung der Passivseite und auf eine Enthftung der Marenave Schifffahrts AG als Bürge bzw. Kapitaldienstgarant für die Finanzierung der Flotte ab. Da die laufenden Refinanzierungsgespräche am 31. Dezember 2016 nicht abgeschlossen waren und der fixierte erhöhte Kapitaldienst in der Flotte mit Ausnahme des Car Carriers im Jahr 2016 nicht mehr – weder durch die Einschiffsgesellschaften selbst, noch durch die Marenave Schifffahrts AG als Bürge/Garant – wie vertraglich vereinbart vollständig erbracht werden konnte und die finanzierenden Banken diese Verstöße nur durch kurzfristig ausgesprochene Erklärungen des Nicht-Ernsthaften-Einforderns heilten, bestand nicht nur eine abstrakte, sondern konkrete Bestandsgefährdung des Konzerns und der Marenave Schifffahrts AG. Die Verhandlungen mit den Banken zogen sich bis zur Mitte des Jahres 2017 hin. Mit dem am 31. März 2017 erfolgten Abschluss der Restrukturierungs- und Enthftungsvereinbarung sowie einer Verichts- und Verwertungsvereinbarung mit allen zum Zeitpunkt der Enthftung finanzierenden Banken der Marenave-Flotte konnte zunächst die Grundlage und damit ein wichtiger Meilenstein für eine erfolgreiche Restrukturierung gelegt werden. Wesentliche Kernpunkte der Vereinbarungen waren eine solvente Liquidation der Marenave-Flotte bei gleichzeitiger Enthftung und Sicherstellung der Fortführung der Marenave Schifffahrts AG. Diese Kernpunkte unterlagen jedoch Bedingungen, die erst in den folgenden Wochen erfüllt wurden, wodurch schließlich am 5. Juli 2017 die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG final wirksam wurde, was die Grundlage für die Aufstellung dieses Jahresabschlusses unter der Annahme der Unternehmensfortführung darstellt. Es wird im Übrigen auf die Erläuterungen im Abschnitt „Finanzierungsrisiken“ innerhalb des Risikoberichts und im Abschnitt „Ausblick 2018“ im Prognosebe-

richt - jeweils als Teilberichte des Lageberichts - sowie auf die Ereignisse nach dem Abschlussstichtag im Abschnitt 6 des Anhangs verwiesen.

## **2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze**

Durch die erstmalige Anwendung des BilRUG kam es zu Ausweisänderungen im Bereich der sonstigen betrieblichen Erträge und der Umsatzerlöse. Aufgrund der Neufassung von § 277 Abs. 1 HGB durch das BilRUG werden erstmals Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 423 ausgewiesen. Zur Vergleichbarkeit erfolgte eine Anpassung der Vorjahreswerte. Der vergleichbare Wert des Vorjahres beträgt TEUR 480 und wurde aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse gegliedert. Vor Anpassung durch BilRUG betragen die Umsatzerlöse EUR 0,00. Daneben erfolgte eine Anpassung des Gliederungsschemas. Die im Vorjahr noch dargestellte Zeile „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ ist entfallen. Stattdessen wurde die Zeile „Ergebnis nach Steuern“ zwischen den Zeilen „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ und „Sonstige Steuern“ eingeführt. Das Vorjahresschema wurde diesbezüglich angepasst. Darüber hinaus ergaben sich keine weiteren Änderungen aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilRUG in der aufgestellten Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung.

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

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten oder dem Nominalwert 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 1,97 % (Vj. 2,74 %) 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. Im Geschäftsjahr 2016 liegen bei der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH, mit der eine steuerliche Organschaft - in der diese Gesellschaft Organgesellschaft ist - besteht, - anders als noch in Vorjahren - keine Differenzen mehr zwischen Handels- und Steuerrecht im Zusammenhang mit der Stichtagsbewertung und Fremdwährungsumrechnung von Darlehensverbindlichkeiten vor. In Vorjahren wurde von dem nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB bestehenden Wahlrecht, darauf aktive latente Steuern zu bilden, kein Gebrauch gemacht. Zum Bilanzstichtag bestehen gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von EUR 1,14 Mio. Auch hierauf wurden - nicht zuletzt aufgrund einer nicht verlässlich bestimmbareren Nutzbarkeit - keine aktiven latenten Steuern gebildet.

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



### 3. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

Hinsichtlich der Entwicklung des Anlagevermögens wird auf den beigefügten Anlagenspiegel verwiesen.

#### 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 28.163.037,13; Vj. EUR 28.163.037,13) werden die Anteile folgender Unternehmen ausgewiesen:

- MT "MARE ACTION" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MT "MARE AMBASSADOR" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MT "MARE ATLANTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MT "MARE PACIFIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MT "MARE CARIBBEAN" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS "MARE FOX" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS "MARE FRIO" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE ANTARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG (EUR 10.000,00)
- MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS "MARE TRANSPORTER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS "MARE TRADER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS "MARE TRAVELLER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS "MARE TRACER" Schifffahrts GmbH & Co. KG i.L. (EUR 0,00)
- MS MARE BERLIN Schifffahrts 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)

\* Mit rechtlicher Wirkung vom 16. Juni 2017 rückwirkend zum 1. Januar 2017 auf die Marenave Schiffahrts AG verschmolzen.

Die Anteile aller in Liquidation (i.L.) befindlichen Tochtergesellschaften wurden bereits in Vorjahren vollständig wertberichtigt.

Im Geschäftsjahr 2014 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 wurde zum Geschäftsjahresbeginn noch der Anteil an der Hafnia Handy Pool Management ApS, Kopenhagen/Dänemark, in Höhe von 9 % ausgewiesen, welcher im Verlauf des Jahres 2016 ohne Ergebniseffekt veräußert wurde.

## Weitere Angaben zu den Beteiligungsverhältnissen bzw. Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2016:

Name	Sitz	Beteiligungs- quote %	Stichtag <sup>1</sup>	Gesamt- Eigenkapital EUR	Jahresergebnis HGB EUR
MARE Panamax Tankschiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	31.12.2016	46.238,89	7.468,88
MARE Produktentanker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	31.12.2016	74.142,78	17.129,91
MARE Containerschiff Verwaltungs GmbH	Hamburg	100,00	31.12.2016	46.094,58	7.192,26
MARE Supramax Bulker Schiffahrts GmbH	Hamburg	100,00	31.12.2016	73.921,18	16.960,69
MT "MARE AMBASSADOR" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,92	27.07.2017	683.566,39	4.892.470,42
MT "MARE ACTION" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,92	15.05.2017	-4.838.855,24	-317.518,81
MT "MARE PACIFIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,92	15.09.2017	43.845,33	13.231.855,39
MT "MARE ATLANTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,92	15.09.2017	170.432,05	12.288.645,82
MT "MARE CARIBBEAN" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,91	28.04.2017	-1.815.940,54	142.159,65
MT "MARE BALTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,90	06.07.2017	991.618,34	9.970.314,96
MS "MARE FRIO" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,83	12.06.2017	-3.127.133,43	3.652.743,77
MS "MARE FOX" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,83	08.05.2017	-3.823.860,75	2.514.363,05
MT "MARE ARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG. <sup>2</sup>	Hamburg	100,00	31.12.2016	2.230,17	-1.182,55
MT "MARE ANTARCTIC" Tankschiffahrts GmbH & Co. KG. <sup>2</sup>	Hamburg	100,00	31.12.2016	1.734,27	-1.182,55
MS "MARE TRADER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,86	30.06.2017	-4.842.566,96	8.112.338,51
MS "MARE TRANSPORTER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,86	30.06.2017	-2.836.870,64	9.184.307,52
MS "MARE TRAVELLER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,86	27.07.2017	837.351,47	7.555.061,26
MS "MARE TRACER" Schiffahrts GmbH & Co. KG i.L. <sup>1</sup>	Hamburg	99,86	06.07.2017	941.093,36	7.439.518,01
MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH <sup>2</sup>	Hamburg	100,00	31.12.2016	28.043.034,56	0,00

<sup>1</sup> Mit Übergabe des Seeschiffes auf den Erwerber traten die Gesellschaften entsprechend den gesellschaftsvertraglichen Regelungen in Liquidation. In diesen Fällen wurde der letzte Abschluss als werbende Gesellschaft zugrunde gelegt.

<sup>2</sup> Ergebnisabführungsvertrag mit der Marenave Schiffahrts AG. Die Gesellschaft ist mit Wirkung zum 1. Januar 2017 auf die Marenave Schiffahrts AG verschmolzen worden.

**b) Ausleihungen an verbundene Unternehmen**

Die **Ausleihungen an verbundene Unternehmen** in Höhe von EUR 3.600.000,00 (Vj. EUR 3.600.000,00) 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. Aufgrund der zum 1. Januar 2017 wirksamen Verschmelzung der MS MARE Berlin Schiffahrts GmbH auf die Marenave AG zum 1. Januar 2017 sind die Darlehensforderungen durch Konfusion untergegangen.

**c) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** in Höhe von EUR 2.446.045,66 (Vj. EUR 1.470.605,54) beinhalten Forderungen aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 1.862.466,65 (Vj. EUR 1.426.596,78), sonstige Forderungen aus der Weiterbelastung von Restrukturierungskosten an zwölf Tochterunternehmen in Höhe von EUR 480.208,90 (Vj. EUR 0,00) sowie Gewinnausschüttungsansprüche gegen vier Komplementär-GmbH's in Höhe von EUR 103.370,11 (Vj. EUR 0,00). Im Vorjahr waren zudem noch Darlehenszinsforderungen gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH in Höhe von EUR 44.008,76 enthalten.

Bei den **sonstigen Vermögensgegenständen** handelt es sich im Wesentlichen um Forderungen gegen das Finanzamt aus Umsatzsteuer und Ertragsteuern.

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

**d) Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag**

Durch den Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 14.415.644,11 (Vj. EUR 44.262.332,79) erhöhte sich der Bilanzverlust unter Berücksichtigung des Verlustvortrags auf EUR 70.914.295,43. Zum 31. Dezember 2016 besteht daher unter Berücksichtigung des gezeichneten Kapitals ein „Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag“ in Höhe von EUR 40.904.295,43 (Vj. 26.488.651,32).

**e) Grundkapital/Gezeichnetes Kapital**

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schiffahrts AG vom 10. Juni 2010 wurde eine ordentliche Kapitalherabsetzung beschlossen, durch welche das Grundkapital der Gesellschaft

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

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

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

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen, Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 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. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015). Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurden das bedingte Kapital und die diesbezügliche Ermächtigung des Vorstands aufgehoben. Die entsprechende Satzungsänderung wurde am 4. Oktober 2017 in das Handelsregister eingetragen und damit wirksam.

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 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 Aufsichtsrats die Bedingungen der Aktienaussgabe fest. Der Aufsichtsrat ist berechtigt, die Fassung der Satzung entsprechend dem Umfang einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital anzupassen. Das genehmigte Kapital 2012 ist am 21. Juni 2017 durch Zeitablauf erloschen.

Zum Bilanzstichtag und bis zum Abschluss der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden keine Beträge des bedingten und genehmigten Kapitals verwendet. Im Zeitpunkt der Beendigung der Aufstellung des Jahresabschlusses besteht somit weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Von der Ermächtigung wurde bis zum 31. Dezember 2016 kein Gebrauch gemacht.

#### **f) Kapitalrücklage**

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.

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 handelte sich bei dieser Rücklage um eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB.

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 EUR -45.732.214,87.

Seit dem 31. Dezember 2014 betragen die Kapitalrücklagen mithin EUR 0,00.

#### **g) Gesetzliche Rücklage**

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

#### **h) Steuerrückstellungen**

Die Steuerrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2016 insgesamt EUR 2.105.471,00 (Vorjahr: EUR 2.373.896,37). Sie resultierten im Wesentlichen aus Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung für die Jahre 2005-2008, welche entsprechende Folgewirkungen für die Jahre 2009-2016 entfalten.

#### **i) Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten zum 31. Dezember 2016 im Wesentlichen voraussichtliche zukünftige – sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung ergebende – Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt elf (Vj. zehn) ihrer Tochtergesellschaften, ohne dass dies nachhaltig den Wert der Beteiligungen erhöhen würde (EUR 67,0 Mio., Vj. EUR 52,0 Mio.). Außerdem sind unter den sonstigen Rückstellungen Zinsen auf Steuernachforderungen in Höhe von EUR 315.849,00 (Vj. EUR 154.060,00), Kosten für Abschlussprüfung in Höhe von EUR 215.000,00 (Vj. EUR 46.000,00), der noch nicht ausgezahlte Teil der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2016 in Höhe von EUR 57.410,95 (Vj. EUR 57.410,95), Kosten für Steuerberatung in Höhe von EUR 15.450,00 (Vj. EUR 20.115,00), noch nicht genommener Urlaub in Höhe von EUR 4.000,00 (Vj. EUR 20.000,00) sowie Kosten für sonstige noch ausstehende Rechnungen in Höhe von EUR 8.505,00 (Vj. EUR 18.867,50) enthalten. Darüber hinaus enthalten die sonstigen Rückstellungen eine Bonusrückstellung in Höhe von EUR 28.914,50 (Vj. EUR 35.459,00) für das voraussichtliche Erreichen vereinbarter Erfolgsziele im Rahmen der variablen Vergütung des Vorstands.

#### **j) Verbindlichkeiten**

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** beinhalten Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von EUR 5.516.457,52 (Vj. EUR 5.150.622,45) sowie ausstehende Einlagen gegenüber den Unternehmen MT "MARE ARCTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co.

KG in Höhe von EUR 2.500,00 (Vj. EUR 2.500,00) und MT "MARE ANTARCTIC" Tank-schiffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 2.000,00 (Vj. EUR 2.000,00).

Unter dem Posten **sonstige Verbindlichkeiten** werden Lohn- und Kirchensteuer in Höhe von EUR 14.587,18 (Vj. EUR 30.187,06) sowie Umsatzsteuerverbindlichkeiten in Höhe von EUR 78.597,51 (Vj. EUR 16.251,49) ausgewiesen. Im Vorjahr waren hier noch Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von EUR 1.459,84 ausgewiesen.

#### **4. Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung**

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

##### **a) Umsatzerlöse**

Unter den Umsatzerlösen werden erstmals aufgrund der mit dem BilRUG einhergehenden Neudefinition der Umsatzerlöse (siehe 2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze) Geschäftsführungsvergütungen für Tochterunternehmen (gemäß § 14 „Gesellschaftervergütung“ der Gesellschaftsverträge der Schiffskommanditgesellschaften) in Höhe von EUR 240.000,00 (Vj. EUR 240.000,00) sowie Dienstleistungsvergütungen von konzernfremden Gesellschaften in Höhe von EUR 183.333,33 (Vj. EUR 240.075,00) ausgewiesen. Die Vorjahresbeträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung von den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse umgegliedert.

##### **b) Sonstige betriebliche Erträge**

Aufgrund der Erstanwendung des BilRUG erfolgte eine Änderung des Ausweises von bisher unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Erträgen in die Umsatzerlöse. Es wird auf die Erläuterungen unter Buchstabe 4a „Umsatzerlöse“ verwiesen. Der Vorjahreswert wurde von EUR 523.282,30 auf EUR 43.207,30 angepasst.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von EUR 1.163.236,35 (Vj. EUR 43.207,30) beinhalten Weiterbelastungen von Restrukturierungskosten an Tochterunternehmen in Höhe von EUR 788.792,56 (Vj. EUR 0,00), periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 317.127,69 (Vj. EUR 6.674,18), Sachbezüge in Höhe von EUR 25.303,00 (Vj. EUR 25.456,74), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von EUR 23.285,94 (Vj. EUR 1.391,25), Erstattungen von Lohnausfallkosten in Höhe von EUR 7.068,58 (Vj. EUR 9.152,22) sowie Kursgewinne von EUR 1.658,58 (Vj. EUR 440,95).



**c) Personalaufwand**

Der Personalaufwand in Höhe von EUR 969.014,24 (Vj. EUR 973.240,80) setzt sich zusammen aus Gehältern (EUR 874.904,30) sowie sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung (EUR 94.109,94).

**d) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 16.388.327,00 (Vj. EUR 32.400.501,76) sind im Wesentlichen die Aufwendungen aus der Anpassung der Rückstellung für voraussichtliche zukünftige - sich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung ergebende - Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt elf (Vj. zehn) ihrer Tochtergesellschaften (EUR 13.975.600,00, Vj. EUR 30.424.600,00) erfasst. Außerdem enthalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen Rechts- und Beratungskosten von EUR 1.477.858,47 (Vj. EUR 692.674,08) – von denen EUR 988.087,67 weiterbelastet wurden (siehe 4 b) sonstige betriebliche Erträge), Kursverluste von EUR 179.110,31 (Vj. EUR 500.853,87), Abschlussprüfungskosten in Höhe von EUR 129.850,00 (Vj. EUR 95.600,00), Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von EUR 105.000,00 (Vj. EUR 103.602,74) sowie Steuerberatungskosten von EUR 103.365,90 (Vj. EUR 118.332,61). Periodenfremde Aufwendungen bestehen in Höhe von EUR 112.030,22 (Vj. EUR 65.024,10).

**e) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen**

Die Erträge aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags in Höhe von EUR 2.775.430,45 (Vj. EUR 2.055.887,06) resultieren aus dem Gewinn der MS MARE BERLIN Schifffahrts GmbH.

**f) Erträge aus Beteiligungen**

Die Erträge aus Beteiligungen betreffen mit EUR 126.822,59 Ausschüttungen einer Tankerpool-Gesellschaft, an der die Marenave Schifffahrts AG unterjährig mit 9 % beteiligt war, sowie mit EUR 140.399,18 Ausschüttungen von Tochtergesellschaften, die Komplementäre der Schiffskommanditgesellschaften sind.

**g) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens**

Die Erträge erfassen die Zinserträge aus Ausleihungen an verbundene Unternehmen.

#### **h) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**

Unter dem Posten **Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** werden in Höhe von EUR 19.214,81 (Vj. EUR 24.312,37) Zinserträge aus der Verzinsung eines Ergebnisabführungsvertragsanspruchs gegen die MS MARE BERLIN Schiffahrts GmbH sowie in Höhe von EUR 44.950,00 Zinsen im Zusammenhang mit Steuererstattungen (§ 233a AO) ausgewiesen.

#### **i) Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen**

Im Vorjahr wurden hier noch Abschreibungen auf Anteile an vier verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 11.626.875,04 ausgewiesen.

#### **j) Zinsen und ähnliche Aufwendungen**

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** in Höhe von EUR 1.377.939,38 (Vj. EUR 872.358,54) beinhaltet Zinsaufwand in Höhe von EUR 1.024.400,00 (Vj. EUR 575.400,00) aus der Aufzinsung der in Vorjahren gebildeten Rückstellung für ungewisse Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schiffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt elf (Vorjahr: zehn) ihrer Tochtergesellschaften, Zinsaufwand aus Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 190.727,38 (Vj. EUR 189.397,54) sowie Zinsen auf Steuernachforderungen (§ 233a AO) in Höhe von EUR 162.812,00 (Vj. EUR 107.561,00).

#### **k) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** in Höhe von EUR 521.748,90 (Vj. EUR 1.139.281,44) betreffen im Wesentlichen die Mehrbelastungen bis einschließlich 2016 aus den Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2005 bis 2013.

### **5. Sonstige Angaben**

#### **a) Anzahl der Arbeitnehmer**

Im Jahresdurchschnitt waren bei der Marenave Schiffahrts AG ohne Vorstand insgesamt sechs Mitarbeiter (Vj. acht Mitarbeiter) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2016 verfügte die Marenave Schiffahrts AG über vier (Vj. sieben) Mitarbeiter (ohne Vorstand).

## b) Vorstand

Die Geschäftsleitung der Marenave Schifffahrts AG erfolgte im Geschäftsjahr 2016 durch den Vorstand Herrn Ole Daus-Petersen, Hamburg (CEO).

Der Vorstand ist gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom Mehrfachvertretungsverbot nach § 181 2. Alternative BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

Mit Beschluss des Aufsichtsrates am 16. November 2017 wurde Herr Ole Daus-Petersen mit sofortiger Wirkung als Vorstand abberufen und Herr Diplom-Kaufmann Bernd Raddatz, Lüneburg, zum Vorstand bis zum 31. Dezember 2019 bestellt. Herr Bernd Raddatz ist gemäß Beschluss des Aufsichtsrats ebenso vom Mehrfachvertretungsverbot nach § 181 2. Alternative BGB befreit und allein zur Geschäftsleitung berechtigt.

## c) Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzte sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt zusammen:

Herr Bernd Zens, Vorstandsmitglied der DEVK Versicherung, Königswinter (Vorsitzender bis zum 4. Oktober 2017, Mitglied bis 14. Oktober 2017 und zugleich aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als Finanzvorstand „Financial Expert“ im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG),

Herr Dr. iur. Henning Winter, Vorstandsmitglied der ehemaligen Deutschen Schiffsbank AG i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien, Neumünster (stellvertretender Vorsitzender bis zum 4. Oktober 2017, Mitglied bis zum 14. Oktober 2017)

Herr Klaus Meyer, Hamburg, Partner bei PricewaterhouseCoopers AG i.R. mit Tätigkeit in verschiedenen Kontrollgremien (Mitglied bis zum 15. September 2017)

### 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 (bis zum 11. Mai 2016)

MONEGA Kapitalanlagegesellschaft mbH, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)

DEVK Kastor AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft; (bis zum 11. Mai 2016)

DEVK Zeus AG, Köln (funktionslose Vorratsgesellschaft; (bis zum 11. Mai 2016)

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; bis zum 17. Mai 2016))

DEVK Pensionsfonds-AG, Köln (Aufsichtsratsvorsitzender)  
 DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Köln (vom 11. Mai 2016 – 10. Mai 2017)  
 DEVK Krankenversicherungs-AG, Köln (seit 11. Mai 2016)  
 DEREIF SICAV-FIS, Luxemburg (Mitglied im Verwaltungsrat)

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; bis 31. Dezember 2016)  
 CONTI 56. Container Schifffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Arabella", München, (Mitglied des Verwaltungsrats)  
 CONTI 58. Container Schifffahrts-GmbH & Co. KG MS "Conti Daphne" i.L., München, (Vorsitzender des Verwaltungsrats)  
 CONTI 170. Schifffahrts-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; bis 31. Dezember 2016)  
 Paribus Schiffsportfolio Renditefonds X GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Investitionsbeirats)  
 Schifffahrtsgesellschaft "Nordsee" mbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)  
 Dritte Lloyd Fonds TradeOn Portfolio GmbH & Co. KG, Hamburg, (Mitglied des Beirats)  
 CONTI 146. Schifffahrts-GmbH & Co. KG MT „CONTI BENGUELA“, München, (Mitglied des Verwaltungsrats; seit 30. Mai 2017)  
 CONTI 149. Schifffahrts-GmbH & Co. KG MT „CONTI GUINEA“, München, (Mitglied des Verwaltungsrats; seit 30. Mai 2017)

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

CONTI 164. Schifffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS “CONTI OPAL” (bis zum 31. Dezember 2016)  
 CONTI 162. Schifffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS “CONTI MADAGASKAR“  
 CONTI 3. Container Schifffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS “CONTI HELSINKI” (bis zum 31. Dezember 2016)  
 CONTI 178. Schifffahrts-GmbH & Co. Bulker KG MS “CONTI TANSANIT” (bis zum 31. Dezember 2016)  
 CONTI 183. Schifffahrts-GmbH & Co. KG Nr. 1

CONTI 55. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS "CONTI ARIADNE" i.L. (bis zum 31. Dezember 2016)  
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

Auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurde Herr Klaus Meyer abgewählt und stattdessen Herr Jens Mahnke, Kaufmann, Hamburg, in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Jens Mahnke ist Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Ernst Russ AG, Hamburg. Er nimmt keine weiteren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten wahr.

Außerdem wurde eine Satzungsänderung dahingehend beschlossen, den Aufsichtsrat auf vier Personen zu erweitern. Als viertes Mitglied wurde – mit Wirksamkeit ab Eintragung der Satzungsänderung in das Handelsregister – Herr Rechtsanwalt Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker, selbstständiger Unternehmensberater, Stuttgart, gewählt. Die Eintragung der Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2017. Seitdem ist Herr Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker Vorsitzender des Aufsichtsrats und Herr Jens Mahnke stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Mit gerichtlicher Bestellung vom 19. Oktober 2017 und Wirkung zum 9. November 2017 wurden Herr David Landgrebe, Unternehmensberater, Hamburg, und Herr Wirtschaftsprüfer /Steuerberater Björn Hagedorn, Geschäftsführender Gesellschafter RTC Treuhand GmbH & Co. KG, Bremen, zu weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrates bestellt. Ihr Amt endet mit Ablauf der nächsten ordentlichen oder außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft, auf der ein neuer Aufsichtsrat gewählt werden kann. Herr David Landgrebe ist Mitglied des Aufsichtsrats der eFonds AG, München, und Mitglied des Beirats der Cognotekt GmbH, Köln. Herr Björn Hagedorn nimmt keine weiteren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien wahr.

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

Der Allein-Vorstand Ole Daus-Petersen erhielt im Geschäftsjahr 2016 eine Vergütung in Höhe von TEUR 250 (Vj. 230), die dem vereinbarten Grundgehalt für das jeweilige Jahr entspricht. Aufwandswirksam erfasst – jedoch noch nicht ausgezahlt - wurde zudem ein Betrag von TEUR 12 für das voraussichtliche Erreichen eines vereinbarten Erfolgsziels im Rahmen der variablen Vergütung. Von dem entsprechenden Betrag für die Zielerreichung für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von insgesamt TEUR 36 wurden im Geschäftsjahr 2016 50 % ausgezahlt. Daneben wurden dem Vorstand im Geschäftsjahr 2016 Sachbezüge in Höhe von EUR 14.834,88 (Vj. EUR 14.051,52) gewährt. Der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung betrug für das Geschäftsjahr 2016 (wie im Vorjahr) EUR 4.278,72. Die Gesamtbezüge des Vorstands für das Geschäftsjahr 2016 betragen EUR 280.998,60 (Vj. EUR 283.789,24).

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016 betragen EUR 105.000,00 (Vj. EUR 103.602,74) und setzen sich wie folgt zusammen:

	2016 EUR	2015 EUR
Herr Bernd Zens	45.000,00	45.000,00
Herr Dr. iur. Henning Winter	30.000,00	30.000,00
Herr Klaus Meyer	30.000,00	28.602,74

Die Beträge wurden teilweise in eine Rückstellung eingestellt. Daneben wurden Auslagen, die mit der Aufsichtsratsstätigkeit zusammenhängen, in Höhe von EUR 1.412,59 (Vorjahr EUR 110,59) netto erstattet.

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

### e) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die den Schiffs(kommandit)gesellschaften gewährten Darlehen wurden wie folgt besichert:

Schiff	Kaufpreis	Finanzierende Bank Konsortialführer	Eintragung Erstrangige Schiffshypothek in EUR* (USD)
			<b>34.342.092,78</b>
MT "MARE AMBASSADOR"	47.500.000 USD	HSH Nordbank	(36.200.000,00)
			<b>34.342.092,78</b>
MT "MARE ACTION"	47.500.000 USD	DekaBank	(36.200.000,00)
			<b>41.039.749,55</b>
MT "MARE PACIFIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	(43.260.000,00)
			<b>41.039.749,55</b>
MT "MARE ATLANTIC"	51.500.000 USD	HSH Nordbank	(43.260.000,00)
			<b>20.320.652,69</b>
MS "MARE FOX"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	(21.420.000,00)
			<b>20.320.652,69</b>
MS "MARE FRIO"	25.500.000 USD	HSH Nordbank	(21.420.000,00)
			<b>38.861.853,71</b>
MT "MARE BALTIC"	48.167.000 USD	HSH Nordbank	(40.964.280,00)
			<b>39.206.906,37</b>
MT "MARE CARIBBEAN"	49.200.000 USD	HSH Nordbank	(41.328.000,00)
			<b>47.433.829,81</b>
MS "HÖEGH BERLIN"	95.000.000 USD	Crédit Agricole	(50.000.000,00)
			<b>147.392.467,52</b>
MS "MARE TRANSPORTER"	40.698.000 USD	Crédit Agricole	(155.366.400,00)
MS "MARE TRADER"	41.002.000 USD	Crédit Agricole	
MS "MARE TRAVELLER"	41.074.000 USD	Crédit Agricole	Gesamtschiffs-
MS "MARE TRACER"	41.090.000 USD	Crédit Agricole	hypothek

\* Umrechnung mit Stichtagskurs zum 31.12.2016 1 EURO = 1,0541 USD

Insgesamt beträgt die Besicherung durch erstrangige Schiffshypotheken zu Gunsten der finanzierenden Banken EUR 464.300.047,45 (USD 489.418.680,00) (Vorjahr: EUR 449.544.116,84 (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 22.768.238,31 (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 210,3 Mio. (Vorjahr: EUR 220,9 Mio.). Das Risiko einer Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen kann nicht abschließend ausgeschlossen werden. Für die sich am Bilanzstichtag auf der Basis der am Bilanzstichtag gültigen Unternehmensplanung ergebenden Einzahlungsverpflichtungen der Marenave Schifffahrts AG in das Eigenkapital von insgesamt elf (Vj. zehn) ihrer Tochtergesellschaften wurde bereits eine bilanzielle Vorsorge in Höhe von EUR 67,0 Mio. (Vj.: EUR 52,0 Mio.) in den Rückstellungen gebildet und insoweit ein Teil dieses Risikos erfasst. Es wird ebenso auf die Erläuterungen unter Abschnitt „Allgemeine Angaben“ bzgl. der am 5. Juli 2017 erzielten Enthftung der Marenave Schifffahrts AG verwiesen.

Des Weiteren ergeben sich sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber der MT "MARE BALTIC" Tankschifffahrts GmbH & Co. KG in Höhe von EUR 162.156,52 (Vj.: EUR 162.156,52) 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 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 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 2016 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.

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.

Der Landkreis Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schifffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44.982 Stimmrechten) betragen hat. 2,998% der Stimmrechte (das entspricht 44.982 Stimmrechten) sind dem Landkreis Biberach gemäß § 22 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei ge-

halten über folgendes von ihm kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG zuvor 3 Prozent oder mehr betrug: Kreissparkasse Biberach.

Der Kreissparkasse Biberach, Biberach, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.11.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 18.11.2015 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,998% (das entspricht 44.982 Stimmrechten) betragen hat.

Am 28. April 2016 hat uns Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG zudem mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 26.04.2016 die Schwelle von 5% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,18% (das entspricht 77.690 Stimmrechten) betragen hat. 5,18% der Stimmrechte (das entspricht 77.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrollierte Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 5 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Zudem hat uns die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.05.2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 9.02.2016 die Schwelle von 10% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag noch 9,29% (das entspricht 139.417 Stimmrechten) betragen hat.

Die Sachsen-Finanzgruppe, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG zudem mit Schreiben datiert vom 28.09.2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 26.09.2016 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,713933% (das entspricht 40.709 Stimmrechten) betragen hat. 2,713933% der Stimmrechte (das entspricht 40.709 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 weniger als 3 Prozent oder mehr beträgt: Ost-sächsische Sparkasse Dresden.

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden, Dresden, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG zudem mit Schreiben datiert vom 28.09.2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 26.09.2016 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,713933% (das entspricht 40.709 Stimmrechten) betragen hat.

Die Helaba Invest Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.10.2016 zudem mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 17.10.2016 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,69% (das entspricht 70.350 Stimmrechten) betragen hat.

Die Ernst Russ AG, Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 21.12.2016 (Korrektur einer Meldung vom 20.12.2016) mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 16.12.2016 die Schwelle von 20% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 22,26% (das entspricht 333.960 Stimmrechten) betragen hat. 0,70% der Stimmrechte (das entspricht 10.460 Stimmrechten) sind der Ernst Russ AG 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 unter 3 Prozent beträgt: Dr. L.+ K. Einhundertzweiundsechzigste Verwaltungs GmbH, König & Cie. GmbH & Co. KG.

Am 23. Dezember 2016 teilte uns der Debeka Krankenversicherungsverein a.G., Koblenz, mit dass der Stimmrechtsanteil am 16. Dezember 2016 0% (0 Stimmrechtsanteile) betrug.

Am 23. Dezember 2016 teilte uns der Debeka Lebensversicherungsverein e.V., Koblenz, mit dass der Stimmrechtsanteil am 16. Dezember 2016 0% (0 Stimmrechtsanteile) betrug.

Folgende Stimmrechtmitteilungen sind uns nach dem Bilanzstichtag bis zum 13. Dezember 2017 zugegangen:

Am 16. Januar 2017 hat uns die Ernst Russ AG, Hamburg, Deutschland, sodann gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 13.01.2017 die Schwelle von 25% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 25,02% (das entspricht 375.500 Stimmrechten) betragen hat. 0,70% der Stimmrechte (das entspricht 10.460 Stimmrechten) sind der Ernst Russ AG gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG weiterhin zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils unter 3 Prozent beträgt: Dr. L.+ K. Einhundertzweiundsechzigste Verwaltungs GmbH, König & Cie. GmbH & Co. KG.

Am 28. Juli 2017 hat uns Herr Konrad Wilhelm Thomas Zours, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 25. Juli 2017 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,71% (das entspricht 70.690 Stimmrechten) betragen hat. 4,71% der Stimmrechte (das entspricht 70.690 Stimmrechten) sind Herrn Zours gemäß § 22 Abs. 1 Satz

1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgendes von ihm kontrolliertes Unternehmen, dessen Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils 3 Prozent oder mehr beträgt: Deutsche Balaton Aktiengesellschaft.

Die Baloise Holding AG, Basel, Schweiz, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 28. August 2017 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, Deutschland, am 24. August 2017 die Schwelle von 5% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 1,07 % (das entspricht 16.000 Stimmrechten) betragen hat. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils unter 3 Prozent beträgt: Baloise Delta Holding S.a.r.l., Basler Versicherung Beteiligungen B.V. & Co. KG, Basler Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft. Vorangegangen war eine Bestandsmitteilung ebenfalls am 28. August 2017, nach welcher die Baloise Holding AG, Basel, Schweiz, bereits seit dem 26. November 2015 6,02 % (das entspricht 90.350 Stimmrechten) an der Marenave Schiffahrts AG gehalten hat, welche über die Basler Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft zugerechnet werden.

#### **g) Corporate Governance**

Die Gesellschaft hat für 2016 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und auf ihrer Webseite ([www.marenave.com](http://www.marenave.com)) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

#### **h) Konzernverhältnisse**

Die Marenave Schiffahrts AG ist Obergesellschaft des Konzerns. Sie stellt den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis der Unternehmen auf. Zum 31. Dezember 2016 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.

### i) Kosten der Abschlussprüfung

Das im Geschäftsjahr 2016 als Aufwand erfasste Gesamthonorar für den Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>EUR</u>
Abschlussprüfungsleistungen	219.850,00
Andere Bestätigungsleistungen	0,00
Steuerberatungsleistungen	0,00
Sonstige Leistungen	0,00
	<u>219.850,00</u>

Die Abschlussprüfungsleistungen enthalten die Prüfungskosten des Konzernabschlusses sowie des Einzelabschlusses der Marenave Schifffahrts AG des abgelaufenen Geschäftsjahres 2016 und Kosten für weitere Abschlussprüfungsleistungen (TEUR 90) betreffend das Geschäftsjahr 2015.

## 6. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Zusammenhang mit der zum 31. Dezember 2016 noch nicht beendeten Restrukturierung konnte am 20. Februar 2017 mitgeteilt werden, dass die Marenave Schifffahrts AG eine Investorenvereinbarung mit der CPO Investments GmbH & Co. KG (Offen-Gruppe) und der DEVK Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft abgeschlossen hat. Die Vereinbarung sah im Wesentlichen vor, dass sich die Investoren zu einer anfänglichen Mindestfinanzierung und Beteiligung an der Gesellschaft im Wege von noch zu planenden Kapitalmaßnahmen in Höhe von insgesamt EUR 2.000.000,00 und zu Verhandlungen über eine weitere Finanzierung und Beteiligung – je nach weiterem Projektverlauf – in der Größenordnung von EUR 14.000.000,00 verpflichten. Die Verpflichtung zur Beteiligung stand unter bestimmten Bedingungen, wie insbesondere, dass die finanzierenden Banken der Marenave-Flotte die Enthftung der Gesellschaft im Hinblick auf von ihr zur Absicherung der Banken eingegangene Verbindlichkeiten erklären. Auch die Investorenvereinbarung ging davon aus, die gesamte Marenave-Flotte abzuverkaufen.

Nachdem die Voraussetzung einer Investorenidentifikation danach erfüllt wurde, konnten schließlich am 31. März 2017 mit der Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken durch Abschluss einer Restrukturierungs- und Enthftungsvereinbarung sowie einer Verichts- und Verwertungsvereinbarung die maßgeblichen vertraglichen Grundlagen für eine vollständige Enthftung der Marenave Schifffahrts AG von Finanzverbindlichkeiten geschaffen werden. Die zwischen der Marenave Schifffahrts AG, der Mehrzahl der finanzierenden Banken sowie den Einschiffsgesellschaften geschlossenen Vereinbarungen haben unverändert

den Abverkauf der gesamten Marenave-Flotte zum Gegenstand. Die Vereinbarungen sehen neben einer zeitlich befristeten Stundung der Bankansprüche aus gewährten Darlehen und Sicherheiten zudem vor, unter welchen Bedingungen die Marenave Schiffahrts AG von sämtlichen die Schiffsfinanzierungsdarlehen besichernden Verbindlichkeiten enthaftet wird und ihr ein gewisser Betrag für die Finanzierung der Unternehmensfortführung verbleibt. Im Zuge der Veräußerung der Schiffe auf Einschiffsgesellschaftsebene sollen die Banken unter bestimmten Bedingungen auf die offenen Forderungen aus den Schiffsfinanzierungsdarlehen insoweit verzichten, als dies für die Ermöglichung einer solventen Liquidation der jeweiligen Einschiffsgesellschaft erforderlich ist. Die Wirksamkeit der Vereinbarungen stand zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarungen teilweise noch unter Vorbehalten und zwar unter anderem unter dem Vorbehalt des Ausscheidens einer nicht an den Vereinbarungen beteiligten finanzierenden Bank als Darlehensgeber. Dieser Vorbehalt konnte in den folgenden Wochen durch Ausscheiden der betroffenen Bank aufgehoben werden.

Eine weitere materielle Voraussetzung zum Wirksamwerden der Enthaftung konnte Anfang Mai 2017 erreicht werden, indem der Vertrag zum Verkauf des Autotransporters (MS „HÖEGH BERLIN“, Segment Car Carrier), des wertvollsten Schiffes der Marenave-Flotte, abgeschlossen wurde. Parallel hierzu wurden mit dem Käufer des Schiffes sowie dem – gleichermaßen bisherigen wie zukünftigen – Charterer des Schiffes Vereinbarungen dahingehend getroffen, dass der Käufer des Schiffes den bestehenden Chartervertrag mit Hinblick auf künftige Rechte und Pflichten übernimmt (sog. Deed of Novation). Mit dem Zeitpunkt des Übergangs des Chartervertrages auf den neuen Eigentümer wurde zugleich die Charrate zugunsten des bisherigen Charterers reduziert. Im Gegenzug hat der Charterer, der gleichermaßen Darlehensgeber war, auf die Rückzahlung des Seller's Credits, der seit dem Erwerb des Autotransporters im März 2009 bestand, verzichtet (sog. Deed of Release). Beide Vereinbarungen (Deed of Novation und Deed of Release) sowie der Verkauf des Autotransporters standen unter aufschiebenden Bedingungen, die am 12. Juni 2017 erfüllt wurden. Der Abschluss des Kaufvertrags für den Autotransporter war gemäß der am 31. März 2017 zwischen der Marenave Schiffahrts AG, den Einschiffsgesellschaften der Marenave-Gruppe und der Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken abgeschlossenen Vereinbarungen ein notwendiger Zwischenschritt für die Enthaftung der Marenave Schiffahrts AG von sämtlichen die Schiffsfinanzierungsdarlehen besichernden Verbindlichkeiten und damit für die erfolgreiche Restrukturierung der Marenave Schiffahrts AG. Daneben ist zur Enthaftung der Marenave Schiffahrts AG unter anderem erforderlich, dass ein Teil des Übererlöses, d.h. des Erlöses aus der Veräußerung des Autotransporters nach Rückführung eines bestehenden Bankdarlehens, an die Mehrzahl der die Marenave-Flotte finanzierenden Banken zur teilweisen Rückführung der von diesen ausgereichten Schiffsfinanzierungsdarlehen verteilt wird.

Ein weiterer Teil des aus dem Verkauf des Autotransporters resultierenden Übererlöses ist bei der Marenave Schiffahrts AG verblieben, so dass sich zusammen mit bestehenden flüssigen Mitteln und finanziellen Forderungen abzüglich bestehender Verbindlichkeiten ein Betrag in

Höhe von EUR 3,0 Mio (USD 3,3 Mio.) zum Zeitpunkt der Enthaftung ergibt. Hiermit sollen in naher Zukunft der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft sowie die Vorbereitung der im Rahmen einer Hauptversammlung zu beschließenden Kapitalmaßnahmen mit dem Ziel des Aufbaus einer neuen Flotte und der Realisierung maritimer Projekte finanziert werden. Der Verbleib dieser liquiden Mittel war nicht zuletzt eine Bedingung des Investorenkonsortiums unter Führung der Offen-Gruppe sowie der DEVK-Versicherung gewesen, mit denen die Marenave Schiffahrts AG bereits am 20. Februar 2017 eine Investorenvereinbarung abgeschlossen hatte. Daneben wurde ein Betrag von EUR 2,6 Mio. (USD 2,8 Mio.) auf einem zweckgebundenen Konto zur Abdeckung von Steuerverbindlichkeiten der Marenave Schiffahrts AG aus der abgeschlossenen Betriebsprüfung für den Zeitraum 2009 bis einschließlich 2016 reserviert. Auf der Grundlage einer tatsächlichen Verständigung mit dem Finanzamt am 17. Februar 2017 wird dieser Betrag ausreichend sein, um alle Steuerschulden und –risiken aus der Vergangenheit zu begleichen. Die Zahlung der Steuerverbindlichkeiten ist auf Basis der geänderten Steuerbescheide im 3. Quartal 2017 bereits für die Jahre bis einschließlich 2013 erfolgt.

Mit Vertrag vom 12. Juni 2017 wurde die MS MARE BERLIN Schiffahrts AG, die rechtliche Eigentümerin des Autotransporters MS "HÖEGH BERLIN" ist, auf die Marenave Schiffahrts AG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 verschmolzen. Die Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister der beteiligten Rechtsträger erfolgte am 16. Juni 2017. Die Abwicklung des Verkaufes des Autotransporters erfolgte daher durch die Marenave Schiffahrts AG.

Endgültig wirksam wurde die Enthaftung der Marenave Schiffahrts AG am 5. Juli 2017 mit der Übergabe des Autotransporters an den neuen Eigentümer und der sich daran anschließenden Allokation des vertraglich definierten Übererlöses aus dem Verkauf des Autotransporters entsprechend dem mit den Banken vereinbarten Vorgehen. Insgesamt wurde ein Betrag von ca. USD 28,0 Mio. an die finanzierenden Banken allokiert bzw. wurde die Marenave Schiffahrts AG insoweit als Garant entsprechend der zuvor getroffenen Vereinbarungen mit den finanzierenden Banken in Anspruch genommen. Sämtliche neben der Garantienstellung bestehenden Darlehensverbindlichkeiten der Marenave Schiffahrts AG gegenüber den Tochtergesellschaften der Container- und Tankerflotte wurden damit ebenso ausgeglichen. Weitere nennenswerte Verbindlichkeiten mit Ausnahme der zuvor erläuterten Steuerverbindlichkeiten bestehen bei der Marenave Schiffahrts AG darüberhinaus nicht; jedoch – nach Verkauf des letzten Schiffes der Flotte – auch kein nennenswertes Vermögen. Die mit der Enthaftung verbundene Auflösung der verbleibenden Rückstellung aus der Garantienstellung bewirkt eine Beseitigung der bilanziellen Überschuldung und zugleich eine finanzielle Unabhängigkeit der Marenave Schiffahrts AG. Damit sind die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Neustart der Marenave Schiffahrts AG gegeben.

Der Abverkauf der Container, Tanker- und Bulkerflotte ist am 15. September 2017 endgültig abgeschlossen worden. Da die Verkaufserlöse der Schiffe nicht ausreichten, um alle zum Verkaufszeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten auf Ebene der einzelnen Ein-Schiffgesellschaft zu begleichen, haben die Banken in den getroffenen Vereinbarungen ihren



Verzicht auf Teile ihrer Darlehensansprüche erklärt. Die Verzichtshöhe ergab sich aus der jeweils verbleibenden Restvaluta nach Übererlösverteilung aus dem Verkauf des Autotransporters sowie der Finanzierung einer solventen Liquidation der Ein-Schiffsgesellschaften.

Nach Abverkauf der Flotte konnte die Marenave Schiffahrts AG mit der Umsetzung der geplanten maritimen Projekte und damit dem Neuaufbau einer Flotte bzw. des Konzerns beginnen.

Nachdem auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 eine von der CPO Investments GmbH & Co. KG (Offen-Gruppe) und der DEVK Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft als Voraussetzung für die Weiterverfolgung der Investorenvereinbarung deklarierte Kapitalherabsetzung nicht beschlossen wurde, ist von der Umsetzung der beschriebenen Investorenvereinbarung jedoch mittlerweile nicht mehr auszugehen.

Stattdessen erörtert der Vorstand nun alternative Projekt- und Kapitalmaßnahmenpakete in Zusammenarbeit mit der seit der Hauptversammlung vom 15. September 2017 auch im Aufsichtsrat vertretenen größten Einzelaktionärin der Gesellschaft, der Ernst Russ AG. Diese hatte ihre Bereitschaft, an der aktiven Neuausrichtung der Gesellschaft mitzuwirken, bereits durch eine deutliche Aktienaufstockung während des finanziellen Restrukturierungsprozesses untermauert und dies nicht zuletzt auch in einer Meldung nach § 27a WpHG vom 10. Januar 2017 artikuliert. Als Zwischenschritt mündeten die laufenden Gespräche in einer Erklärung der Ernst Russ AG an die Gesellschaft, in der die Ernst Russ AG ihr Interesse und ihre Bereitschaft, an der Neuausrichtung aktiv mitzuwirken, nochmals untermauert und die von ihr angedachten Maßnahmen skizziert. Mittelfristig ist dabei angedacht, ein zweistelliges Portfolio von Schiffen in die Marenave Schiffahrts AG einzubringen. Dies ist jedoch auch noch von dem Mitwirken Dritter abhängig und bedarf zudem der Klärung interner sowie kartellrechtlicher und sonstiger behördlicher Fragen. Realistischer Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist deswegen erst Anfang 2019. Der genaue Zeitpunkt einer solchen Transaktion ist insofern noch nicht verlässlich bestimmbar. Gegenfalls kann es deswegen notwendig oder zumindest hilfreich sein, wenn zunächst eine Kapitalerhöhung erfolgt, in der entweder im Wege einer Sacheinbringung ein Schiff der Ernst Russ AG eingebracht wird oder im Wege einer Barkapitalerhöhung liquide Mittel zur Anschaffung eines Schiffes von fremden Dritten erlöst werden sollen. In beiden Varianten dient dieser Schritt in erster Linie der Wiederausfüllung des Unternehmensgegenstandes und der Erzielung von Einnahmen, die zumindest die laufenden Kosten der Marenave Schiffahrts AG decken und somit den mittelfristig anvisierten Schritt der Anbindung eines größeren Portfolios ermöglichen bzw. erleichtern. Voraussetzung für alle weitere Kapitalmaßnahmen ist – neben der Klärung beschriebener offener Fragen – zudem eine vorherige Kapitalherabsetzung, die den Nennwert der Aktie von aktuell EUR 20,00 je Aktie auf EUR 1,00 je Aktie herabsetzt und damit das Eigenkapital an die wirtschaftlichen Verhältnisse anpasst. Vorstand und Aufsichtsrat erachten die in Aussicht gestellten Maßnahmen der Ernst Russ AG für weitgehend kompatibel mit dem eigenen strategischen Leitbild. Der Ernst Russ AG wurde deswegen ein bestätigendes Schreiben zugesandt, in welchem die

erbetenen Zusagen – im Wesentlichen Informations- und Zusammenarbeitspflichten sowie die Vorbereitung der technisch notwendigen Kapitalherabsetzung – zugesagt wurden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Liquidität, welche - unter der theoretischen Annahme, dass keine neuen Einnahmen generiert würden - bei bestehendem Kostenapparat voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 ausreichen würde, wurde sich mit der Ernst Russ AG darauf geeinigt, dass die weiter zu führenden Konzeptionierungen bis spätestens April 2018 in einer verbindlicheren Vereinbarung münden sollen, welche anschließende Kapitalerhöhungsmaßnahmen ermöglicht.

Weitere Ereignisse bzw. Vorkommnisse mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nach dem 31. Dezember 2016 bis zur Verfassung dieses Berichts ereigneten sich darüber hinaus nicht.

Hamburg, 13. Dezember 2017

Marenave Schifffahrts AG

Der Vorstand  
Bernd Raddatz

# Entwicklung des Anlagevermögens

für das Geschäftsjahr 2016

## Entwicklung des Anlagevermögens in EUR

	1.1.2016	Anschaffungskosten		31.12.2016
		Zugänge	Abgänge	
<b>Sachanlagen</b>				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	85.582,78	0,00	0,00	85.582,78
<b>Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	169.954.310,97	0,00	0,00	169.954.310,97
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.600.000,00	0,00	0,00	3.600.000,00
3. Beteiligungen	606,06	0,00	606,06	0,00
	173.554.917,03	0,00	606,06	173.554.310,97
<b>Gesamtsumme</b>	<b>173.640.499,81</b>	<b>0,00</b>	<b>606,06</b>	<b>173.639.893,75</b>

	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2016	Buchwert 31.12.2016	Buchwert 31.12.2015
	1.1.2016	Zugänge	Abgänge			
<b>Sachanlagen</b>						
Betriebs- und Geschäftsausstattung	39.411,78	26.425,00	0,00	65.836,78	19.746,00	46.171,00
<b>Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	141.791.273,84	0,00	0,00	141.791.273,84	28.163.037,13	28.163.037,13
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	3.600.000,00	3.600.000,00
3. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	606,06
	141.791.273,84	0,00	0,00	141.791.273,84	31.763.037,13	31.763.643,19
<b>Gesamtsumme</b>	<b>141.830.685,62</b>	<b>26.425,00</b>	<b>0,00</b>	<b>141.857.110,62</b>	<b>31.782.783,13</b>	<b>31.809.814,19</b>

# Bilanzzeit zum aufgestellten Einzelabschluss

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter zur Aufstellung des Einzelabschlusses

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der aufgestellte Jahresabschluss – unter Annahme der Unternehmensfortführung (going concern) – 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 13. Dezember 2017

Marenave Schifffahrts AG



Bernd Raddatz

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 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 nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der Marenave Schiffahrts AG, Hamburg, den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, 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 „Ausblick 2018“ ausgeführt, dass die Marenave Schiffahrts AG im Juli 2017 enthaftet und die solvente Liquidation der Marenave-Flotte bis Mitte September 2017 durchgeführt wurde. Seitdem verwaltet die Marenave Schiffahrts AG das ihr aus der Restrukturierung verbliebene Vermögen in Form von liquiden Mitteln. Die derzeit noch vorhandene Liquidität des Konzerns bzw. der Marenave Schiffahrts AG würde ohne Umsetzung weiterer geplanter maritimer Projekte bis Ende 2019 ausreichen. Die kurzfristige Durchführung einer vertagten Kapitalherabsetzung nebst weiterer Kapitalmaßnahmen zur Umsetzung von maritimen Projekten ist für die Fortführung der Unternehmenstätigkeit des Konzerns und der Marenave Schiffahrts AG notwendig.

Hamburg, den 19. Dezember 2017

Deloitte GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dinter)  
Wirtschaftsprüfer

(Presser)  
Wirtschaftsprüferin

## Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2016

### Sehr geehrte Aktionäre der Marenave Schifffahrts AG,

auch das Jahr 2016 stand – genauso wie bereits das Jahr 2015 sehr im Zeichen der Diskussionen und Verhandlungen der Gesellschaft mit den finanzierenden Banken zu einer Neuordnung der bestehenden Finanzierungen und mit dem Ziel einer nachhaltigen Sanierung der Gesellschaft, die vom Aufsichtsrat sehr detailliert und eng begleitet wurde.

Diese Verhandlungen dauerten das gesamte Jahr 2016 an und wurden erst zur Jahresmitte 2017 zu einem erfolgreichen Ende geführt. Dieses erfolgreiche Ende zeichnet sich durch den Abverkauf der überschuldeten Flotte und die Enthftung der Marenave Schifffahrts AG von ihren Garantien bzw. Bürgschaften aus und ermöglicht damit eine Zukunft und einen wirtschaftlichen Neuanfang für die Gesellschaft.

Diese Entwicklungen überlagern auch die rein operativen Ergebnisse des Konzerns und der Gesellschaft, welche sich in einem Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 14,4 Mio. im Jahresabschluss und einem negativen Konzernergebnis in Höhe von EUR 12,8 Mio. im Konzernabschluss für das Jahr 2016 ausdrücken. Aufgrund der erst im Geschäftsjahr 2017 zu berücksichtigenden Geschäftsvorfälle der Restrukturierung (Schiffsverkäufe mit einhergehenden Verzichten und Enthftung) wird das Geschäftsjahr 2017 mit deutlich positiven Ergebnissen schließen.

### Veränderungen/Neuwahlen im Aufsichtsrat

Auf der Hauptversammlung der Gesellschaft am 15. September 2017 erfolgte die Abwahl von Herrn Dipl.-Kfm. Klaus Meyer, Hamburg, und die Neuwahl von Herrn Jens Mahnke, Sprecher des Vorstands der Ernst Russ AG, Hamburg, als Mitglieder des Aufsichtsrats. Die Amtszeit von Herrn Mahnke entspricht der Amtszeit des abgewählten Herrn Meyer und reicht damit bis zu der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019 entscheidet.

Außerdem wurde auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 die Erweiterung des Aufsichtsrats auf vier Mitglieder beschlossen. Zum neuen vierten Mitglied wurde Herr Rechtsanwalt Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker, Stuttgart, gewählt. Die Eintragung der Satzungsänderung ins Handelsregister bezüglich der Erweiterung des Aufsichtsrats – und damit die Wirksamkeit der Wahl von Dr. Schmidt-Dencker – erfolgte am 4. Oktober 2017. Seine Amtszeit reicht bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Beginn der Amtszeit beschließt.

Am 4. Oktober 2017 wurde auch die zuvor auf einer Aufsichtsratssitzung am 15. September 2017 vorbehaltlich der Eintragung der Satzungsänderung erfolgte Wahl von Herrn Dr. Schmidt-Dencker zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und von Herrn Jens Mahnke als dessen Stellvertreter wirksam.

Im direkten Anschluss an die Hauptversammlung vom 15. September 2017 traten Herr Bernd Zens, Königswinter (bis dato Vorsitzender des Aufsichtsrats) sowie Herr Dr. iur. Henning Winter, Neumünster (bis dato stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats) von ihrem Amt – mit satzungsgemäßer Wirkung zum Ablauf des 14. Oktober 2017 – zurück. Auf Antrag der Gesellschaft vom 12. Oktober 2017 erfolgte die gerichtliche Bestellung – bis zur nächsten Hauptversammlung – der Herren Björn Hagedorn, Bremen, und David Landgrebe, Hamburg, als neue Mitglieder des Aufsichtsrats. Der Beschluss des Gerichts wurde am 9. November 2017 gegenüber der Gesellschaft und den neu bestellten Aufsichtsräten bekanntgemacht und damit wirksam.

Damit hat sich die Zusammensetzung des Aufsichtsrats infolge der Hauptversammlung vom 15. September und der gerichtlichen Bestellung vom 9. November 2017 insgesamt geändert. Soweit sich dieser Aufsichtsratsbericht auf Zeiträume vor dem Wechsel im Aufsichtsrat bezieht, basiert er dementsprechend auf Informationen seinerzeit amtierender Organmitglieder sowie insbesondere auch den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen.

### Veränderungen im Vorstand

Am 16. November 2017 erfolgte die Abberufung des bisherigen Vorstands Herrn Ole Daus-Petersen. Hintergrund waren insbesondere unterschiedliche Auffassungen bezüglich der zukünftigen strategischen Ausrichtung der Gesellschaft zwischen Aufsichtsrat und Vorstand. Für die in der Vergangenheit im Zusammenhang mit der Bankenrestrukturierung geleisteten Verdienste gebührt dem scheidenden Vorstand der Dank des Aufsichtsrats.

Zum neuen Vorstand wurde ebenfalls am 16. November 2017 der bisherige Prokurist der Gesellschaft, Herr Bernd Raddatz, bestellt. Seine Bestellung reicht bis zum 31. Dezember 2019.

### Überwachung der Geschäftsführung und Beratung des Vorstandes

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 2016 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr-

genommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand vor dem Hintergrund der notwendigen Neuordnung der bestehenden Finanzierung und der intensiven Sanierungsbemühungen der Gesellschaft regelmäßig und umfassend beraten und die Geschäftsführung der Gesellschaft in dieser kritischen Situation gesteigert überwacht. Insbesondere begleitete der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2016 intensiv die Verhandlungen des Vorstands mit den finanzierenden Bankenkonsortien, die darauf abzielten, die Finanzierung der Tochterunternehmen neu aufzustellen und ihre zukünftigen Kapitaldienstverpflichtungen an deren operativem Einnahmepotential auszurichten. Auch die Arbeitsergebnisse des in diesen Prozess einbezogenen unabhängigen Sanierungsgutachters wurden fortlaufend gesichtet, analysiert und mit dem Vorstand diskutiert. Zur Mitte des Jahres 2016 zeichnete sich ab, dass eine Restrukturierung und Enthftung nur im Rahmen eines insolvenzfreien Abverkaufs der gesamten Flotte sowie unter Einbezug neuer interessierter strategischer Partner und Investoren möglich sein würde. Auch diese Verhandlungen begleitete der Aufsichtsrat aktiv.

Bereits auf seiner Sitzung am 11. Juni 2015 hat sich der Aufsichtsrat darüber hinaus auch mit dem im Jahr 2015 in Kraft getretenen "Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst" befasst und Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und Vorstand festgelegt. Diese fanden Eingang in die „Erklärung zur Unternehmensführung nach §289a HGB“ aus März 2016 (abrufbar unter <http://www.marenave.com/investor-relations/corporate-governance/2016-03-28-erklaerung-zur-unternehmensfuehrung.pdf>). Eine Neubefassung des Aufsichtsrats bezüglich der Zielgrößen und Zielerreichungsfristen erfolgte am 3. August 2017, welche sich in der „Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f HGB“ aus August 2017 (abrufbar unter <http://www.marenave.com/investor-relations/corporate-governance/2017-08-30-erklaerung-zur-unternehmensfuehrung.pdf>) widerspiegelt.

Insgesamt fanden im Geschäftsjahr 2016 vier Präsenzsitzungen des Aufsichtsrats statt. Darüber hinaus erfolgten zahlreiche Telefonkonferenzen, die teilweise mit und teilweise ohne den Vorstand stattgefunden haben. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an sämtlichen Sitzungen teilgenommen.

Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat nach Maßgabe des § 90 Abs. 1 und Abs. 2 AktG regelmäßig, zeitnah und umfassend – schriftlich und mündlich – über alle relevanten Fragen im Zusammenhang mit den Verhandlungen mit den Bankenkonsortien, dem Sanierungsgutachten, der Unternehmensplanung sowie der strategischen Weiterentwicklung. Der Aufsichtsrat wurde zudem umfassend informiert über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Gesellschaft, die Geschäftsentwicklung, die Lage des Konzerns als Ganzes und seiner Tochtergesellschaften einschließlich Risikolage, Risi-

komanagement und Compliance. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens im Lichte der laufenden Sanierungsbemühungen stimmte der Vorstand regelmäßig mit dem Aufsichtsrat ab. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den Planungen und Zielen wurden nach Kenntnis des Aufsichtsrats vom Vorstand jeweils zeitnah detailliert erläutert und begründet. Sämtliche für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge erörterte der Aufsichtsrat anhand der schriftlichen und mündlichen Berichte und Vorlagen des Vorstands ausführlich. Der Aufsichtsrat stand auch über die förmlichen Aufsichtsratssitzungen und Telefonkonferenzen hinaus im ständigen und engen Kontakt mit dem Vorstand, um sich über aktuelle Entwicklungen im Zusammenhang mit den Sanierungsbemühungen der Gesellschaft sowie über aktuelle Geschäftsvorfälle zu informieren und mit dem Vorstand Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens zu beraten. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung waren, unterrichtete der Aufsichtsratsvorsitzende seine Aufsichtsratskollegen jeweils unverzüglich. Vom Einsichts- und Prüfungsrecht gemäß § 111 Abs. 2 Satz 1 und 2 AktG wurde nicht Gebrauch gemacht, da keine klärungsbedürftigen Sachverhalte bestanden. Zu Beanstandungen der Vorstandstätigkeit gab es keinen Anlass.

#### **Ausschüsse**

Ausschüsse bestanden nicht, da der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2016 nur aus drei Mitgliedern bestand.

#### **Vorstandsvergütung**

Die Jahresfestvergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2016 betrug TEUR 250.

Außerdem bestand eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018. Detaillierte Ausführungen zur Vorstandsvergütung finden Sie im Abschnitt „Grundzüge des Vergütungssystems“ innerhalb des Lageberichts zum Konzern- bzw. Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016.

#### **Corporate Governance**

Der Deutsche Corporate Governance Kodex – in der Fassung vom 5. Mai 2015, veröffentlicht am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger – war unter anderem Thema der Aufsichtsratssitzung am 15. Dezember 2016. Vorstand und Aufsichtsrat haben daraufhin eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben, die allen Aktionären im Internet unter [www.marenave.com](http://www.marenave.com) dauerhaft zugänglich gemacht wurde. Am 13. Dezember 2017 erfolgte zudem die Abgabe einer neuen Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG in Bezug auf den Deutsche Corporate Governance Kodex – in der Fassung vom 7. Februar 2017,

veröffentlicht am 24. April 2017 im Bundesanzeiger -, worüber im Bericht des Aufsichtsrats betreffend das Geschäftsjahr 2017 näher zu berichten sein wird. Über die Corporate Governance bei der Marenave Schifffahrts AG berichtet der Vorstand zugleich auch für den Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex im Corporate-Governance-Bericht.

### **Beratung und Feststellung/Billigung von Jahres- und Konzernabschluss**

Die durch Beschluss der Hauptversammlung am 15. September 2017 zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellte Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, Niederlassung Hamburg, war gemäß Auftragserteilung durch den Aufsichtsrat beauftragt, den Jahresabschluss und Lagebericht der Marenave Schifffahrts AG sowie den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht des Marenave-Konzerns zum 31. Dezember 2016 zu prüfen. Vor dem Hintergrund der per 31. Dezember 2016 bestehenden bilanziellen Überschuldung und der Anfang 2017 noch ausstehenden Einigung mit den finanzierenden Banken über ein Sanierungskonzept wurde zunächst die finale Restrukturierung und Enthaftung der Gesellschaft, die am 5. Juli 2017 wirksam wurde, abgewartet, damit Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016 vom Vorstand unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt und anschließend dem Abschlussprüfer nach dessen Wahl am 15. September 2017 zur Prüfung vorgelegt werden konnten. Eine intensive Befassung und Diskussion mit dem Abschlussprüfer fand bereits auf der Sitzung des Aufsichtsrats am 11. Oktober 2017 statt. Neben den rein quantitativen Bestandteilen der Abschlüsse – die bereits auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 den Aktionären präsentiert wurden, lag ein Schwerpunkt der Diskussionen auch auf die weiteren – neben der bloßen Enthaftung im Jahr 2017, die eine Beseitigung der bilanziellen Überschuldung und drohenden Zahlungsunfähigkeit herbeiführte – Anforderungen für eine valide Annahme der Unternehmensfortführung. Hierbei ging es in erster Linie um den qualitativen Gehalt von Investorenvereinbarungen und Absichten bezüglich der zukünftigen Neuausrichtung der Gesellschaft mit dem Ziel, neues operatives maritimes Geschäft in der Gesellschaft abzubilden. Vor diesem Hintergrund war auch der Austausch zwischen dem Vorstand und der Ernst Russ AG bedeutsam, nach welchem zukünftig gemeinsam an einem zeitnah umsetzbaren Zukunftskonzept gearbeitet und allen Aktionären vorgelegt werden soll. Auf dieser Basis konnte der Abschluss vom Vorstand schließlich final mit Datum vom 13. Dezember 2017 aufgestellt werden und wurde auf einer taggleichen Sitzung des Aufsichtsrats intensiv diskutiert. Auf dieser Basis konnte der Abschlussprüfer anschließend einen uneingeschränkten – und mit einem ergänzenden Hinweis versehenen – Bestätigungsvermerk bzgl. des Jahres- und Konzernabschlusses (nebst Lageberichten) für das Geschäftsjahr 2016 erteilen. Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand

nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt.

Der ergänzende Hinweis zum uneingeschränkten Bestätigungsvermerk bezieht sich dabei auf den Umstand, dass der weitere Fortbestand der Marenave Schifffahrts AG und damit auch der Fortbestand des Marenave-Konzerns zukünftig davon abhängig ist, dass die Umsetzung der mit neuen Investoren geplanten maritimen Projekte einschließlich der dafür notwendigen Kapitalmaßnahmen zeitnah erfolgt und der geplante Liquiditätsbedarf eingehalten wird.

Die Abschlussunterlagen und deren Entwurfsversionen haben dem Aufsichtsrat rechtzeitig vorgelegen und wurden von ihm einer eigenen Prüfung unterzogen. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrates am 11. Oktober 2017 zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über den bisherigen Verlauf der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses – unter besonderer Berücksichtigung des rechnungslegungsbezogenen Kontroll- und Risikomanagementsystems sowie mit Schwerpunkt auf die beschriebene Unternehmensfortführungsthematik – berichtet und mit dem Aufsichtsrat diskutiert.

In einer im Wege einer Telefonkonferenz des Aufsichtsrats abgehaltenen Sitzung am 20. Dezember 2017 – an der ebenfalls der Vorstand sowie der Abschlussprüfer teilnahmen – wurden der nun – mit einem Hinweis ergänzte – uneingeschränkte Bestätigungsvermerk versehene Jahres- sowie Konzernabschluss (nebst Lageberichten) für das Geschäftsjahr 2016 abschließend diskutiert.

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. Am 20. Dezember 2017 wurden somit der Jahresabschluss und der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 gebilligt. 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 20. Dezember 2017  
Der Aufsichtsrat

Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker  
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 § 289f HGB sowie die Entsprechenserklärung vom 15. Dezember 2016 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 § 289f HGB für das Geschäftsjahr 2016

### 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 15. Dezember 2016 abgegebene Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015, veröffentlicht am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger, finden Sie auf Seite 231 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.

Aktuell 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. Bislang hat sich die Einrichtung des Investmentbeirats als nicht notwendig erwiesen.

Der Aufsichtsrat überprüft einmal jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit auf formalem Weg in Form einer Selbstevaluierung.

#### 4. Geschlechterquote

##### Aufsichtsratsquote

Der Aufsichtsrat ist nach § 111 Abs. 5 AktG verpflichtet, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat, sowie eine Frist zum Erreichen dieses Zieles festzulegen.

Nach § 25 Abs. 1 S. 2 EGAktG durfte die erstmalig festzulegende Zielerreichungsfrist nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Um einen Gleichlauf mit dem kalendergleichen Geschäftsjahr der Marenave zu erreichen, setzte der Aufsichtsrat am 11. Juni 2015 zunächst den 31. Dezember 2016 als Ende der Zielerreichungsfrist fest und beschloss für den Frauenanteil im Aufsichtsrat eine Zielgröße von 0%. Zum damaligen Zeitpunkt hatte der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG drei männliche Mitglieder. Zum Ablauf des 31. Dezember 2016 hat sich an der Zusammensetzung des Aufsichtsrats nichts geändert, sodass die gesetzte Zielgröße von 0 % erreicht wurde.

Am 3. August 2017 hat der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG beschlossen, für den Zeitraum bis zum Ablauf des

31. Dezember 2019 für den Frauenanteil im Aufsichtsrat erneut eine Zielgröße von 0 % festzusetzen. Maßgebliche Erwägung war hierbei, dass die Besetzung des Aufsichtsrats zwar die geschlechterspezifische Vielfalt (Diversity) berücksichtigen, sich jedoch im wohlverstandenen Unternehmensinteresse in erster Linie von den Kenntnissen, Fähigkeiten und Erfahrungen der Kandidatinnen und Kandidaten leiten lassen soll. Die Festlegung einer höheren Zielgröße würde die Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten von vornherein pauschal einschränken. Bei der Festlegung hat der Aufsichtsrat berücksichtigt, dass der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG zur Zeit unverändert drei Mitglieder, die alle männlich sind und auf der Hauptversammlung am 11. Juni 2015 bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Beginn der Amtszeit entscheidet, in den Aufsichtsrat gewählt wurden. Zur Zeit plant kein Aufsichtsratsmitglied, sein Amt vor Ablauf der Amtszeit niederzulegen. Auch ist keine Vergrößerung des mit drei Mitgliedern äußerst effizient arbeitenden Aufsichtsrats beabsichtigt. Daher erachtet es der Aufsichtsrat für zweckmäßig, für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2019 für den Frauenanteil im Aufsichtsrat erneut eine Zielgröße von 0% festzusetzen.

Mit Ablauf der Zielerreichungsfrist, aber auch für den Fall etwaiger bereits davor erforderlich werdender Aufsichtsratswahlen wird sich der Aufsichtsrat jedoch erneut mit der Zielquote befassen und dabei – wie auch in der Vergangenheit – einer Beteiligung von Frauen im Aufsichtsrat der Gesellschaft stets offen gegenüberstehen.

##### Vorstandsquote

Der Aufsichtsrat ist nach § 111 Abs. 5 AktG verpflichtet, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand, sowie eine Frist zum Erreichen dieses Zieles festzulegen.

Nach § 25 Abs. 1 S. 2 EGAktG durfte die erstmalig festzulegende Zielerreichungsfrist nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Um einen Gleichlauf mit dem kalendergleichen Geschäftsjahr der Marenave zu erreichen, setzte der Aufsichtsrat am 11. Juni 2015 zunächst den 31. Dezember 2016 als Ende der Zielerreichungsfrist fest und beschloss für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße von 0%. Zum damaligen Zeitpunkt hatte der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG ein männliches Mitglied. Zum Ablauf des 31. Dezember 2016 hat sich an der Zusammensetzung des Vorstands nichts geändert, sodass die gesetzte Zielgröße von 0 % erreicht wurde.

Am 3. August 2017 hat der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG beschlossen, für den Zeitraum bis zum Ablauf des 31. Dezember 2018 für den Frauenanteil im Vorstand erneut eine Zielgröße von 0 % festzusetzen. Maßgebliche Erwägung war hierbei, dass die Besetzung auch des Vorstands zwar die geschlechterspezifische Vielfalt (Diversity) berücksichtigen,

sich jedoch im wohlverstandenen Unternehmensinteresse in erster Linie von den Kenntnissen, Fähigkeiten und Erfahrungen der Kandidatinnen und Kandidaten leiten lassen soll. Die Festlegung einer höheren Zielgröße würde die Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten von vornherein pauschal einschränken. Bei der Festlegung hat der Aufsichtsrat wiederum berücksichtigt, dass der Vorstand momentan mit Herrn Ole Daus-Petersen unverändert ausschließlich aus einer männlichen Person besteht und daher eine Frauenquote von 0 % aufweist. Die Bestellung von Herrn Daus-Petersen wurde vom Aufsichtsrat in seiner Aufsichtsratssitzung vom 11. Juni 2015 bis zum 31. Dezember 2018 verlängert. Eine personelle Veränderung im Vorstand oder eine Vergrößerung des Vorstands um weitere Vorstandsmitglieder ist derzeit nicht konkret absehbar. Um einen Gleichlauf mit der Beststellungsperiode zu erreichen, wurde die Zielerreichungsfrist auf den 31. Dezember 2018 neu festgesetzt.

Daher erachtet es der Aufsichtsrat für zweckmäßig, für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2018 für den Frauenanteil im Vorstand erneut nur eine Zielgröße von 0% festzusetzen.

Mit Ablauf der Zielerreichungsfrist, aber auch für den Fall etwaiger bereits davor erforderlich werdender personeller Veränderungen im Vorstand wird sich der Aufsichtsrat jedoch erneut mit der Zielquote befassen und dabei – wie auch in der Vergangenheit – einer Beteiligung von Frauen im Vorstand der Gesellschaft stets offen gegenüberstehen.

#### **Quote auf den beiden Führungsebenen unter dem Vorstand**

Der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG ist gemäß § 76 Abs. 4 AktG verpflichtet, Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unter dem Vorstand sowie eine Zielerreichungsfrist festzulegen.

Nach § 25 Abs. 1 S. 2 EGAktG durfte die erstmalig festzulegende Zielerreichungsfrist nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Um einen Gleichlauf mit dem kalendergleichen Geschäftsjahr der Marenave zu erreichen, setzte der Vorstand am 11. Juni 2015 zunächst den 31. Dezember 2016 als Ende der Zielerreichungsfrist fest und beschloss für den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene eine Zielgröße von 0 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 100 %. Zum 31. Dezember 2016 wies die Marenave Schifffahrts AG weiterhin zwei Führungsebenen unter dem Vorstand auf, die jeweils aus einer Person bestanden. Die erste Führungsebene war zu dieser Zeit mit einem Mann, die zweite Führungsebene mit einer Frau besetzt, sodass die festgelegten Zielgrößen erreicht wurden.

Am 3. August 2017 hat der Vorstand der Marenave Schifffahrts AG beschlossen, für den Zeitraum bis zum Ablauf des 31. Dezember 2018 den Frauenanteil auf der ersten Führungsebene

eine Zielgröße von 0 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 100 % festzusetzen.

Die Marenave Schifffahrts AG weist unter dem Vorstand aktuell weiterhin zwei Führungsebenen auf, die jeweils aus einer Person bestehen. Die erste Führungsebene ist zur Zeit weiterhin mit einem Mann, die zweite Führungsebene ist mit einer Frau besetzt. Der Vorstand beabsichtigt derzeit bis zum 31. Dezember 2018 keine personellen Veränderungen auf der ersten und zweiten Führungsebene. Auch ist mit Blick auf die mit derzeit vier Personen nur geringe Zahl der angestellten Mitarbeiter der Gesellschaft nicht vorgesehen, die Führungsebenen personell zu vergrößern. Daher erachtet es der Vorstand als zweckmäßig, für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene nur eine Zielgröße von 0 % und in der zweiten Führungsebene nur eine Zielgröße von 100 % festzulegen.

Mit Ablauf der Zielerreichungsfrist, aber auch für den Fall etwaiger bereits davor erforderlich werdender personeller Veränderungen in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands wird sich der Vorstand jedoch erneut mit der Zielquote befassen und dabei – wie auch in der Vergangenheit – einer Beteiligung von Frauen im Management der Gesellschaft stets offen gegenüberstehen.

Hamburg, im August 2017  
Der Vorstand

#### **Nachträgliche Anmerkung zur Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB**

Auf der Hauptversammlung der Gesellschaft am 15. September 2017 erfolgte die Abwahl von Herrn Klaus Meyer, Hamburg, und die Neuwahl von Herrn Jens Mahnke, Sprecher des Vorstands der Ernst Russ AG, Hamburg, als Mitglieder des Aufsichtsrats.

Außerdem wurde die Erweiterung des Aufsichtsrats auf vier Mitglieder beschlossen. Zum neuen Mitglied wurde Herr Rechtsanwalt Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker, Stuttgart, gewählt. Die Eintragung der Satzungsänderung bezüglich der Erweiterung des Aufsichtsrats – und damit die Wirksamkeit der Wahl von Dr. Schmidt-Dencker – erfolgte am 4. Oktober 2017. Mit diesem Datum wurde auch die zuvor vorbehaltenlich der Eintragung der Satzungsänderung erfolgte Wahl von Herrn Dr. Schmidt-Dencker zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und von Herrn Jens Mahnke als dessen Stellvertreter wirksam.

Im direkten Anschluss an die Hauptversammlung vom 15. September 2017 traten Herr Bernd Zens, Königswinter (bis dato Vorsitzender des Aufsichtsrats) sowie Herr Dr. iur. Henning Winter, Neumünster (bis dato stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats) von ihrem Amt – mit satzungsgel-

mäßer Wirkung zum Ablauf des 14. Oktober 2017 – zurück. Auf Antrag der Gesellschaft vom 12. Oktober 2017 erfolgte die gerichtliche Bestellung – bis zur nächsten Hauptversammlung – der Herren Björn Hagedorn, Bremen, und David Landgrebe, Hamburg, als neue Mitglieder des Aufsichtsrats. Der Beschluss des Gerichts wurde am 9. November 2017 gegenüber der Gesellschaft und den neu bestellten Aufsichtsräten bekanntgemacht und damit wirksam.

Am 16. November 2017 erfolgte eine Abberufung des bisherigen Allein-Vorstands Herrn Ole Daus-Petersen sowie die Bestellung von Herrn Bernd Raddatz zum neuen Vorstand.

Die Implikationen, die sich aus vorstehenden personellen Änderungen in den Organen auf die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB ergeben, werden bei der nächsten Abgabe der Erklärung berücksichtigt.

## Weitere Angaben zur Corporate Governance

### Ziele des Aufsichtsrats hinsichtlich seiner Zusammensetzung / Kompetenzprofil

Aufsichtsrat und Vorstand haben sich – zuletzt auf der Sitzung des Aufsichtsrats am 13. Dezember 2017 – 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 und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeiten soll, auseinander gesetzt.

Folgende Ziele – welche zugleich das Kompetenzprofil determinieren – sind vor dem Hintergrund zu verstehen, dass allein die Größe des Aufsichtsrats – welcher satzungsgemäß nunmehr aus vier Mitgliedern besteht, was auch vor dem Hintergrund der Vergrößerung des Aufsichtsrats unverändert als effizient erachtet wird – einen übermäßig breit gefächerten Zielkanon erschwert.

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. Im Übrigen wird auf den Abschnitt „Geschlechterquote“ innerhalb der „Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB“ verwiesen.

In der aktuellen Zusammensetzung (Stand: Dezember 2017) sind die festgelegten Ziele und das Kompetenzprofil erfüllt und der Aufsichtsrat damit so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.

Herr Björn Hagedorn wird dabei aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als Wirtschaftsprüfer und Steuerberater als der sog. „Financial Expert“ gemäß § 100 Abs. 5 AktG identifiziert (zuvor Herr Bernd Zens aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als Finanzvorstand)

Als unabhängig sind mit Ausnahme von Herrn Jens Mahnke – als Sprecher des Vorstands der Ernst Russ AG, welche knapp 30 % Anteilsbesitz an der Gesellschaft hält – alle übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats, namentlich Herr Dr. Hans Michael Schmidt-Dencker, Herr Björn Hagedorn und Herr David Landgrebe, zu betrachten, welche jeweils direkt keinerlei Aktien an der Gesellschaft halten und auch nicht mit wesentlichen Anteilseignern als nahestehend zu betrachten sind.

Eine erneute Berücksichtigung der genannten Ziele wird – aufgrund der aktuellen gerichtlichen Bestellung zweier Mitglieder – bei den Wahlvorschlägen zu der Aufsichtsratswahl auf der kommenden Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2016 entscheidet – erfolgen.

### Vergütungsbericht

Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2016 gemäß Satzung eine feste jährliche Vergütung. Diese betrug EUR 30.000,00 für jedes Mitglied. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Ein-einhalbfache dieses Betrags.

Auf der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurde eine Halbierung vorstehender Vergütung beschlossen. Die diesbezügliche Satzungsänderung wurde am 4. Oktober 2017 eingetragen und damit wirksam.

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

Der Alleinvorstand Herr Ole Daus-Petersen erhielt in 2016 eine jährliche vertragliche Vergütung von TEUR 250 (Vorjahr: TEUR 230) sowie Sachbezüge in Form der Gestellung eines Firmenwagens.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. Juni 2015 reichte die Bestellung von Herrn Ole Daus-Petersen ursprünglich bis zum 31. Dezember 2018. Mit Beschluss des Aufsichtsrates wurde Herr Ole Daus-Petersen am 16. November 2017 mit sofortiger Wirkung abberufen.

Neben der Festvergütung wurde eine an die Erreichung nachhaltiger Unternehmensziele gekoppelte variable Vergütungskomponente für die Laufzeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 2018 eingeführt. Das Vorstandsmitglied kann danach jährlich einen Bonus in einer maximalen Gesamthöhe von bis zu EUR 100.000,00 erhalten, wobei zwei gleichgewichtete Erfolgsziele, nämlich ein EBITDA-Erfolgsziel und ein Aktienkurs-Erfolgsziel, vereinbart werden; bei 100 % Zielerreichung erhält das Vorstandsmitglied je Erfolgsziel EUR 25.000,00 und die Bonusvergütung ist bei 200 %-iger Zielerreichung je Erfolgsziel der Höhe nach auf EUR 50.000,00 begrenzt. Die konkreten Erfolgsziele und weitere Einzelheiten wurden für das Geschäftsjahr 2016 und werden für die Zukunft vom Aufsichtsrat der Gesellschaft für jedes Geschäftsjahr im Voraus in einer separaten Zielvereinbarung geregelt. 50 % des (jeweiligen Teils des) Erfolgsbonus werden zehn Kalendertage nach Feststellung des Erreichens des jeweiligen Erfolgsziels durch den Aufsichtsrat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses) zur Zahlung fällig. Der Anspruch auf die weiteren 50 % („50 %-Aufschubanspruch“) besteht nur fort, wenn

- im Falle des EBITDA-Erfolgsziels: das EBITDA nach Herausrechnen außerordentlicher Ergebnisse im Folgejahr keinen Negativwert aufweist und eine Höhe erreicht, die zu einem EBITDA-Erfolgsbonus berechtigt;
- im Fall des Aktienkurs-Erfolgsziels: der volumengewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Wertpapierbörse Hamburg im Dezember des Folgejahres mindestens die 100 %-Zielmarke des Vorjahres erreicht.

Der 50 %-Aufschubanspruch wird zehn Kalendertage, nachdem der Aufsichtsrat das Vorliegen der Bestehensvoraussetzungen festgestellt hat (spätestens nach Feststellung des Jahresabschlusses), fällig.

Für das Geschäftsjahr 2016 wurde auf Basis der jeweiligen Zielerreichung eine Rückstellung für den Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 11 (incl. „50 %-Aufschubanspruch“) eingestellt.

Das Vorstandsmitglied erhält zudem eine einmalige variable Vergütung in Form eines Erfolgsbonus in Höhe von TEUR 50, wenn unter seiner Mitwirkung eine finanzielle Restrukturierung von einzelnen Konzernfinanzierungen und eine Enthaltung der Muttergesellschaft gelingt.

Ferner sieht der Anstellungsvertrag die Möglichkeit vor, bei vorzeitiger Beendigung ohne wichtigen Grund eine Zahlung an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistung zu ver-

einbaren. 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. Die zuvor beschriebene variable Vergütungskomponente wurde dabei der Kategorie „Einjährige variable Vergütung“ zugeordnet, da jährlich eine neue Festlegung der Erfolgsziele erfolgt. Unter den Versorgungsaufwendungen wurden die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung erfasst.

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013			
	2015	2016	2016 (min.)	2016 (max.)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	230.000,00	250.000,00	2350.000,00	250.000,00
Nebenleistungen	14.051,52	14.834,88	14.834,88	14.834,88
<b>Summe</b>	<b>244.051,52</b>	<b>264.834,88</b>	<b>264.834,88</b>	<b>264.834,88</b>
Einjährige variable Vergütung	35.459,00	11.885,00	0,00	150.000,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>35.459,00</b>	<b>11.885,00</b>	<b>0,00</b>	<b>150.000,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.278,72	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>283.789,24</b>	<b>280.998,60</b>	<b>269.113,60</b>	<b>419.113,60</b>

Die Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2016 führte im Jahr 2016 nicht zu Auszahlungen. Dafür wurden 50 % der Rückstellung für die Erreichung festgelegter Erfolgsziele für das Jahr 2015 im Jahr 2016 ausbezahlt, so dass sich folgendes Bild ergibt:

	Ole Daus-Petersen (Allein-)Vorstand Eintritt am 10. Dezember 2013	
	2016	2015
<b>Zuflüsse</b>		
Festvergütung	250.000,00	230.000,00
Nebenleistungen	14.834,88	14.051,52
<b>Summe</b>	<b>264.834,88</b>	<b>244.051,52</b>
Einjährige variable Vergütung	17.729,50	0,00
Mehrjährige variable Vergütung	n/a	n/a
<b>Summe</b>	<b>17.729,50</b>	<b>0,00</b>
Versorgungsaufwand	4.278,72	4.278,72
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>286.843,10</b>	<b>248.330,24</b>

### 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 Schifffahrts AG offenzulegen, sofern der Wert der Geschäfte im Kalenderjahr 5.000 € erreicht oder übersteigt. Die Marenave AG veröffentlicht Angaben zu den Geschäften unverzüglich auf ihrer Internetseite (<http://www.marenave.com/dt/investorrelations/dealing.html>) und übersendet der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht einen entsprechenden Beleg; die Information wird dem Unternehmensregister zur Speicherung übermittelt.

Der Marenave Schifffahrts AG wurden für das Geschäftsjahr 2016 keine meldepflichtigen Geschäfte mitgeteilt.

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

### Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz

#### Marenave Schifffahrts AG

Caffamacherreihe 7, 20355 Hamburg, ISIN: DE000A0H1GY2

Vorstand und Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG erklären hiermit gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015, veröffentlicht am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger –, seit der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 10. Dezember 2015 generell entsprochen wurde und wird.

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

#### 3.8 Abs. 2

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

Aktuell besteht für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Marenave Schifffahrts AG eine D&O-Versicherung, die einen Selbstbehalt nicht vorsieht. Vorstand und Aufsichtsrat sind der Auf-

fassung, dass die Vereinbarung eines Selbstbehaltes nicht geeignet ist, das Verantwortungsbewusstsein zu verbessern, mit dem die Mitglieder des Aufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben und Funktionen wahrnehmen.

#### 4.2.1

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

Die Gesellschaft wird 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

*letzter Satz: Der Vorsitzende des Aufsichtsrats soll die Hauptversammlung einmalig über die Grundzüge des Vergütungssystems und sodann über deren Veränderung informieren.*

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 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 einrichten, der sich – soweit kein anderer Ausschuss damit betraut ist – insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie 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 Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern geeignete Kandidaten benennt.*

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 eine festzulegende Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat sowie Vielfalt (Diversity) berücksichtigen.*

Vorstand und Aufsichtsrat erachten eine pauschale Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder sowie eine pauschale Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat als nicht adäquat, da vor allem die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen relevant sind. Pauschale Grenzen schränken 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.

Hamburg, den 15. Dezember 2016  
Der Vorstand und der Aufsichtsrat

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

(in der am 31. Dezember 2016 geltenden Fassung)

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

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

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

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

Informationsquelle für die Beteiligungen am Kapital sind in erster Linie die Stimmrechtsmeldungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz. Die Angaben im Lagebericht und im Konzernlagebericht 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. Am 12. Mai 2016 teilte die Deka Investment GmbH, Frankfurt am Main, sodann mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 9. Februar 2016 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und noch 9,29 % betrug.

Die Ernst Russ AG, Hamburg, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 21.12.2016 (Korrektur einer Meldung vom 20.12.2016) mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG am 16.12.2016 die Schwelle von 20% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 22,26% (das entspricht 333.960 Stimmrechten) betragen hat. 0,70% der Stimmrechte (das entspricht 10.460 Stimmrechten) sind der Ernst Russ AG 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 unter 3 Prozent beträgt: Dr. L.+ K. Einhundertzweiundsechzigste Verwaltungs GmbH, König & Cie. GmbH & Co. KG. Am 16. Januar 2017 hat uns die Ernst Russ AG, Hamburg, Deutschland, sodann gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG am 13.01.2017 die Schwelle von 25% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 25,02% (das entspricht 375.500 Stimmrechten) betragen hat. 0,70% der Stimmrechte (das entspricht 10.460 Stimmrechten) sind der Ernst Russ AG gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG weiterhin zuzurechnen. Zugerechnete Stimmrechte werden dabei gehalten über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Marenave Schiffahrts AG jeweils unter 3 Prozent beträgt: Dr. L.+ K. Einhundertzweiundsechzigste Verwaltungs GmbH, König & Cie. GmbH & Co. KG.

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. Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung**

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

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

### **7. Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) (zusammen „Schuldverschreibungen“) mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern (zusammen „Inhaber“) von Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu EUR 15.005.000,00 zu gewähren oder entsprechend Options- oder Wandlungspflichten zu begründen. Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen darf EUR 75.000.000,00 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 Vor-

stand festzulegenden Wandelanleihebedingungen in auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu wandeln. Im Falle der Ausgabe von Optionsschuldverschreibungen werden jeder Teilschuldverschreibung ein oder mehrere Optionscheine beigelegt, die den Inhaber berechtigen, nach Maßgabe der vom Vorstand festzulegenden Optionsanleihebedingungen auf den Inhaber lautende Stückaktien der Gesellschaft zu beziehen. Das Grundkapital wurde in diesem Zuge um bis zu insgesamt EUR 15.005.000,00 durch Ausgabe von bis zu 750.250 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit Gewinnbezugsrecht ab Beginn des Geschäftsjahres ihrer Ausgabe bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2015). Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 15. September 2017 wurden das bedingte Kapital und die diesbezügliche Ermächtigung des Vorstands aufgehoben. Die entsprechende Satzungsänderung erfolgte am 4. Oktober 2017.

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. Das genehmigte Kapital 2012 ist am 21. Juni 2017 durch Zeitablauf erloschen.

Auf der Hauptversammlung der Marenave Schifffahrts AG vom 11. Juni 2015 wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 10. Juni 2020 einmalig oder mehrmals zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder –falls dieser Wert geringer ist– zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

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

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

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

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

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

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

Wesentliche Risiken der Marenave-Gruppe resultieren unverändert aus dem Schiffsbetrieb (Bereederung, Charterratenentwicklung, Kursrisiken), 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 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 Schiffahrts 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. Auch für die Marenave Schiffahrts AG als Holdinggesellschaft wird eine USD- und eine EUR-Buchhaltung geführt. 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. Der gesamte Abschlusserstellungsprozess für den handelsrechtlichen Einzelabschluss und den Konzernabschluss der Marenave Schiffahrts AG 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. Anschließend erfolgt eine Klassifizierung nach der Eintrittswahrscheinlichkeit wie folgt:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung
0% bis 5 %	Sehr gering
6% bis 25%	Gering
26% bis 50%	Mittel
51% bis 100%	Hoch

Sodann erfolgt eine Klassifizierung nach dem finanziellen Auswirkungsgrad bei Risikoeintritt wie folgt:

Erwartete Auswirkung in TEUR	Grad der Auswirkung
TEUR 0 bis TEUR 100	Niedrig
TEUR 100 bis TEUR 500	Moderat
TEUR 500 bis TEUR 1.000	Wesentlich
> TEUR 1.000	Gravierend

Schließlich erfolgt die Verdichtung beider Klassifizierungen zu einer Gesamt-Risiko-Einschätzung von „niedrig“ über „mittel“ bis „hoch“ gemäß folgender Matrix:

Gesamtrisikoeermittlung		Eintrittswahrscheinlichkeit			
		Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch
Auswirkung	Niedrig	niedrig	niedrig	mittel	mittel
	Moderat	niedrig	mittel	mittel	mittel
	Wesentlich	mittel	mittel	mittel	hoch
	Gravierend	mittel	mittel	hoch	hoch

Anschließend werden Kontrollen zur Begrenzung der jeweiligen Risiken eingerichtet. Eine Klassifikation der Kontrollen erfolgt sodann 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 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.

Hamburg, im Dezember 2017



Der Vorstand  
Bernd Raddatz

# 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.

## Bulker

Herkunft: engl. Bulk = Masse

Bulker (Massengutfrachter) sind Frachtschiffe zur Beförderung von losen Massengütern / trockenem Schüttgut, wie z.B. Kohle, Erz und Getreide. Die Flotte der Bulker beträgt gut ein Drittel der gesamten Welthandelsflotte.

## 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 Reisecharter 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 Reparaturarbeiten 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 Selbsthalten versichert.

**Nettotonnen**

Angabe zur Schiffsgröße, die als Berechnungsgrundlage zur Tonnagesteuerermittlung dient.

**Off-hire**

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

**OPEX**

„Operational expenditures“: siehe Betriebskosten/Schiffsbetriebskosten.

**Pool oder auch Einnahmepool**

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

**Reedereiüberschuss**

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

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

**Reisecharter**

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

**Schiffshypothekendarlehen**

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

**See-Schiffsregister**

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

**Spot-Markt**

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

**Tanker**

Die Tankergrößen werden im Allgemeinen folgendermaßen bezeichnet:

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

**Tdw.**

siehe dwt.

**TEU**

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

**Time-Charter/Zeitcharter**

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

**TCE**

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

**Tonnage**

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

**Tonnagesteuer**

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

**Umsatzrendite**

Quotient aus Ergebnis und Umsatzerlösen.

**Vertragsreeder**

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

**WACC**

„weighted average cost of capital“ Gewogener Kapitalkostensatz.

# Impressum

## **Kontakt**

Marenave Schiffahrts AG | © 2017  
Valentinskamp 24 | 20354 Hamburg

## **Ansprechpartner**

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

E-Mail: [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com)  
[www.marenave.com](http://www.marenave.com)

Amtsgericht Hamburg | HRB 96057

WKN A0H1GY  
ISIN DE000A0H1GY2

## **Bildnachweis**

Shutterstock

## **Konzeption, Satz und Layout**

Smerling Design, Kiel

Herausgabedatum: Dezember 2017



Marenave Schiffahrts AG | Valentinskamp 24 | 20354 Hamburg  
Telefon +49.40.28 41 93-0 | Fax +49.40.28 41 93-297 | [www.marenave.com](http://www.marenave.com) | [info@marenave.com](mailto:info@marenave.com)