

# Geschäfts- bericht 2024



# KENNZAHLENÜBERSICHT

		2024	2023	Veränderung absolut
<b>Segment Linienschifffahrt</b>				
Schiffe insgesamt <sup>1</sup>		299	266	33
Kapazität der Schiffe insgesamt <sup>1</sup>	TTEU	2.346	1.972	374
Containerkapazität insgesamt <sup>1</sup>	TTEU	3.654	2.975	679
Frachtrate	USD/TEU	1.492	1.500	-8
Transportmenge	TTEU	12.467	11.907	560
Umsatzerlöse	Mio. EUR	18.754	17.762	992
EBITDA	Mio. EUR	4.510	4.415	95
EBIT	Mio. EUR	2.511	2.513	-1
<b>Segment Terminal &amp; Infrastruktur <sup>2</sup></b>				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	401	187	214
EBITDA	Mio. EUR	139	46	94
EBIT	Mio. EUR	66	16	50
<b>Konzern Finanzkennzahlen <sup>2</sup></b>				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	19.112	17.930	1.182
EBITDA	Mio. EUR	4.649	4.461	188
EBIT	Mio. EUR	2.577	2.529	48
Konzernergebnis	Mio. EUR	2.392	2.949	-556
Ergebnis je Aktie	EUR	13,57	16,70	-3,13
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	4.365	4.966	-601
<b>Konzern Renditekennzahlen <sup>2</sup></b>				
EBITDA-Marge	%	24,3	24,9	-0,6 ppt
EBIT-Marge	%	13,5	14,1	-0,6 ppt
ROIC	%	14,1	15,6	-1,5 ppt
<b>Konzern Bilanzkennzahlen <sup>1,2</sup></b>				
Eigenkapital	Mio. EUR	20.723	18.763	1.961
Eigenkapitalquote	%	61,6	64,7	-3,1 ppt
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.608	5.064	1.544
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	5.481	5.810	-329
Nettoliiquidität <sup>3</sup>	Mio. EUR	910	2.592	-1.681

<sup>1</sup> Stichtagswerte zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres

<sup>2</sup> Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

<sup>3</sup> Inklusive der in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen (strategische Liquiditätsreserve)

In den Tabellen und Grafiken dieses Geschäftsberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

**Der vorliegende Bericht wurde am 20. März 2025 veröffentlicht.**

# WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2024

- Hapag-Lloyd verzeichnete im Geschäftsjahr 2024 trotz gestiegener Transportaufwendungen eine positive Geschäftsentwicklung, die die ursprünglichen Erwartungen zu Jahresbeginn deutlich übertraf.
- Der Konzernumsatz stieg im Geschäftsjahr 2024 aufgrund der guten Nachfragenentwicklung in beiden Geschäftssegmenten um 6,6% auf 19,1 Mrd. EUR (2023: 17,9 Mrd. EUR).
- Das Konzern-EBITDA verbesserte sich leicht auf 4,6 Mrd. EUR (2023: 4,5 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT auf 2,6 Mrd. EUR (2023: 2,5 Mrd. EUR). Der Umsatzanstieg wurde dabei teilweise durch höhere Transport- und Terminalaufwendungen kompensiert.
- Im Segment Linienschifffahrt wurden im Geschäftsjahr 2024 ein EBITDA von 4,5 Mrd. EUR (2023: 4,4 Mrd. EUR) und ein EBIT von 2,5 Mrd. EUR (2023: 2,5 Mrd. EUR) erzielt.
- Die Transportmenge stieg um 4,7% auf 12,5 Mio. TEU (2023: 11,9 Mio. TEU), während die durchschnittliche Frachtrate mit 1.492 USD/TEU auf dem Niveau des Vorjahres lag (2023: 1.500 USD/TEU). Gleichzeitig führte insbesondere die notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zu einem überproportionalen Anstieg der Transportaufwendungen um 7,3% auf 12,8 Mrd. EUR (2023: 11,9 Mrd. EUR).
- Im Segment Terminal&Infrastruktur stieg das EBITDA – bedingt durch mehrere Akquisitionen im Laufe des vorherigen Geschäftsjahres – auf 139,5 Mio. EUR (2023: 46,0 Mio. EUR). Das EBIT lag mit 66,3 Mio. EUR ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert (2023\*: 16,5 Mio. EUR).
- Trotz eines leichten Anstiegs des operativen Ergebnisses war das Konzernergebnis 2024 mit 2,4 Mrd. EUR rückläufig (2023: 2,9 Mrd. EUR). Ursächlich hierfür waren ein niedrigeres Zinsergebnis sowie ein gestiegener Steueraufwand. Entsprechend fiel das Ergebnis je Aktie auf 13,57 EUR, nach 16,70 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 2,4 Mrd. EUR erneut positiv (2023: 3,3 Mrd. EUR).
- Zum 31. Dezember 2024 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern trotz Ausschüttung einer Dividende von 1,6 Mrd. EUR sowie Investitionen in die Schiffs- und Containerflotte von 2,2 Mrd. EUR über eine Nettoliquidität von 0,9 Mrd. EUR (31. Dezember 2023: 2,6 Mrd. EUR).
- Im Einklang mit der bisherigen Ausschüttungspolitik schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 30. April 2025 vor, für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 8,20 EUR je Aktie auszuschütten (Vorjahr: 9,25 EUR). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis von 60% (Vorjahr: 55%).
- Für das Geschäftsjahr 2025 erwartet der Vorstand ein Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,6 Mrd. EUR) und ein Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR). Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen, ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

# INHALT

**INTERVIEW** » Seite 4

**VORSTAND** » Seite 8

**AUF EINEN BLICK** » Seite 10

**STRATEGY 2030** » Seite 12

**TEAM** » Seite 16



18	<b>BERICHT DES AUFSICHTSRATS</b>
30	<b>ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT</b>
300	<b>KONZERNABSCHLUSS</b>
413	<b>VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER</b>
414	<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>
426	<b>PRÜFUNGSVERMERK</b>
430	<b>FINANZKALENDER</b>
431	<b>IMPRESSUM</b>



**Unseren Online-Bericht finden Sie hier:**  
**<https://hlag-2024.corporate-report.net>**

Jungfernfahrt der „Hamburg Express“ von Asien nach Hamburg. Mit einer Länge von knapp 400 Metern und einer Stellplatzkapazität von 23.664 Standardcontainern zählt sie zusammen mit ihren elf Schwesterschiffen zu den größten Frachtschiffen, die jemals unter deutscher Flagge gefahren sind. Ihr neuartiger Dual-Fuel-Antrieb ermöglicht erhebliche Einsparungen beim Ausstoß von CO<sub>2</sub> und anderen Schadstoffen.

# INTERVIEW

„QUALITÄT IST  
UND BLEIBT FÜR  
UNS AN ERSTER  
STELLE.“

Rolf Habben Jansen, CEO



**Michael Kastl, Managing Director Treasury, Finance & Investor Relations, im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG zur Geschäftsentwicklung des Jahres 2024**



**Michael Kastl: Rolf, wie blickst Du auf das Geschäftsjahr 2024?**

**Rolf Habben Jansen:** Das Jahr 2024 verlief für uns insgesamt sehr erfolgreich. Dank der unerwartet starken Nachfrage haben wir unsere Transportmenge um 5 Prozent gesteigert und damit trotz der höheren Transportkosten ein operatives Ergebnis erzielt, das mit 2,6 Milliarden Euro nicht nur leicht über dem Vorjahresniveau liegt, sondern zugleich unsere zu Jahresbeginn geäußerten Erwartungen deutlich übertroffen hat. Mit einer Eigenkapitalquote von 62 Prozent und einer Nettoliquidität von 0,9 Milliarden Euro sind wir gleichzeitig auch bilanziell weiterhin sehr gut aufgestellt. Von der erneut sehr guten Geschäftsentwicklung sollen auch unsere Aktionärinnen und Aktionäre profitieren. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen daher der Hauptversammlung am 30. April 2025 gemeinsam eine Dividende von 8,20 Euro je Anteilsschein vor – dies entspricht einem Ausschüttungsbetrag von insgesamt 1,4 Milliarden Euro, was die Hapag-Lloyd Aktie erneut zu einem der attraktivsten Dividentitel in Deutschland macht.

**Welche operativen Auswirkungen hatte die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer?**

Das Jahr war stark davon geprägt. Wir haben unsere Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet, um unsere Seeleute und die Ladung unserer Kunden zu schützen. Dies führte zu längeren Transitzeiten und höheren Transportkosten. Der niedrige Wasserstand im Panama-Kanal oder zahlreiche Hafestreiks, insbesondere an der US-Ostküste, waren weitere große Herausforderungen. Um die Lieferketten weitgehend intakt zu halten und unseren Kunden weiterhin einen verlässlichen Service zu bieten, haben wir unsere Schiffs- und Containerflotte deutlich ausgebaut.

**„Wir haben unsere Schiffs- und Containerflotte deutlich ausgebaut.“**

**Was waren für Dich die strategischen Highlights im abgelaufenen Geschäftsjahr?**

Zunächst einmal freue ich mich erneut über eine sehr hohe Zufriedenheit unserer Kunden. Darüber hinaus sind wir mit dem Aufbau unserer Terminalholding in Rotterdam gut vorangekommen und haben unseren Marktauftritt mit der Marke Hanseatic Global Terminals weiter geschärft. Auch unsere digitalen Services haben wir weiterentwickelt – ein Beispiel ist LIVE Position, das unseren Kunden mehr Transparenz in der Sendungsverfolgung bietet. Zugleich haben wir unsere Kompetenzen in puncto Daten und künstliche Intelligenz deutlich gestärkt. Ein weiterer Meilenstein war die Bestellung von 24 Schiffsneubauten, mit denen wir unsere Kapazitäten gezielt erweitern und unsere Flotte weiter modernisieren und dekarbonisieren werden. Letztes Jahr haben wir bereits über 200.000 TEU unserer emissionsarmen Transportlösung „Ship Green“ verkauft und durch den Gewinn der „Zero Emission Maritime Buyers Alliance (ZEMBA)“-Ausschreibung wird der Anteil grüner Transportlösungen in unserem Portfolio weiter ansteigen. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Verfügbarkeit von grünen Brennstoffen. Durch den Abschluss einer langfristigen Liefervereinbarung für grünes Methanol werden wir im Flottenbetrieb und im Vergleich zu konventionellen Treibstoffen bis zu 400.000 Tonnen CO<sub>2</sub>e-Emissionen pro Jahr einsparen können – ein weiterer Schritt hin zu einer klimafreundlicheren Schifffahrt.

**Ein wichtiger Meilenstein war die Vereinbarung einer neuen operativen Zusammenarbeit mit Maersk ab Februar 2025. Wie zufrieden bist Du mit dem Start der „Gemini Cooperation“?**

Dies war sicherlich ein außerordentlich wichtiger Schritt für uns. Mit der Gemini Cooperation wollen wir neue Maßstäbe in Sachen Zuverlässigkeit, Konnektivität und Nachhaltigkeit in der Linienschifffahrt setzen. Unsere operative Zusammenarbeit auf den wesentlichen Ost-West-Verkehren ist sehr gut gestartet und mit der Nachfrage unserer Kunden sind wir bislang sehr zufrieden. Wir arbeiten gerade mit Hochdruck daran, unsere Dienste schrittweise auf das neue Netzwerk umzustellen und dieses vollständig zu etablieren. Dann werden wir beim Thema Qualität in diesem Jahr noch einmal einen deutlichen Sprung nach vorne machen, denn ein zentraler Baustein ist unser ambitioniertes Kundenversprechen, eine Fahrplanteure von 90 Prozent zu erzielen.

**Zu Beginn des Jahres 2025 bleiben zahlreiche geopolitische Herausforderungen ungelöst. Wie zuversichtlich blickt Hapag-Lloyd in das aktuelle Geschäftsjahr?**

Wir beobachten die Lage im Nahen Osten weiterhin sehr genau und einige Entwicklungen geben Anlass zur Hoffnung. Wir werden unser Netzwerk aber erst wieder umstellen, wenn die Passage durch das Rote Meer sicher ist. Ein weiterer Punkt sind neue Handelsbeschränkungen durch Zölle. Es ist noch nicht vollends absehbar, wie diese sich letztendlich auf die globalen Handelsbeziehungen auswirken werden. Eines steht aber fest: Der Welthandel wird auch in Zukunft von entscheidender Bedeutung sein und sich seinen Weg suchen, selbst wenn sich einzelne Warenströme verlagern sollten. Die meisten Experten erwarten daher auch im laufenden Geschäftsjahr ein moderates Wachstum der weltweiten Containertransporte. Trotzdem ist und bleibt die Containerschifffahrt eine sehr wettbewerbsintensive Branche. Deshalb werden wir weiterhin intensiv daran arbeiten, unsere Stückkosten zu senken und dadurch unsere Wettbewerbsposition zu stärken.



## „Wir wollen bei der Fahrplan- zuverlässigkeit und unseren digitalen Angeboten neue Maßstäbe setzen.“

### **Wo werden die strategischen Schwerpunkte im laufenden Geschäftsjahr liegen?**

Qualität ist und bleibt für uns an erster Stelle. Wir wollen bei der Fahrplanzuverlässigkeit und bei unseren digitalen Angeboten neue Maßstäbe setzen. Dabei spielen unsere weltweiten Kolleginnen und Kollegen eine entscheidende Rolle – ihr Engagement und ihre Expertise sind der Schlüssel zu unserem Erfolg. Deshalb werden wir weiter in den Kompetenzausbau unserer Belegschaft investieren. Wir werden von den Chancen attraktiver Wachstumsmärkte profitieren, unsere Kunden mit den richtigen Angeboten überzeugen und unser Geschäft weiter ausbauen. Gleichzeitig bleibt Nachhaltigkeit ein zentrales Thema: Wir bekennen uns unverändert zum Pariser Abkommen und werden unsere Anstrengungen zur Dekarbonisierung unserer Flotte weiter intensivieren. So stellen wir nicht nur unsere ökologische Verantwortung unter Beweis, indem wir Schritt für Schritt auf unser Ziel hinarbeiten, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu sein, sondern sichern dadurch auch die langfristige Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd.



# VORSTAND

## CFO & CPO

### MARK FRESE

„Wir haben unsere umsichtige Finanzpolitik beibehalten und intensiv daran gearbeitet, unsere Wettbewerbsfähigkeit und Kostenposition weiter zu verbessern. Zugleich haben wir deutliche Prozessverbesserungen im Einkauf erzielt und unsere Finanztransformation weiter vorangetrieben.“

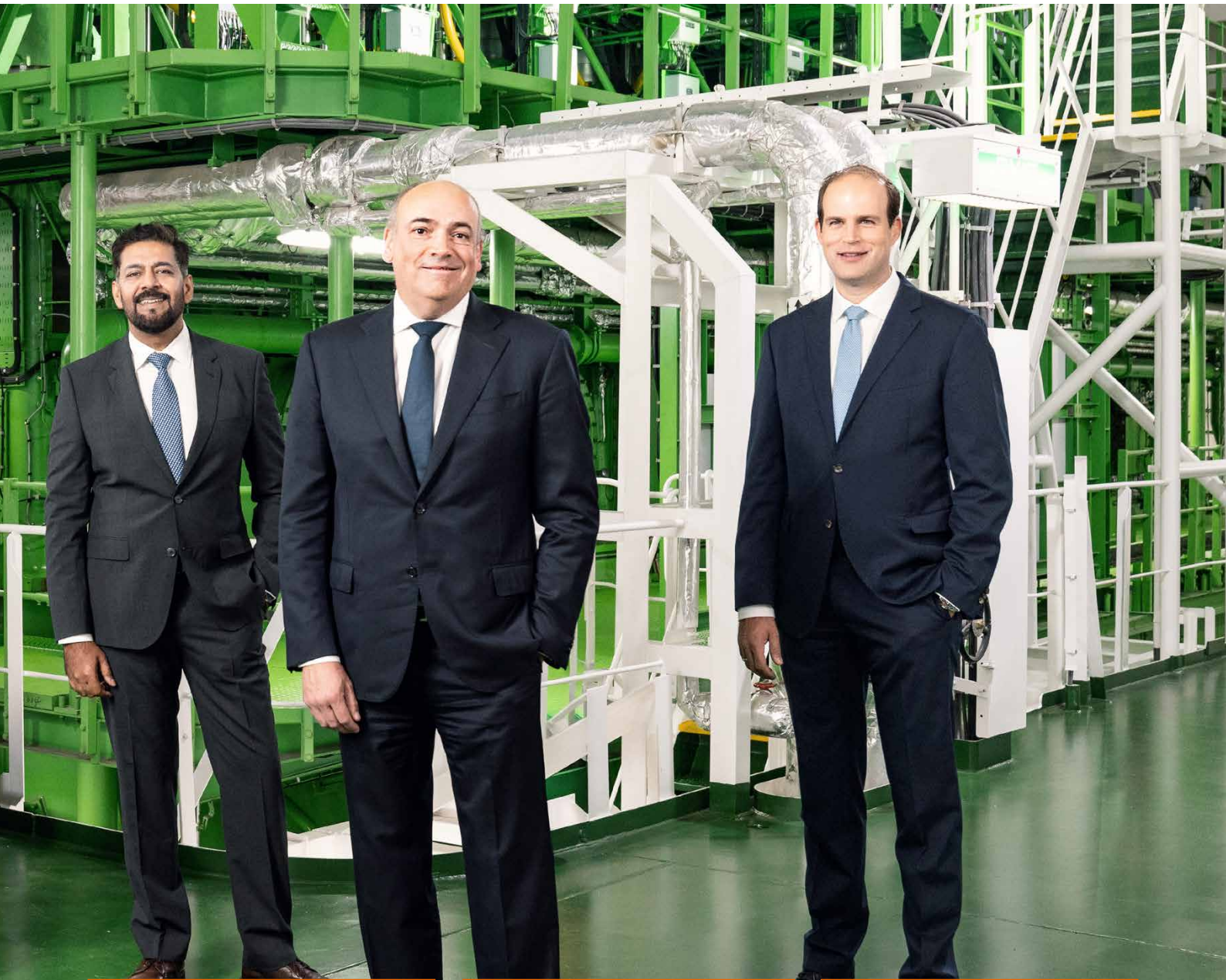
## CIO & CHRO

### DONYA-FLORENCE AMER

„Wir haben bemerkenswerte Fortschritte mit unserer Mitarbeiterstrategie erzielt, unterstützt durch erhebliche Investitionen zur Erweiterung unserer Fähigkeiten, Kompetenzen und unseres Technologie-Stacks. Darüber hinaus haben wir unsere digitale Transformation beschleunigt, indem wir eine Reihe wirkungsvoller Projekte gestartet und unser Fachwissen in den Bereichen Daten und künstliche Intelligenz erheblich gestärkt haben.“



Der Vorstand im Maschinenraum der „Hamburg Express“. Der im Hintergrund zu sehende Dual-Fuel-Motor hat eine Leistung von rund 79.000 PS und kann sowohl mit herkömmlichem Bunkeröl als auch mit Flüssiggas betrieben werden. Damit kann das Schiff Ladungen mit einem Gewicht von über 200.000 Tonnen transportieren.



**CTIO**  
**DHEERAJ BHATIA**

„Wir haben in unserem Terminal- und Infrastrukturgeschäft deutliche Fortschritte gemacht, indem wir das Team unserer Terminal-Holding in Rotterdam erweitert, unsere Marktpräsenz unter der Marke Hanseatic Global Terminals (HGT) gestärkt und die Kapazitäten und Fähigkeiten an unseren weltweiten Standorten weiter ausgebaut haben.“

**CEO**  
**ROLF HABBEN JANSEN**

„In einem herausfordernden Marktumfeld blicken wir insgesamt auf ein erfolgreiches Jahr und gute Ergebnisse. Wir haben die Zufriedenheit unserer Kunden auf einem hohen Niveau gehalten und mit unserer ‚Gemini Cooperation‘ eine gute Basis für weitere Qualitätsverbesserungen geschaffen.“

**COO**  
**DR. MAXIMILIAN ROTHKOPF**

„Wir haben unsere Container- und Schiffsflotte deutlich ausgebaut und das größte Neubauprogramm in der jüngeren Unternehmensgeschichte gestartet. Dadurch haben wir die Grundlage für künftiges Wachstum geschaffen ebenso wie für die weitere Modernisierung und Dekarbonisierung unserer Flotte.“

# AUF EINEN BLICK

Wir sind eine der führenden Containerlinienreedereien und ein global agierender Terminalbetreiber. Unser Liniennetz verbindet über 600 Häfen auf fünf Kontinenten. Gleichzeitig bauen wir unser Hinterlandgeschäft mit Haus-zu-Haus-Transporten weiter aus. Damit leisten wir einen entscheidenden Beitrag für intakte globale Lieferketten.

## LINIENSCHIFFFAHRT

**299**

Containerschiffe

**113**

Liniendienste

**3,7** Mio. TEU

Containerflotte

**14.000**

Mitarbeiter

**400**

Standorte weltweit

## TERMINAL & INFRASTRUKTUR

**2.900**

Mitarbeiter

**21**

Containerterminals

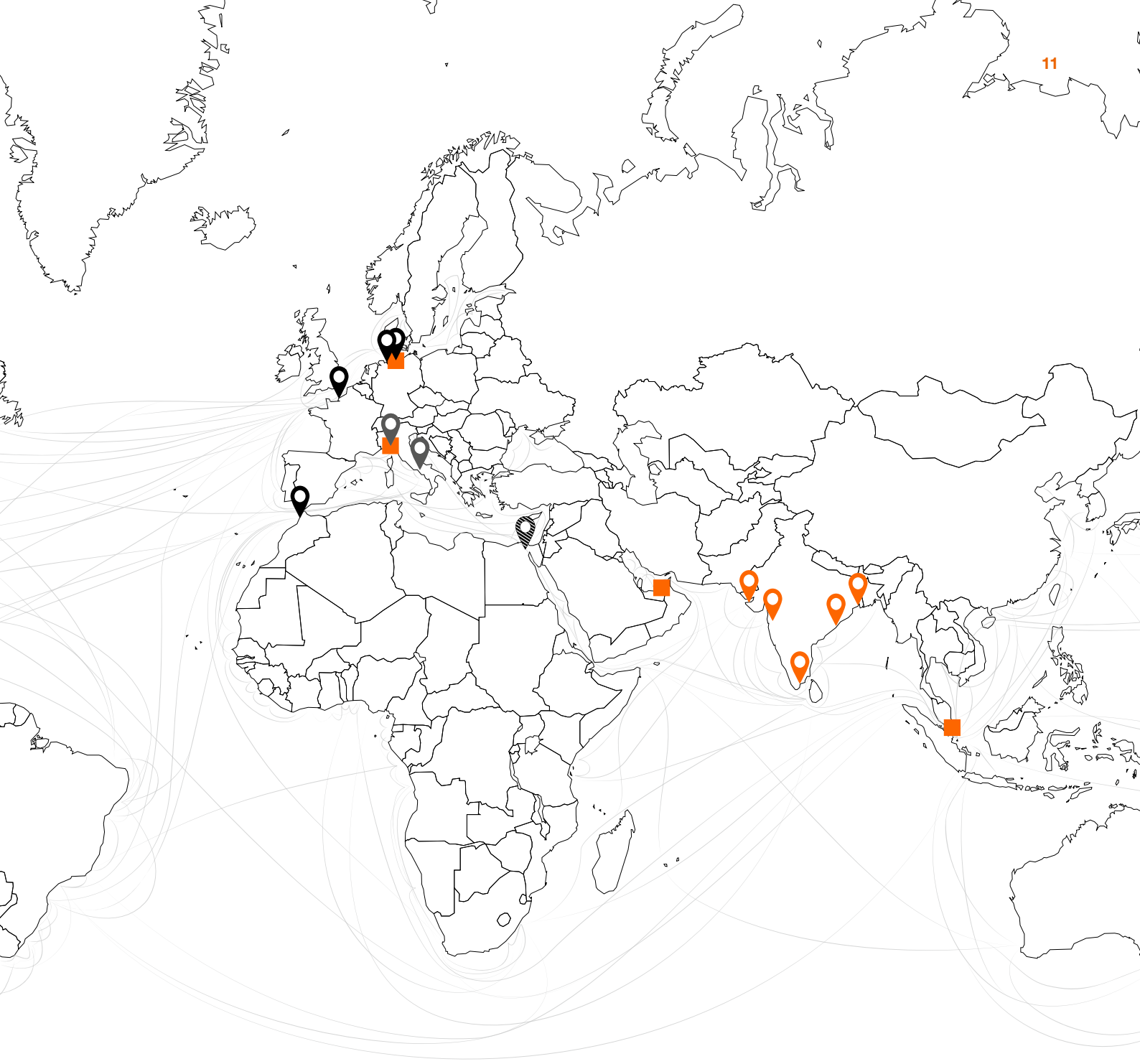
**11**

Länder








Hanseatic Global  
Terminals

Markenname seit Juli 2024



**Regionale Headquarters**

**Terminalbeteiligungen**

-  SAAM Terminals
-  Weitere Beteiligungen
-  Spinelli Gruppe
-  Im Bau befindlich
-  J M Baxi

# STRATEGY 2030

2024 haben wir unsere neue „Strategy 2030“ vorgestellt. Dabei bleiben wir unserem Kerngeschäft Linienschifffahrt treu, erweitern und stärken es aber im Rahmen unseres „Pure Play Plus“-Modells durch den Aufbau des neuen Geschäftssegments Terminal & Infrastruktur mit dem Ziel, noch bessere Verbindungen von Hafen zu Hafen oder von Tür zu Tür zu ermöglichen. In beiden Geschäftsfeldern haben wir zudem ehrgeizige Wachstumsziele. Um diese zu erreichen und unserem Anspruch gerecht zu werden, die „unangefochtene Nummer eins für Qualität“ zu sein, stellen wir unsere Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns.

## Eckpfeiler der Strategie 2030

Mit **Pure Play Plus** stärken wir nicht nur unser Kerngeschäft Containerschifffahrt durch Investitionen in unsere Flotte, sondern erweitern auch unser Terminalportfolio und bauen unsere Tür-zu-Tür-Verkehre aus. Als **Top 5 Global Container Line** wollen wir unsere Position unter den führenden Reedereien festigen und in Schlüsselmärkten wachsen. Hierfür haben wir drei Erfolgsfaktoren definiert.

Mit **Undisputed Number One for Quality** setzen wir auf operative Exzellenz, Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit. Als **Sustainability Driver** senken wir unsere Flottenemissionen bis 2030 um ein Drittel und streben bis 2045 einen Netto-Null-Flottenbetrieb an. Als **Top Performing Carrier** verbessern wir unsere Produktivität und Kosteneffizienz durch den gezielten Ausbau der Kompetenzen unseres Teams und die Stärkung unserer IT-Infrastruktur. Gemeinsam schaffen wir Qualität, Nachhaltigkeit und langfristigen Erfolg.



<sup>1</sup> OTD = On Time Delivery

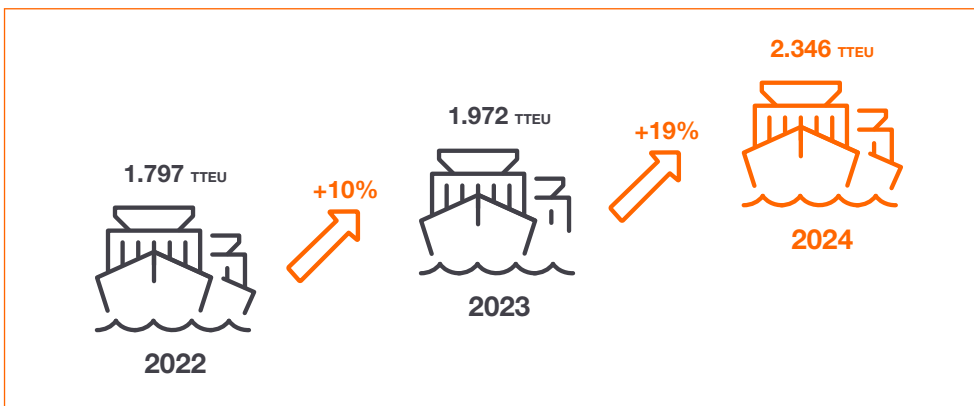
<sup>2</sup> CX = Customer Experience

<sup>3</sup> FTE = Full-time equivalent

## TOP 5 GLOBAL CONTAINER LINE

2024 konnten wir unsere Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr um 5 % steigern – trotz der herausfordernden Sicherheitslage im Roten Meer und den damit verbundenen Umleitungen von Schiffen. Unsere Flotte wuchs im Berichtsjahr deutlich um 19 % auf 2,3 Millionen TEU. Damit haben wir die Basis für weiteres Mengenwachstum gelegt und unsere Top 5 Position mit einem weltweiten Marktanteil von 10 % gefestigt.

### Entwicklung der Kapazität unserer Schiffsflotte



Darüber hinaus konnten wir den Anteil unserer Direktkunden (BCO) im Jahr 2024 weiter steigern und unser Hinterlandgeschäft mit Tür-zu-Tür-Transporten durch ein verbessertes Servicelevel ausbauen. Auch im Terminalgeschäft haben wir unter dem neuen Markennamen Hanseatic Global Terminals (HGT) bedeutende Fortschritte erzielt. HGT ist an gut 21 Terminals in elf Ländern und fünf Kontinenten beteiligt – bis 2030 wollen wir unser Portfolio auf über 30 Terminals erweitern.

## QUALITÄT

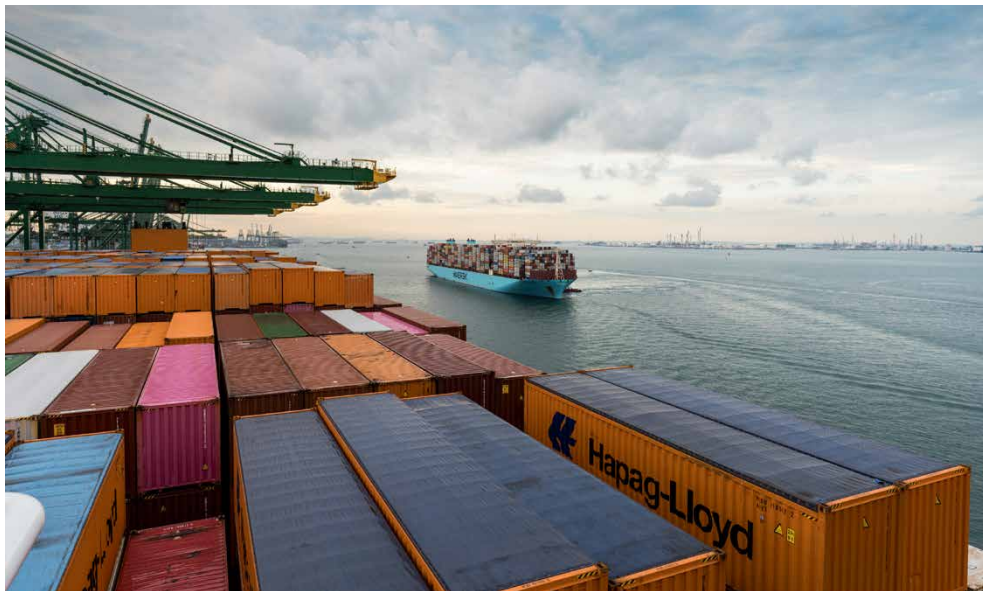
Qualität ist unser wichtigstes Differenzierungsmerkmal gegenüber unseren Mitbewerbern. Im Jahr 2024 konnten wir erneut Bestwerte bei der Kundenzufriedenheit erzielen. Der enge Austausch mit unseren Kunden ermöglicht es uns, die Servicequalität und unser Produktangebot kontinuierlich zu verbessern. Um unsere Spitzenposition als „unangefochtene Nummer eins für Qualität“ weiter auszubauen, haben wir im Berichtsjahr zudem an einer umfassenden Optimierung unseres Liniennetzes gearbeitet, die im Februar 2025 gemeinsam mit unserem neuen Partner Maersk als „Gemini Cooperation“ gestartet wurde.



Die Teams in unseren Global Capability Centern und Quality Service Centern spielen eine entscheidende Rolle bei der Erfüllung unserer Qualitätsversprechen.

## GEMINI COOPERATION

Im Januar 2024 haben wir mit Maersk eine Vereinbarung über eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit mit dem Namen „Gemini Cooperation“ getroffen, die im Februar 2025 gestartet ist. Ziel dieser Kooperation ist es, im Seeverkehr ein schnelles und robustes Servicenetzwerk mit einer branchenführenden Zuverlässigkeit zu etablieren. Mit einer Gesamtkapazität von 3,7 Millionen TEU deckt „Gemini Cooperation“ sieben Fahrtgebiete mit 57 Liniendiensten ab. Das neuartige Hub-and-Spoke-Netzwerk verbindet interkontinentale Mainliner-Dienste mit dedizierten regionalen Shuttle-Netzwerken und Zubringerdiensten. Nach der vollständigen Einführung des Netzwerks wird eine Fahrplanzuverlässigkeit von über 90 % angestrebt.



Ziel der neuen „Gemini Cooperation“ mit Maersk ist die Etablierung eines schnellen und flexiblen maritimen Netzwerks mit branchenführender Zuverlässigkeit.

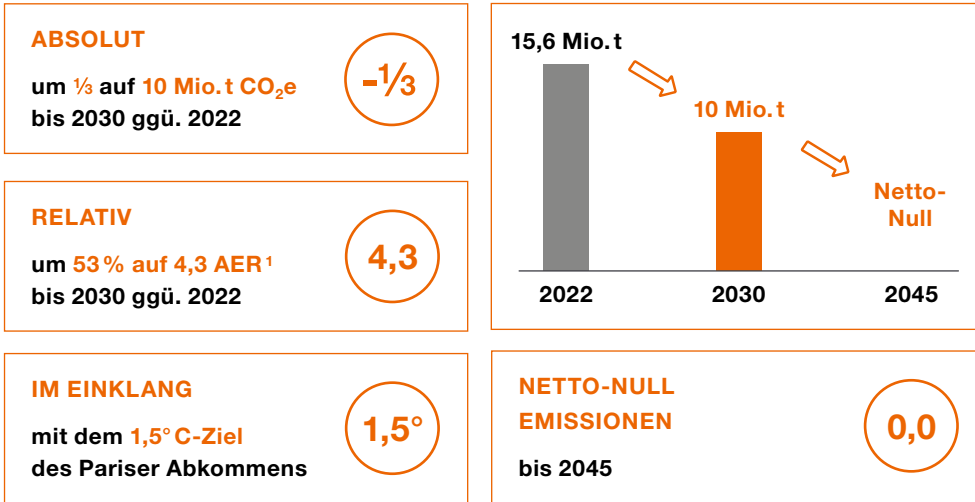
## NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Strategie 2030. Im Berichtsjahr haben wir unsere Flotte um fünf hocheffiziente Dual-Fuel-Schiffe erweitert und ein umfangreiches Neubauprogramm mit 24 weiteren Dual-Fuel-Schiffen gestartet – das größte der Unternehmensgeschichte. Darüber hinaus haben wir die Modernisierung unserer Bestandsflotte konsequent vorangetrieben und zum Beispiel durch den Einbau neuer Schiffsschrauben wirkungsvolle Effizienzmaßnahmen umgesetzt, die unmittelbar zu erheblichen Emissionseinsparungen beitragen.

Zugleich haben wir beschlossen, bis 2026 fünf Schiffe auf Methanolantrieb umzurüsten und uns durch einen langfristigen Liefervertrag 250.000 Tonnen grünes Methanol pro Jahr gesichert, wodurch wir bis zu 400.000 Tonnen CO<sub>2</sub>e einsparen werden. Auch unsere emissionsarme Transportlösung „Ship Green“ erfreut sich wachsender Beliebtheit bei unseren Kunden – mit mehr als 200.000 verkauften TEU konnten wir hier eine deutliche Absatzsteigerung erzielen und durch den Einsatz von Biokraftstoffen 158.000 Tonnen CO<sub>2</sub>e einsparen.



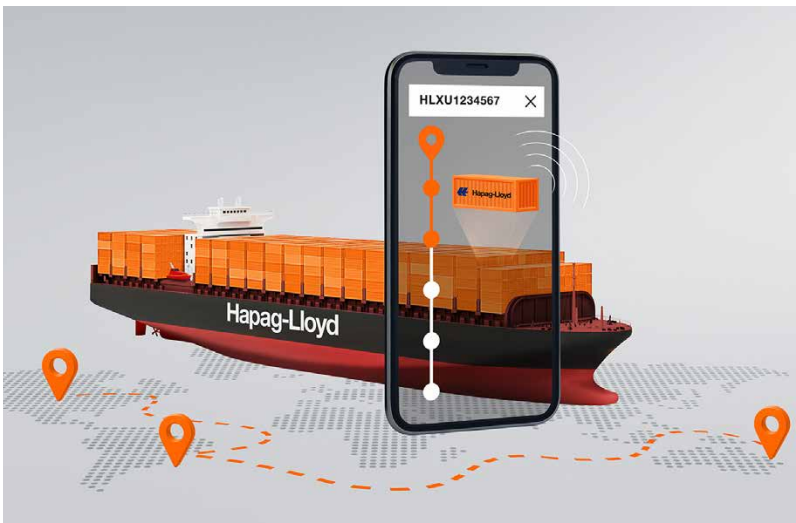
**CO<sub>2</sub>e-Reduktionsziele für die gesamte Hapag-Lloyd Flotte**



<sup>1</sup> Die gewichtete durchschnittliche Well-to-Wake Average Efficiency Ratio (AER) der betriebenen Flotte in g CO<sub>2</sub>e/dwt x NM

**TOP PERFORMING CARRIER**

Mit dem Ziel, zu den leistungsstärksten und profitabelsten Reedereien zu gehören, haben wir im Berichtsjahr unseren Einkauf optimiert und verstärkt in die Fähigkeiten unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investiert, zum Beispiel durch die Hapag-Lloyd Academy. Gleichzeitig modernisieren wir konsequent unsere IT-Infrastruktur, um Prozesse effizienter zu gestalten und Daten besser zu nutzen. Bei der Steuerung unserer Schiffe und Container ermöglicht uns der Einsatz künstlicher Intelligenz in Verbindung mit den Daten der neu installierten Ortungsgeräte an nahezu allen Containern präzisere Analysen und intelligente Entscheidungen in Echtzeit. Zugleich profitieren unsere Kunden zunehmend von neuen digitalen Angeboten, mit denen wir die Transparenz in den Lieferketten deutlich steigern.



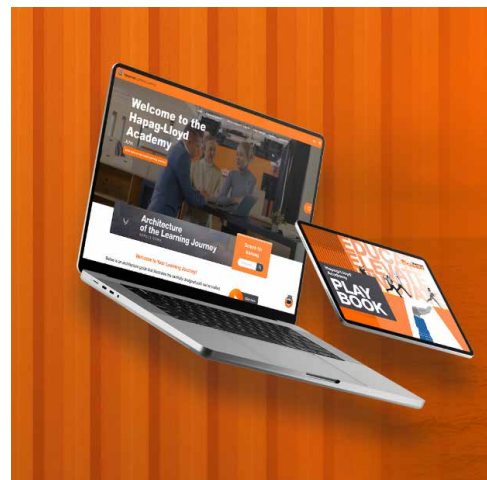
Ortungsgeräte ermöglichen die Überwachung unserer Container in Echtzeit.

# TEAM

Bei Hapag-Lloyd schlägt das Herz von weltweit rund 17.000 engagierten Menschen – an Land und auf See. Gemeinsam repräsentieren wir mehr als 100 Nationalitäten und verkörpern Vielfalt, die uns stark macht. Unsere Unternehmenswerte „We Care. We Move. We Deliver.“ stehen dabei im Mittelpunkt all unseres Handelns und inspirieren uns, jeden Tag das Beste zu geben für unsere Kunden, Geschäftspartner und Anteilseigner.

## HAPAG-LLOYD ACADEMY

Im Jahr 2024 haben wir konsequent in die Weiterentwicklung unserer Kompetenzen investiert und unsere Hapag-Lloyd Academy nicht nur ausgebaut, sondern mit zahlreichen neuen Trainingsangeboten auf ein höheres Level gehoben. Unser Ziel ist klar – wir wollen die unangefochtene Nummer eins für Qualität sein. Dabei sind es unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die dies täglich mit Leidenschaft und Engagement möglich machen.



Die Hapag-Lloyd Academy bietet ein wachsendes Angebot an Online-Kursen und Präsenzveranstaltungen.



Im Rahmen von Hapag-Lloyd Cares setzen wir uns für soziale und ökologische Projekte vor Ort ein.

## WE CARE

Als international tätige Linienreederei bewegen wir uns in einem höchst kompetitiven Wettbewerbsumfeld und sind zugleich von geopolitischen Entwicklungen abhängig, an die wir uns schnell anpassen müssen. Dabei verlangt es unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehr viel ab, die Lieferketten unserer Kunden intakt zu halten. Wir stehen als Unternehmen aber nicht nur für Qualität gegenüber unseren Kunden ein, sondern auch für ein faires und wertschätzendes Arbeitsumfeld für unser Team und gesellschaftliches Engagement. Das Wohlergehen und die Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen genießen dabei oberste Priorität. Deshalb haben wir im Jahr 2024 an unserer Entscheidung festgehalten, keine Schiffe mehr durch das Rote Meer zu fahren, solange die Sicherheit unserer Seeleute nicht gewährleistet ist.

Darüber hinaus haben wir auch im vergangenen Jahr im Rahmen unserer Initiative Hapag-Lloyd Cares soziale und ökologische Projekte vor Ort unterstützt. Dabei setzen sich unsere Teams auf der ganzen Welt für Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und den Schutz der Meere ein.

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

### **Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,**

im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

### **Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand**

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft und erläuterte dabei auch operative Kennzahlen. Bedeutender Schwerpunkt der Berichterstattung und Beratung waren die Gefahren für die Schifffahrt im Roten Meer und die daraus resultierende Notwendigkeit, Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung umzuleiten. In den Sitzungen des Aufsichtsrats hat der Vorstand mündlich und schriftlich berichtet, und in diesem Zuge alle Fragen des Aufsichtsrats vollumfänglich beantwortet. Auch außerhalb der Sitzungen ist durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns und zu den wichtigsten Vorgängen in der Hapag-Lloyd AG die Information an den Aufsichtsrat sichergestellt worden. Des Weiteren ist die Zusammenarbeit des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Vorsitzenden des Vorstands von einem regelmäßigen Austausch zur aktuellen Geschäftslage geprägt. Der Aufsichtsratsvorsitzende nahm auch im Geschäftsjahr 2024 turnusmäßig an einigen Vorstandssitzungen teil. Folglich war die unverzügliche Information des Aufsichtsrats zu jeder Zeit gegeben. Die Berichterstattung des Vorstands wurde den vom Gesetz und Aufsichtsrat gestellten Anforderungen gerecht und entsprach den Grundsätzen guter Corporate Governance.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat frühzeitig in Entscheidungen mit bedeutendem Einfluss auf die Lage und Entwicklung des Unternehmens eingebunden. Dabei hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung durch den Vorstand jederzeit auf Grundlage von Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit überwacht.



Michael Behrendt  
(Vorsitzender  
des Aufsichtsrats)

### **Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit**

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum vier Sitzungen ab. Die Sitzungen fanden am 13. März 2024, 30. April 2024, 18. September 2024 und 13. November 2024 statt. Die durchschnittliche Präsenzquote in den Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen der Ausschüsse stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 96,9%
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 92,6%
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 97,9%
- Sitzung des Nominierungsausschusses: 100%

## Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2024

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats				Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses				Nominierungsausschuss		
	13.3.2024	30.4.2024	18.9.2024	13.11.2024	13.3.2024	18.9.2024	13.11.2024	12.3.2024	14.5.2024	13.8.2024	5.9.2024		12.11.2024	12.12.2024
Herr Albrecht	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Herr Alnowaiser	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							✓
Scheich Al-Thani	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Herr Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							✓
Herr Gernandt	✓	✓	○	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Herr Graeser	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Herr Hasbún	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Frau Kröger	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Frau Lehmköster	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Frau Neumann	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Frau Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							
Frau Niklas	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓
Herr Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓							✓
Herr Rittstieg	✓	✓	✓	✓										
Herr Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Frau Schwiegershausen-Güth	✓	✓			✓									
Frau Ulbrich			○	✓			✓							

✓ Teilnahme an der Sitzung

○ Keine Teilnahme an der Sitzung

■ Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Im Rahmen eines Umlaufverfahrens wählte der Aufsichtsrat am 16. Februar 2024 Herrn Klaus Schroeter zum ersten stellvertretenden Vorsitzenden und besetzte die vakanten Positionen im Vermittlungsausschuss, im Präsidial- und Personalausschuss sowie im Prüfungs- und Finanzausschuss neu.

**Aufsichtsratssitzung am 13. März 2024**

In seiner Sitzung am 13. März 2024 beschloss der Aufsichtsrat zunächst der Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses zu folgen und das bestehende Kompetenzprofil des Aufsichtsrats anzupassen. Des Weiteren wurde auf Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses die Neubestellung von Herrn Rolf Habben Jansen, die Wiederbestellung von Frau Donya-Florence Amer sowie die Feststellung der Höhe des Integrationsbonus der Vorstandsmitglieder beschlossen. Im weiteren Verlauf beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten und beschloss der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024 zu folgen. Im Folgenden stimmte der Aufsichtsrat der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. April 2024 zu und verabschiedete seine weiteren Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Prüfung des in Übereinstimmung mit den §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB erstellten nichtfinanziellen Berichts und der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG und verabschiedete diese. Im Anschluss erörterte der Aufsichtsrat die aktuelle Geschäftslage, insbesondere vor dem Hintergrund der Gefahren für die Schifffahrt im Roten Meer und der daraus resultierenden Notwendigkeit, Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung umzuleiten. Zudem folgte er der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses und beschloss ein zusätzliches Investitionsbudget für die Umrüstung von fünf gecharterten Schiffen, die Verlängerung der laufenden Zeitcharterverträge dieser Schiffe sowie für inkrementelle Nutzungsrechtzugänge aus Charterverträgen.

**Aufsichtsratssitzung am 30. April 2024**

Zu Beginn der Sitzung informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage und die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024. Anschließend folgten Berichte zur technologischen Transformation und zur Flottenentwicklung. Zum Abschluss widmete sich der Aufsichtsrat den Vorbereitungen für die unmittelbar anschließende ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft.

Im Rahmen eines Umlaufverfahrens wählte der Aufsichtsrat am 3. Mai 2024 Herrn Michael Behrendt zum Vorsitzenden und Herrn Oscar Hasbún zum zweiten stellvertretenden Vorsitzenden.

Am 16. Mai 2024 genehmigte der Aufsichtsrat im Rahmen eines Umlaufverfahrens – der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend – ein ergänzendes Container-Investitionsbudget.

Ebenfalls im Umlaufverfahren beschloss der Aufsichtsrat am 4. Juli 2024 ein zusätzliches Investitionsbudget für inkrementelle Nutzungsrechtzugänge im Zusammenhang mit Charterverträgen.

**Aufsichtsratssitzung am 18. September 2024**

Zu Beginn der Sitzung wählte der Aufsichtsrat Frau Maren Ulbrich zum neuen Mitglied des Präsidial- und Personalausschusses. Im Anschluss berichtete der Vorstand über die aktuelle Geschäftslage, insbesondere über ein wirtschaftlich solides erstes Halbjahr, das operativ weiterhin von den Gefahren für die Schifffahrt im Roten Meer geprägt war. Der Schwerpunkt der weiteren Beratungen lag auf dem Bericht des Geschäftsbereichs Terminal & Infrastruktur, der Aktualisierung der Ergebnisaussicht für das Geschäftsjahr 2024 sowie den wesentlichen Planannahmen für 2025. Im Zuge der Diskussionen über die Ergebnisaussicht für das Geschäftsjahr 2024 fasste der Aufsichtsrat einen Beschluss über ein zusätzliches Container-Investitionsbudget. Zudem informierte der Vorstand über geplante Flotteninvestitionen. Der Aufsichtsrat beschloss daraufhin, der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses zu folgen und die Beauftragung zum Bau, den anschließenden Erwerb sowie die Finanzierung von 24 Containerschiffneubauten zu genehmigen. Den Abschluss der Sitzung bildete der Bericht des Chief Compliance Officers.

**Aufsichtsratssitzung am 13. November 2024**

Zu Beginn der Sitzung informierte der Vorstand über die aktuelle Geschäftslage vor dem Hintergrund der weiterhin positiven Marktbedingungen. Anschließend diskutierte der Aufsichtsrat über eine Terminal-Beteiligung in Italien. Im weiteren Verlauf standen die dritte Hochrechnung für das Geschäftsjahr 2024 sowie das Jahresbudget 2025 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt. Der Vorstand präsentierte die entsprechenden Planungen detailliert und erläuterte die zugrundeliegenden Prämissen ausführlich. Auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses stimmte der Aufsichtsrat dem Jahresbudget 2025 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zu. Abschließend folgte ein Bericht der Arbeitsdirektorin.

**Sitzungen der Ausschüsse und Themen der Ausschussarbeit**

Die Arbeit des Aufsichtsrats wurde durch seine Ausschüsse vorbereitet und unterstützt. Die diesen Ausschüssen zugewiesenen Aufgaben sind im Einzelnen im Rahmen der gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung des Vorstands und Aufsichtsrats beschrieben. Folgende Ausschüsse mit den nachstehend genannten Mitgliedern waren im Berichtsjahr eingesetzt:

**Präsidial- und Personalausschuss:** Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (ab 16. Februar), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Peter Graeser (ab 16. Februar), Sabine Nieswand (ab 16. Februar), Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (ab 16. Februar), Maya Schwiegershausen-Güth (ab 16. Februar, bis 30. Juni), Maren Ulbrich (ab 18. September).

Der Präsidial- und Personalausschuss tagte im Jahr 2024 in drei Sitzungen: am 13. März, 18. September und 13. November.

Am 13. März 2024 befasste sich der Ausschuss neben der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung des gleichen Tages auch mit der Anpassung des bestehenden Kompetenzprofils des Aufsichtsrats sowie der Neubestellung von Herrn Rolf Habben Jansen, der Wiederbestellung von Frau Donya-Florence Amer und der Feststellung des Integrationsbonus für die Vorstandsmitglieder.

In den Sitzungen am 18. September 2024 und 13. November 2024 befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss jeweils mit der Vorbereitung der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung.



**Prüfungs- und Finanzausschuss:** Oscar Hasbún Martínez (Vorsitz bis 30. April), Karl Gernandt (Vorsitz ab 3. Mai), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Annabell Kröger (ab 16. Februar), Silke Lehmköster (ab 16. Februar), Martina Neumann (ab 16. Februar), Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter (ab 16. Februar).

Der Prüfungs- und Finanzausschuss tagte im Geschäftsjahr 2024 in sechs Sitzungen: am 12. März, 14. Mai, 13. August, 5. September, 12. November und 12. Dezember.

In der Sitzung am 12. März 2024 standen die Jahresabschluss Themen im Mittelpunkt, einschließlich des Berichts des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2023 (siehe auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2023“ im Geschäftsbericht 2023). Der Abhängigkeitsbericht wurde erörtert und eine entsprechende Empfehlung an den Aufsichtsrat beschlossen (siehe auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“ im Geschäftsbericht 2023). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024 sowie Investitionsvorschlägen.

Im Rahmen eines Umlaufverfahrens wählte der Prüfungs- und Finanzausschuss am 3. Mai 2024 Herrn Karl Gernandt zum Vorsitzenden.

Die zweite Sitzung am 14. Mai 2024 stand im Zeichen der Beratung des Finanzberichts für das erste Quartal sowie der ersten Hochrechnung des Geschäftsjahres 2024. Zudem wurde das interne Kontrollsystem (IKS) erörtert und ein Überblick über aktuelle Akquisitionsprojekte gegeben.

In der Sitzung am 13. August 2024 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht und die Vorschau auf das zweite Halbjahr im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit den geplanten Flotteninvestitionen, den Sicherungsgeschäften im Konzern, dem Bericht der Konzernrevision und den aktuellen Akquisitionsprojekten.

Die Sitzung am 5. September 2024 befasste sich im Wesentlichen mit den geplanten Flotteninvestitionen.

In seiner fünften Sitzung am 12. November 2024 stand das vorgelegte Jahresbudget 2025 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Beratungen. Zudem wurden der Quartalsfinanzbericht für das dritte Quartal, die Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung sowie das Risikomanagement erörtert.

In seiner sechsten Sitzung am 12. Dezember 2024 diskutierte der Prüfungs- und Finanzausschuss den aktuellen Stand einer Terminal-Beteiligung in Italien.

**Nominierungsausschuss:** Michael Behrendt (Vorsitz), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna.

Der Nominierungsausschuss tagte am 13. März 2024 und empfahl dem Aufsichtsrat, der Hauptversammlung 2024 vorzuschlagen, Herrn Michael Behrendt erneut in den Aufsichtsrat zu wählen.

**Vermittlungsausschuss gemäß §27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz:** Michael Behrendt (Vorsitz), Sabine Nieswand (ab 16. Februar), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (ab 16. Februar).

Der Vermittlungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2024 keine Sitzung ab.

#### **Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Mitglieder des Aufsichtsrats**

Die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben nützlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden hierbei auch von der Gesellschaft unterstützt.

Für neue Mitglieder des Aufsichtsrats finden Informationsveranstaltungen statt, in denen das Geschäftsmodell der Hapag-Lloyd AG vermittelt wird.

#### **Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand**

Frau Maren Ulbrich wurde mit Wirkung zum 14. August 2024 für die Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat gerichtlich bestellt, da Frau Schwiegershausen-Güth ihr Aufsichtsratsmandat aus persönlichen Gründen zum 30. Juni 2024 niedergelegt hatte.

#### **Corporate Governance**

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2024 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildeten die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022). Eine gute Unternehmensführung schließt nicht aus, in einzelnen begründeten Aspekten von den Empfehlungen des Kodex abzuweichen. Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt die Hapag-Lloyd AG der Pflicht, nach § 161 des Aktiengesetzes zu erklären, dass den Empfehlungen des DCGK entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht (Entsprechenserklärung). Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2024 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html>. Weitere Details zur Corporate Governance sind der Erklärung zur Unternehmensführung zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, etwaige Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2024 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

**Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2024**

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG sowie seinen Gewinnverwendungsvorschlag fristgerecht vorgelegt.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand nach den Regeln des HGB aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 sowie den gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellten Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Abschlussprüfer hat vor der Beschlussfassung des Prüfungs- und Finanzausschusses über dessen Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung erklärt, dass keine geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die Zweifel an seiner Unabhängigkeit begründen können. Im Rahmen dieser Erklärung wurde auch angegeben, in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr andere Leistungen für das Unternehmen erbracht wurden bzw. für das folgende Jahr vertraglich vereinbart waren. In diesem Rahmen wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geprüft und bestätigt, dass die erforderliche Unabhängigkeit gegeben ist. Über das Ergebnis der Prüfung ist der Aufsichtsrat vor seiner Beschlussfassung zum Wahlvorschlag an die Hauptversammlung informiert worden.

Den Prüfungsauftrag für die Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzerns hat der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 30. April 2024 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 18. März 2025 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie im Beisein des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber

hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems berichten. Die Prüfung hat ergeben, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen, insbesondere zur Einrichtung eines Überwachungssystems, in geeigneter Weise getroffen hat, und dass das Überwachungssystem in allen wesentlichen Belangen geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, mit hinreichender Sicherheit frühzeitig zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen von Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 19. März 2025 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 19. März 2025 das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung dieser Vorlagen durch den Vorstand – unterzogen. An dieser Sitzung hat auch der Abschlussprüfer teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet sowie Fragen des Aufsichtsrats hinsichtlich der Art und des Umfangs der Prüfung sowie der Prüfungsergebnisse beantwortet. Die Erörterung bezog sich auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Insbesondere seine erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand seiner entsprechenden Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vollumfänglich befolgt.

Der Aufsichtsrat konnte sich davon überzeugen, dass die Prüfung durch den Abschlussprüfer ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und dass die Prüfung wie auch die Prüfungsberichte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Nach eigener eingehender Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Konzernabschlusses nebst zusammengefasstem Lagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwendungen gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Abschlussprüfers zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 19. März 2025 gebilligt. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Einschätzung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Den Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns, der eine Dividende in Höhe von 8,20 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik und unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 12.429,9 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 19. März 2025 zu.

### **Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen**

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2024 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Auch der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Beratung in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2025 rechtzeitig übermittelt.

Zur Vorbereitung der Prüfung und Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat hat sich zunächst der Prüfungs- und Finanzausschuss eingehend mit den vorgenannten Unterlagen befasst. In seiner Sitzung am 18. März 2025 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstands erläutern. Ferner wurden Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet. Der an der Sitzung ebenfalls teilnehmende Abschlussprüfer hat darüber hinaus über seine Prüfung, insbesondere seine Prüfungsschwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung, berichtet sowie seinen Prüfungsbericht erläutert. Die Mitglieder des Prüfungs- und Finanzausschusses haben den Prüfungsbericht und den Bestätigungsvermerk zur Kenntnis genommen, kritisch gewürdigt und diese Unterlagen ebenso wie die Prüfung selbst mit dem Abschlussprüfer diskutiert, was die Befragung zu Art und Umfang der Prüfung sowie zu den Prüfungsergebnissen einschloss. Dabei konnte sich der Prüfungs- und Finanzausschuss von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und, da nach seiner Beurteilung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2025 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften geprüft, ob nach den Umständen, die im Zeitpunkt ihrer Vornahme bekannt waren, die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind. Dazu hat er sich insbesondere die Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung erläutern lassen, nach welchen Grundsätzen die Leistungen der Gesellschaft und die dafür erhaltenen Gegenleistungen festgesetzt worden sind. Hierdurch und auf der Grundlage des vom Prüfungs- und Finanzausschuss erstatteten Berichts konnte sich der Aufsichtsrat von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht insbesondere auf Richtigkeit geprüft und hat sich dabei auch vergewissert, dass der Kreis der verbundenen Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt festgestellt und notwendige Vorkehrungen zur Erfassung der berichtspflichtigen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen getroffen wurden. Anhaltspunkte für Beanstandungen des Abhängigkeitsberichts sind bei dieser Prüfung nicht ersichtlich geworden. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer zugestimmt. Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat durchgeführten eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

Der Aufsichtsrat hat damit den Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsbericht des Abschlussprüfers seinerseits geprüft.

#### **Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024**

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im zusammengefassten Lagebericht 2024 enthaltene nichtfinanzielle Erklärung der Hapag-Lloyd AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 (im Folgenden als „zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ bezeichnet) rechtzeitig zur Vorbereitung der eigenen Prüfung vorgelegt. Die Erklärung ergänzt die Finanzberichterstattung um die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und Art. 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (im Folgenden „EU-Taxonomie“) sowie die §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB).

Der Aufsichtsrat hat eine externe betriebswirtschaftliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024 im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat eine externe betriebswirtschaftliche Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 19. März 2025 das Ergebnis der Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung behandelt und einer eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand und im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete – unterzogen. Der Aufsichtsrat konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsvermerks überzeugen, nahm das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung 2024 in seiner Sitzung am 19. März 2025.

#### **Dank**

Der Aufsichtsrat bedankt sich sehr herzlich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns für das große persönliche Engagement und die sehr erfolgreich geleistete Arbeit im vergangenen Geschäftsjahr.

#### **Verabschiedung dieses Berichts**

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht mit Beschluss vom 19. März 2025 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 19. März 2025

Für den Aufsichtsrat



Michael Behrendt  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

# Zusammen- gefasster Lagebericht





<b>32</b>	<b>GRUNDLAGEN DES KONZERNS</b>
32	Geschäftstätigkeit
34	Konzernstruktur
34	Geschäfts- und Wettbewerbsumfeld
37	Konzernsteuerung
38	Grundlagen und Leistungsindikatoren
42	Forschung und Entwicklung
42	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
43	Aktionärsstruktur und Dividende
<b>44</b>	<b>WIRTSCHAFTSBERICHT</b>
44	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
44	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
46	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
46	Ertragslage des Konzerns
53	Finanzlage des Konzerns
59	Vermögenslage des Konzerns
61	Zielerreichungsgrad der Prognose
61	Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf
<b>62</b>	<b>PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT</b>
62	Prognosebericht
65	Risiko- und Chancenbericht
<b>84</b>	<b>ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG</b>
84	Grundlagen der Corporate Governance und Unternehmensstruktur
84	Angaben zur Unternehmensführung und Corporate Governance
<b>110</b>	<b>SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN</b>
110	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
<b>116</b>	<b>NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG</b>
116	1. Allgemeine Informationen (ESRS 2)
141	2. Umweltinformationen
198	3. Sozialinformationen
261	4. Informationen zur Governance
279	5. Anhänge zur Nachhaltigkeitserklärung
<b>291</b>	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS</b>
291	Allgemeine Grundlagen / Vorbemerkungen
292	Wirtschaftsbericht
298	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
299	Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

## GRUNDLAGEN DES KONZERNS

Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach §315 Abs. 5 in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

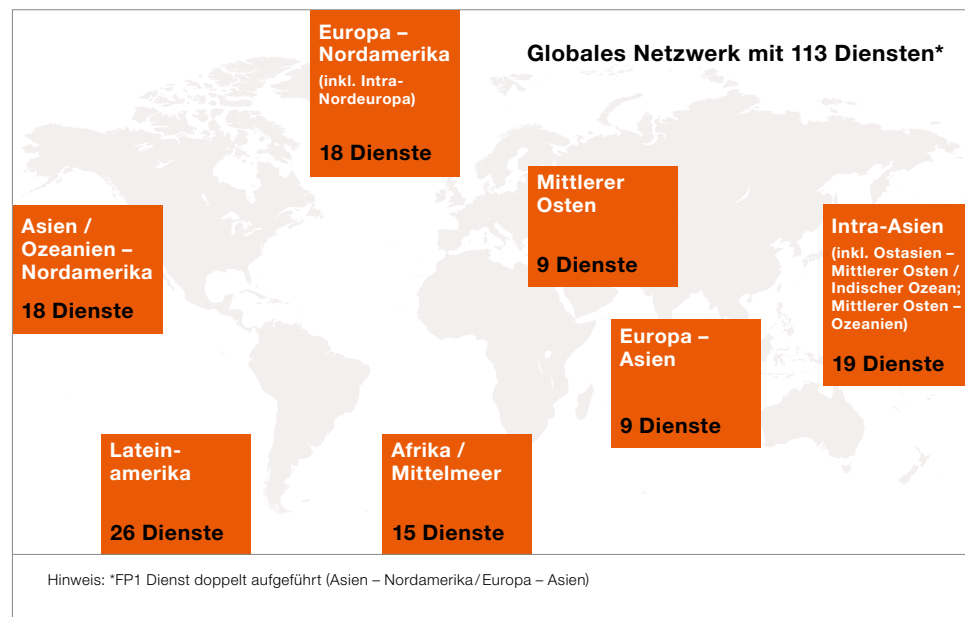
### GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie den dazugehörigen Hinterlandtransport von Tür zu Tür. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd sein Engagement im Terminalbereich in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Seit dem Erwerb der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie des zugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM Terminals) im August 2023 sind die Geschäftsaktivitäten in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

#### Segment Linienschifffahrt

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 31. Dezember 2024 aus 299 Containerschiffen (31. Dezember 2023: 266) mit einer Transportkapazität von 2,3 Mio. TEU (31. Dezember 2023: 2,0 Mio. TEU). Das Segment ist mit 397 Vertriebsstellen in 139 Ländern vertreten (31. Dezember 2023: 403 Vertriebsstellen in 140 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 113 Diensten (31. Dezember 2023: 113 Dienste) weltweit. Im Geschäftsjahr 2024 betreute der Geschäftsbereich global rd. 29.200 Kunden (2023: rd. 30.900).

#### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



### Segment Terminal & Infrastruktur

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika. Darüber hinaus hält Hapag-Lloyd Beteiligungen an Terminals in Lateinamerika, Europa, Nordafrika und Indien. Neben den Terminalaktivitäten werden an einigen Standorten ergänzende Logistikdienstleistungen angeboten. Seit dem 1. Juli 2024 tritt das Segment unter dem Markennamen Hanseatic Global Terminals auf.

### Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen

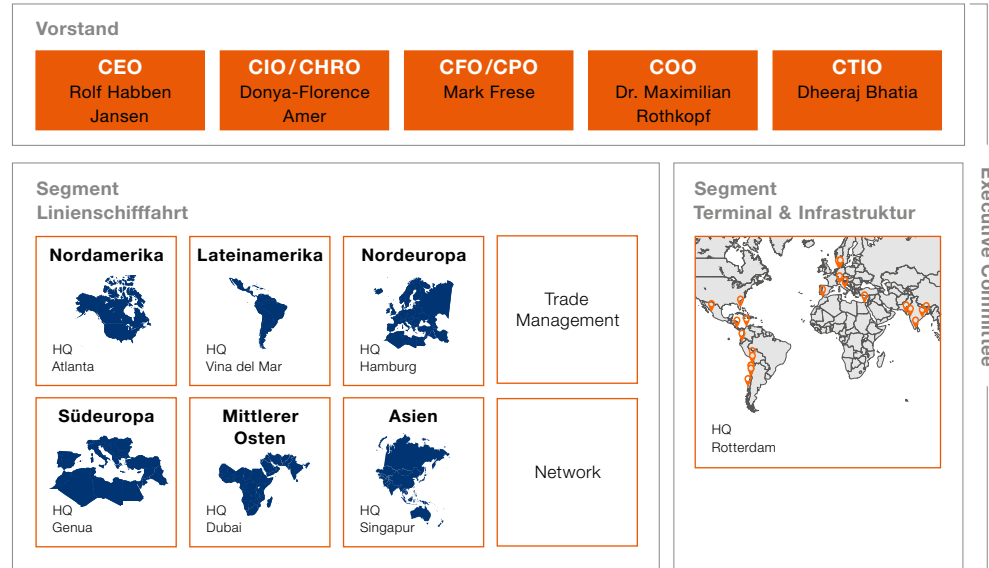


### Funktionale Währung des Konzerns

Der Hapag-Lloyd Konzern ist in einem internationalen Geschäftsumfeld tätig. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit und die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist daher der US-Dollar. Die Konzernberichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt hingegen in Euro.

**KONZERNSTRUKTUR**

Die Hapag-Lloyd AG ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns. Operativ stellt sich die Konzernstruktur seit dem 1. Januar 2024 wie folgt dar:



Alle sechs Regionen des Segments Linienschifffahrt weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Diese sogenannte Blueprint Organization ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den Regionen.

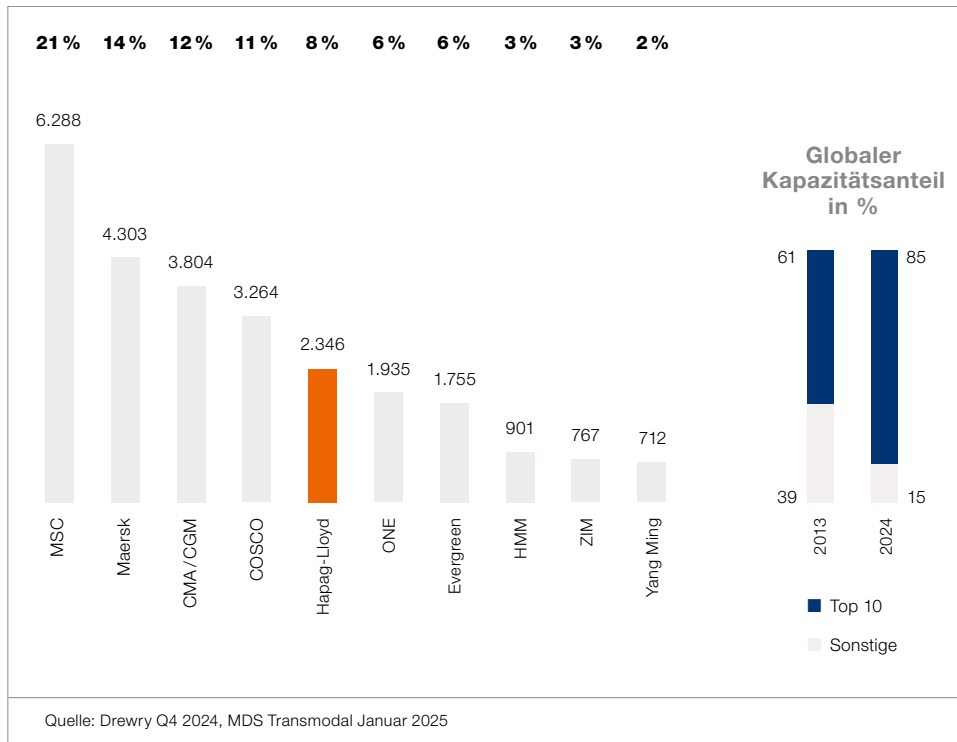
Die Terminalaktivitäten des Konzerns werden seit dem dritten Quartal 2023 im neuen Geschäftssegment Terminal & Infrastruktur zusammengefasst und über die Hapag-Lloyd Terminal Holding mit Sitz in Rotterdam gesteuert. Seit dem 1. Januar 2024 ist Dheeraj Bhatia als Mitglied des Hapag-Lloyd AG Vorstands verantwortlich für das Segment.

**GESCHÄFTS- UND WETTBEWERBSUMFELD**

**Segment Linienschifffahrt**

Die Linienschifffahrtsbranche wird im Wesentlichen durch zehn große Containerlinienreedereien geprägt, die weltweit tätig sind und zusammen einen Marktanteil von ca. 85% der Gesamtkapazität auf sich vereinen (31. Dezember 2023: ca. 85%). Daneben gibt es eine Vielzahl mittelgroßer und kleiner Wettbewerber, die sich primär auf intrakontinentale Verbindungen spezialisiert haben.

**Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2024**



Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Bis zum 31. Januar 2025 arbeitete Hapag-Lloyd im Rahmen der „THE Alliance“ gemeinsam mit ONE, HMM und Yang Ming auf den zentralen Ost-West-Fahrtgebieten zusammen. Ab dem 1. Februar 2025 wurde diese Partnerschaft durch die „Gemini Cooperation“ abgelöst, in der Hapag-Lloyd nun gemeinsam mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten kooperiert.

Nach der Auflösung der „2M Alliance“, bestehend aus den Marktführern MSC und Maersk, zum 31. Januar 2025, bestehen zwei weitere große Allianzen: die „Ocean Alliance“, die CMA CGM, COSCO (einschließlich des Tochterunternehmens OOIL) und Evergreen umfasst, sowie die aus der THE Alliance heraus neu gegründete „Premier Alliance“ von ONE, HMM und Yang Ming.

### **Segment Terminal & Infrastruktur**

Über ihre weltweit agierenden Terminalgesellschaften, wie beispielsweise China COSCO Shipping, APM Terminals (Maersk) oder TIL (MSC), zählen die größten Containerlinienreedereien auch gleichzeitig zu den größten Betreibern von Containerterminals. Daneben gibt es ein paar wenige große, weltweit agierende Terminalbetreiber wie PSA International, Hutchinson Ports oder DP World sowie eine Vielzahl von kleineren privaten und staatlichen Anbietern, die meist nur in einem Land oder auf einem Kontinent tätig sind.

Die Nachfrage nach Containertransporten und somit der Containerumschlag an den Terminals ist stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft und dem Welthandel abhängig sowie dem Im- und Export-Markt des jeweiligen Einzugsgebiets des Terminals. Die Wettbewerbsposition der einzelnen Terminals wird zusätzlich durch eine Reihe von lokalen Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise der Anzahl der Wettbewerber im Einzugsgebiet, der Tiefe des Hafenbeckens und der Zufahrt, der Distanz zu den Hauptabnehmern der Güter und der Qualität der Hinterlandanbindung über Bahn, Straße oder Binnenschiffe.

### **Regulatorische Rahmenbedingungen**

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von internationalen und länderspezifischen regulatorischen und rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig.

### **Segment Linienschifffahrt**

Für die Linienschifffahrt sind besonders die Einhaltung des ISM (International Safety Management) Code, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs regelt, des ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code und des MLC (Maritime Labour Convention) hervorzuheben. Der ISPS schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Im MLC werden grundlegende Beschäftigungs- und Sozialrechte des Seepersonals festgelegt. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie zum Beispiel sogenannte Advance Manifest Rules, die gewisse Offenlegungspflichten bezüglich der Ladung des Schiffs festschreiben. Die Einhaltung internationaler Regularien und Bestimmungen wie zum Beispiel Embargo- und Sanktionsvorschriften ist Grundvoraussetzung für die Leistungserbringung.

Das Geschäft unterliegt zudem einer Vielzahl nationaler und internationaler umweltspezifischer Vorschriften, insbesondere zum Schutz der Meere und zur Reduzierung von Treibhausgasen. Zu den wichtigsten neuen Regelungen zählen die seit 2023 weltweit geltenden Energieeffizienzvorschriften, die eine kontinuierliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Intensität kommerzieller Schiffe vorsehen (Carbon Intensity Indicator). Die EU hat außerdem beschlossen, die kommerzielle Schifffahrt zwischen 2024 und 2026 schrittweise in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) einzubeziehen. Dieses deckt die Treibhausgasemissionen von Reisen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie 50 % der Strecken zwischen einem EWR-Hafen und einem Nicht-EWR-Hafen ab. 2025 ist zusätzlich die FuelEU Maritime-Verordnung in Kraft getreten, die eine kontinuierliche Reduzierung der Treibhausgasintensität der verwendeten Brennstoffe für Schiffe vorschreibt, die EU-Häfen anlaufen.

Um den CO<sub>2</sub>e-Ausstoß nachhaltig zu reduzieren, hat Hapag-Lloyd daher Maßnahmen initiiert, die zu einer Senkung des Brennstoffverbrauchs führen. Diese beinhalten den Einsatz neuer, effizienter Schiffe, die Modernisierung der Bestandsflotte durch technische Maßnahmen und die Hebung von Netzwerkeffizienzen beispielsweise durch die Drosselung der Fahrtgeschwindigkeit. Darüber hinaus soll der Anteil von CO<sub>2</sub>e-armen oder -neutralen Brennstoffen sukzessive ausgeweitet werden.

### **Segment Terminal & Infrastruktur**

Die maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen und Regularien für Containerterminals sind häufig nationalen oder sogar lokalen Ursprungs. Eine wichtige Ausnahme hiervon ist der auch für die internationale Schifffahrt geltende ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code, der die Maßnahmen zur Organisation einer sicheren maritimen Transportkette regelt.

In den einzelnen Ländern, in denen sich die Terminals befinden, gibt es rechtliche Rahmenbedingungen, die die Branche regulieren, Investitionen fördern und die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors sicherstellen sollen. Ein wichtiger Aspekt ist hier das Konzessionsystem für private Betreiber, das es in vielen Ländern gibt. Die Terminals werden dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem der Hafen, die Hafenverwaltung oder der Staat Eigentümerin der Hafenumflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Terminalbetreiber sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Hafen- und staatliche Behörden kontrollieren die Konzessionäre, vor allem in Fragen des freien Wettbewerbs und dem diskriminierungsfreien Zugang der Reedereien zu den Terminals. Weitere wichtige rechtliche Bestimmungen betreffen die Arbeitssicherheit sowie den Umwelt- und Klimaschutz.

## **KONZERNSTEUERUNG**

### **Steuerungsgrößen**

Die finanziellen Steuerungsgrößen des Konzerns sowie für beide Geschäftssegmente sind das EBITDA und das EBIT. Während das EBIT ein bedeutsamer Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse ist, ist das EBITDA ein bedeutsamer Indikator für die Erzielung von Brutto-Cashflows und wird zudem als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen verwendet.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, dem sonstigen betrieblichen Ergebnis, dem Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und dem Ergebnis aus Beteiligungen abzüglich der angefallenen operativen Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen vermindert.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind die Transportmenge und Frachtrate im Segment Linienschifffahrt bzw. die Umschlagsmenge im Segment Terminal&Infrastruktur, operative Kosten, wie Transport- und Personalaufwendungen, sowie der Wechselkurs des US-Dollars zum Euro.

Die Steuerung der Frachtraten im Segment Linienschifffahrt ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich. Die Transportmenge ist sowohl von der Wettbewerbssituation in der Linienschifffahrt als auch von der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und der daraus resultierenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen abhängig. Ein wesentlicher Hebel der bedeutsamen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT ist daher ein effizientes Kostenmanagement. Dieses wird von einer integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis in der Linienschifffahrt wird maßgeblich von externen Faktoren beeinflusst, insbesondere von der Entwicklung der Bunkerpreise, die eng mit der Rohölpreisentwicklung korrelieren und starken Schwankungen unterliegen. Zur Kompensation dieser Kosten wird in der Regel ein Bunkerzuschlag auf die Frachtrate erhoben. Die Durchsetzbarkeit solcher Zuschläge ist jedoch von der jeweiligen Marktsituation abhängig. Eine Absicherung des Risikos von Bunkerpreisschwankungen durch Derivate erfolgt nur in Ausnahmefällen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine entsprechenden Sicherungsgeschäfte durchgeführt. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen zudem Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

## GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

### FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Die bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern und die Segmente sind das EBITDA und das EBIT. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2024 wird in den Abschnitten „Ertragslage des Konzerns“ und „Ertragslage in den Segmenten“ dargestellt.

#### **Rendite auf das investierte Kapital**

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet.

Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit after Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich damit im Zusammenhang stehender Steuern, mit dem durchschnittlichen investierten Kapital in der Berichtsperiode (Invested Capital). Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrts- und Terminalunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.



## Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2024	2023 (angepasst)*	2024	2023 (angepasst)*
Langfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	22.588,3	18.758,8	23.477,2	20.777,8
Vorräte	630,6	454,3	655,4	503,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.447,1	1.657,0	2.543,4	1.835,4
Übrige kurzfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	432,6	468,8	449,7	519,2
<b>Vermögenswerte</b>	<b>26.098,7</b>	<b>21.338,9</b>	<b>27.125,7</b>	<b>23.635,6</b>
Rückstellungen	1.795,3	1.447,2	1.865,9	1.603,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.765,9	2.487,4	2.874,8	2.755,2
Sonstige Schulden	1.724,4	1.233,1	1.792,3	1.365,5
<b>Schulden</b>	<b>6.285,6</b>	<b>5.167,7</b>	<b>6.533,0</b>	<b>5.723,7</b>
<b>Investiertes Kapital</b>				
zum Ende der Berichtsperiode	19.813,1	16.171,2	20.592,7	17.912,0
am Anfang der Berichtsperiode	16.171,2	15.324,0	17.912,0	16.358,4
Durchschnittlich investiertes Kapital	17.992,1	15.747,6	19.252,4	17.135,2
EBIT	2.577,5	2.529,2	2.788,1	2.735,3
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) <sup>2</sup>	70,3	58,2	76,0	63,0
<b>Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)</b>	<b>2.507,2</b>	<b>2.471,0</b>	<b>2.712,1</b>	<b>2.672,3</b>
<b>Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)</b>			<b>14,1</b>	<b>15,6</b>

<sup>1</sup> Ohne zinstragende Vermögenswerte

<sup>2</sup> Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Für das Geschäftsjahr 2024 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 14,1% nach 15,6% im Jahr 2023. Damit lag die Kapitalverzinsung erneut deutlich über den durchschnittlichen Kapitalkosten nach Ertragsteuern von 9,6% (31. Dezember 2023: 9,4%)<sup>1</sup>.

## NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Linienreederei und Terminalbetreiber ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

### Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2024 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 299 Containerschiffen (31. Dezember 2023: 266). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

<sup>1</sup> Der Kapitalkostensatz entspricht den geschätzten durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten der Branche Linienschifffahrt.

Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. Dezember 2024 2.346 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. Dezember 2023 (1.972 TTEU) um 19 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2024 58 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2023: 61 %). Im Geschäftsjahr 2024 wurden sieben Neubauten im Eigentum mit einer Gesamtkapazität von rd. 145 TTEU in Dienst gestellt, darunter fünf 23.664 TEU-Schiffe mit einem Hochdruck-Dual-Fuel-Motor, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann. Insgesamt setzte Hapag-Lloyd per 31. Dezember 2024 neun Schiffe mit Hochdruck-Dual-Fuel-Motoren ein.

Im Geschäftsjahr 2024 hat Hapag-Lloyd zwei Aufträge über den Bau von insgesamt 24 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 312 TTEU unterzeichnet, die zwischen 2027 und 2029 ausgeliefert werden sollen. Zusammen mit vorherigen Bestellungen umfasst das Orderbuch von Hapag-Lloyd per 31. Dezember 2024 28 Neubauten mit einer Gesamtkapazität von 407 TTEU.

Das kapazitätsgewichtete Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd lag zum 31. Dezember 2024 unverändert bei 11 Jahren (31. Dezember 2023: 11 Jahre) und entsprach damit dem Durchschnittsalter der zehn größten Containerlinienreedereien.

Im Geschäftsjahr 2024 betrug der Bunkerverbrauch der Hapag-Lloyd Flotte insgesamt 4,7 Mio. Tonnen und lag damit 18,9 % über Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 4,0 Mio. Tonnen). Der gestiegene Bunkerverbrauch ist insbesondere auf die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer und die damit notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen. Zudem führte auch die gestiegene Transportmenge zu einem höheren Verbrauch. Pro transportiertem TEU erhöhte sich der Bunkerverbrauch von 0,33 Tonnen pro TEU im Jahr 2023 um 13,5 % auf 0,38 Tonnen im Jahr 2024. Verglichen mit dem Referenzjahr 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU trotzdem um 37 % gesenkt werden.

Zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und Erhöhung der Stellplatzkapazität hat Hapag-Lloyd 2022 ein Optimierungsprogramm für die Bestandsflotte initiiert. Seitdem wurden 109 Schiffe modernisiert.

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2024 über 2,1 Mio. (31. Dezember 2023: 1,7 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,7 Mio. TEU (31. Dezember 2023: 3,0 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 31. Dezember 2024 65 % (31. Dezember 2023: 60 %). Im Geschäftsjahr 2024 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 655.100 TEU bestellt.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2024 113 Dienste (31. Dezember 2023: 113 Dienste).

### Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021
Anzahl der Schiffe	299	266	251	253
davon				
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	131	123	121	113
Gecharterte Schiffe	168	143	130	140
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	2.346	1.972	1.797	1.769
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.654	2.975	2.972	3.058
Anzahl Dienste	113	113	119	126

<sup>1</sup> Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

### Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio; bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2024 Transportaufträge für rd. 29.200 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 30.900 Kunden) durchgeführt.

Die Aufteilung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr einen Anteil von mehr als 12 % (Vorjahreszeitraum: 12 %).

### Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2024

Produktgruppe	Anteil 2024 in %	Anteil 2023 in %
Plastik & Gummi	12	12
Maschinen	10	10
Lebensmittel und Getränke	9	10
Landwirtschaftliche Produkte	9	9
Chemikalien	8	8
Metalle und Mineralien	8	8
Textilien	7	7
Papier und Forstprodukte	7	6
Automobilteile	6	6
Möbel	6	5
Elektronikprodukte	5	5
Sonstige Produkte	14	13
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Somit ist der Einfluss von Konjunkturzyklen einzelner Branchen auf die Entwicklung der Transportmenge relativ gering. Das sorgt – normale Konjunkturverhältnisse vorausgesetzt – für eine kontinuierliche Entwicklung der transportierten Menge.

Die Kunden im Segment Terminal & Infrastruktur sind hauptsächlich die weltweit operierenden Containerreedereien sowie große Im- und Exporteure. Das Hapag-Lloyd Linienschifffahrtssegment zählt daher zu den größten Kunden des Segments Terminal & Infrastruktur.

## **FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG**

Die Entwicklungsaktivitäten bei Hapag-Lloyd konzentrieren sich auf das Segment Linienschiffahrt und lassen sich in die Bereiche IT & Digitalisierung sowie Schiffstechnik und das Testen neuer Brennstoffe und Antriebstechnologien im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie aufteilen. Die Abteilung Fleet Innovation & Technology ist für die Entwicklung und Implementierung von effizienzsteigernden technischen Lösungen, wie zum Beispiel neuen Propellerentwürfen, für die Flotte verantwortlich. Zudem wird in Abstimmung mit der Nachhaltigkeits-Abteilung der Einsatz neuer Brennstoffe und Antriebstechniken zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>e-Ausstoßes getestet. Der gesamtheitliche Ansatz zur kontinuierlichen Verbesserung der Klimabilanz für die Erfüllung der Transportaufgabe umfasst weiterhin eine Steigerung der Ladekapazitäten sowie der Flexibilität beim Stau und Umschlag der Ladung.

Die digitale Transformation ist eine strategische Priorität für Hapag-Lloyd und zieht sich durch alle Geschäftsbereiche. In enger Zusammenarbeit der Abteilung IT und anderen Fachbereichen entstehen integrierte Lösungen unter Einsatz moderner Technologien, wie zum Beispiel künstlicher Intelligenz, Robotic Process Automation, Cloud, bis hin zur Nutzung von Blockchain-Plattformen. Die dafür notwendige Kapazität sowie das Know-how werden an den IT-Standorten Hamburg, Danzig und Chennai sowie mit Partnern kontinuierlich ausgebaut. Nachdem bereits ein Großteil der Kühlcontainerflotte (Reefer) mit Fernüberwachungstechnologie ausgestattet ist, hat Hapag-Lloyd im Jahr 2022 begonnen, auch alle Standardcontainer mit GPS-Trackinggeräten auszurüsten. Per 31. Dezember 2024 waren rd. 1,7 Mio. der rd. 1,9 Mio. Standard- und Specialcontainer mit Trackinggeräten ausgestattet. Die Trackinggeräte sind in der Lage, Daten von Containern in Echtzeit zu übermitteln und ermöglichen damit, die Lieferkette transparenter und effizienter zu gestalten. Sie können GPS-basierte Standortdaten liefern, die Umgebungstemperatur messen und plötzliche Erschütterungen des Containers überwachen.

## **MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER**

Zum 31. Dezember 2024 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 16.905 Mitarbeitende (31. Dezember 2023: 16.295). Davon entfielen auf das Segment Linienschiffahrt 13.988 Mitarbeitende (31. Dezember 2023: 13.426). Der Anstieg im Segment Linienschiffahrt ist im Wesentlichen auf den Ausbau der Hinterlandverkehre und des Kundenservices zurückzuführen. Das Segment Terminal & Infrastruktur beschäftigte 2.917 Mitarbeitende (31. Dezember 2023: 2.869).

## Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.12.2024	31.12.2023
Linienschifffahrt	13.988	13.426
davon Landpersonal	12.638	12.121
davon Seepersonal	1.350	1.305
Terminal & Infrastruktur	2.917	2.869
<b>Gesamt</b>	<b>16.905</b>	<b>16.295</b>

## AKTIONÄRSSTRUKTUR UND DIVIDENDE

### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch fünf Großaktionäre aus, die zusammen 96,4 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Zum 31. Dezember 2024 war die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG unverändert zum 31. Dezember 2023:

in %	31.12.2024
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

Die Aktionäre CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV haben sich in einer bis zum 31. Dezember 2026 gültigen Aktionärsvereinbarung (im sogenannten Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben. CSAV und die Kühne Maritime GmbH haben die Aktionärsvereinbarung im abgelaufenen Geschäftsjahr bilateral bis zum 31. Dezember 2030 verlängert.

### Dividendenpolitik und Dividendenvorschlag

Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende von mindestens 30 % des Konzernergebnisses auszuschütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Für das Geschäftsjahr 2024 schlagen der Vorstand und der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 8,20 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 9,25 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis von rd. 60 % (Vorjahr: rd. 55 %).

# WIRTSCHAFTSBERICHT

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Entwicklung des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und Terminaldienstleistungen von großer Bedeutung.

Im Jahr 2024 verzeichnete die Weltwirtschaft ein Wachstum von 3,2%, leicht unter den 3,3% des Vorjahres und weiterhin unter dem historischen Durchschnitt von 3,7% (2000–2019). Der Rückgang der Inflation in vielen Ländern eröffnete den Zentralbanken Spielraum für geldpolitische Lockerungen, die das Wirtschaftswachstum unterstützten. Die chinesische Wirtschaftsleistung wuchs um 5,0%. Dazu beigetragen haben auch höhere Exporte, die um 7,1% zunahm, während die Importe um 2,3% stiegen (National Bureau of Statistics of China, Januar 2025). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Das Wirtschaftswachstum der USA im Jahr 2024 lag mit 2,8% nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (2023: 2,9%). Wachstumstreiber waren der private Konsum und höhere Staatsausgaben. Der Import von Gütern stieg um 4,9% (Vorjahr: –1,8%) und der Export um 2,2% (Vorjahr: 2,3%).

Mit einem Zuwachs von 0,8% verzeichnete die Europäische Union erneut nur ein moderates Wirtschaftswachstum (Vorjahr: 0,4%), bedingt vor allem durch die anhaltende Rezession in Deutschland. Der Export von Gütern aus der EU stieg 2024 um 1,1% gegenüber dem Vorjahreszeitraum, während der Import um 3,5% zurückging. Letzteres ist auch auf günstigere Energiepreise zurückzuführen (Eurostat, Februar 2025).

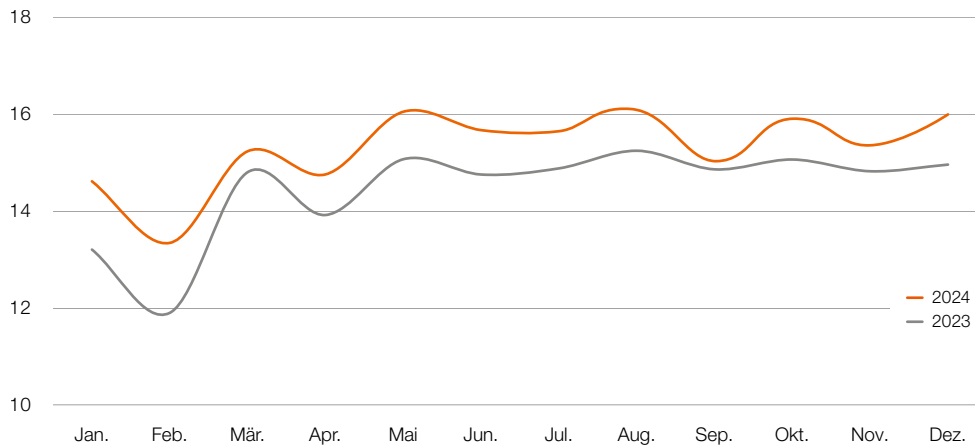
Wegen der Spannungen im Nahen Osten stiegen die Rohöl- und Bunkerpreise in den ersten fünf Monaten des Jahres 2024, gingen danach jedoch wieder wegen geringerer Nachfrage nach Energieträgern zurück. Der Preis für Brent Rohöl notierte per 31. Dezember 2024 bei 74,64 USD pro Barrel, 3,1% unter dem Jahresschlusskurs 2023 von 77,04 USD pro Barrel. Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt (MFO 0,5%, FOB Rotterdam) notierte zum 31. Dezember 2024 mit 504 USD/t um 3,7% niedriger als zum Jahresschlusskurs 2023 von 523 USD/t (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal&Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Die weltweite Containertransportmenge ist im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,2% gestiegen (CTS, Februar 2025). Insbesondere die Exporte aus Fernost verzeichneten ein deutliches Wachstum. Die Transportmengen in den großen Fahrtgebieten von Fernost nach Nordamerika stiegen um 15,0% und von Fernost nach Europa um 8,3%. Zwischen Europa und Nordamerika nahm das Transportvolumen um 5,2% zu, während die Exporte von Europa nach Asien rückläufig waren.

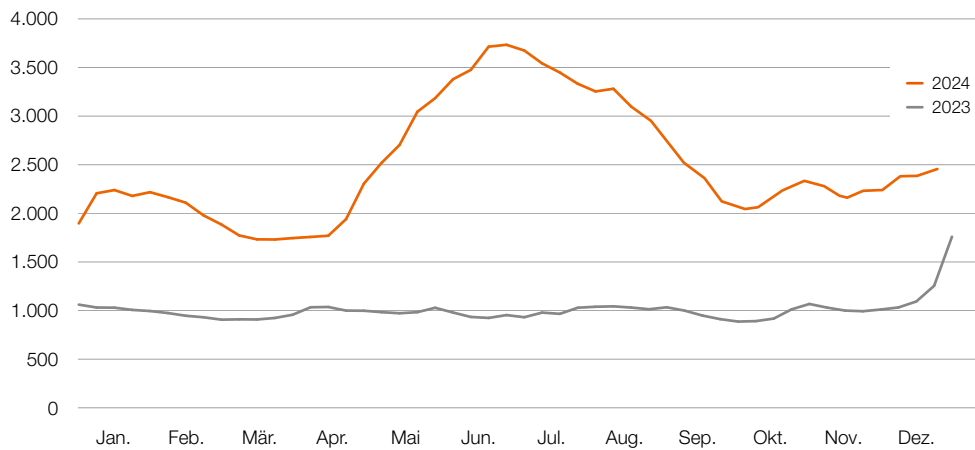
**Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)**



Quelle: CTS, Februar 2025

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, lag 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Ende Dezember 2024 notierte der Index bei 2.460 USD/TEU (Vorjahr: 1.760 USD/TEU). Diese Entwicklung ist insbesondere auf eine Belebung der Nachfrage bei gleichzeitig knappen Schiffskapazitäten zurückzuführen. Aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer leiteten viele Containerreedereien im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung um. Die längeren Fahrzeiten führten zu einer Verringerung der effektiv verfügbaren Transportkapazität und zu höheren Transportkosten.

**Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index (in USD/TEU)**



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Januar 2025

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

### ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

#### Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Im Geschäftsjahr 2024 ist das Transportvolumen von Hapag-Lloyd leicht angestiegen, was vor allem mit der zunehmenden Marktnachfrage und der bereitgestellten Transportkapazität zu begründen ist. Die durchschnittliche Frachtrate im Berichtsjahr lag hingegen auf Vorjahresniveau. Dies wirkte sich im Geschäftsjahr 2024 entsprechend erhöhend auf die Umsatz- und operative Ergebnisentwicklung des Konzerns aus.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im Berichtsjahr mit 4.649,2 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 4.460,9 Mio. EUR. Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg ebenfalls auf 2.577,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 2.529,2 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag hingegen mit 2.392,1 Mio. EUR unter dem Vorjahresergebnis\* von 2.948,6 Mio. EUR.

#### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse	19.111,8	17.929,5
Transport- und Terminalaufwendungen	12.865,4	11.928,9
Personalaufwendungen	1.154,4	1.029,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.071,7	1.931,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-441,8	-526,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2.578,5</b>	<b>2.513,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0,2	13,9
Ergebnis aus Beteiligungen	-1,2	2,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>2.577,5</b>	<b>2.529,2</b>
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	53,7	351,5
Übrige Finanzposten	-9,3	151,6
Ertragsteuern	229,8	83,7
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.392,1</b>	<b>2.948,6</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2.385,5	2.934,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	6,6	14,2
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	13,57	16,70
<b>EBITDA</b>	<b>4.649,2</b>	<b>4.460,9</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>24,3</b>	<b>24,9</b>
<b>EBIT</b>	<b>2.577,5</b>	<b>2.529,2</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>13,5</b>	<b>14,1</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.



### Umsatzerlöse im Konzern

Im Geschäftsjahr 2024 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.182,2 Mio. EUR auf 19.111,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.929,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 6,6% entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen aus der gestiegenen Nachfrage nach Containertransporten und dem damit einhergehenden Anstieg des Transportvolumens.

### Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 um 936,5 Mio. EUR auf 12.865,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.928,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,9%. Weitere Ausführungen zu den Transport- und Terminalaufwendungen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2024 um 124,7 Mio. EUR auf 1.154,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.029,7 Mio. EUR). Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus den erhöhten Aufwendungen für die übernommenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften im dritten Quartal des Vorjahres. Zusätzlich trugen Gehaltssteigerungen zum Anstieg bei.

Im Geschäftsjahr 2024 lagen die Abschreibungen mit 2.071,7 Mio. EUR um 139,9 Mio. EUR über dem Vorjahr (Vorjahreszeitraum\*: 1.931,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus zusätzlichen Abschreibungen für erworbene Schiffe und Container sowie aus dem Zugang von Abschreibungen durch die im Vorjahr erfolgte Übernahme von SAAM Terminals. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.081,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 1.036,3 Mio. EUR).

### Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –441,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –526,2 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf insgesamt 621,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 638,9 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (290,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 282,4 Mio. EUR), Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (65,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 114,6 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (47,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 50,2 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (37,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 47,6 Mio. EUR).

### Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im Geschäftsjahr 2024 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 53,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 351,5 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 370,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 593,8 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 230,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 508,5 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 70,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 41,5 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen auf 316,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 243,3 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Zinsaufwendungen aus Charter-, Leasing- und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 164,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 107,5 Mio. EUR).

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

### Übrige Finanzposten

Im Geschäftsjahr 2024 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –9,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 151,6 Mio. EUR). Die übrigen Finanzposten im Vorjahr in Höhe von 151,6 Mio. EUR beinhalteten im Wesentlichen die realisierten Kurseffekte der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2023 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsgewinne aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

### Ertragsteuern

Der Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag ist im laufenden Geschäftsjahr um 146,0 Mio. EUR auf 229,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 83,7 Mio. EUR) gestiegen. Während die laufenden Ertragsteuern im Wesentlichen als Folge von Währungseffekten im Bereich der Kapitalanlagen außerhalb der Tonnagebesteuerung im Geschäftsjahr auf 13,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 201,6 Mio. EUR) gesunken sind, ist ein deutlicher Anstieg des Aufwands für latente Ertragsteuern auf 216,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: latenter Steuerertrag 117,9 Mio. EUR) zu verzeichnen. Auch hier ist der wesentliche Treiber der Kapitalanlagebereich im Inland. Die Anpassung der steuerlichen Behandlung von Aufwendungen und Erträgen aus dem Kapitalanlagebereich der Vorjahre führte zu einer Reduzierung des periodenfremden laufenden Ertragsteueraufwands um 53,2 Mio. EUR sowie zu einer Erhöhung des periodenfremden latenten Ertragsteueraufwands um 39,3 Mio. EUR. Der Anstieg des latenten Ertragsteueraufwands des laufenden Geschäftsjahres resultiert im Wesentlichen aus der Bildung von passiven latenten Ertragsteuern auf temporäre Differenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen sowie aus der Auflösung von aktiven latenten Ertragsteuern des Vorjahres in diesem Bereich. Darüber hinaus resultiert ein Teil des latenten Ertragsteueraufwands aus der Bildung passiver latenter Ertragsteuern auf Bewertungsunterschiede eines gehaltenen Spezialfonds.

### Konzernergebnis

Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr geringerer Konzernjahresüberschuss in Höhe von 2.392,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 2.948,6 Mio. EUR). Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 2.385,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 2.934,3 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 6,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 14,2 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 3.601,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 1.886,5 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 2.392,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 2.948,6 Mio. EUR) sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von 1.209,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: –1.062,0 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet im Wesentlichen ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1.211,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: –1.033,4 Mio. EUR) und Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von –12,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –17,1 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gestiegenen Marktzinssatzes in Höhe von 11,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –18,6 Mio. EUR).

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

## Ertragslage in den Segmenten

### Segment Linienschifffahrt

Das Ergebnis des Segments Linienschifffahrt liegt im Geschäftsjahr 2024 auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 4.509,9 Mio. EUR, nach 4.414,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 2.511,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.512,6 Mio. EUR).

### Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Umsatzerlöse	18.754,3	17.762,3
Transportaufwendungen	12.783,0	11.909,3
davon:		
Brennstoffe und Emissionen	2.649,2	2.253,9
Handling und Haulage	6.305,1	5.630,1
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	1.632,5	1.526,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	2.161,2	2.430,4
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	-35,0	-68,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.998,5	1.902,3
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-1.461,4	-1.438,1
<b>EBIT</b>	<b>2.511,3</b>	<b>2.512,6</b>
EBIT-Marge (%)	13,4	14,1
<b>EBITDA</b>	<b>4.509,9</b>	<b>4.414,9</b>
EBITDA-Marge (%)	24,0	24,9

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

<sup>2</sup> Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in den Vorperioden erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind in der aktuellen Periode als Transportaufwendungen für beendete Reisen dargestellt.

### Operative Entwicklung Linienschifffahrt

#### Transportmenge pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

TTEU	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Asien – Europa	3.547	3.606
Pazifik	3.378	2.994
Atlantik	2.733	2.615
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	2.808	2.691
<b>Gesamt</b>	<b>12.467</b>	<b>11.907</b>

<sup>1</sup> Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammenfasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge lag im Geschäftsjahr 2024 mit 12.467 TTEU um 4,7 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 11.907 TTEU). Die Transportmenge im Fahrtgebiet Pazifik ist hauptsächlich aufgrund einer erhöhten Schiffskapazität sowie einer gestiegenen Marktnachfrage gewachsen. Der leichte Anstieg in den Fahrtgebieten Atlantik sowie Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete ist insbesondere auf eine erhöhte Nachfrage nach Containertransporten zurückzuführen.

### Frachtraten pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

USD/TEU	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Asien – Europa	1.509	1.189
Pazifik	1.713	1.630
Atlantik	1.468	2.006
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.226	1.283
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.492</b>	<b>1.500</b>

<sup>1</sup> Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammenfasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

Die durchschnittliche Frachtrate lag im Geschäftsjahr 2024 mit 1.492 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.500 USD/TEU) auf Vorjahresniveau (–0,6 %).

Die im Vergleich zum Vorjahreseitraum nahezu gleichbleibende durchschnittliche Frachtrate ist vor allem auf ein ausbalanciertes Angebots- und Nachfrageverhältnis im Zusammenhang mit Containertransporten zurückzuführen.

### Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

#### Umsatzerlöse

Im Geschäftsjahr 2024 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 992,0 Mio. EUR auf 18.754,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.762,3 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 5,6 % entspricht. Dies ist vor allem auf ein höheres Transportvolumen (+4,7 %) gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einer durchschnittlichen Frachtrate auf Vorjahresniveau zurückzuführen.

### Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet<sup>1</sup>

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Asien – Europa	4.946,8	3.963,2
Pazifik	5.351,6	4.511,5
Atlantik	3.710,0	4.850,0
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	3.182,6	3.193,5
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.563,3	1.244,2
<b>Gesamt</b>	<b>18.754,3</b>	<b>17.762,3</b>

<sup>1</sup> Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammenfasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten. Die Erlöse für Demurrage und Detention sind dabei insbesondere aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückgegangen. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

### Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 um 873,7 Mio. EUR auf 12.783,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.909,3 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,3%.

Die erhöhten Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch gestiegene Aufwendungen für Brennstoffe um 311,0 Mio. EUR auf 2.649,2 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 2.253,9 Mio. EUR). Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im Geschäftsjahr 2024 mit 588 USD/t um 26 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 614 USD/t lag, trug der erhöhte Bunkerverbrauch, insbesondere durch das Umleiten der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung, zu einer Erhöhung der Aufwendungen für Brennstoffe bei. Darüber hinaus führten die erstmalig in 2024 zu erfassenden Aufwendungen für CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate in Höhe von 84,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) zum Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen. Mit der Einbeziehung der Schifffahrtsemission in das EU-Emissionshandelssystem ist Hapag-Lloyd seit dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtet, EU-Allowances (EUAs) für CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erwerben und einzureichen.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 675,0 Mio. EUR auf 6.305,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.630,1 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Aufwendungen durch Umladungen von Containern sowie höhere Stand- und Lagergelder für Container in Verbindung mit dem Konflikt im Roten Meer zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung sind im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen durch das höhere Transportvolumen und den damit verbundenen Umschlagsaktivitäten von Leercontainern aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 269,2 Mio. EUR auf 2.161,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.430,4 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus geringeren Kanalkosten im Zusammenhang mit der Meidung des Suezkanals. Im Gegensatz dazu sind insbesondere die Aufwendungen für kurzfristig eingecharterte Schiffe im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

### Abschreibungen

Im Geschäftsjahr 2024 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr um 96,3 Mio. EUR auf 1.998,5 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.902,3 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen aus den planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.840,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.752,0 Mio. EUR).

### Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2024 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 2.511,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 2.512,6 Mio. EUR).

### Segment Terminal & Infrastruktur

Die Angaben in der Ertragslage des Segments Terminal & Infrastruktur sind im Berichtsjahr nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Im Zuge der seit dem dritten Quartal 2023 gültigen Segmentierung wurden Aktivitäten in dieses Segment umgegliedert, die im Vorjahreszeitraum nur einen begrenzten Umfang hatten. Aufgrund dessen wird auch von der Darstellung der operativen Entwicklung im Segment Terminal & Infrastruktur abgesehen.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag mit 139,5 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahreswert von 46,0 Mio. EUR.

Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ist ebenfalls auf 66,3 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum\*: 16,5 Mio. EUR).

### Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse	401,1	187,1
Terminalaufwendungen	123,4	44,2
Personalaufwendungen	120,9	64,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	73,2	29,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	25,0	17,9
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-42,2	-50,8
<b>EBIT</b>	<b>66,3</b>	<b>16,5</b>
EBIT-Marge (%)	16,5	8,8
<b>EBITDA</b>	<b>139,5</b>	<b>46,0</b>
EBITDA-Marge (%)	34,8	24,6

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

### Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

#### Umsatzerlöse

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 401,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 187,1 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet und entfielen im Wesentlichen auf die seit dem dritten Quartal 2023 im Konsolidierungskreis berücksichtigten SAAM Terminals-Gesellschaften.

#### Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im Geschäftsjahr 2024 insbesondere aus Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 123,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 44,2 Mio. EUR), sowie den Personalaufwendungen mit einem Betrag von 121,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 64,1 Mio. EUR).

#### Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2024 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 66,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum\*: 16,5 Mio. EUR).

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

## FINANZLAGE DES KONZERNS

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns erfolgt grundsätzlich zentral durch die Hapag-Lloyd AG und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Neben der ausreichenden Liquiditätsversorgung werden darüber hinaus finanzwirtschaftliche Risiken durch Absicherung von Nettopositionen in Fremdwährungen, Nutzung derivativer Finanzinstrumente (Währungen und Zinsen), Einsatz eines Cash-Pooling-Systems sowie die Optimierung der Kreditbedingungen begrenzt.

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement ist, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Die Hapag-Lloyd AG sichert die kurzfristige Liquiditätsreserve durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln. Darüber hinaus existiert für überschüssige Liquidität eine risikooptimierte Anlagestrategie mit diversifizierten Kontrahenten hoher Bonität. Hierbei wird Liquidität mittels marktüblicher Geldmarktinstrumente (Termingelder, Geldmarktfonds etc.) rollierend und gestaffelt für Zeiträume von bis zu sechs Monaten angelegt. Zur Reduzierung von Kontrahenten-/Konzentrationsrisiken erfolgt eine breite Streuung der Anlagen bei Banken und Finanzinstituten der Rating-Kategorie „Investment Grade“. Jedem Kontrahenten wird ein maximales Anlagelimit zugewiesen, dessen Höhe sich nach verschiedenen Bonitätsparametern bemisst. Die Entwicklung dieser Parameter wird täglich überwacht.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist operativen finanzwirtschaftlichen Transaktionsrisiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Bunkerpreisänderungsrisiko, das Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus.

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben.

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Kanadische Dollar (CAD), Chinesische Renminbi (CNY) und Singapur Dollar (SGD) von Bedeutung. Transaktionsrisiken bestehen ferner aus in Euro denominierten Finanzschulden (insbesondere begebenen Anleihen).

Zur Absicherung dieser Euro-Wechselkursrisiken werden zum Teil derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und zum Teil durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

Der Einsatz von derivativen Sicherungsgeschäften erfolgt grundsätzlich geschäftsbezogen; eingesetzte Derivate dienen nicht der Spekulation.

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und zum Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des zusammengefassten Lageberichts und Anmerkung (28) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

### Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2024	31.12.2023
Standard & Poor's	BB+ / Stable	BB+ / Stable
Moody's	Ba1 / Stable	Ba2 / Positive

Die internationalen Ratingagenturen Standard & Poor's sowie Moody's bewerten in regelmäßigen Abständen die Finanzstärke von Hapag-Lloyd. Das Emittenten-Rating des Hapag-Lloyd Konzerns wurde von der Ratingagentur Standard & Poor's im Geschäftsjahr 2024 unverändert mit „BB+ / Stable“ eingestuft. Am 19. Dezember 2024 hat Moody's das Corporate Family Rating von Hapag-Lloyd von „Ba2 / Positive“ auf „Ba1 / Stable“ hochgestuft.

### Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden.

Der Finanzierungsmix bei der Kreditaufnahme zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aufzuweisen sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren.

Die Finanzierungsaktivitäten im Geschäftsjahr 2024 bestanden im Wesentlichen aus der Ziehung von Finanzierungsmitteln unter geschlossenen Finanzierungsverträgen, die im Zusammenhang mit ausgelieferten Schiffsneubauten stehen.

Weitere Angaben zum Fristigkeits- und Fälligkeitsprofil der bestehenden Finanzierungen und zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält Anmerkung (29) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

### Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2024 hat der Konzern folgende wesentlichen Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten in den Segmenten Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur vorgenommen:

#### Segment Linienschifffahrt

##### Container

- Während des Geschäftsjahres 2024 wurden neue Container und Containerequipment in Höhe von 1.201,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 729,2 Mio. EUR) angeschafft. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte bis zum Ende des Berichtsjahres.
- Die im Geschäftsjahr 2024 getätigten Investitionen in Container und Containerequipment wurden aus der freien Liquidität des Konzerns finanziert.



### Schiffe

- Das Bestellobligo (Nominalwert) zum 31. Dezember 2024 für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 28 Containerschiffen belief sich auf 3.873,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 770,4 Mio. EUR). Hierzu bestehen Kreditzusagen in Höhe von 3.625,6 Mio. EUR in Form von Hypothekenfinanzierungen und Sale-and-Lease-Back-Finanzierungen, die mit Abnahme der Schiffe in Anspruch genommen werden. Die Ablieferung der Schiffe soll planmäßig in den Jahren 2025, 2027, 2028 und 2029 erfolgen.
- Im Geschäftsjahr 2024 wurden insgesamt sieben Containerschiffsneubauten ausgeliefert. Im Rahmen der Ablieferung von vier Containerschiffsneubauten wurden unter bereits geschlossenen Finanzierungsverträgen Kredite in Höhe von insgesamt 406,3 Mio. EUR aufgenommen.

### Sonstiges

- Im Geschäftsjahr 2024 hat die Hapag-Lloyd AG entsprechend ihres prozentualen Beteiligungsanteils Kapitalerhöhungen bei der Norcoast Logistica S.A. in Höhe von insgesamt 195,0 Mio. BRL (34,8 Mio. EUR) vorgenommen.

### Segment Terminal & Infrastruktur

- Im August 2024 hat die Hapag-Lloyd AG ihre Beteiligung an der indischen J M Baxi Ports & Logistics Private Limited um 8 % auf nun insgesamt 48 % erhöht.
- Im Mai 2024 hat die Hapag-Lloyd AG entsprechend ihres prozentualen Beteiligungsanteils an einer Kapitalerhöhung bei der Damietta Alliance Container Terminals S.A. in Höhe von 30,7 Mio. USD (28,4 Mio. EUR) teilgenommen.
- Im Geschäftsjahr 2024 hat die Hapag-Lloyd AG entsprechend ihres prozentualen Beteiligungsanteils Kapitalerhöhungen bei der EUROGATE Container Terminal Willhelmshaven GmbH & Co. KG in Höhe von insgesamt 9,4 Mio. EUR vorgenommen.

Die im Geschäftsjahr getätigten Investitionen in das Segment Terminal & Infrastruktur beliefen sich dabei auf insgesamt 156,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.633,1 Mio. EUR).

Segmentübergreifend bestanden für Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag Bankkredite und Finanzierungsleasingverpflichtungen in Höhe von 6.608,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 5.063,8 Mio. EUR). Hieraus entfällt der größte Teil auf Schiffs- und Containerfinanzierungen.

Für die bestehenden Finanzierungen der Hapag-Lloyd AG sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital, die Liquidität sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Für das Geschäftsjahr 2024 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

**Nettoliiquidität****Finanzielle Solidität**

Mio. EUR	<b>31.12.2024</b>	31.12.2023 (angepasst)*
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.608,2	5.063,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.480,6	5.809,8
Geldmarktgeschäfte sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	2.037,8	1.845,5
<b>Nettoliiquidität<sup>1</sup></b>	<b>910,1</b>	<b>2.591,5</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>697,6</b>	<b>654,5</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>61,6</b>	<b>64,7</b>

<sup>1</sup> Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Geldmarktgeschäfte sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Zum 31. Dezember 2024 ist die Nettoliiquidität des Konzerns um 1.681,4 Mio. EUR auf 910,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 2.591,5 Mio. EUR) gesunken. Der Rückgang stand im Wesentlichen im Zusammenhang mit neu eingegangenen sowie verlängerten Leasing- und Charterverträgen und der Aufnahme von Finanzierungen für Investitionen in Schiffsneubauten und Container. Die Dividendenzahlung trug ebenfalls zu dem Rückgang bei. Demgegenüber stand ein positiver operativer Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 61,6 % im Vergleich zum 31. Dezember 2023 mit 64,7 % trotz des Anstiegs des Eigenkapitals auf 20.723,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 18.762,7 Mio. EUR) gesunken. Dies ist auf den Anstieg der Finanzschulden und der Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen um 1.544,4 Mio. EUR auf 6.608,2 Mio. EUR zurückzuführen, welcher insgesamt zu einer Erhöhung der Bilanzsumme auf 33.617,1 Mio. EUR beitrug (31. Dezember 2023: 28.994,2 Mio. EUR). Eine detaillierte Übersicht über die Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapital-Veränderungsrechnung im Konzernabschluss. Für die Veränderungen der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen wird auf Anmerkung (25) des Konzernanhangs verwiesen.

**Liquiditätsanalyse**

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln sowie bilaterale und syndizierte Kreditvereinbarungen mit Banken jederzeit gegeben. Die Liquiditätsreserve (liquide Mittel, Geldmarktgeschäfte sowie Wertpapiere des Spezialfonds und nicht genutzte Kreditlinien) betrug insgesamt 8.215,9 Mio. EUR (Vorjahr: 8.309,8 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung (17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

**Kapitalflussrechnung und Investitionen****Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
<b>EBITDA</b>	<b>4.649,2</b>	<b>4.460,9</b>
Working-Capital-Veränderungen	-141,9	720,4
Übrige Effekte	-142,4	-215,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.364,9	4.966,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1.977,5	-1.648,2
<b>Free Cashflow</b>	<b>2.387,4</b>	<b>3.317,8</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-3.083,0	-12.176,5
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-695,6</b>	<b>-8.858,7</b>

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

**Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit**

Im Geschäftsjahr 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 4.364,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.966,0 Mio. EUR). Der Rückgang des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein niedrigeres Jahresergebnis und die Working-Capital-Veränderungen im Geschäftsjahr 2024.

**Cashflow aus Investitionstätigkeit**

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeiten beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf insgesamt 1.977,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.648,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 2.166,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.704,6 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 216,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.636,4 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 336,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 587,0 Mio. EUR). Die sich im Vorjahreszeitraum ergebenden Mittelzuflüsse resultierten im Wesentlichen aus der Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente für Geldmarktgeschäfte mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten.

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im Geschäftsjahr im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 3.083,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.176,5 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilhaber der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.072,9 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 1.200,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.133,9 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im Geschäftsjahr 596,9 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 532,8 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 402,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 476,3 Mio. EUR).

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>5.809,8</b>	<b>15.236,1</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	366,4	-567,6
Zahlungswirksame Veränderungen	-695,6	-8.858,7
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>5.480,6</b>	<b>5.809,8</b>

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Zahlungsmittelabfluss von 695,6 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechsellkursbedingten Effekten in Höhe von 366,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2024 ein Finanzmittelbestand von 5.480,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 5.809,8 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 697,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 654,5 Mio. EUR) sowie Geldmarktgeschäfte und Wertpapiere des Spezialfonds inklusive Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 2.037,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.845,5 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 8.215,9 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2023: 8.309,8 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

### Außerbilanzielle Verpflichtungen

Ausführungen zu außerbilanziellen Verpflichtungen sind der Anmerkung (32) Sonstige finanzielle Verpflichtungen des Konzernanhangs zu entnehmen.

## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023 (angepasst)*
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	22.591,2	18.761,6
davon Anlagevermögen	22.427,2	18.492,8
Kurzfristige Vermögenswerte	11.025,8	10.232,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.480,6	5.809,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>33.617,1</b>	<b>28.994,2</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	20.723,2	18.762,7
Fremdkapital	12.893,8	10.231,5
davon langfristige Schulden	5.731,9	4.330,9
davon kurzfristige Schulden	7.162,0	5.900,6
davon Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.608,2	5.063,8
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	5.086,6	3.808,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.521,6	1.255,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>33.617,1</b>	<b>28.994,2</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Zum 31. Dezember 2024 stieg die Bilanzsumme des Konzerns auf 33.617,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 28.994,2 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus neu eingegangenen und verlängerten Leasing- und Charterverträgen, Investitionen in Schiffsneubauten und Container sowie einem korrespondierenden Anstieg der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen sowie der Erhöhung des Eigenkapitals durch das erwirtschaftete Konzernergebnis. Der USD / EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2024 bei 1,04 (31. Dezember 2023: 1,11).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 3.934,5 Mio. EUR auf 22.427,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 18.492,8 Mio. EUR) insbesondere durch neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 2.318,3 Mio. EUR, Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 2.311,1 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 1.254,2 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 2.071,7 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. In diesen planmäßigen Abschreibungen waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 1.082,1 Mio. EUR enthalten.

Der Rückgang der aktiven latenten Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr auf 62,4 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 186,5 Mio. EUR) basiert im Wesentlichen auf dem Abbau von temporären Vorjahresdifferenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen. Darüber

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

hinaus führte eine Anpassung der steuerlichen Behandlung von Aufwendungen und Erträgen aus dem Kapitalanlagebereich zu einer Auflösung der aktiven latenten Ertragsteuern für Vorjahre in Höhe von 39,3 Mio. EUR. Gegenläufig wurden aktive latente Ertragsteuern auf inländische laufende steuerliche Verluste in Höhe von 17,8 Mio. EUR gebildet.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte blieb der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten mit 5.480,6 Mio. EUR nahezu unverändert im Vergleich zum Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 5.809,8 Mio. EUR). Der Rückgang durch die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR wurde im Wesentlichen durch den positiven operativen Cashflow kompensiert. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 790,1 Mio. EUR auf 2.447,1 Mio. EUR an (31. Dezember 2023: 1.657,0 Mio. EUR), was im Wesentlichen auf im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Frachtraten im zweiten Halbjahr 2024 und zum Stichtag zurückzuführen ist.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 1.960,6 Mio. EUR auf 20.723,2 Mio. EUR an. Trotz der Dividendenausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 9,25 EUR (Vorjahr: 63,0 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahr: 11.072,9 Mio. EUR), führten das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 2.392,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: 2.948,6 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1.211,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: Verluste 1.033,4 Mio. EUR) zu einem Anstieg.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 2.662,3 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert aus dem Anstieg der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen im Wesentlichen aus neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 2.298,2 Mio. EUR, stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 356,5 Mio. EUR sowie der Ziehung weiterer Bauraten unter bestehenden Chinese Leases (Sale-and-Lease-Back-Transaktionen) im Zusammenhang mit der Auslieferung dreier Schiffsneubauten in Höhe von 273,1 Mio. EUR. Außerdem trug der Anstieg der Vertragsverbindlichkeiten infolge eines gestiegenen Transportvolumens bei gleichzeitig gestiegenen Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen in Höhe von 471,5 Mio. EUR zu der Erhöhung bei. Dies wurde von Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.523,5 Mio. EUR teilweise kompensiert.

Die Erhöhung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen auf 1.397,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.101,2 Mio. EUR) ist vor allem auf Rechtsrisiken resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten zurückzuführen.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern auf 255,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 153,7 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Bildung passiver latenter Ertragsteuern auf den gestiegenen Bewertungsunterschied des Spezialfonds in Höhe von 61,0 Mio. EUR sowie auf unrealisierte Währungskursgewinne anderer Kapitalanlagen des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 49,4 EUR. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang passiver latenter Ertragsteuern aus diversen ausländischen Konzerngesellschaften in Höhe von 13,9 Mio. EUR aus.

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Anmerkungen (10) bis (29).

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

## ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2024 übertraf die ursprünglichen Erwartungen deutlich und erreichte das obere Ende der am 24. Oktober 2024 angepassten Prognose. Hauptgründe für diese positive Entwicklung waren eine auf Vorjahresniveau und damit über den Erwartungen liegende durchschnittliche Frachtrate sowie ein Mengenwachstum von 4,7 % im Segment Linienschifffahrt.

### Ergebnisprognosen und Zielerreichung für das Geschäftsjahr 2024

	Ist 2023	Prognose 2024 (vom 14. März 2024)	Prognose 2024 (vom 15. Mai 2024)	Prognose 2024 (vom 9. Juli 2024)	Prognose 2024 (vom 24. Oktober 2024)	Ist 2024
Transportmenge <sup>1</sup>	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend	Moderat steigend	Moderat steigend	12,5 Mio. TEU
Durchschnittliche Frachtrate <sup>1</sup>	1.500 USD/TEU	Deutlich fallend	Moderat fallend	Leicht fallend	Auf Vorjahresniveau	1.492 USD/TEU
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis <sup>1</sup>	614 USD/t	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau	Leicht fallend	Leicht fallend	588 USD/t
Konzern-EBITDA	4,5 Mrd. EUR	1,0–3,0 Mrd. EUR	2,0–3,0 Mrd. EUR	3,2–4,2 Mrd. EUR	4,2–4,6 Mrd. EUR	4,6 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,5 Mrd. EUR	–1,0–1,0 Mrd. EUR	0,0–1,0 Mrd. EUR	1,2–2,2 Mrd. EUR	2,2–2,6 Mrd. EUR	2,6 Mrd. EUR

<sup>1</sup> Segment Linienschifffahrt

## GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Das Geschäftsjahr 2024 war geprägt von einer guten Nachfrage nach Containertransporten. Dies spiegelt sich in der höheren Transportmenge von Hapag-Lloyd wider. Die durchschnittliche Frachtrate lag auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei zeigte sich im Vergleich zum Vorjahr eine bessere Entwicklung im zweiten Halbjahr, während der Verlauf im ersten Halbjahr schwächer ausfiel. Das Konzern-EBITDA und das Konzern-EBIT lagen leicht über dem Vorjahr und am oberen Rand der im Oktober des Geschäftsjahres 2024 angepassten Ergebnisprognose. Das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd sank hingegen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr.

Die geopolitischen Spannungen im Nahen Osten hatten nach wie vor direkte Auswirkungen auf die Entwicklung des Branchenumfelds. Aufgrund des Konflikts im Roten Meer wurden Schiffe weiterhin um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet, was auf bestimmten Routen zu einer Verknappung der Schiffskapazitäten führte. Zudem waren die Spotfrachtraten im Jahresverlauf starken Schwankungen ausgesetzt, die Transportkosten stiegen und es kam immer wieder, vor allem im zweiten Halbjahr, zu Störungen in den globalen Lieferketten.

Der Vorstand stuft das Geschäftsjahr 2024 bei gestiegenen Transportvolumen und einer durchschnittlichen Frachtrate auf Vorjahresniveau als positiv ein.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht erläutert die erwartete künftige Entwicklung der Steuerungskennzahlen von Hapag-Lloyd und die Rahmenbedingungen der Geschäftsentwicklung. Risiken und Chancen, die zu einer Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen führen könnten, werden ebenfalls dargestellt.

### PROGNOSEBERICHT

#### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert für 2025 ein globales Wirtschaftswachstum von 3,3% und damit eine leichte Steigerung gegenüber den 3,2% des Vorjahres. Dennoch bleibt das Wachstum unter dem historischen Durchschnitt von 3,7% in den Jahren 2000 bis 2019. Diese Entwicklung wird insbesondere durch anhaltende Unsicherheiten in der Geld- und Fiskalpolitik sowie strukturelle Herausforderungen in mehreren Volkswirtschaften beeinflusst.

Für die Industrienationen erwartet der IWF im Jahr 2025 ein Wirtschaftswachstum von 1,9% nach 1,7% im Vorjahr. Für die Entwicklungs- und Schwellenländer wird ein stabiles Wachstum von 4,2% prognostiziert. Wichtige Märkte für Hapag-Lloyd sind die USA, Europa und China. Für die Vereinigten Staaten erwartet der IWF ein Wachstum von 2,7% nach 2,8% im Vorjahr. Die wirtschaftliche Dynamik wird weiterhin durch den robusten Arbeitsmarkt und steigende Investitionen gestützt. In Europa hingegen halten die wirtschaftlichen Herausforderungen an, sodass der IWF hier nur mit einem geringen Wirtschaftswachstum von 1,0% rechnet (Vorjahr: 0,8%). Besonders in Deutschland dürfte die Erholung mit einem prognostizierten Wachstum von 0,3% (Vorjahr: -0,2%) verhalten ausfallen. Dies ist vor allem auf die anhaltende Schwäche im verarbeitenden Gewerbe sowie eine zurückhaltende Exportnachfrage zurückzuführen. In China wird ein Wirtschaftswachstum von 4,6% erwartet (Vorjahr: 4,8%). Fiskalpolitische Anreize sollen die Probleme am Immobilienmarkt sowie die negativen Folgen handelspolitischer Unsicherheiten abfedern. Letztere dürften auch das Welthandelsvolumen belasten, das 2025 mit einem Wachstum von 3,2% unter dem historischen Durchschnitt von 4,9% liegen dürfte.

#### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2026e	2025e	2024	2023	2022
Wachstum Weltwirtschaft	3,3	3,3	3,2	3,3	3,6
Industrienationen	1,8	1,9	1,7	1,7	2,9
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,3	4,2	4,2	4,4	4,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,3	3,2	3,4	0,7	5,7

Quelle: IWF World Economic Outlook, Januar 2025



### Branchenspezifischer Ausblick

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Der maritime Branchendienst Accenture Cargo prognostiziert für das Jahr 2025 einen Anstieg der globalen Containertransportmenge um 4,3 %, nach 6,2 % im Vorjahr laut CTS. Für alle Teilmärkte des internationalen Containertransportmarktes wird ein homogenes Wachstum zwischen 3 % und 5 % erwartet, wobei die Exportrouten im asiatisch-pazifischen Raum das stärkste Wachstum verzeichnen sollen.

### Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2026e	2025e	2024	2023	2022
Wachstumsrate	3,4	4,3	6,2	0,4	-4,5

Quellen: CTS, Februar 2025: 2022 – 2024; Accenture Cargo, Dezember 2024: 2025 – 2026

Die Tonnage der bestellten Containerschiffe stieg laut MDS Transmodal bis Ende Dezember 2024 auf rd. 7,5 Mio. TEU, verglichen mit etwa 6,7 Mio. TEU im Vorjahr. Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur weltweiten Containerflottenkapazität von 24,6 % (Ende 2023: 24,4 %). Für 2025 prognostiziert der Branchendienst Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 1,8 Mio. TEU. Nach Abzug der Verschrottungen würde die Flottenkapazität um 4,9 % wachsen – deutlich geringer als die 10,9 % im Vorjahr.

### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2026e	2025e	2024	2023	2022
Kapazität Jahresanfang	32,4	30,9	27,8	25,8	24,7
Geplante Auslieferungen	1,6	2,0	3,2	2,5	1,0
Erwartete Verschrottungen	0,9	0,3	0,1	0,2	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,2	0,2	0,1	0,3	-0,1
<b>Nettokapazitätswachstum</b>	<b>0,6</b>	<b>1,5</b>	<b>3,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,0</b>
Nettokapazitätswachstum (in %)	1,8	4,9	10,9	8,1	4,2

Quelle: Drewry Container Forecaster Q4 2024

### Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete im Geschäftsjahr 2024 trotz gestiegener Transportaufwendungen eine positive Geschäftsentwicklung, die die ursprünglichen Erwartungen zu Jahresbeginn übertraf. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren höhere Transportmengen sowie eine im Vergleich zum Vorjahr stabile durchschnittliche Frachtrate. Dies ist insbesondere auf eine gestiegene Nachfrage bei gleichzeitig knappen Schiffskapazitäten zurückzuführen. Die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer führte dazu, dass viele Containerreedereien ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung umleiteten. Die dadurch bedingten längeren Fahrzeiten reduzierten die effektiv verfügbare Transportkapazität und erhöhten die Transportkosten.

Zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung war weiterhin unklar, wann die Passage durch das Rote Meer wieder sicher befahren werden kann. Zudem ließen sich die Auswirkungen der angekündigten Zollerhöhungen in den USA sowie möglicher Gegenmaßnahmen wichtiger Exportländer nicht verlässlich abschätzen. Beide Faktoren könnten die Angebots- und Nachfragesituation in der Containerschifffahrt erheblich beeinflussen und somit auch die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd.

Auf Grundlage der zu Jahresbeginn vorliegenden Nachfragesituation und Frachtratenentwicklung erwartet der Vorstand ein operatives Ergebnis unter dem Vorjahresniveau. Das Konzern-EBITDA für das laufende Geschäftsjahr 2025 wird in der Bandbreite von 2,5 bis 4,0 Mrd. USD (Vorjahr: 5,0 Mrd. USD) und das Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,0 bis 1,5 Mrd. USD (Vorjahr: 2,8 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,6 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR).

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2025 basiert auf der Annahme, dass die Durchfahrten durch das Rote Meer in der zweiten Jahreshälfte 2025 schrittweise wieder aufgenommen werden. Gleichzeitig wird mit einer deutlichen Steigerung der Transportmenge gerechnet, insbesondere aufgrund der gestiegenen Schiffskapazität sowie der neuen „Gemini Cooperation“. Im Gegensatz dazu wird von einer moderat rückläufigen durchschnittlichen Frachtrate ausgegangen. Der hohe Anteil langfristiger Verträge dürfte hierbei stabilisierend wirken und die Volatilität der Spot-Frachtraten teilweise ausgleichen. Die Transportkosten werden voraussichtlich auch 2025 erhöht bleiben, wobei der Bunkerverbrauchspreis auf dem Niveau des Vorjahres erwartet wird. Die Ergebnisprognose basiert ferner auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses von 1,03 USD/EUR (Geschäftsjahr 2024: 1,08 USD/EUR).

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet. Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie für nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen im Verlauf des Geschäftsjahres 2025.

#### Wichtige Eckwerte der Prognose 2025

	Ist 2024	Prognose 2025
Transportmenge <sup>1</sup>	12,5 Mio. TEU	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate <sup>1</sup>	1.492 USD/TEU	Moderat fallend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis <sup>1</sup>	588 USD/t	Auf Vorjahresniveau
Konzern-EBITDA	4,6 Mrd. EUR	2,4 bis 3,9 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,6 Mrd. EUR	0,0 bis 1,5 Mrd. EUR

<sup>1</sup> Segment Linienschifffahrt

Die bedeutsamsten Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht ausführlich dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, auch bedingt durch internationale Krisen, und ein daraus resultierendes geringeres Transportmengenwachstum sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate über den in der Prognose angenommenen Rückgang hinaus. Geopolitische Auseinandersetzungen, insbesondere eine Eskalation der Konfliktherde im Mittleren Osten, könnten sich zusätzlich negativ auf die Transportmengenentwicklung auswirken. Daneben gehören auch mögliche operative Anlaufschwierigkeiten in der Anfangsphase der „Gemini Cooperation“ zu den bedeutsamsten Risiken.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2025 ausüben, wodurch sich auch negative Auswirkungen auf die Liquidität und auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen ergeben können.

## **RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Die Risikosteuerung und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen tragen zur stetigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, zur Erreichung der mittel- und langfristigen Ziele sowie zur dauerhaften Sicherung des Fortbestands des Unternehmens bei. Das Risikomanagementsystem (RMS) umfasst Risiken- und Chancenpotenziale, fokussiert jedoch maßgeblich auf Risiken.

### **CHANCEN**

Das Erkennen und Nutzen von Chancen ist bei Hapag-Lloyd integraler Bestandteil der strategischen Unternehmensführung. Grundlage für die Identifikation von Chancen sind die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für den Konzern relevanten Märkten sowie von gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen aber auch nachhaltigkeitsbezogenen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden Maßnahmen ergriffen, die auf ein langfristiges sowie nachhaltiges Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen. Als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien wird der Geschäftserfolg von Hapag-Lloyd wesentlich durch Entwicklungen auf regionalen und internationalen Märkten beeinflusst. Auf Basis der in diesem Lagebericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale.

Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist Hapag-Lloyd bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten.

## RISIKOMANAGEMENT

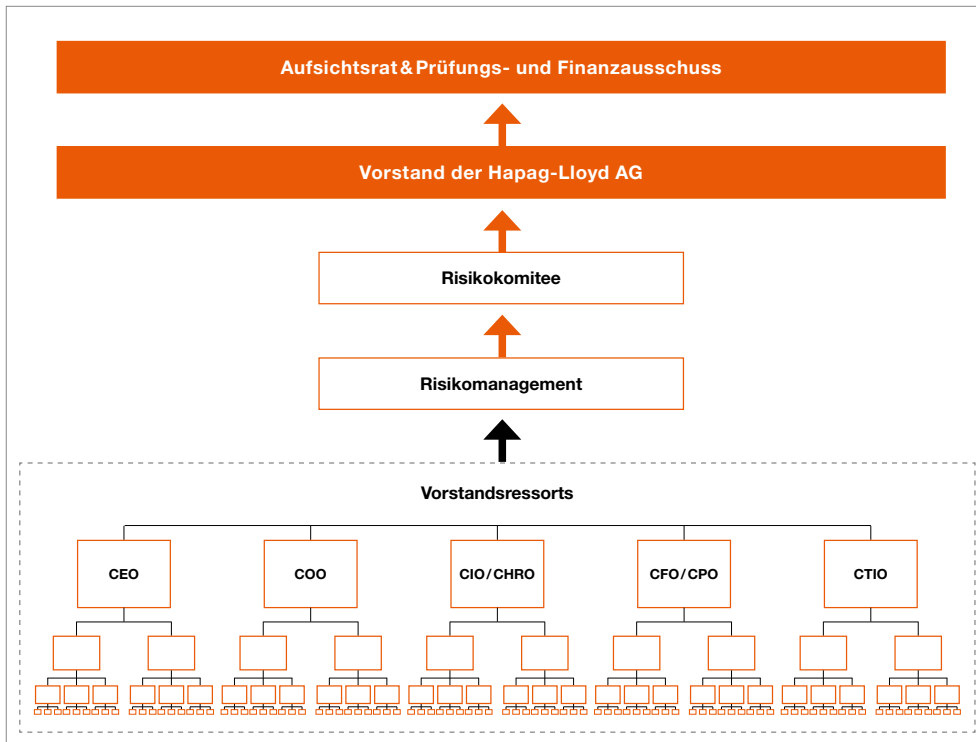
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Geschäftsentwicklung und damit verbundene Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Die Gestaltung des iterativen Risikomanagementprozesses ist eine Adaption des international anerkannten Risikomanagementstandards „COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Enterprise Risk Management – Integrating with Strategy and Performance“.

Die Funktionstrennung und das damit verbundene Rollenkonzept sind in Anlehnung an das Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors konzipiert. Diese und weitere Grundsätze, Rollen und Zuständigkeiten, Prozesse sowie Schwellenwerte des Risikomanagements sind in einer Konzernrichtlinie definiert, die für den gesamten Konzern gültig ist. Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit Risk Manager benannt, die die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der Risiken in den Geschäfts- und zentralen Fachbereichen verantworten. Diese Risikomanager dokumentieren die identifizierten Risiken sowie deren Bewertung einschließlich der Maßnahmen zur Risikobewältigung im Rahmen der quartalsweisen Risikoberichterstattung.

Die Bewertung der Risiken durch die dezentralen Verantwortlichen erfolgt anhand von mindestens einem Szenario. Optional können weitere Szenarien zur Vervollständigung der Risikoquantifizierung ergänzt werden. Die quantitative Beschreibung der Szenarien beinhaltet die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der potenziellen Auswirkungen. Zu Beginn des Berichtsjahres wurde der Bewertungsansatz des konzernweiten RMS dahingehend modifiziert, dass neben den bereits abgefragten finanziellen Auswirkungen auch nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen berücksichtigt werden. Ausgehend von der initialen Bruttobetrachtung wird die Nettobetrachtung unter Berücksichtigung der bereits implementierten Bewältigungsmaßnahmen, die auf die Risiken wirken, abgeleitet. Auf dieser Basis werden die Risiken in standardisierte Größenklassen unterteilt und anhand dieser intern in Relevanzklassen eingeteilt und überwacht. Die Definition der Relevanzklassen wurde überarbeitet, um im Einklang mit der oben beschriebenen Erweiterung der Folgenabschätzung auch nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen zu berücksichtigen. Risikoberichte werden quartalsweise an die Risikomanagementfunktion im zentralen Fachbereich Accounting übermittelt. Eine außerplanmäßige Berichterstattung an die Risikomanagementfunktion ist erforderlich, sofern Risiken neu identifiziert oder neu bewertet werden und dabei festgelegte Meldegrenzen überschritten werden oder außerordentliche Sachverhalte auftreten, die ein potenziell kritisches Schadensausmaß erreichen könnten (Ad-hoc-Meldungen).

Die Risikomanagementfunktion überwacht die regelmäßige Berichterstattung durch die Risikomanager, vervollständigt die Portfoliobetrachtung und fasst die bedeutsamsten Risiken quartalsweise sowie in dringenden Fällen außerplanmäßig für das Risikokomitee zusammen. Das Risikokomitee erörtert die vorliegenden Risiken und berichtet anschließend über die Gesamtrisikosituation an den Vorstand, d. h. insbesondere über den Risikostatus wesentlicher Einflussfaktoren, wie zum Beispiel die unterjährige Entwicklung von Frachtraten und Transportvolumen, und die potenziellen Auswirkungen wesentlicher Schwankungen dieser Faktoren sowie über wesentliche Einzelrisiken und geografische oder thematische Risikokonzentrationen.

**Risikomanagementsystem von Hapag-Lloyd**



Die Methoden und Systeme des Risikomanagements sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst. Die Konzernrevision prüft jährlich mit wechselnden Schwerpunkten die Risikomanagementprozesse inklusive des Risikofrüherkennungssystems.

Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus der täglichen Geschäftstätigkeit wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. Im Konzern bestehen unter anderem branchenübliche auf die Belange von Hapag-Lloyd zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

**RISIKEN UND CHANCEN**

Die bedeutsamsten Risiken und Chancen sowie ihre finanziellen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind im folgenden Abschnitt „Zusammenfassender Überblick über Konzernrisiken und -chancen“ aufgeführt. Die daran anschließenden Abschnitte erläutern qualitative Beschreibungen dieser und weiterer relevanter Ereignisse, die einem hohen Maße an Unsicherheit ausgesetzt sind und die Geschäftsentwicklung beeinflussen können, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Prognose wurden im Vergleich zur Risikoberichterstattung im Vorjahr keine neuen bedeutsamen Risiken identifiziert.

### Zusammenfassender Überblick über Konzernrisiken und -chancen

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus Sicht des Vorstands von Hapag-Lloyd aus einem möglichen geringeren Transportmengenwachstum und einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate. Daneben gehören auch mögliche operative Anlaufschwierigkeiten in der Frühphase des Starts der „Gemini Cooperation“ ebenso wie eine Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen zu den bedeutsamsten Risiken.

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die bedeutsamsten Chancen aus einer positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate sowie einem stärker als prognostizierten Anstieg der Transportmenge.

Diese und weitere Chancenpotenziale werden als integraler Bestandteil der Unternehmensführung und im Rahmen der Umsetzung der strategischen Zielstellungen in den Führungsgremien von Hapag-Lloyd regelmäßig analysiert und diskutiert. Über die möglichen Auswirkungen der Chancen auf die Unternehmensentwicklung informiert der Vorstand den Aufsichtsrat auf den turnusmäßigen Sitzungen sowie in Einzelgesprächen.

Risiken werden gemäß der Nettobetrachtung ihrer finanziellen Auswirkung sowie Eintrittswahrscheinlichkeit, d. h. nach Einbeziehung der Wirkung von Bewältigungsmaßnahmen, intern definierten Relevanzklassen zugeordnet. Die Einstufung von Chancen erfolgt ebenfalls anhand der definierten Relevanzklassen.

Die finanziellen Nettoauswirkungen auf Unternehmenszielgrößen, im Wesentlichen EBIT, im Geschäftsjahr 2025 sind wie folgt klassifiziert:	Einstufung Risikoauswirkung	Einstufung Chancenauswirkung	Größenklassen finanzielle Auswirkung
		Tragbar	Niedrig
	Wesentlich	Mittel	> 100 Mio. USD ≤ 250 Mio. USD
	Kritisch	Hoch	> 250 Mio. USD

Die Nettoeintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen bezogen auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des zusammengefassten Lageberichts zugrunde gelegten Planungsannahmen für das Geschäftsjahr 2025 ist wie folgt klassifiziert:	Einstufung Eintrittswahrscheinlichkeit	Größenklassen Eintrittswahrscheinlichkeit
		Gering
	Niedrig	≥ 10 % ≤ 25 %
	Mittel	> 25 % ≤ 50 %
	Hoch	> 50 %

Zudem wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen mit der Einschätzung des Vorjahres verglichen.

Die Beurteilung der Risiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich aus der Veränderung der Eintrittswahrscheinlichkeit	Einstufung Veränderung	Veränderung Eintrittswahrscheinlichkeit
		Geringer
	Gleich	Unverändert
	Höher	Deutlich höher

**Bedeutsamste Risiken und Chancen**

Risiken und Chancen	Risiken			Chancen		
	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2025 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2025 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Kritisch	Mittel	Gleich	Hoch	Niedrig	Gleich
Schwankung der Transportmengen	Kritisch	Mittel	Gleich	Mittel	Niedrig	Gleich
Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Kritisch	Niedrig	Gleich	–	–	–
Start der „Gemini Cooperation“	Kritisch	Niedrig	Neu	–	–	–
Risiken aus Beteiligungen	Kritisch	Niedrig	Gleich	–	–	–

**Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen**

**Gesamtwirtschaftliche Entwicklung**

Containertransportdienstleistungen sind stark abhängig von den Rahmenbedingungen innerhalb und zwischen den Volkswirtschaften weltweit und unterliegen einer hohen Unsicherheit, durch konjunkturelle Schwankungen und krisenhafte Ereignisse überdurchschnittlich beeinflusst zu werden. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen erheblichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig von der Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen sowie dem Kapazitätsangebot in den Fahrtgebieten. Daneben sind Lage und Beschaffenheit der Hafeninfrastruktur und Qualität der Hinterlandanbindungen wichtige Faktoren, die ebenfalls von der konjunkturellen Entwicklung einzelner Regionen beeinflusst werden können.

Die Entwicklung der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch 2025 hoher Unsicherheit. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ sowie im „Prognosebericht“ dargestellt.

Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums und die sich daraus ergebende Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien und der Umschlagsmengen der Terminalbetreiber von großer Bedeutung. Lokale Krisen und globale Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen nachhaltig negativ beeinflussen, sich jedoch auch temporär kommerziell positiv für die Containerschifffahrt auswirken. Zu Jahresbeginn 2025 bleibt der Ausblick auf einen weltweiten konjunkturellen Aufschwung verhalten, insbesondere aufgrund der fortdauernden geopolitischen Konfliktherde, wie der Russland-Ukraine-Krieg und der Konflikt im Mittleren Osten, vor deren Hintergrund sich das weltweit hohe Preisniveau der Rohstoff- und Lebenshaltungskosten nicht spürbar entspannt hat. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Accenture Cargo sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2025 um 4,3% steigen. Sollten der konjunkturelle Aufschwung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Transportmengenwachstum verbunden mit positiven Auswirkungen auf die Ergebnissituation.

#### **Handelsströme und Veränderungen politischer Rahmenbedingungen**

Die Auslastung der Transport- und Containerkapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen geografischen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Nettoexporteuren und Regionen von Nettoimporteuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Ein zunehmendes Ungleichgewicht im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten erhöhen und sich somit negativ auf die Ertragslage auswirken. Zudem können verschärfte Einfuhrbeschränkungen sowie die wiederkehrende Eskalation von Handelsstreitigkeiten zu einer zeitweisen Abschwächung und Verlagerung der asiatischen aber auch der zentral- und nordamerikanischen Im- und Exporte führen. In der Folge könnte dies zu einem Transportmengenrückgang führen verbunden mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage.

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Krisen, wie Rohstoffknappheit und Versorgungsengpässe, beeinträchtigt werden. Dadurch können Unterbrechungen der Produktions- und Lieferketten bei Kunden oder Beeinträchtigungen der eigenen Liniendienste sowie Terminal- und Infrastrukturaktivitäten auftreten. Als weitere Folge solcher Störungen könnte die Nutzung von Häfen und wichtigen Wasserstraßen, insbesondere Schifffahrtskanäle wie der Panamakanal oder der Suezkanal, eingeschränkt werden. Einzelne Länder könnten als Konsequenz finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und zum Beispiel Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit die Fragmentierung der weltweiten Handelsbeziehungen sowie Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt und somit auch negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd.

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Wohlstand in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2025 unter anderem durch neu in Kraft tretende Wirtschafts- und Handelsabkommen zusätzliche Wachstumspotenziale für die Linienschifffahrt und den Betrieb von Terminals bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren, was sich positiv auf das Transportvolumen über die im Prognosebericht berücksichtigte Erwartung hinaus sowie auf die Umschlagsmengen auswirken könnte.



## **Branchen- und unternehmensspezifische Risiken und Chancen**

### **Schwankung von durchschnittlicher Frachtrate und Transportmenge**

Hinsichtlich der Entwicklung der Frachtraten und Transportmengen im Segment Linienschifffahrt bestehen Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Zudem unterliegen Frachtraten und Transportmengen in der Containerschifffahrt traditionell deutlichen saisonalen Schwankungen. Die Frachratenentwicklung wird stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren und nachgefragten Transportkapazitäten bestimmt. Für die Abdeckung aller bedeutenden Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes ist die Nutzung von Ressourcen anderer Linienreedereien beispielsweise im Rahmen von Allianzen, Kooperationen oder auch die Überlassung von Containerstellplätzen auf Schiffen vorteilhaft. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Kostenvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken, was sich positiv auf die Ertragslage auswirken könnte.

Angesichts einer absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten im Markt, unter anderem durch beauftragte Schiffsneubauten, können ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien und eine stagnierende Nachfrage nach Transportdienstleistungen zu einem verschärften Preiswettbewerb in einzelnen Fahrtgebieten führen. Sollten die Frachtraten oder Transportmengen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation von Hapag-Lloyd haben.

Eine mögliche Erweiterung des Serviceangebots, zum Beispiel auf den Hinterlandverkehren, könnte zusätzliche Wachstumschancen beinhalten und sich somit positiv auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

### **Start der „Gemini Cooperation“**

Mit der Ablösung der „THE Alliance“ Partnerschaft durch die „Gemini Cooperation“ ab Februar 2025 nimmt Hapag-Lloyd signifikante Änderungen in Prozessen, Fahrplänen und Routen vor. Im Fall von operativen Anlaufschwierigkeiten in der Frühphase der Kooperation könnte das neue Netzwerk Netzwerksynergien nicht im vollen Umfang realisieren, das Transportvolumen könnte abnehmen oder zusätzliche Kosten könnten entstehen. Unter Berücksichtigung der operativen Herausforderungen werden die negativen Auswirkungen auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation von Hapag-Lloyd als kritisch und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.

### **Bunkerverbrauchspreisschwankung**

Das Segment Linienschifffahrt ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerschiffsflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerverbrauchspreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche. Im Geschäftsjahr 2024 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 14,1% der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns.

Der Preis für Bunker verändert sich in der Regel mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Nach relativ stabilen Bunkerpreisen in der ersten Jahreshälfte 2024, waren sinkende Preise bis zum Jahresende zu verzeichnen. Unter dem Eindruck der sich verändernden politischen Rahmenbedingungen und daraus resultierenden konjunkturellen Wachstumserwartungen unterliegt die Entwicklung des Rohölpreinsniveaus und somit auch der Bunkerpreise im weiteren Jahresverlauf Unsicherheiten. Sollte sich der Trend sinkender Bunkerpreise fortsetzen, könnte dies zu stabileren oder geringeren Treibstoffkosten führen als bisher prognostiziert. Ein Anstieg der Bunkerpreise würde hingegen die Treibstoffkosten erhöhen und einen potenziell gegenläufigen Effekt haben. Die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.

Zur Begrenzung der Auswirkung steigender Bunkerverbrauchspreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Teil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate mit dem sogenannten Marine-Fuel-Recovery-(MFR-)Mechanismus zu kompensieren. Der MFR-Mechanismus berücksichtigt, neben unterschiedlichen Parametern, auch Preisschwankungen durch eine optimierte Abdeckung von Aufwärts- und Abwärtsbewegungen der Marktpreise für Treibstoff. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch stark von der entsprechenden Marktsituation ab. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise an Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung des Ergebnisses. Grundsätzlich können Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Strategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert werden, derzeit bestehen diese Sicherungsgeschäfte jedoch nicht.

#### **Informationstechnologie und -sicherheit**

Für Hapag-Lloyd sind Informations- und Kommunikationstechnologien unerlässlich für die Abwicklung, Steuerung und Dokumentation sowie Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse weltweit. Die Verfügbarkeit der IT-Systeme sichert die kontinuierliche Verarbeitung von Daten, um die effiziente Steuerung von Geschäftsprozessen und Kosten zu gewährleisten.

Ein Ausfall von IT-Systemen, beispielsweise durch fehlerhafte Hard- und Softwarekomponenten sowie Netzwerkkonfigurationen, oder auch ein zeitweiser Totalausfall der IT-Infrastruktur durch einen Cyberangriff, könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten durch Betriebsunterbrechungen zur Folge haben. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die IT-Systeme mehrfach gesichert. Zudem verfügt Hapag-Lloyd über ein Informationssicherheitsmanagementsystem. Unter Berücksichtigung dieser und weiterer Bewältigungsmaßnahmen wird der negative Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage sowohl durch einen Cyberangriffe als auch durch eine ungeplante eingeschränkte Verfügbarkeit zentraler IT-Systeme als wesentlich und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Ereignisse als mittel eingestuft.

#### **Digitale Transformationsprojekte**

Um auch in Zukunft innovative Produkte und attraktive Dienstleistungen anbieten zu können, sind effiziente Prozesse und leistungsstarke Technologien unerlässlich. Hapag-Lloyd verfolgt die Weiterentwicklung bestehender IT-Systeme und die Erweiterung und Modernisierung der digitalen Infrastruktur im Rahmen verschiedener Initiativen und Projekte. Die teils hohe Komplexität durch Abhängigkeiten verschiedener Systeme und Technologien untereinander aber auch durch sich stetig verändernde Kunden- und Nutzungsbedürfnisse können Verzögerungen und ungeplante Kostensteigerungen der Transformationsprojekte zur Folge haben.

### **Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten**

In den vergangenen Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Mit dem weiteren Ausbau der Transport- und Containerkapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Zudem können Ungleichgewichte in den Handelsströmen in regionalen Engpässen der Verfügbarkeit von Schiffs- und Containerkapazitäten münden. Dies, aber auch krisenereignisbedingte temporäre (Teil)Schließungen von Containerterminals können in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe sowie zu höheren Lagerkosten führen. Können diese Kostensteigerungen für längere Verweildauern von Containern nicht vollständig an Kunden weitergegeben und die Verzögerungen in den Transportketten nicht reduziert werden, führt dies zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis und auf die Transportmengen.

Arbeitskämpfe in den Häfen können ebenfalls die Einhaltung von Fahrplänen erschweren und möglicherweise erhebliche zusätzliche Kosten verursachen, mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd. Dies könnte zu Belastungen auf das Geschäftsergebnis und die Finanzlage von Hapag-Lloyd führen.

### **Schwankung von Charraten**

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerlinienreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung. Der Eigentümer stellt üblicherweise auch die Besatzung, trägt die Versicherung und ist für die Wartung verantwortlich. Da die Charraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung hinsichtlich Schiffskapazitäten – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe.

In der Regel folgen die Charraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charraten nicht vor Ablauf des Vertrags anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten unter anderem durch einen Preiswettbewerb aber auch aufgrund eines Rückgangs des Transportvolumens in Folge sinkender Nachfrage nach Transportdienstleistungen bei fixen Charraten zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Transportdienstleistungen und Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Spot-Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass steigende Charterraten und entsprechende Kostensteigerungen nicht in vollem Umfang über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten auch Chancen ergeben. Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen. Dies könnte sich positiv auf die Ergebnissituation des Segments Linienschiffahrt auswirken.

#### **Risiken beim Betrieb von Schiffen und Terminals**

Der Betrieb von Schiffen und Terminals ist mit besonderen Risiken verbunden; hierzu zählen unter anderem Havarie, Kollisionen, Totalverlust des Schiffs, Umweltschäden, Feuer, Explosionen, Verlust oder Beschädigung der Ladung, durch Materialfehler verursachte Schäden, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, Piraterie, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern, Verlust der Zertifizierung der Schiffe, schwierige Wetterbedingungen sowie Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder Hafentarbeiter.

Die aufgeführten Punkte können den Betrieb von Schiffen verhindern oder den Reiseablauf stören, zum Tod oder zu Verletzungen von Menschen sowie zu Umweltverschmutzungen und zum Verlust oder zur Beschädigung von Eigentum wie beispielsweise Hafenanlagen und Terminal-equipment führen. Hierdurch könnten das Ansehen des Unternehmens Schaden nehmen und Kundenbeziehungen belastet werden. Sofern möglich, hat Hapag-Lloyd in einem wirtschaftlich angemessenen Rahmen Versicherungen gegen diese Risiken abgeschlossen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die bestehenden Versicherungen nicht sämtliche finanzielle Schäden in voller Höhe abdecken. Dies könnte einen erheblichen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd nehmen.

#### **Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts**

Als eine von drei internationalen Containerreedereien erbringt Hapag-Lloyd Containertransportdienstleistungen für staatliche Organisationen der USA (US-Flag-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben. Das US-Flag-Geschäft wird über die Gesellschaft Hapag-Lloyd USA LLC betrieben.

#### **Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen**

##### **Management der finanzwirtschaftlichen Risiken**

Im Rahmen seiner gewöhnlichen, weltweiten Geschäftstätigkeit ist Hapag-Lloyd im Wesentlichen Währungsrisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen bedeutenden Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten. Weitere Informationen zur Finanzlage des Konzerns sowie zum Management finanzwirtschaftlicher Risiken finden sich im Wirtschaftsbericht.

### **Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten**

Das Finanzmanagement erfolgt bei Hapag-Lloyd zentral und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln verfolgt die Gesellschaft das Ziel, eine ausreichende Liquiditätsreserve zu sichern. Zudem werden typischerweise in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sogenannte Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (in der Regel halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat im Regelfall zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat. Sollte dies nicht möglich sein, könnte sich die Unterschreitung der Quoten negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller Gebrauchtmarktpreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinanzierungen des Unternehmens. Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Die Einhaltung der betreffenden Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen wird regelmäßig überwacht. Eine Nichteinhaltung des vereinbarten Reporting Covenant würde zu verschärften Berichtspflichten führen, eine Nichteinhaltung der vereinbarten Mindestanforderungen zudem die betroffenen Finanzinstitute dazu berechtigen, die ausstehenden Kreditbeträge kurzfristig fällig zu stellen. Dies würde sich negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos im Prognosezeitraum wird als sehr gering eingestuft.

Eine Änderung des Ratings der Hapag-Lloyd AG oder der begebenen Anleihe könnte zu veränderten Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen. Eine Herabstufung des Ratings könnte somit negative Auswirkungen auf die Finanzierungskosten von Hapag-Lloyd haben, was sich wiederum negativ auf das Jahresergebnis auswirken könnte. Eine Anhebung des Ratings würde einen gegenläufigen Effekt haben.

### **Risiken durch Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten**

Sollte eine Wertminderungsprüfung den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Die Wertminderungsprüfungen zum 31. Dezember 2024 ergaben keinen Wertminderungsbedarf. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als niedrig eingeschätzt.

### Risiken aus Beteiligungen

Hapag-Lloyd ist weltweit an verschiedenen Unternehmen und Joint Ventures insbesondere in der Terminal- und Logistikbranche beteiligt und hat zudem Vereinbarungen über den Erwerb weiterer Unternehmensbeteiligungen geschlossen. Die Ertragslage und damit auch die Ausschüttung von Dividenden sowie der Beteiligungswert der Unternehmensbeteiligungen sind unter anderem abhängig von der Nachfrage nach den betreffenden Dienstleistungen des jeweiligen Unternehmens. Ein Nachfragerückgang, beispielsweise nach Containertransportdienstleistungen im Terminalbereich, hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage der Beteiligungen und somit mittelbar auch auf die Ertrags- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Wertminderungsbedarfs für nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen wird als niedrig eingestuft.

### Wechselkursschwankungen in Bezug auf den US-Dollar

In der internationalen Containerschifffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der der Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charraten sowie Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben Wechselkursschwankungen ausgesetzt, welche sowohl Chancen- als auch Risikopotenzial bieten. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden.

Die Berichtswährung für den Hapag-Lloyd Konzern sowie den Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG ist der Euro. Die Veränderung der USD/EUR-Relation hat somit einen tragbaren Einfluss auf die im Konzern- und Jahresabschluss und in den Quartalsabschlüssen ausgewiesenen Finanzkennzahlen. Die Entwicklung der in Euro ausgewiesenen Finanzkennzahlen kann daher gegebenenfalls von den in US-Dollar erstellten Finanzkennzahlen des operativen Geschäfts abweichen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig eingestuft.

Wechselkursschwankungen werden bezüglich ihrer Wesentlichkeit fortlaufend überwacht. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Nettozahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. Trotzdem können die Schwankungen der Wechselkurse Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

### Zinssatzschwankungen

Zinssatzschwankungen können sich im Rahmen der Aufnahme von Finanzmitteln sowie bei Geldanlagen ergeben. Mögliche Zinssatzsteigerungen für Finanzschulden werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können weitere Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden. Für Geldanlagen stellt ein Anstieg des Zinssatzes jedoch eine Chance dar, wohingegen sich eine Senkung des Zinssatzes negativ auf das zu erwartende Zinsergebnis auswirken würde. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos im Prognosezeitraum wird als niedrig und die Auswirkung auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation als tragbar eingestuft.

### **Kreditausfallrisiken**

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken, die Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Kreditrisiken zum Bilanzstichtag wird auf Anmerkung (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern, die über eine einwandfreie Bonität verfügen, sind keine Ausfallrisiken zu erwarten. Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko mittels interner Bankenlimits gesteuert und laufend überwacht, um im Bedarfsfall die Risikoposition durch eine Limitanpassung zu begrenzen.

### **Rechtliche Risiken und Chancen**

#### **Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen**

Als weltweiter Anbieter von Containertransportdienstleistungen und Terminalbetreiber ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Ausweitung derartiger Vorschriften und die Notwendigkeit, zusätzliche Genehmigungen einzuholen sowie die Erweiterung von Dokumentations- und Nachweispflichten, könnten den Geschäftsverlauf belasten und gegebenenfalls durch erforderliche Anpassungen die Komplexität von Geschäftsprozessen erhöhen.

Diese Vorschriften umfassen unter anderem zahlreiche Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern, aber auch Überwachungs-, Melde- und Kontrollvorschriften beispielsweise für Emissionsmesssysteme. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden.

In diesem Zusammenhang könnten Zollgebühren erhoben bzw. Strafzahlungen gegen Exporteure, Importeure, Terminalbetreiber oder die Reederei verhängt werden. Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

Vor dem Hintergrund der außerordentlichen Marktbedingungen in der Containerschifffahrt, während der COVID-19-Pandemie und deren Auswirkungen auf globale Lieferketten könnten regulatorische Maßnahmen zur Förderung von Transparenz und zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen ergriffen werden, insbesondere im Hinblick auf die Weitergabe der Stand- und Lagergelder. Ein finanzielles Risiko in Folge von Untersuchungen potenzieller Wettbewerbsverstöße besteht unter anderem in Kosten für Rechtsstreitigkeiten, der Anordnung von Bußgeldern sowie möglichen rückwirkenden Forderungsansprüchen von Kunden.

Im Zeitalter der Digitalisierung sind Datenschutz und Datensicherheit entscheidende Faktoren für das Vertrauensverhältnis zwischen Kunden und Unternehmen. Infolge der Inkraftsetzung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) verstetigt sich weltweit die Entwicklung hin zu anspruchsvolleren Datenschutzvorschriften und empfindlicheren Strafen, insbesondere im asiatischen Raum, in Lateinamerika aber auch im Mittleren Osten. Neben der klassischen datenschutzrechtlichen Regulierung streben einige Staaten und multinationale Organisationen auch eine stärkere Normierung von IT-Sicherheit und Regulierung von Datensouveränität an.

Ferner verschiebt sich infolge der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung von Geschäftsprozessen die Risikoexposition von Hapag-Lloyd, sodass die hinzutretenden datenschutzrechtlichen Risiken fortlaufend bewertet und gemanagt werden müssen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken wird als niedrig und die Auswirkung auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd als tragbar eingestuft.

#### **Nachhaltigkeitsbezogene Risiken**

Die Erreichung des 1,5°C-Ziels des Pariser Klimaschutzabkommens ist mit großen Forschungs-, aber auch Investitionsanstrengungen verbunden. Die maritime Industrie hat in den vergangenen Jahren in Klima- und Umweltschutz investiert und wird solche Aktivitäten zukünftig verstärken. Für die Gewährleistung weitestgehend einheitlicher und zielgerichteter Instrumente sind Konkretisierungen bestehender Regulierungen sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen durch die International Maritime Organization (IMO) und supranationale Institutionen zu erwarten.

Eine Verschärfung der bestehenden gesetzlichen Anforderungen oder des regulatorischen Zeitrahmens zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen könnte Transitionsrisiken unter anderem in Form höherer Kosten und eines gesteigerten Investitionsbedarfs für technologische Neuerungen nach sich ziehen und sich somit negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage auswirken.

Die gesetzliche Verankerung unternehmerischer Sorgfaltspflichten im Bereich der internationalen Lieferketten bringt eine Ausweitung des Verantwortungsbereichs von Unternehmen sowie steigende Anforderungen, unter anderem an die Integration von entsprechenden Überwachungs- und Risikovermeidungsprozessen zur Achtung von Menschenrechten und Einhaltung von Arbeitsrechtsstandards, mit sich. Es besteht das Risiko, dass Hapag-Lloyd im Falle eines Verstoßes gegen die Sorgfaltspflichten mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden könnte. Darüber hinaus würden mit der verpflichtenden Anwendung der europäischen Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit künftig die Anforderungen an die unternehmerischen Sorgfaltspflichten sowie Haftungsansprüche ausgeweitet werden. Die damit verbundene Erhöhung des Bußgeldrahmens würde die Risikoexposition entsprechend erhöhen.



**Risiken in Verbindung mit Rechtsstreitigkeiten sowie Steuer- und Zollbestimmungen**

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen unter anderem Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall höhere Aufwendungen und somit negative Auswirkungen auf die Ertragslage zur Folge haben, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen. Die Auswirkungen werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, Türkei). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden sie durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Die Auswirkungen werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

**Strategische Risiken**

Nachfolgend sind jene Entwicklungen als strategische Risiken beschrieben, die ergänzend zu den vorgenannten Risiken, die mittel- und langfristige Geschäftsentwicklung, also nach dem Prognosezeitraum, negativ beeinträchtigen können und in der Rückschau strategische Wendepunkte in der Branche darstellen könnten. Je nach Ausprägung der zugrunde liegenden Treiber, können sich diese strategischen Risiken, negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und auf die Erreichung der jeweils betreffenden Kernziele der Strategie und der darin inbegriffenen strategischen finanziellen und nicht-finanziellen Ziele auswirken. Zur Erreichung der strategischen Ziele wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet.

**Strukturelles Nachfrage- & Angebot-Ungleichgewicht**

Im Unterschied zu den zuvor beschriebenen volkswirtschaftlichen und branchenspezifischen Risiken in Verbindung mit Angebot und Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen, beschreibt dieses Risiko die Manifestierung eines systemischen Ungleichgewichts von Angebot und Nachfrage. Ein sprunghafter Anstieg an Transport- und Containerkapazitäten könnte einerseits die Leistungsfähigkeit dieser zusätzlichen Kapazitäten beschränken, dadurch dass Transportinfrastrukturen an Land nicht im selben Maße geschaffen und ausgebaut werden. Andererseits könnte eine gleichzeitig einsetzende, strukturell stagnierende oder sinkende Transportnachfrage entstehen beispielsweise durch die Neuaufstellung von Lieferketten aufgrund von Verlagerungen von Beschaffungsquellen und Produktionsstandorten vor dem Hintergrund geopolitischer Konflikte sowie makro- und mikroökonomischer Verschlechterungen führender und aufstrebender Volkswirtschaften.

### **Tragfähigkeit des Geschäftsmodells Linienreederei**

Das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd als global agierende Linienreederei ist abhängig von diversen internen, aber auch externen Einflussfaktoren, deren technologische wie auch regulatorische Reformierung Unsicherheit birgt. Die Fähigkeit, schnell auf Kundenbedürfnisse für technologische Neuerungen und Prozessverbesserungen zu reagieren, ist ein erfolgskritischer Faktor ebenso wie die rasche Adaption an disruptive Transporttechnologien und technologische Innovationen. Daneben können sich sowohl eine weitere Konsolidierung unter den Linienreedereien und eine fortschreitende Konsolidierung des Transportsektors beispielsweise in Form der vertikalen Transportkettenintegration gleichermaßen negativ auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd auswirken wie die Fragmentierung des Wettbewerbsfelds durch den Markteintritt neuer, nicht-traditioneller Wettbewerber. Zudem trägt auch die steuerliche Gleichbehandlung von Containertransportdienstleistungen im Wettbewerbsumfeld auf lokaler, aber auch globaler Ebene zur Tragfähigkeit des Geschäftsmodells von Hapag-Lloyd bei. Eine Änderung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Fortführung der Tonnagesteuer oder auch die Einführung einer globalen Mindestbesteuerung könnte sich negativ auf die Rentabilität des Geschäftsmodells Linienreederei auswirken.

### **Geopolitische Konflikte und Protektionismus**

Veränderungen der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Nationen, die unter anderem auf nationale Sicherheitsbedenken, unilaterale Bestrebungen oder bewaffnete Konflikte, um Territorien und den Zugang zu Märkten zurückzuführen sind, könnten erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd haben. Wahrgenommene und tatsächliche Bedrohungen in Form von steigenden Zöllen, währungspolitischen Maßnahmen, Investitionskontrollen und Handelsbeschränkungen sowie anderen protektionistischen Maßnahmen und ihre potenziell negativen Auswirkungen auf die internationalen Beziehungen, den Welthandel und die wirtschaftliche Sicherheit könnten beispielsweise zu einer Diversifizierung der Lieferketten, dem Rückzug von Investoren oder der Rücknahme von Investitionszusagen führen sowie die Verfügbarkeit von Waren, Dienstleistungen, Technologien und anderen Ressourcen einschränken.

### **Umgang mit der globalen Erwärmung**

Die voranschreitende Klimaerwärmung, die Belastbarkeit des Umsetzungszeitrahmens für klimawandel-bezogene Regulierungen und die mögliche Beschleunigung dieses Zeitrahmens sowie möglicherweise unzureichende Beiträge der Nachhaltigkeitsmaßnahmen des Unternehmens zur Erreichung der klimaneutralen Geschäftstätigkeit könnten sich negativ auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd auswirken. Forciert wird die daraus resultierende Unsicherheit insbesondere durch klimawandelbedingte physische Risiken, wie beispielsweise die Zunahme von Extremwetterereignissen als auch durch Transitionsrisiken in Form von unzureichendem, technologischen Fortschritt bei der Entwicklung und regionalen Verfügbarkeit klimaneutraler Kraftstoffe und auch global uneinheitliche Regulierungen zur Bepreisung und Besteuerung von Emissionen.

### **Regulatorische Einschränkung der Kooperation von Linienreedereien**

Regulierungen, wie beispielsweise der U.S. Ocean Shipping Act, bilden einen bedeutenden Teil des rechtlichen Rahmenwerks für die Kooperation von Containerlinienreedereien in Form von Allianzen und anderen marktüblichen Kooperationsformen. Eine Aufhebung oder restriktivere Reformierung dieser und anderer wettbewerbsrechtlicher Regulierungen, aber auch eine strategische Neuausrichtung von Wettbewerbern und Allianzen könnte regional und global zu eingeschränkten Kooperationsmöglichkeiten führen, welche sich mittelbar negativ auf Kosteneffizienzen, Geschäftsprozesse und operative Strukturen auswirken könnten.

### Schwarzer Schwan

Schwarzer Schwan beschreibt ein extrem seltenes und unvorhersehbares Ereignis, welches sich auf Systeme mit komplexen Abhängigkeiten auswirkt und so eine Wirkung von unerwartetem Ausmaß erzeugt. Die Ursachen solcher Ereignisse sind vielfältig und können natürlichen Ursprungs, beispielsweise in Form von geologischen, meteorologischen, hydrologischen und biologischen Ereignissen, sein oder auch in Folge anthropogener Gefährdungen wie beispielsweise Umweltschäden oder anderen Katastrophenereignissen entstehen.

### GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller bedeutsamen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2024, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand von Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2025 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie für nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ergeben können.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2025 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld und einem Überangebot an Transportkapazitäten, was zu einem sich weiter verstärkenden Druck auf die Frachtraten und auf das Transportvolumen führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist positiv und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen. Dieser Jahresausblick unterliegt Unsicherheiten insbesondere vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation im Mittleren Osten und deren Folgewirkungen sowie durch die weiterhin nicht abschließend abschätzbare nachhaltige Erholung der Wirtschaftsentwicklung und somit auch auf die Entwicklung des Containertransportvolumens.

### Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems

#### Konzeption und Zielsetzung

Hapag-Lloyd hat ein internes Kontrollsystem (IKS) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Internal Control – Integrated Framework“ für sein Linienschiffahrtsgeschäft definiert. Der Themenbereich Compliance wird dabei separat im Compliance Management System adressiert.

Primäres Ziel des IKS ist es zum einen, das Risiko wesentlicher Fehler mit Auswirkung auf die Erlöse, Kosten und Liquidität zu verringern bzw. solche Fehler im Falle eines Eintritts zeitnah aufzudecken und zu korrigieren, sowie zum anderen, das Risiko wesentlicher Fehlaussagen in der finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung zu verringern, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften zu gewährleisten.

Die dazu eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht erreicht werden.

### **Aufbau und Überwachung**

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS besteht eine zentrale IKS-Koordination sowie eine zentrale technische Plattform.

Die IKS-Plattform enthält die für das IKS definierten Schlüsselkontrollen in einer zentralen Risiko-Kontroll-Matrix sowie, über die Definition der jeweils für die Kontrollen und Organisationen verantwortlichen Personen, die für das IKS eingerichtete Aufbauorganisation. Neben Kontrollen zur Absicherung der Erreichung operativer Unternehmensziele umfasst dieses IKS auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

Hapag-Lloyd hat zur Bestätigung der Einrichtung des IKS einen jährlichen Regelprozess etabliert. Dabei erfolgt im Jahresverlauf zum einen ein weltweites internes Self-Assessment der Kontrollen im IKS sowie zum anderen ein externes Assessment eines Teils dieser Kontrollen. Die Ergebnisse werden erfasst und die Behebung identifizierter Schwächen nachverfolgt.

Auf dieser Basis erfolgt jährlich eine Abstimmung zum Status der internen Kontrollen in den wesentlichen Zentralbereichen der Hapag-Lloyd AG und den Tochtergesellschaften des Hapag-Lloyd Linienschiffahrtsgeschäfts mit dem jeweils verantwortlichen Management zum Abschlussstichtag.

Anschließend erfolgt im Kontext des IKS-Jahresberichts die Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung der IKS-Ergebnisse einschließlich der Beurteilung des Compliance Management Systems. Auf dieser Basis wird der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand über das IKS informiert.

Im Terminalsegment werden die internen Kontrollen dezentral von dem Management der lokalen Gesellschaften verantwortet. Es ist geplant, in 2025 mit der Ausweitung des Geltungsbereichs des IKS der Hapag-Lloyd AG auf diese Tochtergesellschaften zu beginnen. Für 2024 erfolgte die Einbeziehung der HL Terminal Holding B.V. (auch bekannt unter dem Markennamen Hanseatic Global Terminals) und ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften in die oben dargestellte jährliche IKS-Gesamtbeurteilung und Berichterstattung mittels IKS-Bestätigungen durch das verantwortliche Management zum Abschlussstichtag.

### **Grundsätzliche Kontrollaktivitäten**

Mögliche Auswirkungen auf die Unternehmensziele werden oft schon im organisatorischen Umfeld berücksichtigt, zum Beispiel sind wesentliche Investitionen und Finanzierungen bereits vor der Freigabe durch den Vorstand insbesondere vor dem Hintergrund ihrer betrieblichen Auswirkungen mit dem Bereich Controlling und in Bezug auf ihre bilanzielle Abbildung mit dem Bereich Accounting abzustimmen und werden kritisch gewürdigt.

Die Identifizierung und Bewertung weiterer Risiken erfolgt auch dadurch, dass im Risikokomitee eine breite Beteiligung der Zentralbereichsleiter stattfindet, sodass wesentliche Entwicklungen oder Ereignisse im Konzern mit ihren möglichen operativen und rechnungslegungsbezogenen Auswirkungen frühzeitig identifiziert und eingeschätzt werden können.

Die konkrete Überwachung erfolgt durch prozessintegrierte und prozessunabhängig eingerichtete Kontrollen. Die Kontrollen haben sowohl präventiven als auch nachgelagerten Charakter.

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip, mit dem Ziel der Sicherstellung der Wirksamkeit, der Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Geschäftsprozesse sowie der Rechnungslegung, implementiert. Beispielsweise werden Finanzbuchungen und Zahlungen nach den internen Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Berechtigungskonzepte sicherstellen, dass der Zugriff auf die wesentlichen Geschäfts- und Buchungssysteme nur befugten Mitarbeitenden ermöglicht wird. Außerdem werden zum Beispiel Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für bestimmte Bereiche überprüft.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet an den Finanzvorstand der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig wesentliche Einheiten, Prozesse und Kontrollen. Es erfolgen im üblichen Turnus von fünf Jahren externe Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR), zuletzt im Jahr 2021. Im Terminalsegment bestand im Geschäftsjahr 2024 bei SAAM Ports S.A. noch eine ähnliche Revisionsfunktion, die Anfang 2025 in der zentralen Konzernrevision der Hapag-Lloyd AG aufging.

#### **Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung**

Die Hapag-Lloyd AG erstellt den Jahresabschluss nach den handelsrechtlichen Rechnungslegungsnormen, den Konzernabschluss nach den Vorschriften der IFRS. Dabei findet eine Richtlinie für die IFRS-Bilanzierung Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft.

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung sowie die Konzern- und Einzelberichterstattung der Hapag-Lloyd AG ist der zentrale Fachbereich Accounting. Zur Erstellung des Abschlusses werden Informationen anderer Fachbereiche angefordert und verarbeitet. Hierzu zählen beispielsweise Informationen aus dem zentralen Fachbereich Treasury & Finance für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen und Finanzderivaten sowie aus dem zentralen Fachbereich Controlling für die Unternehmensplanung im Rahmen der Wertminderungsprüfung.

Einzelne Sachverhalte werden unter Einbindung externer Expertise und Gutachten, wie zum Beispiel Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet. Der Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den zentralen Fachbereich Accounting überwacht. Die Bilanzierung wird unternehmensweit durch geeignete und marktübliche Buchhaltungssysteme in der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermitteln die Tochtergesellschaften Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidations (FC) zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden die notwendigen Konsolidierungsschritte vom zentralen Fachbereich Accounting durchgeführt.

# ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

## GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Corporate Governance umfasst alle Grundsätze für die Leitung und Überwachung eines Unternehmens. In diesem Sinne ist Corporate Governance als Ausdruck von guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung ein wesentlicher Bestandteil der Führungsphilosophie von Hapag-Lloyd. In dieser Erklärung zur Unternehmensführung berichtet Hapag-Lloyd daher über die Corporate Governance der Gesellschaft nach den §§ 289f Abs. 1 und 315d HGB. Die Grundsätze von Corporate Governance betreffen vor allem die Zusammenarbeit im Vorstand, im Aufsichtsrat und zwischen beiden Gremien sowie zwischen den Organen und den Aktionären, insbesondere in der Hauptversammlung. Sie betreffen auch das Verhältnis der Gesellschaft zu anderen Personen und Einrichtungen, die in einer wirtschaftlichen Beziehung zu Hapag-Lloyd stehen.

### **Bekanntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex**

Die Hapag-Lloyd AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für Hapag-Lloyd – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich wie in der Vergangenheit auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Grundlage hierfür waren die Empfehlungen und Anregungen des DCGK in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022). Gemäß der Präambel des DCGK 2022 schließt eine verantwortungsvolle Corporate Governance im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind.

## ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

### **Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG**

§ 161 AktG verpflichtet den Vorstand und den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG, jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekanntgemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird bzw. welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht. Die Erklärung ist auf der Internetseite der Gesellschaft dauerhaft öffentlich zugänglich zu machen.

### Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Aktiengesetz

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung im März 2023 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022) mit den folgenden Ausnahmen entsprochen hat und zukünftig entsprechen wird:

- Rein vorsorglich wird eine Abweichung von den Empfehlungen C.7 und C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK 2022 erklärt.

Nach der Empfehlung C.7 DCGK 2022 soll mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein. Die Anteilseignervertreter sollen, wenn sie die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder von der Gesellschaft und vom Vorstand einschätzen, insbesondere berücksichtigen, ob das Aufsichtsratsmitglied (i) aktuell in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhält oder unterhalten hat oder (ii) dem Aufsichtsrat mehr als 12 Jahre angehört.

Von den acht Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft stehen fünf Mandatsträger in verantwortlichen Positionen (von Konzernunternehmen) der Kernaktionäre der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft: Dr. Isabella Niklas ist Sprecherin der Geschäftsführung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), José Francisco Pérez Mackenna ist Vorstandsvorsitzender der Quiñenco S.A. in Chile (Quiñenco), Oscar Eduardo Hasbún Martínez ist Vorstandsvorsitzender der Compañía Sudamericana de Vapores S.A. in Chile (CSAV), Karl Gernandt ist Präsident des Verwaltungsrats der Kühne Holding AG in der Schweiz (Kühne) und Dr. Andreas Rittstieg ist Mitglied des Verwaltungsrats der Kühne. Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft unterhält wesentliche Geschäftsbeziehungen zu den Konzernunternehmen der HGV, der Quiñenco-Gruppe, zu der auch die CSAV gehört, und der Kühne-Gruppe. Außerdem gehört Herr Gernandt dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft bereits seit mehr als 12 Jahren an. Diese Umstände indizieren bei Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Oscar Eduardo Hasbún Martínez, Karl Gernandt und Dr. Andreas Rittstieg eine fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft im Sinne des DCGK 2022. Es wird daher vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung C.7 DCGK 2022 erklärt.

Darüber hinaus soll der Vorsitzende des Prüfungsausschusses nach der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK 2022 unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sowie unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein.

Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Oscar Eduardo Hasbún Martínez, ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft wesentlich beteiligten Aktionär, mit dem, wie vorstehend beschrieben, zugleich eine wesentliche Geschäftsbeziehung besteht. Vor dem Hintergrund der ungeklärten Voraussetzungen des Begriffs der Unabhängigkeit von einem kontrollierenden Aktionär sowie der vorliegend erfüllten Indikatoren für eine fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft wird vorsorglich ebenfalls eine Abweichung von der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK 2022 erklärt. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Hasbún Martínez im Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Hasbún Martínez bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist. Außerdem ist davon auszugehen, dass auch andere Kandidaten für den Vorsitz im Prüfungs- und Finanzausschuss aus vergleichbaren Gründen nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK 2022 wären.

Zweifel an der unabhängigen Ausübung ihrer Ämter bestehen bei den fünf vorgenannten Mitgliedern des Aufsichtsrats im Übrigen nicht.

- Den Empfehlungen G.6 und G.7 Satz 1 DCGK 2022 wurde für das Geschäftsjahr 2023 nicht entsprochen. Nach der Empfehlung G.6 DCGK 2022 soll die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen. Nach der Empfehlung G.7 Satz 1 DCGK 2022 soll der Aufsichtsrat für das bevorstehende Geschäftsjahr für jedes Vorstandsmitglied für alle variablen Vergütungsbestandteile die Leistungskriterien festlegen, die sich – neben operativen – vor allem an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen.

In den Geschäftsjahren 2022 und 2023 stand die Beteiligung an verschiedenen (inter-)nationalen Terminals im Fokus. Für eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ist es wichtig, diese Zuerwerbe so schnell wie möglich (ggf. nach derzeit noch ausstehendem Transaktionsvollzug) in das Unternehmen der Gesellschaft zu integrieren. Um die strategische Bedeutung dieser Integration und die damit verbundene unternehmerische Herausforderung auch in der Vergütung zu reflektieren, wurde auf Basis eines entsprechend geänderten und durch die Hauptversammlung am 3. Mai 2023 gebilligten Vergütungssystems für den Vorstand zeitlich beschränkt auf das Geschäftsjahr 2023 die Vorstandsvergütung um einen Vergütungsbestandteil ergänzt, der zeitnahe und erfolgreiche Maßnahmen zur Integration der Terminal-Beteiligungen belohnt. Durch die Berücksichtigung dieses zusätzlichen Vergütungsbestandteils, macht – bei hundertprozentiger Zielerreichung – die variable Vergütung aus der Verfolgung langfristig orientierter Ziele nicht den überwiegenden Teil der variablen Vergütung aus. Dies beschränkt sich jedoch allein auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2023, wobei die betreffenden Leistungskriterien erst im Geschäftsjahr 2023 und mithin nicht vor Beginn des Geschäftsjahres festgelegt wurden.



- Der Empfehlung G.10 DCGK 2022 wird nicht entsprochen. Hiernach sollen die dem Vorstandsmitglied gewährten variablen Vergütungsbeträge überwiegend aktienbasiert gewährt werden. Über die langfristig variablen Gewährungsbeträge soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren verfügen können. Das Vorstandsvergütungssystem der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft sieht wegen des geringen Streubesitzes keine aktienbasierte Vergütung und damit auch keine mehrjährige Halteverpflichtung vor.

Hamburg, im März 2024  
Vorstand und Aufsichtsrat  
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Die aktuelle Entsprechenserklärung ist abrufbar unter <https://www.hapag-loyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html>

Neben der Beachtung dieser anerkannten Grundsätze tragen auch unternehmensindividuelle Richtlinien und Standards zu einer guten Unternehmensführung und nachhaltigen Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd bei.

Mit der Globalen Ethikrichtlinie (Global Code of Ethics) bringt Hapag-Lloyd das Bekenntnis zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck. Die globale Ethikrichtlinie unterliegt regelmäßiger Überprüfung und wurde zuletzt im Geschäftsjahr 2024 umfassend überarbeitet. Sie soll allen Mitarbeitenden als Orientierungshilfe bei der Erfüllung ihrer Aufgaben dienen und definiert die Grundwerte des Unternehmens. Insbesondere dient sie als Leitlinie zum fairen Umgang mit Kunden, Zulieferern und Wettbewerbern und wirkt auch innerhalb des Unternehmens.

Neben der Befolgung hoher gesetzlicher und ethischer Standards durch verantwortungsbewusste Mitarbeitende legt das Selbstverständnis von Hapag-Lloyd besonderen Wert auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden.

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter: <https://www.hapag-loyd.com/de/company/responsibility/sustainability/strategy.html>

Der hohe Stellenwert von Qualität und Umweltschutz bei Hapag-Lloyd spiegelt sich auch in einem weltweit gültigen integrierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (ISO 9001 und ISO 14001) wider. Hapag-Lloyd deckt mit diesem System die gesamten Aktivitäten entlang der globalen Transportkette ab. Nähere Informationen zu den Qualitäts- und Umweltschutzprogrammen von Hapag-Lloyd sind abrufbar unter: <https://www.hapag-loyd.com/de/company/responsibility/sustainability/environment.html>

Darüber hinaus stehen Umweltverantwortung und Dekarbonisierung neben erstklassigem Kundenservice und innovativen digitalen Lösungen im Vordergrund unserer „Strategy 2030“. Weitere Informationen zur „Strategy 2030“ sind abrufbar unter <https://www.hapag-loyd.com/de/company/about-us/our-strategy.html>

## Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

### Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit denen in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen – die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (siehe vorstehend).

### Compliance

Höchste Priorität genießen bei Hapag-Lloyd Compliance zusammen mit einem hohen Qualitätsanspruch, einem proaktiven Umweltschutz sowie Nachhaltigkeit im Management und bei allen operativen Prozessen. Die Gesellschaft bekennt sich ausdrücklich zu einem fairen Wettbewerb sowie zur Einhaltung aller auf Hapag-Lloyd anwendbaren geltenden nationalen und internationalen Gesetze, insbesondere in Bezug auf Korruption, Bestechung, Sanktionen und Embargos sowie Preisabsprachen. Jegliche interne und externe Verstöße gegen geltendes Recht werden strikt abgelehnt und in keiner Weise toleriert. Derartige Verstöße wird Hapag-Lloyd keinesfalls dulden, sondern juristisch verfolgen. Hapag-Lloyd verfügt über eine Globale Ethikrichtlinie, in der entsprechende Verhaltensvorschriften unmissverständlich formuliert sind (siehe vor- und nachstehend).

Um Compliance-relevanten Verstößen vorzubeugen, hat der Vorstand im Rahmen des Compliance Management Systems eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Dazu zählen verpflichtende Compliance-Schulungen, die jeder Mitarbeitende weltweit erfolgreich absolvieren muss, aber auch ein Whistleblower-System, das anonyme Hinweise auf Verstöße ermöglicht. Hapag-Lloyd's Speak-up-Line, als Teil des Whistleblower-Systems, ermöglicht zudem sowohl Mitarbeitenden als auch externen Parteien, Hinweise auf potenzielle Compliance-relevante Verstöße zu melden. Eine interne Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen sorgt zudem dafür, dass Hinweisgebende geschützt und alle gemeldeten Anliegen auf objektive, faire, zeitnahe und vertrauliche Weise behandelt werden.

Das Compliance Management System der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation und Rechtsabteilung sorgen, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung, Betrugsprävention sowie der Einhaltung von anwendbaren Embargos und Sanktionen zusammen.

### Compliance-Organisation

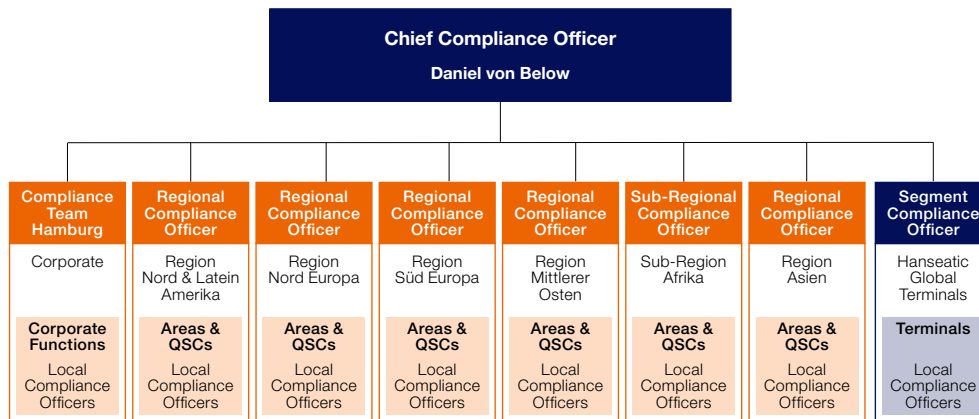
Das direkt unter dem Chief Executive Officer angesiedelte und zentrale Global Compliance Team und die Compliance-Beauftragten in den Regionszentralen sowie den Ländergesellschaften sorgen dafür, dass das Hapag-Lloyd Compliance Management System konzernweit, beispielsweise durch internetbasierte- sowie Präsenzs Schulungen, umgesetzt wird. Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat werden regelmäßig durch Compliance-Berichte informiert.

Die Compliance-Organisation von Hapag-Lloyd ermöglicht im Rahmen des Compliance Management Systems die grundlegende Ausführung von Maßnahmen, die der Sicherstellung der Einhaltung von Gesetzen sowie externer und interner Richtlinien dienen.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde zudem begonnen, das Terminal & Infrastruktur Segment in das Compliance Management System zu integrieren, um eine konsistente Einhaltung regulatorischer Anforderungen, transparente Prozesse und eine optimierte Risikoüberwachung sicherzustellen. Zur weiteren Stärkung dieser Compliance-Strategie ist ein Compliance Beauftragter des Segments in die Hapag-Lloyd Compliance Organisation eingebunden.

Die Compliance-Organisation stellt sich im Übrigen wie folgt dar:

### Global Compliance Team



### Globale Ethikrichtlinie

Die Globale Ethikrichtlinie spiegelt die Unternehmenskultur von Hapag-Lloyd wider und definiert die Grundwerte sowie die Erwartungen an das Verhalten von Führungskräften und Mitarbeitenden im Innen- und Außenverhältnis. In dieser Richtlinie sind die Prinzipien für einen fairen Umgang miteinander sowie mit den Kunden und Geschäftspartnern von Hapag-Lloyd zusammengefasst (siehe vorstehend).

### Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit der auf die Risikolage des Unternehmens ausgerichteten Managementsysteme

Ablauf- und Aufbauorganisation des internen Kontrollsystems, des Compliance- und des Risikomanagementsystems sind entsprechend der Beschreibungen im Risiko- und Chancenbericht sowie in den Angaben zur Unternehmensführung und Corporate Governance für die Gruppe organisiert und werden im Rahmen regelmäßiger Monitorings auf Verbesserungsbedarf hin untersucht. Ergänzend werden auf Grundlage von Prüfungen der Internen Revision oder externen Prüfungen identifizierte Schwächen ebenfalls in der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Systeme berücksichtigt.

Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft und der unterjährigen Einführung der Datenerhebungs- und Berichtsprozesse im Rahmen der Umsetzung der nichtfinanziellen Informationspflichten entspricht der Reifegrad des internen Kontrollsystems bezogen auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des (konzern-)rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems. Parallel befindet sich die Integration der nichtfinanziellen Risikoberichterstattung in das bestehende Risikomanagementsystem derzeit in Umsetzung.

Zum Berichtszeitpunkt liegen dem Vorstand durch die regelmäßige Befassung mit dem internen Kontrollsystem, dem Compliance- und Risikomanagementsystem in allen wesentlichen Belangen keine Erkenntnisse vor, die im Berichtsjahr 2024 gegen die Angemessenheit und Wirksamkeit dieser Systeme sprechen.

Jedes der auf die Risikolage des Unternehmens ausgerichteten Managementsysteme – auch wenn es als angemessen und wirksam beurteilt wurde – gewährleistet, unabhängig von der Ausgestaltung, grundsätzlich nicht mit absoluter Sicherheit den Ausschluss von Umständen, welche die Früherkennung von Risiken beeinträchtigen oder Fehlaussagen in der Rechnungslegung vermeiden.

#### **Corporate Responsibility**

Hapag-Lloyd mit seiner langen Tradition als weltweit tätiges Unternehmen trägt gesellschaftliche Verantwortung gegenüber Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Kapitalgebern und der Öffentlichkeit. Die Einhaltung von individuellem Recht, Gesetzen und internen Richtlinien versteht Hapag-Lloyd deshalb als eine Grundlage des eigenen unternehmerischen Handelns und Wirtschaftens. Die globale Ausrichtung und Strategie des profitablen Wachstums verlangen ein gemeinsames Werte- und Grundsatzsystem, das allen Mitarbeitenden als Leitlinie für ihr Verhalten dient.

Die Compliance-Organisation von Hapag-Lloyd hilft, die oben genannten Werte in die Unternehmensstruktur hineinzuvermitteln und nachhaltig zu verankern. Dies sorgt dafür, dass das Compliance Management System weltweit umgesetzt wird.

Die wesentlichen Dokumente für das Leitbild des Handelns im Hapag-Lloyd Konzern finden sich im Internet unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/compliance/overview.html>

### **Transparenz**

Die zeitnahe und gleichmäßige Information der Öffentlichkeit ist für Hapag-Lloyd ein wichtiger Baustein guter Corporate Governance. Die Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie und das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd werden insbesondere in den Finanzberichten, im Geschäftsbericht sowie in Investor-Relations-Präsentationen erläutert. Zusätzlich sind Details rund um die Aktionärsstruktur, die Hapag-Lloyd Aktie und die Konditionen der begebenen Anleihe verfügbar. Über die Hapag-Lloyd Website steht im Bereich Investor Relations (<https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir.html>) hierzu ein ausführliches Informationsangebot zur Verfügung.

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt unser Finanzkalender. Der jeweils aktuelle Finanzkalender ist abrufbar unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/calendar-events/financial-calendar.html>

Kapitalmarktrechtliche Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Managers' Transactions sind abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/financial-news/financial-news.html>

### **Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und Aufsichtsrats**

Das Aktiengesetz ist die gesetzliche Grundlage der Unternehmensverfassung der Hapag-Lloyd AG. Näher ausgestaltet wird sie durch die Satzung der Gesellschaft und die Vorgaben des DCGK 2022 (siehe hierzu oben).

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse, also unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, seiner Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder), mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Zudem entwickelt er die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Des Weiteren hat er ein internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert. Mit den übrigen Organen der Gesellschaft arbeitet er im Interesse des Unternehmens eng zusammen.

Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen. Darin sind die Geschäftsverteilung im Vorstand sowie die Geschäfte und Maßnahmen geregelt, für die eine Beschlussfassung des Gesamtvorstands notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommen werden dürfen.

Die Vorstandsmitglieder arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Ein Mitglied, Herr Rolf Habben Jansen, ist zum Vorsitzenden ernannt. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Zusammenarbeit des Vorstands und die Informationsversorgung des Aufsichtsrats. Er hält darüber hinaus mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden regelmäßigen Kontakt. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

#### Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2024:

Name	Jahrgang	Erste Bestellung	Bestellung bis
<b>Rolf Habben Jansen</b> Chief Executive Officer	1966	2014	31. März 2029
<b>Donya-Florence Amer</b> Chief Information Officer/ Chief Human Resources Officer	1972	2022	31. Januar 2030
<b>Dheeraj Bhatia</b> Chief Terminal & Infrastructure Officer	1973	2024	31. Dezember 2026
<b>Mark Frese</b> Chief Financial Officer/ Chief Procurement Officer	1964	2019	30. November 2027
<b>Dr. Maximilian Rothkopf</b> Chief Operating Officer	1980	2019	30. April 2027

Aktuelle Informationen über die Aufgabenbereiche sowie die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Website der Gesellschaft verfügbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/management/overview.html>

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. September 2023 wurde Herr Dheeraj Bhatia mit Wirkung zum 1. Januar 2024 zum neuen Vorstandsmitglied bestellt. Herr Bhatia hat zum 1. Januar 2024 das neu eingerichtete Vorstandsressort Terminal & Infrastruktur übernommen.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Vorstandsposition stellen ihre fachliche Qualifikation für das jeweilige Ressort, Führungsqualitäten, bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Geschäftsmodell des Unternehmens aus Sicht des Aufsichtsrats die grundlegenden Eignungskriterien dar. Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands ein Diversitätskonzept verabschiedet, das die Empfehlungen des DCGK 2022 berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt. Bei Neubesetzungen von Vorstandspositionen, zuletzt bei der im Geschäftsjahr 2023 beschlossenen Erweiterung des Vorstands um die Position des Chief Terminal & Infrastructure Officer, wird das für den Vorstand verabschiedete Diversitätskonzept berücksichtigt. In seiner derzeitigen Besetzung erfüllt der Vorstand das Diversitätskonzept für seine Zusammensetzung.

Das Diversitätskonzept für den Vorstand setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- die durch den Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand gemäß § 111 Abs. 5 AktG;
- Bestellungen als Mitglied des Vorstands sollen in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält;
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen;
- mindestens zwei Vorstandsmitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen;
- der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Finanzen und Personalführung verfügen.

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Eine ausreichende Informationsversorgung des Aufsichtsrats ist die gemeinsame Aufgabe von Vorstand und Aufsichtsrat. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat gemäß § 90 AktG sowie nach Maßgabe der Geschäftsordnungen von Aufsichtsrat und Vorstand. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sowie über die Beachtung der Compliance-Richtlinien. Er geht auf Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen unter Angabe von Gründen ein.

Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Außerdem legt der Vorstand dem Aufsichtsrat rechtzeitig die Geschäfte und Maßnahmen vor, die gemäß der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, so auch das jährliche Budget des Konzerns. Darüber hinaus kann der Aufsichtsrat weitere Geschäfte und Maßnahmen von seiner Zustimmung abhängig machen.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen.

Die Mitglieder des Vorstands unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Eine weitere Beschäftigung, insbesondere Mandate in Aufsichtsräten von Gesellschaften, die nicht Beteiligungsgesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind, dürfen sie nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernehmen. Sofern mit Zustimmung des Aufsichtsrats solche Mandate übernommen werden, nimmt das betroffene Vorstandsmitglied das Amt als persönliches Mandat wahr – unter Beachtung seiner strikten Verschwiegenheitspflicht und der strikten Trennung von seiner Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Jedes Mitglied des Vorstands ist verpflichtet, unverzüglich jeglichen Interessenkonflikt gegenüber dem Aufsichtsrat und dem Vorsitzenden des Vorstands offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Im Geschäftsjahr 2024 ist es nicht zu Interessenkonflikten bei Vorstandsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG gekommen.

Alle Geschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer ihrer Konzerngesellschaften einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen nahestehenden Unternehmungen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen (Geschäfte mit nahestehenden Personen). Geschäfte mit nahestehenden Personen, die nach Maßgabe der §§ 111a ff. AktG der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, sind zu veröffentlichen.

Die Hapag-Lloyd AG hat für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds vereinbart worden. Schließlich besteht zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung), die die gesetzliche Haftpflicht aus der Aufsichtsratsstätigkeit abdeckt. Für den Versicherungsfall ist ein Selbstbehalt vorgesehen.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstands, beruft diese gegebenenfalls ab und ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum bzw. zur Vorstandsvorsitzenden. Er legt die Vergütung der Vorstandsmitglieder fest. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Ferner prüft er den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie den zusammengefassten Lagebericht. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben. Diese ist abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/rules-of-procedure-for-the-supervisory-board.html>



Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig, wie wirksam er und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Auf Basis von zuvor von den Aufsichtsratsmitgliedern ausgefüllten Evaluationsbögen erfolgt hierbei sowohl eine Einschätzung der Erreichung des Zielbildes sowie eine Selbstbeurteilung der Plenums- und Ausschussarbeit entsprechend den Empfehlungen C.1 und D.12 des DCGK. Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten zum Ende des Geschäftsjahres entsprechende Fragebögen. Die Ergebnisse der Beurteilung der Plenums- und Ausschussarbeit wurden in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2025 erörtert.

Zu Entscheidungen von wesentlicher und grundsätzlicher Bedeutung, die in einem Katalog zustimmungspflichtiger Geschäftsvorfälle konkretisiert sind, bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Hierzu zählen unter anderem:

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft und einem verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 ff. AktG, sofern diese nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören oder einem Drittvergleich nicht standhalten;
- Kreditaufnahmen außerhalb des Jahresbudgets mit einem Volumen von mehr als 75 Mio. EUR;
- Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder ähnlichen Haftungen sowie Bestellung von Sicherheiten, jeweils für fremde Verbindlichkeiten außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, falls der Wert im Einzelfall 2 Mio. EUR übersteigt;
- Abschluss, Änderung oder die Beendigung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. AktG, an denen die Gesellschaft beteiligt ist;
- Zustimmungspflichtige Geschäfte mit nahestehenden Personen im Sinne der §§ 111a ff. AktG.

Der Aufsichtsrat setzt sich derzeit aus 16 Mitgliedern zusammen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit acht Vertreter der Anteilseigner grundsätzlich von der Hauptversammlung und die derzeit acht Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Zum Stichtag ist eine Vertreterin der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet und darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Einen Interessenkonflikt hat ein Mitglied dem Aufsichtsratsvorsitzenden gegenüber offenzulegen. Dieses Mitglied ist von der Beschlussfassung bei Sitzungen des Aufsichtsrats ausgeschlossen, in denen die Angelegenheit behandelt wird, hinsichtlich derer der Interessenkonflikt besteht. Der Aufsichtsrat wird in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informieren. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2024 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. Die Geschäftsordnung ist abrufbar über die Internetseite der Gesellschaft. In jedem Kalenderhalbjahr werden zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmgleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmgleichheit führt.

#### **Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat**

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats muss gewährleisten, dass das Gremium in seiner Gesamtheit über die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben verfügt. Jedes Aufsichtsratsmitglied achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seines Aufsichtsratsmandats genügend Zeit zur Verfügung steht.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. März 2024 die Ziele für seine Zusammensetzung angepasst und ein überarbeitetes Kompetenzprofil für das Gremium verabschiedet. Diese Besetzungsziele bilden gemeinsam mit der gesetzlichen Geschlechterquote das Diversitätskonzept zur Sicherstellung einer vielfältigen Besetzung des Gremiums. Bei Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung zu turnusmäßigen Aufsichtsratswahlen und bei der Nachwahl eines Aufsichtsratsmitglieds sind die Besetzungsziele und das Diversitätskonzept zu berücksichtigen.

#### **Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats**

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne der Empfehlungen C.6 und C.7 Abs. 1 des DCGK 2022 ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß der Empfehlung C.11 des DCGK 2022 nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

### Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat

- mindestens vier Aufsichtsratssitze für Personen, die aufgrund ihrer Herkunft und/oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern außerhalb Deutschlands maßgebliches Geschäft betreibt;
- mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt, und damit jeweils als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt, wobei zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Risikomanagement und Controlling verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkennntnis in der Schifffahrt verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkennntnis im Bereich Hafen-Terminals und -Infrastruktur verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Kenntnisse bzw. Erfahrungen in den Bereichen unternehmerische Strategieentwicklung und -umsetzung haben;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen, einschließlich sozialer und ökologischer Unternehmensführung (Environmental Social Governance);
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Personal verfügen;
- mindestens einen Aufsichtsratssitz für eine Person, die über besondere Kenntnisse im Bereich Informationstechnologie oder Digitalisierung (einschließlich IT-Sicherheit) verfügt.

### Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats;
- Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat;
- die Geschlechterquote von 30 %, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG gemäß § 96 Abs. 2 AktG bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung entspricht gemäß einer Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats diesen Zielvorgaben zum Stichtag am 31. Dezember 2024. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils zum 31. Dezember 2024 ist in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.

	Michael Behrendt	Klaus Schröter	Oscar Eduardo Hasbún Martínez	Felix Albrecht	Turqi Alnowaiser	S.E. Scheich Ali Bin Jassim Al-Thani	
<b>Zugehörigkeitsdauer</b>							
Aufsichtsratsmitglied seit	3.12.2014	26.8.2016	3.12.2014	11.3.2019	23.2.2018	29.5.2017	
<b>Persönliche Eignung</b>							
Unabhängigkeit i. S. d. DCGK 2022	✓	n. a. <sup>1</sup>		n. a. <sup>1</sup>	✓	✓	
Ehemalige Vorstandsmitglieder	✓						
<b>Diversität</b>							
Geburtsjahr	1951	1959	1969	1987	1977	1960	
Geschlecht	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Chilenisch	Deutsch	Saudi-arabisch	Katarisch	
<b>Kompetenzen</b>							
Internationale Erfahrung oder Herkunft	✓	✓	✓		✓	✓	
Finanzexperte i. S. d. § 100 Abs. 5 AktG und Empfehlung D.3 DCGK 2022	✓		✓		✓	✓	
Risikomanagement/ Controlling	✓		✓		✓	✓	
Sektorkennntnis (Schifffahrt)	✓	✓	✓	✓		✓	
Sektorkennntnis (Hafen-Terminals und -Infrastruktur)	✓	✓	✓			✓	
Führung von Großunternehmen	✓	✓	✓		✓	✓	
Strategieentwicklung und -umsetzung	✓		✓		✓	✓	
Governance / Compliance	✓		✓		✓	✓	
Personal	✓	✓			✓	✓	
IT/Digitalisierung				✓	✓	✓	

✓ Kriterium erfüllt, basierend auf einer Selbsteinschätzung durch den Aufsichtsrat. Dies bedeutet mindestens „Gute Kenntnisse“ und damit die Fähigkeit, auf Basis bereits vorhandener Qualifikationen und fachlicher Kompetenzen im Rahmen der Aufsichtsratsstätigkeit für die Hapag-Lloyd AG, einschlägige Sachverhalte nachvollziehen und fundierte Entscheidungen treffen zu können.

<sup>1</sup> In Übereinstimmung mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex erübrigt sich für die Arbeitnehmervertreter eine Angabe zur Unabhängigkeit.

	Karl Germandt	Peter Graeser	Annabell Kröger	Silke Lehmköster	Martina Neumann	Sabine Nieswand	Dr. Isabella Niklas	José Francisco Pérez Mackenna	Dr. Andreas Rittstieg	Maren Ulbrich
	23.3.2009	29.11.2023	10.6.2017	14.9.2022	11.7.2023	26.8.2016	5.6.2020	3.12.2014	25.5.2022	14.8.2024
		n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>	n.a. <sup>1</sup>				n.a. <sup>1</sup>
	1960	1960	1965	1986	1960	1964	1972	1958	1956	1983
	männlich	männlich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich
	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Chilenisch	Deutsch	Deutsch
				✓			✓	✓		✓
	✓		✓				✓	✓		
	✓						✓	✓		
	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓
					✓		✓	✓		✓
	✓						✓	✓	✓	✓
	✓						✓	✓	✓	✓
	✓						✓	✓	✓	✓
			✓	✓		✓	✓			
									✓	✓

Insbesondere erfüllt der Aufsichtsrat zum Stichtag seine Zielvorgabe, dass mindestens ein Vertreter/eine Vertreterin auf Anteilseignerseite unabhängig ist. Dabei stufen die Anteilseignervertreter Herrn Turqi Alnowaiser, S.E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani und Herrn Michael Behrendt als unabhängig im Sinne des DCGK 2022 ein. Darüber hinaus entspricht der Aufsichtsrat der Empfehlung D.3 des DCGK, nach der mindestens ein Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt sowie auch der Vorsitzende auf einem der Gebiete sachverständig sein soll. Herr Karl Gernandt, Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses der Gesellschaft, verfügt aufgrund seiner langjährigen leitenden Tätigkeiten in Unternehmen, darunter auch leitende Positionen in einer börsennotierten Aktiengesellschaft, über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung. Daneben ist insbesondere Herr Oscar Eduardo Hasbún Martínez, Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses, aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender eines börsennotierten Unternehmens sowie aufgrund seiner Mitgliedschaften in verschiedenen Kontrollgremien und weiteren leitenden Funktionen auf beiden Gebieten sachverständig. Dabei erstreckt sich der Sachverstand beider vorbenannter Aufsichtsratsmitglieder auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

Bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung wurden und werden die Zielvorgaben für den Aufsichtsrat berücksichtigt. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung des gesetzten Zielbildes auch weiterhin entsprechend nachverfolgen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Website der Gesellschaft abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/management/supervisory-board.html>

**Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:****Michael Behrendt**

(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

**Klaus Schroeter**

Tariff Koordinator im Tarifsekretariat  
weitere Dienstleistungen, ver.di – Vereinte  
Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin  
(Erster Stellvertretender Aufsichtsrats-  
vorsitzender seit 16. Februar 2024)

**Karl Gernandt**

Präsident des Verwaltungsrats  
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz  
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-  
vorsitzender bis 30. April 2024)

**Oscar Eduardo Hasbún Martínez**

Vorstandsvorsitzender  
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.,  
Santiago de Chile, Chile  
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-  
vorsitzender seit 3. Mai 2024)

**Felix Albrecht**

Vorsitzender des Seebetriebsrats  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Turqi Alnowaiser**

Stellvertretender Gouverneur und Head of  
International Investments  
Public Investment Fund, Riad, Königreich  
Saudi-Arabien

**S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani**

Berater des Vorstandsvorsitzenden  
Investitionsbehörde von Katar, Doha, Katar

**Peter Graeser**

Seebetriebsrat Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Annabell Kröger**

Kaufmännische Angestellte  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Silke Lehmköster**

Leiterin Flotte  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Martina Neumann**

Betriebsrätin  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Sabine Nieswand**

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Dr. Isabella Niklas**

Sprecherin der Geschäftsführung  
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens-  
und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

**José Francisco Pérez Mackenna**

Vorstandsvorsitzender  
Quiñenco S.A., Santiago de Chile, Chile

**Dr. Andreas Rittstieg**

Rechtsanwalt, Hamburg

**Maya Schwiegershausen-Güth**

**(bis zum 30. Juni 2024)**  
Sozialattaché  
Deutsche Botschaft Peking, China

**Maren Ulbrich (seit 14. August 2024)**

Branchenleiterin Maritime Wirtschaft, ver.di  
Bundesverwaltung, Berlin

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

### Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG



- (1) Der **Präsidial- und Personalausschuss** koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet in der Regel die Sitzungen des Aufsichtsrats vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie über das Vergütungssystem des Vorstands vor und beschließt über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstands, wobei die Entscheidung über die Vergütung dem Aufsichtsrat vorbehalten bleibt.

#### Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (seit 16. Februar 2024), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Peter Graeser (seit 16. Februar 2024), Sabine Nieswand (seit 16. Februar 2024), Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (seit 16. Februar 2024), Maya Schwiigershausen-Güth (seit 16. Februar 2024 und bis 30. Juni 2024), Maren Ulbrich (seit 18. September 2024)



- (2) Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** des Aufsichtsrats befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss einschließlich der jeweiligen Lageberichte und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstands zur Gewinnverwendung vor. Zudem legt der Prüfungs- und Finanzausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor und befasst sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und der Honorarvereinbarung. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, der Compliance sowie des internen Revisionssystems zuständig.

**Mitglieder:**

Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz bis 30. April 2024), Karl Gernandt (Vorsitz seit 3. Mai 2024), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Annabell Kröger (seit 16. Februar 2024), Silke Lehmköster (seit 16. Februar 2024), Martina Neumann (seit 16. Februar 2024), Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter (seit 16. Februar 2024)

- (3) Der **Nominierungsausschuss** unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat unterbreitet seinerseits Wahlvorschläge der Hauptversammlung. Der Nominierungsausschuss ist entsprechend der Empfehlung des DCGK ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt.

**Mitglieder:**

Michael Behrendt (Vorsitz), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna

- (4) Darüber hinaus ist ein **Vermittlungsausschuss** gemäß §27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet. Dieser Ausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, wenn im ersten Wahlgang die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.

**Mitglieder:**

Michael Behrendt (Vorsitz), Sabine Nieswand (seit 16. Februar 2024), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (seit 16. Februar 2024)

Der Vermittlungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss tagen nur bei Bedarf. Alle übrigen Ausschüsse tagen turnusmäßig sowie darüber hinaus bei konkreten Anlässen entsprechend ihrer jeweiligen Zuständigkeit nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats. Auf die Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im abgelaufenen Geschäftsjahr geht der Bericht des Aufsichtsrats ein. Dort sind auch die Angaben bezüglich der Sitzungsteilnahmen der Aufsichtsratsmitglieder dargestellt.

**Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Nach der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) (Art. 19 MAR) sind Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, damit also die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen (unter anderem Ehepartner, eingetragene Lebenspartner und unterhaltsberechtigende Kinder) verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der Hapag-Lloyd AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Hapag-Lloyd AG und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) mitzuteilen, wenn die Gesamtsumme der Geschäfte eines Mitglieds des Vorstands oder des Aufsichtsrats und der mit ihm in enger Beziehung stehenden Personen 20.000,00 EUR im Kalenderjahr erreicht oder übersteigt. Die mitgeteilten Geschäfte sind auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG veröffentlicht: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/financial-news/managers-transactions.html>

Der Gesamtbesitz an Aktien der Hapag-Lloyd AG und sich darauf beziehender Finanzinstrumente aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder beträgt zum Abschlussstichtag weniger als 1 % der ausgegebenen Aktien.

**Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat**

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Abs. 3 AktG sowie die durch die Hauptversammlung gebilligten bzw. bestätigten Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats nebst der von der Hauptversammlung gefassten Beschlüsse sind öffentlich zugänglich unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/remuneration.html>

**Aktionäre**

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung wählt den Abschlussprüfer sowie die Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und beschließt insbesondere über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen und Satzungsänderungen. Die Aktien lauten auf den Namen. Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind diejenigen Aktionäre berechtigt, die im Aktienregister eingetragen sind und sich rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Im Geschäftsjahr 2024 fand die Hauptversammlung der Gesellschaft als virtuelle Hauptversammlung statt. Ordnungsgemäß angemeldete Aktionäre oder ihre Bevollmächtigten hatten die Möglichkeit die virtuelle Hauptversammlung live in Bild und Ton über das Investor Portal zu verfolgen und ihr Stimmrecht sowie weitere Aktionärsrechte auszuüben. Auch für nicht angemeldete Aktionäre bestand die Möglichkeit, die Hauptversammlung über das Investor Portal live in Bild und Ton mitzuverfolgen.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2024 (unverändert zum 31. Dezember 2023):

in %	31.12.2024
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

### Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG wird vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) und dem Aktiengesetz (AktG) aufgestellt. Der Konzernabschluss wird nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt. Der zusammengefasste Lagebericht wird nach den Vorschriften des HGB aufgestellt. Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Die Hauptversammlung hat am 30. April 2024 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer unter anderem für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2024 gewählt. Der Aufsichtsrat hatte sich zuvor von der Unabhängigkeit des Prüfers überzeugt. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG sind Andreas Modder (seit dem Geschäftsjahr 2022) und Markus Lippmann (seit dem Geschäftsjahr 2023). Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikoprüferkennungssystem.

### Risikomanagement und internes Kontrollsystem (IKS)

Das Risikomanagement im Hapag-Lloyd Konzern sowie das IKS werden im Risiko- und Chancenbericht dargestellt.

### **Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben**

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2024 gehören sechs Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit waren zum Stichtag 38 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

Hapag-Lloyd wird die gesetzlichen Regelungen auch bei zukünftigen Neubestellungen berücksichtigen, um die entsprechenden Vorgaben zu erfüllen.

Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 20 % bis zum 30. Juni 2027 beschlossen. Diese Vorgabe ist derzeit erfüllt. Die Hapag-Lloyd AG entspricht überdies den Vorgaben des § 76 Abs. 3 Aktiengesetz, wonach mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands einer börsennotierten Aktiengesellschaft sein muss, sofern er aus mehr als drei Mitgliedern besteht.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands eine Zielgröße von 25 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 35 % bis zum 30. Juni 2027 festgelegt.

### **Mandate von Mitgliedern des Vorstands in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen**

#### **Rolf Habben Jansen**

J M Baxi Ports & Logistics Private Limited  
Royal Schiphol Group (seit 9. April 2024)  
Stolt-Nielsen Limited  
World Shipping Council

#### **Donya-Florence Amer**

Beiersdorf AG (seit 18. April 2024)  
EA Technologies FZCO  
Fiege Logistik Holding Stiftung & Co. KG

#### **Dheeraj Bhatia**

EA Technologies FZCO  
J M Baxi Ports & Logistics Private Limited  
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH  
Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG  
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH  
Texas Stevedoring Services LLC (seit 1. Oktober 2024)

#### **Mark Frese**

x+bricks S.A.

#### **Dr. Maximilian Rothkopf**

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.  
Stiftelsen DNV – Det Norske Veritas

**Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrats in anderen Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen****S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani**

SCI Elysees 26

Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender

Qatar Insurance and Re-Insurance Co.

Al Rayan Bank

**Turqi Alnowaiser**

Lucid Motors – Vorsitzender

Sanabil Investments

Saudi Information Technology Company (SITCO)

Manara Minerals Investment Company – Vorsitzender

Uber Technologies, Inc.

Heathrow Airport Holdings Limited (seit 12. Dezember 2024)

**Michael Behrendt**

Barmenia Versicherungen a.G.

Gothaer Versicherungsbank VVaG (seit 10. Oktober 2024)

Barmenia.Gothaer Finanzholding AG (seit 10. Oktober 2024)

Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG

Gothaer Allgemeine Versicherung AG (seit 10. Oktober 2024)

Barmenia Krankenversicherung AG

Gothaer Krankenversicherung AG (seit 10. Oktober 2024)

Barmenia Lebensversicherung a.G. (bis zum 3. September 2024)

Gothaer Lebensversicherung AG (seit 10. Oktober 2024)

ExxonMobil Central Europe Holding GmbH

MAN Energy Solutions SE

MAN Truck & Bus SE

**Karl Gernandt**

Hochgebirgsklinik Davos AG

Kühne + Nagel International AG – Stellvertretender Vorsitzender

Kühne Holding AG – Präsident/Vorsitzender

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG – Vorsitzender (bis 1. April 2024)

Kühne & Nagel A.G., Luxemburg – Vorsitzender (bis 1. April 2024)

Kühne Logistics University

Kühne Real Estate AG – Vorsitzender (bis 28. Mai 2024)

Signa Prime Selection AG (bis 10. April 2024)

Deutsche Lufthansa AG

**Oscar Eduardo Hasbún Martínez**

Invexans S.A.  
Nexans S.A.  
Sociedad Matriz SAAM S.A. – Vorsitzender  
Barú Offshore de México S.A.P.I. de C.V.  
EOP Crew Management de México S.A. de C.V.  
SAAM Towage Colombia S.A.S.  
Intertug México S.A. de C.V.  
Compañía Cervecerías Unidas S.A. (CCU)  
Compañía Cervecera de Chile S.A.  
Embotelladoras Chilenas Unidas S.A.

**José Francisco Pérez Mackenna**

Banchile Corredores de Seguros Limitada  
Banco de Chile  
Compañía Cervecerías Unidas S.A. (CCU)  
Compañía Cervecerías Unidas Argentina S.A.  
Cervecera CCU Limitada  
Central Cervecera de Colombia SAS  
Compañía Pisquera de Chile S.A.  
Compañía Sud Americana de Vapores S.A. – Vorsitzender  
Embotelladoras Chilenas Unidas S.A.  
Empresa Nacional de Energía Enx S.A. – Vorsitzender  
Enx Corporation Ltd  
Enx CL Ltd  
Invexans S.A. – Vorsitzender  
Invexans Ltd.  
Inversiones IRSA Limitada  
Inversiones LQ-SM Limitada  
Inversiones y Rentas S.A.  
LQ Inversiones Financieras S.A.  
Nexans S.A.  
Sociedad Matriz SAAM S.A.  
Tech Pack S.A. – Vorsitzender  
Viña San Pedro Tarapacá S.A.  
Zona Franca Central Cervecera S.A.S.

**Dr. Isabella Niklas**

Börsenrat der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg  
Bucerius Law School  
Gasnetz Hamburg GmbH (bis 31. August 2024)  
GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH  
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG  
Stromnetz Hamburg GmbH (bis 31. August 2024)  
Hamburger Energiewerke GmbH  
SBH Schulbau Hamburg  
Hamburger Energienetze GmbH (vormals Stromnetz Hamburg GmbH und Gasnetz Hamburg GmbH) (seit 1. September 2024)

**Dr. Andreas Rittstieg**

Brenntag SE – Stellvertretender Vorsitzender  
Hubert Burda Media Holding Geschäftsführung SE  
Kühne Holding AG  
Huesker Holding GmbH

**Maya Schwiegershausen-Güth (bis 30. Juni 2024)**

EUROGATE Geschäftsführungs-GmbH & Co. KGaA (bis 30. Juni 2024)

**Maren Ulbrich (seit 14. August 2024)**

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG (seit 22. Februar 2024)

Die vorstehend nicht genannten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder haben keine Ämter in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen inne.

## SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

### ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

#### BERICHT NACH §315A HGB UND §289A HGB

##### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 175.760.293,00 EUR. Es ist eingeteilt in 175.760.293 auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden Betrag des Grundkapitals von 1,00 EUR. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 15 Abs. 1 der Satzung).

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

Zwischen der CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg („CG Hold Co“), der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg („HGV“), und der Kühne Maritime GmbH, Hamburg („Kühne“), (CG Hold Co, HGV und Kühne gemeinsam auch die „Ankeraktionäre“) besteht eine Aktionärsvereinbarung („Aktionärsvereinbarung“), unter der sich die Ankeraktionäre verpflichtet haben, ihre Stimmrechte einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht und verbindlicher Weisungen an den Bevollmächtigten auszuüben. Um eine einheitliche Stimmabgabe herbeizuführen, beabsichtigen die Ankeraktionäre über die Stimmabgabe im Vorwege von Hauptversammlungen Beschluss zu fassen. Sollten die Ankeraktionäre einen einstimmigen Beschluss hinsichtlich der Stimmabgabe über einen der Tagesordnungspunkte nicht herbeiführen können, wird die Entscheidung den Entscheidungsträgern der ultimativen Anteilseigner der Ankeraktionäre übertragen. Kann eine einstimmige Entscheidung auch auf Ebene der Anteilseigner nicht herbeigeführt werden, sollen die Ankeraktionäre (a) gegen Maßnahmen stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer 75 %-Mehrheit der abgegebenen Stimmen oder des vertretenen gezeichneten Kapitals zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bedürfen, oder (b) bezogen auf die von ihnen jeweils gehaltenen Aktien, nach ihrem Ermessen hinsichtlich solcher Beschlussvorschläge stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer einfachen Mehrheit bedürfen.

Durch die Koordination der Stimmrechte werden die Ankeraktionäre in der Lage sein, einen erheblichen Einfluss auf die Hauptversammlung und folglich auf von der Hauptversammlung beschlossene Angelegenheiten auszuüben, einschließlich der Bestellung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Gesellschaft, der Ausschüttung von Dividenden oder vorgeschlagener Kapitalerhöhungen.

Obwohl die Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 31. Dezember 2026 haben soll, können die Ankeraktionäre frei über ihre Aktien verfügen. Die Parteien der Aktionärsvereinbarung haben sich gegenseitig ein Vorerwerbsrecht für Fälle eingeräumt, in denen eine Partei beabsichtigt, Aktien, die einen bestimmten Umfang an Stimmrechten gewähren, zu veräußern (over-the-counter).



### 3. Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Der Gesellschaft lagen folgende Angaben zu mitteilungspflichtigen Beteiligungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz bis zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung vor. Die nachfolgenden Stimmrechtsmitteilungen aus dem Jahr 2015 berücksichtigen nicht die zum Schluss des Berichtszeitraums aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte:

Die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Die Compañía Sud Americana de Vapores S.A. Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Luksburg Stiftung, Vaduz, Fürstentum Liechtenstein, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A., der Quinenco S.A., der Andsberg Inversiones Limitada, der Ruana Copper AG Agencia Chile und der Inversiones Orengo S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Inversiones Orengo S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quinenco S.A., Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Compania Sud Americana de Vapores S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Andsberg Inversiones Limitada, Santiago, Chile, hat uns am 5. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 40,21 % der Stimmrechte (entsprechend 47.491.548 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 31,35 % der Stimmrechte (entsprechend 37.032.743 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH, der Compania Sud Americana de Vapores S.A. und der Quinenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Kühne Maritime GmbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 19,58 % der Stimmrechte (entsprechend 23.128.073 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen.

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind Herrn Kühne gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 % der

Stimmrechte (entsprechend 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug. 51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 19,58 % der Stimmrechte (entsprechend 23.128.073 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) werden von der Gesellschaft direkt gehalten. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, Deutschland, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 71,56 % (entsprechend 84.524.291 Stimmrechten) betrug. 50,94 % der Stimmrechte (entsprechend 60.160.816 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der Kühne Maritime GmbH und der CSAV Germany Container Holding GmbH zuzurechnen. 20,63 % der Stimmrechte (entsprechend 24.363.475 der Stimmrechte) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen, von der 3 % oder mehr zugerechnet wird.

Der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia, Riad, Saudi-Arabien, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 10,14 % (entsprechend 16.637.197 Stimmrechten) betrug.

Der State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 14,43 % (entsprechend 23.663.648 Stimmrechten) betrug. Sämtliche vorgenannte Stimmrechte sind dem State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, nach § 22 Abs. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden, sind (beginnend mit der obersten Tochtergesellschaft): Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland.

#### **4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten**

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

#### **5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen**

Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

#### **6. Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung**

Die Regelungen zur Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands ergeben sich aus den §§ 84, 85 Aktiengesetz und 31 Mitbestimmungsgesetz in Verbindung mit § 7 Abs. 1 der Satzung. Nach § 7 Abs. 1 der Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Personen. Der Aufsichtsrat legt die Anzahl der Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung der Mindestanzahl fest, kann ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen sowie stellvertretende Vorstandsmitglieder bestellen.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Der Beschluss der Hauptversammlung bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst (sofern die Satzung keine strengeren Vorgaben enthält); die §§ 179 ff. Aktiengesetz sind anwendbar. Nach § 20 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen ermächtigt, die lediglich die Fassung betreffen. Der Aufsichtsrat ist zudem berechtigt, die Fassung der Satzung nach Ablauf der Ermächtigungsfrist (2. Mai 2028) entsprechend anzupassen.

#### **7. Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 2. Mai 2028 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe von bis zu 6.000.000 neuen auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage um bis zu 6.000.000,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023).

§ 71 Aktiengesetz enthält Regelungen über den Erwerb eigener Aktien. Darüber hinaus besteht keine Ermächtigung der Hauptversammlung an den Vorstand, eigene Aktien zurückzukaufen.

#### **8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen**

Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft stehen:

- a) Im Rahmen der von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibung mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich aufgelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für

Handwerk, Handel und Gewerbe, die HanseMerkur Krankenversicherung AG, die Hanse-Merkur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC oder der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.

- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und den festen Finanzierungszusagen im Zusammenhang mit den Neubauten mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 6.145 Mio. EUR (rd. 6.387 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht beziehungsweise ein Anspruch auf vollständige Pflichtsondertilgung im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern gegebenenfalls unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 698 Mio. EUR (rd. 725 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

Der in b) und c) genannte qualifizierte Kontrollwechsel tritt ein, wenn:

- der von den Schlüsselaktionären<sup>1</sup> und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär<sup>2</sup> einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des § 2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären<sup>3</sup> zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

#### **9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots**

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

<sup>1</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

<sup>2</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier zusätzlich zu den Schlüsselaktionären Bezug auf die TUI AG genommen.

<sup>3</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

# NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

## 1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN (ESRS 2)

In diesem Abschnitt wird die Konzernnachhaltigkeitserklärung der Hapag-Lloyd AG dargestellt (im Folgenden auch als „Nachhaltigkeitserklärung“ oder „zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ bezeichnet). Die Nachhaltigkeitserklärung ergänzt die Finanzberichterstattung um die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und Art. 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (im Folgenden „EU-Taxonomie“) sowie die §§ 315b und 315c in Verbindung mit 289b bis 289e des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) an eine nichtfinanzielle Erklärung des Hapag-Lloyd Konzerns und der Hapag-Lloyd AG.

Gemäß §§ 289b und 315b HGB hat die Hapag-Lloyd AG als Mutterunternehmen eine (Konzern-) Erklärung zu wesentlichen nichtfinanziellen Aspekten für die Hapag-Lloyd AG und den Hapag-Lloyd Konzern aufzustellen. Der nachfolgende Bericht umfasst die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung für die Hapag-Lloyd AG und den Hapag-Lloyd Konzern (im Folgenden „Hapag-Lloyd“). Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde gemäß § 289d HGB auf der Grundlage von und in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk erstellt. Da alle beschriebenen Aspekte gleichermaßen für die Hapag-Lloyd AG und den Konzern gelten, wurde auf eine gesonderte Anwendung eines Rahmenwerks nach § 289d HGB für die Muttergesellschaft verzichtet. Diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024.

Die CSRD ist eines der wichtigsten Instrumente der Europäischen Union (EU) zur Umsetzung des „European Green Deal“-Programms, das insgesamt darauf abzielt, die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in der EU bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Sie wurde 2023 vom Europäischen Parlament angenommen und soll die Transparenz und Vergleichbarkeit der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen in der EU für Stakeholder erhöhen. Die genaue Form und die Umsetzung des Gesetzes ist in den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) festgelegt, denen diese Nachhaltigkeitserklärung folgt.

Um ein genaues Verständnis des folgenden Berichts zu gewährleisten, ist es wichtig zu betonen, dass die ESRS eine spezifische Terminologie verwenden, die sich vom üblichen Sprachgebrauch im Bereich der Corporate Governance unterscheidet. Das gilt vor allem für die Begriffe Konzept, Maßnahme und Ziel. Während Konzepte auf das Management der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) zielen, ist die Angabe von Maßnahmen und Zielen als solche an die Bedingung geknüpft, dass die Unternehmen die definierten Anforderungen erfüllen oder Angaben zur Messbarkeit, zu Zwischenzielen oder finanziellen Mitteln machen.

## 1.1. Allgemeine Grundlagen für die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten (BP-1)

(ESRS 2 BP-1 5 a, b i) Die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Hapag-Lloyd wurde auf konsolidierter Basis erstellt, wobei der Konsolidierungskreis mit dem des Jahresabschlusses identisch ist. Sie umfasst alle wesentlichen Tochtergesellschaften und nach der Equity-Methode einbezogene Beteiligungen. Im Einzelnen:

- Hapag-Lloyd AG und ihre Tochtergesellschaften,
- Beteiligungen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, berücksichtigt als Teil der Scope-3-THG-Emissionen in Kategorie 15

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Hapag-Lloyd AG 132 vollkonsolidierte Gesellschaften und 21 Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden. Tochtergesellschaften werden als wesentlich und vollkonsolidiert betrachtet, wenn Beherrschung durch Hapag-Lloyd besteht, d. h. die Gesellschaft die strategische Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten innehat, einer variablen Rendite ausgesetzt ist und diese Rendite beeinflussen kann. Endet die Beherrschung, werden diese Gesellschaften aus der Finanzberichterstattung von Hapag-Lloyd entkonsolidiert. Eine detaillierte Übersicht über alle konsolidierten und nicht konsolidierten Konzerngesellschaften findet sich im Konzernanhang zum Konzernabschluss in der Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB.

(ESRS 2 BP-1 5 b ii) Keine der in die Nachhaltigkeitsberichterstattung einbezogenen Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG waren von der individuellen oder konsolidierten Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Art. 19a(9) oder 29a(8) der Richtlinie 2013/34/EU ausgenommen, da keine Tochtergesellschaften der Offenlegungspflicht unterlagen.

(ESRS 2 BP-1.5 c AR 1) Diese Nachhaltigkeitsberichterstattung basiert auf einer umfassenden doppelten Wesentlichkeitsanalyse (engl.: double materiality analysis – DMA), welche die wichtigsten IROs identifiziert, die die wesentlichen Themen von Hapag-Lloyd bestimmen. Diese Analyse umfasst die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und berücksichtigt die Erkenntnisse, die durch die Einbindung von Stakeholdern gewonnen wurden. Wo immer es notwendig ist, wird in dieser Nachhaltigkeitsberichterstattung zwischen dem Segment Linienschifffahrt und dem Segment Terminal & Infrastruktur unterschieden und, falls angebracht, eine weitere Granularität auf der Ebene der einzelnen Gesellschaften angegeben. Im Segment Terminal & Infrastruktur beziehen sich die Aussagen aufgrund der wirtschaftlichen Wesentlichkeit in erster Linie auf die SAAM Terminals.

Das Segment Terminal & Infrastruktur wird derzeit einschließlich entsprechender Governance-Strukturen unter der Marke Hanseatic Global Terminals (HGT) aufgebaut, die im Juli 2024 eingeführt wurde. Im Jahr 2025 werden diesbezüglich deutliche Fortschritte erwartet. Vor diesem Hintergrund beziehen sich die meisten der identifizierten wesentlichen IROs auf das Segment Linienschifffahrt. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung bietet unter Einbeziehung der gesamten Wertschöpfungskette eine umfassende Analyse der wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte; die Konzepte, Maßnahmen und Ziele gelten jedoch nur für die eigene Geschäftstätigkeit des Segments Linienschifffahrt.

Wenn sich der Anwendungsbereich der Kennzahlen auf die Daten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette erstreckt, wird dies unter den Mindestangaben für Kennzahlen (MDR-M) der jeweiligen Kennzahl angegeben. Grundsätzlich gibt es keine quantitativen Datenpunkte, die einer externen Validierung unterzogen werden.

(ESRS 2 BP-1.5 d) In Übereinstimmung mit den ESRS-Phase-in-Vorschriften hat Hapag-Lloyd die verfügbaren Übergangsbestimmungen genutzt, um schrittweise umfassende Nachhaltigkeitskennzahlen in seinen Berichtsrahmen zu integrieren. Da es sich um die erste CSRD-konforme Nachhaltigkeitserklärung von Hapag-Lloyd handelt, enthält sie in der Regel keine Daten aus dem Vorjahr. Die einzige Ausnahme bildet das Kapitel zum Klimawandel, in dem das Unternehmen Daten zu den Treibhausgasemissionen für 2023 aufgenommen hat, um Transparenz hinsichtlich der Entwicklung von Hapag-Lloyd's Treibhausgasemissionen im Laufe der Zeit zu gewährleisten. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd nach Maßgabe der Phase-in-Bestimmungen in diesem Bericht keine Daten zur Wertschöpfungskette aufgenommen. Für das Kapitel „Eigene Belegschaft“ hat das Unternehmen sich trotz der verfügbaren Phase-Ins für eine freiwillige Offenlegung von ausgewählten Datenpunkten entschieden, sofern diese bereits verfügbar waren und im Gesamtkontext als hilfreich für das Leseverständnis erachtet wurden. (ESRS 2 BP-1.5 e) Das Unternehmen macht auch keinen Gebrauch von der in Art. 19a Abs. 3 und 29a Abs. 3 der Richtlinie 2013/34/EU vorgesehenen Ausnahmeregelung für die Angabe bevorstehender Entwicklungen oder sich in Verhandlungsphasen befindender Angelegenheiten.

## 1.2. Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen (BP-2)

(ESRS 2 BP-2.9 a) (ESRS 2 SBM-3 48 c iii AR 18) Hapag-Lloyd verwendet die folgenden vom ESRS definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte:

- Kurzfristig (<1 Jahr): Wesentliche Auswirkungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 0 innerhalb des nächsten Berichtszeitraums.
- Mittelfristig (1 – 5 Jahre): Wesentliche Auswirkungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 0 innerhalb von vier Jahren nach dem nächsten Berichtszeitraum.
- Langfristig (>5 Jahre): Wesentliche Auswirkungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 0 über einen langfristigen Zeithorizont von mehr als fünf Jahren.

Das Unternehmen weicht für seine physische Klimarisikobewertung von dieser Definition ab und definiert den kurzfristigen Zeithorizont als den Zeitraum von 2015 bis 2044. Der mittelfristige Zeithorizont umfasst die Jahre 2035 bis 2064, während der langfristige Horizont bis 2099 reicht. Außerdem weicht Hapag-Lloyd für seine Resilienzanalyse von den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten nach den ESRS ab und legt einen Zeithorizont bis 2030 zugrunde.

(ESRS 2 BP-2.9 b) Für die Bewertung des Klimarisikos ist Hapag-Lloyd von den üblichen mittel- oder langfristigen Zeithorizonten abgewichen, um seine Exposition gegenüber klimabedingten Gefahren genau abzubilden. Die gewählten Zeithorizonte sind in Anlehnung an die maßgeblichen Leitlinien des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ausgewählt und entsprechen dem neuesten Stand der Klimawissenschaft. Der für die Resilienzanalyse verwendete Zeithorizont spiegelt den aktuellen strategischen Horizont von Hapag-Lloyd wider.



(ESRS 2 BP-2 10 a) Die im Folgenden dargestellten Kennzahlen, die Daten zur vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungskette enthalten, werden von Hapag-Lloyd anhand indirekter Quellen geschätzt, welche unter „Grundlage für die Erstellung“ beschrieben werden:

Relevante Kennzahlen	Grundlage für die Erstellung	Genauigkeitsgrad	Geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Genauigkeit (falls zutreffend)
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen	Die Daten werden basierend auf den verfügbaren Verbrauchsdaten und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifisch hochgerechnet.	Mittel	Derzeit nicht geplant
Scope 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	Die Daten werden basierend auf den verfügbaren Daten zu den finanziellen Ausgaben und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifisch hochgerechnet.	Mittel	Derzeit nicht geplant
Scope 3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Relevante Daten sind z.B. Start- und Zielort des Transports, Transportmodus, Transportvolumen und Containertyp. Alle Transporte werden mit EcoTransIT berechnet. Seetransporte basieren auf Clean Cargo Emissionsfaktoren. Inputdaten stammen teilweise aus dem Berichtsjahr 2023.	Hoch	Derzeit nicht geplant
Scope 3.5 Abfallaufkommen im Betrieb	Die Daten werden basierend auf den verfügbaren Abfalldaten und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifisch hochgerechnet.	Mittel	Derzeit nicht geplant
Scope 3.6 Geschäftsreisen	Die Daten werden basierend auf den verfügbaren Daten zu den finanziellen Ausgaben, der Entfernung und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifisch hochgerechnet.	Mittel	Derzeit nicht geplant
Scope 3.7 Pendelverkehr	Die Daten werden basierend auf den verfügbaren Daten für Entfernung, Verkehrsmittel und die entsprechenden Mitarbeitendenzahlen segmentspezifisch hochgerechnet.	Niedrig	Derzeit nicht geplant
Scope 3.11 Verwendung verkaufter Produkte	Die Daten werden basierend auf der Liegezeit der Schiffe und dem angenommenen Treibstoffverbrauch pro Stunde hochgerechnet.	Mittel	Derzeit nicht geplant
Scope 3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Die Daten werden basierend auf dem tatsächlichen Treibstoffverbrauch des Vorjahres und der im Berichtsjahr gecharterten Zeit hochgerechnet.	Mittel	Derzeit nicht geplant
Scope 3.15 Emissionen aus Beteiligungen	Die Daten werden basierend auf verfügbaren Emissionsdaten, branchenspezifischen Emissionsfaktoren und entsprechenden Umsatzdaten hochgerechnet.	Niedrig	Derzeit nicht geplant

(ESRS 2 BP-2 11 a) Die folgenden quantitativen Kennzahlen und Geldbeträge unterliegen einem hohen Maß an Messunsicherheit:

Relevante Kennzahlen/ Geldbeträge	Quellen der Messunsicherheit	Annahmen, Näherungswerte und Beurteilungen von Hapag-Lloyd
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Daten werden basierend auf den begrenzt verfügbaren Verbrauchsdaten für die Wärmeerzeugung und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifisch hochgerechnet.	Die Tätigkeiten an den verschiedenen Standorten innerhalb jedes Segments sind ähnlich und eignen sich daher für eine Hochrechnung.
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	Die Daten werden basierend auf den begrenzt verfügbaren Verbrauchsdaten und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifisch hochgerechnet.	Die Tätigkeiten an den verschiedenen Standorten innerhalb jedes Segments sind ähnlich und eignen sich daher für eine Hochrechnung.
Emissionen in die Luft	Die von Schiffen ausgehenden Luftschadstoffe wurden auf der Grundlage der verbrauchten Kraftstoffmenge berechnet. Die HCFC-Mengen beruhen auf dem gemeldeten Verbrauch.	Es wurden Emissionsfaktoren pro Energieeinheit verwendet.
Emissionen in das Wasser	Die Schadstoffe, die von Schiffen ins Wasser gelangen, wurden auf der Grundlage von Emissionsfaktoren für Schiffe mit Scrubber und für einen Standard-Rumpfanstrich berechnet.	Für Scrubber wurden Emissionsfaktoren pro Energieeinheit angewandt. Die geschätzte benetzte Oberfläche und die Farbverlustrate pro Jahr wurden geschätzt und literaturbasierte Emissionsfaktoren auf die Menge der verlorenen Farbe angewandt.
Anzahl der von eigenen Arbeitskräften geleisteten Gesamt-arbeitsstunden	Wenn die tatsächlichen Arbeitszeiten nicht verfügbar sind, werden die vertraglichen Arbeitszeiten verwendet. Für das Seepersonal wurden die Arbeitsstunden für das ganze Jahr auf der Grundlage der tatsächlichen Arbeitsstunden einschließlich Überstunden für Oktober bis Dezember 2024 hochgerechnet.	Die Arbeitszeiten von Oktober bis Dezember 2024 können für den gesamten Berichtszeitraum angewendet werden.
Anteil der Zahlungen, die den Zahlungsbedingungen entsprechen	Der aktuelle Wert bezieht sich auf die Hapag-Lloyd AG. Es kann nicht überprüft werden, ob die Hapag-Lloyd AG repräsentativ für den gesamten Konzern ist. Die konzernweite Leistung kann entsprechend variieren.	Hapag-Lloyd's Systeme sind derzeit noch nicht darauf ausgelegt, einen nachträglichen Abgleich mit den vertraglichen Zahlungszielen durchzuführen. Die Zahlungsparameter verschiedener Einkaufskategorien werden von einer großen Anzahl von Systemen gesammelt. Im derzeitigen System sind diese Daten nicht für alle weltweiten Tochtergesellschaften von Hapag-Lloyd harmonisiert.

(ESRS 2 BP-2 15) Hapag-Lloyd bezieht Informationen aus Art. 8 der Verordnung 2020/852 (EU-Taxonomie) in diese Nachhaltigkeitsklärung ein. Bisher berichtete das Unternehmen Nachhaltigkeitsinformationen nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI), diese Praxis wurde aber aufgrund der erheblichen Überschneidungen mit dem ESRS eingestellt. Dennoch ist im Anhang ein Übergangsdokument enthalten, das einen Vergleich zwischen GRI und CSRD enthält. Das Übergangsdokument ist nicht Bestandteil der Prüfung. (ESRS 2 BP-2 15) Angaben im Zusammenhang mit Art. 8 der Verordnung 2020/852 (EU-Taxonomie) werden zu Beginn des Kapitels über Umweltinformationen in dieser Nachhaltigkeitsklärung offengelegt.

(ESRS 2 BP-2.16) Im Zusammenhang mit den ESRS-Datenpunkten wird nicht auf andere Abschnitte des Geschäftsberichts verwiesen. Querverweise auf Erklärungen, die über den Umfang des integrierten Geschäftsberichts hinausgehen, stellen weiterführende Informationen dar und sind nicht Teil des Berichts.

### 1.3. Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)

(ESRS 2 GOV-1 21 a) Hapag-Lloyd hat fünf Mitglieder in seinem Vorstand und 16 Mitglieder in seinem Aufsichtsrat. Das Unternehmen hat kein weiteres Verwaltungsorgan. Der Vorstand des Unternehmens hat keine nicht-geschäftsführenden Mitglieder und der Aufsichtsrat besteht aus 16 nicht-geschäftsführenden Mitgliedern.

(ESRS 2 GOV-1 21 b) Der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd besteht aus acht Mitgliedern, die die Mitarbeitenden und Arbeitskräfte vertreten und damit die Arbeitnehmerperspektive in der Führungsstruktur des Unternehmens vertreten. Diese werden als unabhängige Aufsichtsratsmitglieder betrachtet.

(ESRS 2 GOV-1 21 c AR 5) Um Auskunft über die Kompetenzen des Aufsichtsrats zu geben, verweist das Unternehmen auf das Kompetenzprofil. Für weiterführende Informationen zu den Kompetenzen des Aufsichtsrats wird an dieser Stelle auf das Kompetenzprofil in der Erklärung zur Unternehmensführung verwiesen:

- Mindestens vier Aufsichtsratssitze für Personen, die aufgrund ihres Hintergrunds und/oder ihrer Berufserfahrung mit internationalem Bezug über fundierte Kenntnisse von Regionen außerhalb Deutschlands verfügen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern ein erhebliches Geschäftsvolumen betreibt;
- Mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung verfügt, und mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügt, die damit jeweils als Finanzexperte im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG gelten, wobei Rechnungslegung und Abschlussprüfung auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung umfassen;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit fundierten Kenntnissen und Erfahrungen in den Bereichen Risikomanagement und Controlling;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit Kenntnissen der Schifffahrtsbranche, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für das Unternehmen relevanten Nachhaltigkeitsfragen;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit Kenntnissen im Bereich der Hafenterminals und Infrastruktur, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für das Unternehmen relevanten Nachhaltigkeitsfragen;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit Erfahrung in der Leitung oder Steuerung eines großen Unternehmens;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit Kenntnissen und Erfahrungen in den Bereichen Entwicklung und Umsetzung einer Geschäftsstrategie;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit besonderen Kenntnissen in den Bereichen Corporate Governance und Compliance, einschließlich sozialer und ökologischer Corporate Governance;
- Mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen mit besonderen Kenntnissen im Personalwesen;
- Mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person mit besonderen Kenntnissen in der Informationstechnologie (IT) oder Digitalisierung (einschließlich IT-Sicherheit).

#### (ESRS 2 GOV-1 21 d) Geschlechtervielfalt in den Organen

	<b>31.12.2024</b>
Anteil weiblicher Vorstandsmitglieder	20,0 %
Anteil männlicher Vorstandsmitglieder	80,0 %
Anteil der Vorstandsmitglieder, die als divers eingestuft werden	–
Anteil weiblicher Aufsichtsratsmitglieder	37,5 %
Anteil männlicher Aufsichtsratsmitglieder	62,5 %
Anteil der Aufsichtsratsmitglieder, die als divers eingestuft werden	–

**(ESRS 2 GOV-1 21 e) Anteil der unabhängigen Mitglieder von Organen**

31.12.2024

Anteil der unabhängigen Vorstandsmitglieder	–
Anteil der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder	68,8%

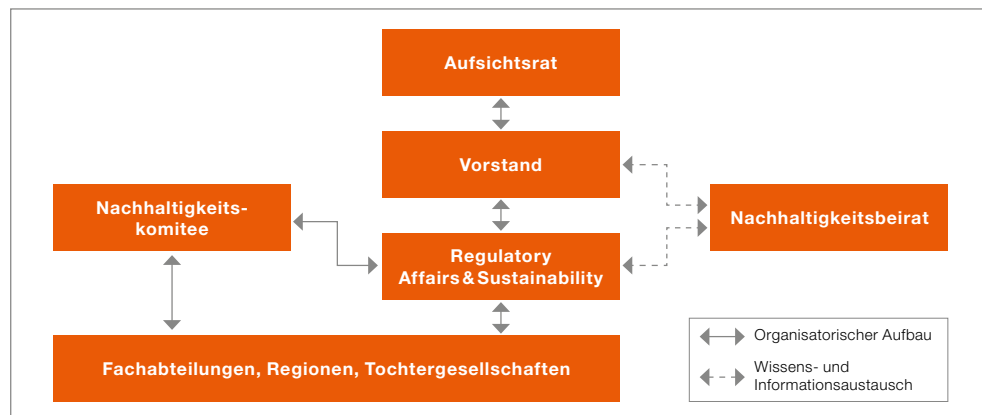
(ESRS 2 GOV-1 22 a) (ESRS 2 GOV-1 22 b AR 3) Jedes Vorstandsmitglied ist für die Verwaltung und das Management von IROs in seinem bzw. ihrem jeweiligen Einfluss- und Kompetenzbereich verantwortlich. Die Zuständigkeitsbereiche sind nach den folgenden Abteilungen gegliedert:

- CEO: Konzernkommunikation, Corporate Secretary/ Compliance, Strategy Office, Regulatory Affairs & Sustainability, Region Asia, Region Mittlerer Osten, Region Nordeuropa, Region Südeuropa, Region Nordamerika, Region Lateinamerika, Global Sales, Global Commercial Development.
- COO: Trade Management, Network, Fleet, Cargo Service/ Dangerous Goods, Vessel Portfolio Management.
- CIO/CHRO: IT, Data Insights & AI, Chief Information Security Office, Global Human Resources, Hapag-Lloyd Academy, Global Capability Center.
- CFO/CPO: Digital Transformation Finance, Mergers & Acquisitions, Accounting, Tax, Corporate Audit, Treasury & Finance, Controlling, Legal, Global Procurement.
- CTIO: Segment Terminal & Infrastruktur.

**Governance der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen**

(ESRS 2 GOV-1 22 c AR 4), (ESRS 2 GOV-1 22 c i) Die Nachhaltigkeitsabteilung von Hapag-Lloyd koordiniert die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Unternehmens. Für das Segment Linienschifffahrt umfasst dies auch das Umweltmanagement für den Betrieb auf See und an Land als Teil des Hapag-Lloyd Qualitäts- und Umweltmanagementsystems (QEM).

Das Nachhaltigkeitskomitee wird von der Nachhaltigkeitsabteilung geleitet und ist das wichtigste Gremium, das die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen für beide Segmente von Hapag-Lloyd überwacht und darüber informiert. Das Komitee setzt sich unter anderem aus der obersten Führungsebene zusammen, die für ein durch die DMA definiertes wesentliches Thema verantwortlich ist, und tagt in der Regel mindestens zweimal im Jahr, wobei im Jahr 2024 nur eine Sitzung stattfand. Die Nachhaltigkeitsabteilung informiert die Mitglieder des Komitees über die Ergebnisse der jährlichen DMA-Validierung und verbreitet die Informationen innerhalb der Organisation. Die Mitglieder des Nachhaltigkeitskomitees werden außerdem über die Wirksamkeit der Konzepte, Maßnahmen und Ziele informiert, die in Bezug auf die wesentlichen themenbezogenen IROs festgelegt wurden.



Jede Abteilung ist dafür verantwortlich, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Konzepte im Vorfeld zu überprüfen. Im Falle von Abweichungen bei den gemeldeten Leistungsindikatoren (KPIs) werden die jeweiligen Abteilungen gebeten, den Ausschussmitgliedern eine kurze Erklärung zu geben. Für alle wesentlichen Themen, für die keine numerischen Datenpunkte gemeldet werden, wird der Fortschritt alternativ anhand der Ergebnisse der jährlichen Wesentlichkeitsanalyse überprüft. Diese Fortschritte werden von der Nachhaltigkeitsabteilung zusammengefasst und auf der jeweiligen Sitzung des Nachhaltigkeitskomitees geteilt. Falls bisher keine Ziele oder Maßnahmen für wesentliche Themen festgelegt wurden, prüft die jeweilige Abteilung, ob die Umsetzung geeigneter Maßnahmen und/oder messbarer ergebnisorientierter Ziele notwendig ist.

*(ESRS 2 GOV-1 22 c ii)* Alle Mitglieder des Senior Managements, die für ein wesentliches Thema zuständig sind, berichten direkt an das jeweilige Vorstandsmitglied. Außerdem werden alle Ergebnisse, die in den Sitzungen des Nachhaltigkeitskomitees besprochen werden, von der Nachhaltigkeitsabteilung zusammengefasst und an den Vorstand weitergeleitet.

*(ESRS 2 GOV-1 22c iii)* Hapag-Lloyd's spezifische Kontrollen und Verfahren zur Steuerung von IROs wurden bereits zu Anfang dieses Abschnitts im Kontext der Aktivitäten des Nachhaltigkeitskomitees und der jeweiligen Fachabteilung erläutert.

*(ESRS 2 GOV-1 22 d)* Grundsätzlich sind der Vorstand und die jeweiligen Fachabteilungen für die Festlegung der Ziele in Bezug auf die wesentlichen IROs und letztere für das Monitoring der Fortschritte zuständig. Darüber hinaus werden die Fortschritte bei der Zielerreichung auch bei der jährlichen Validierung der DMA berücksichtigt.

*(ESRS 2 GOV-1 23 AR 5) (ESRS 2 GOV-1 23 a) (ESRS 2 GOV-1 23 b)* Die meisten wesentlichen Themen und die ihnen zugrunde liegenden wesentlichen IROs sind eng mit dem Kerngeschäft von Hapag-Lloyd verbunden, d. h. für sie ist bereits ein erhebliches Maß an Fachwissen in dem Unternehmen vorhanden. Dazu gehören nicht nur der Vorstand und seine einzelnen Zuständigkeitsbereiche, sondern auch das Fachwissen des operativen Managements. Der Vorstand von Hapag-Lloyd ist dafür verantwortlich, festzustellen, ob die notwendigen Fähigkeiten und Fachkenntnisse vorhanden sind oder entwickelt werden müssen, um Nachhaltigkeitsfragen effektiv zu überwachen. Die Bereiche Rechnungslegung und Abschlussprüfung sowie Corporate Governance und Compliance umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen, die mit den unten genannten Bereichen zusammenhängen und für das Unternehmen relevant sind.

*(G1.GOV-1.5a)* Der Vorstand ist für die Gestaltung, Umsetzung und Überprüfung von Verfahren und Kontrollen verantwortlich. Obwohl die Betriebsabläufe in Bezug auf die Unternehmensführung innerhalb der Hapag-Lloyd Organisation delegiert werden, bleibt die Gesamtverantwortung beim Vorstand. Der Chief Compliance Officer (CCO) wird vom Vorstand ernannt und ist für eine funktionsfähige konzernweite Compliance-Organisation und das Compliance-Managementsystem verantwortlich. Der CCO berichtet vierteljährlich an den Vorstand. Außerdem informiert der CCO den Vorstand ad-hoc über schwerwiegende Compliance-Verstöße.

Zu den Aufgaben der Aufsichtsorgane im Zusammenhang mit der Unternehmensführung gehören der Erlass einer Geschäftsordnung für den Vorstand, die Bewertung der Effizienz des Vorstands und seiner Ausschüsse in der Aufgabenerfüllung, die Prüfung der Jahresabschlüsse sowie die Überprüfung der Unabhängigkeit der Abschlussprüfer.

*(G1.GOV-1.5b)* Von den Vorstandsmitgliedern wird erwartet, dass sie über langjährige Führungserfahrung verfügen und nach Möglichkeit aus verschiedenen Berufen kommen, wobei mindestens zwei Mitglieder über internationale Führungserfahrung verfügen sollten. Der Vorstand verfügt insgesamt über umfangreiche Erfahrungen in den Bereichen Finanzen und Personalmanagement.

Der Aufsichtsrat hat ein umfassendes Kompetenzprofil erstellt, um sicherzustellen, dass er über das notwendige Fachwissen verfügt, um das Unternehmen in Fragen der Unternehmensführung wirksam zu überwachen. Das Profil umfasst Personen mit Finanzexpertise gemäß § 100 Abs. 5 AktG, Expertise im Risikomanagement und Controlling sowie Personen mit besonderen Kenntnissen oder Erfahrungen in den Bereichen Schifffahrt, Hafenterminals und Infrastruktur, Personalwesen, IT oder Digitalisierung sowie Corporate Governance und Compliance. Darüber hinaus sind mindestens vier Sitze im Aufsichtsrat für Personen reserviert, die aufgrund ihres Hintergrunds und/oder ihrer Berufserfahrung mit internationalem Bezug über fundierte Kenntnisse in Regionen außerhalb Deutschlands verfügen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern ein erhebliches Geschäftsvolumen betreibt.

#### **1.4. Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen (GOV-2)**

*(ESRS 2 GOV-2 26 a)* Der Vorstand von Hapag-Lloyd wird über wesentliche Themen informiert, die sich aus der jährlichen Überprüfung und Validierung oder erneuten Durchführung einer DMA ergeben. Die zuständigen Abteilungen informieren den Vorstand über die Umsetzung der Sorgfaltspflicht sowie über die Ergebnisse und die Wirksamkeit der Konzepte, Maßnahmen, Kennzahlen und Ziele, die zu diesem Zweck festgelegt wurden. Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen sind auch Teil des integrierten Risikomanagements von Hapag-Lloyd und werden somit in die vierteljährliche Risikoberichterstattung einbezogen. In Übereinstimmung mit den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) berichtet der Menschenrechtsbeauftragte mindestens einmal jährlich an den Vorstand. *(ESRS 2 GOV-2 26 b)* Nachhaltigkeitsthemen werden in das strategische Monitoring, in Entscheidungen über wichtige Transaktionen und in das Risikomanagement integriert. Dies verdeutlicht das Bestreben des Unternehmens, Nachhaltigkeit voranzutreiben, und sein Engagement für die Dekarbonisierung seines Flottenbetriebs, bei dem klimabezogene Überlegungen ein wichtiger Faktor bei strategischen Entscheidungen sind. Außerdem zeigt die Gründung des Human Rights Office im Jahr 2023 das Engagement des Unternehmens für verantwortungsvolle Geschäftspraktiken.

#### **1.5. Einbeziehung von nachhaltigkeitsbezogenen Leistungen in Anreizsysteme (GOV-3)**

*(ESRS 2 GOV-3 29 a)* Das Vergütungssystem für den Vorstand umfasst sowohl feste als auch variable Komponenten, die gleichermaßen die kurz- und langfristige Entwicklung fördern sollen. Die feste Komponente besteht aus einem Jahresgehalt, das in zwölf gleichen Raten ausgezahlt wird. Die kurzfristige variable Vergütung ist an das jährliche EBIT von Hapag-Lloyd gekoppelt, während der derzeit gültige langfristige Anreizplan seit 2023 gleichermaßen ROIC, EBITDA, EBIT und eine Umwelt-, Sozial- und Governance-(ESG)-Komponente berücksichtigt. Darüber hinaus umfasst die Vergütung der Führungskräfte Zusatzleistungen und Pensionsrückstellungen. Aufgrund des geringen Streubesitzes von Hapag-Lloyd Aktien ist die Vergütung derzeit nicht aktienbasiert. Stattdessen werden Leistungskriterien herangezogen, die sich auf den intrinsischen Wert der Hapag-Lloyd Aktien beziehen.

Das Vergütungssystem für den Aufsichtsrat umfasst nur feste Bestandteile. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste jährliche Vergütung, die eine Grundvergütung, Zuschläge für bestimmte Funktionen, ein Sitzungsgeld und die Erstattung von Auslagen umfasst. Die Mitglieder sind auch in die von Hapag-Lloyd unterhaltene D&O-Versicherung einbezogen.

(ESRS 2 GOV-3 29 AR 7) Die Anreizsysteme und die Vergütungspolitik für den Vorstand von Hapag-Lloyd sind an KPIs und eine Nachhaltigkeitskennzahl gebunden, um sicherzustellen, dass die Vergütung der Führungskräfte direkt mit den Nachhaltigkeitszielen und -ergebnissen des Unternehmens verknüpft ist. (ESRS 2 GOV-3 29 b) Ihre Leistung wird anhand eines spezifischen KPI für Nachhaltigkeit gemessen, nämlich der Senkung der annual efficiency ratio (AER) der Hapag-Lloyd Schiffsflotte. Die Leistung des Aufsichtsrats wird derzeit nicht auf der Grundlage spezifischer Nachhaltigkeitsziele oder ihrer Auswirkungen auf die Nachhaltigkeitsleistung des Unternehmens bewertet.

(ESRS 2 GOV-3 29 c) (ESRS 2 GOV-3 29 d) Während die kurzfristige variable Vergütung des Vorstands nicht direkt an nachhaltigkeitsbezogene Ziele gebunden ist, enthält der derzeit gültige langfristige variable Vergütungsplan des Unternehmens für den Vorstand mit einer Gewichtung der ESG-Leistungskennzahlen von 25 % eine bedeutende Nachhaltigkeitskomponente. Für dieses Leistungskriterium legt der Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr einen Zielwert fest, der einem Erfüllungsgrad von 100 % entspricht. Diese Werte ergeben sich aus den Rahmenbedingungen des Nachhaltigkeitsanleiheprogramms der Hapag-Lloyd AG (Sustainability Linked Bond Framework) vom 17. März 2021. Die Zielerreichung für jedes Jahr des Messzeitraums kann auf Basis der Zielerreichungskurve nachvollzogen werden.

Der Auszahlungsbetrag der ESG-Komponente wird berechnet, indem die 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem arithmetischen Mittel der berechneten Prozentsätze multipliziert werden. 100 % des Ziels sind erreicht, wenn ein bestimmter AER-Wert erreicht wird. Es wird jedoch ein maximaler Zielerreichungswert von 200 % festgelegt. Der AER quantifiziert die Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>)-Intensität von Schiffen, die auf der Grundlage der Tragfähigkeit des Schiffs und der zurückgelegten Strecke gemessen wird.

(E1 GOV-3 13) Der Anteil der variablen Zielvergütung an der Zielgesamtvergütung für das Geschäftsjahr 2024, der an das AER-Reduktionsziel gebunden ist, beträgt 17 %. Folglich werden klimabezogene Überlegungen als ESG-Komponente bei der Vergütung des Vorstands berücksichtigt, nicht aber bei der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder.

(ESRS 2 GOV-3 29 e) Der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd ist dafür zuständig, Aktualisierungen der Vergütungssysteme vorzuschlagen. Die Vorschläge zum Vergütungssystem werden letztlich von der jährlichen Gesellschafterversammlung genehmigt. Weitere Informationen zur Vergütung des Vorstands können dem Vergütungssystem und dem Vergütungsbericht entnommen werden, die auf der Website von Hapag-Lloyd öffentlich zugänglich sind.

## 1.6. Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)

(ESRS 2 GOV-4 30; 32 AR 8 - AR 10) Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über das Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte von Hapag-Lloyd, um ein besseres Prozessverständnis zu ermöglichen:

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2, G1-1
b) Einbindung betroffener Stakeholder in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	ESRS 2 IRO-1 53b ii-iii, ESRS 2 SBM-2, S1-2, S2-2, S3-2
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1, E2 IRO-1, E4 IRO-1, E5 IRO-1
d) Maßnahmen zur Beseitigung dieser negativen Auswirkungen	E1-3, E4-3, S1-4, S2-4, S3-4, Entity-Specific Chapter on Data Protection, G1-4
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und deren Kommunikation	ESRS 2 GOV-2, E1-4, S1-5

### 1.7. Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-5)

*(ESRS 2 GOV-5 36 a AR 11)* Um Risiken zu verwalten und die Genauigkeit der Nachhaltigkeitsberichterstattung sicherzustellen, nutzt Hapag-Lloyd die bestehenden Risikomanagement- und internen Kontrollsysteme. Weiterführende Informationen zu beiden Systemen werden in den jeweiligen Kapiteln dieses zusammengefassten Lageberichts ausführlicher beschrieben. Da die mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung verbundenen Risiken größtenteils mit dem operativen Berichterstattungsprozess zusammenhängen, werden sie hauptsächlich in Hapag-Lloyds Internem Kontrollsystem (IKS) gesteuert.

*(ESRS 2 GOV-5 36 b AR 11)* Um die Berichtsanforderungen der CSRD und den jeweiligen ESRS zu erfüllen, wurde ein spezielles, abteilungsübergreifendes Projektteam gebildet. Eingebettet in den Gesamtkontext des Projekts zur Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden die Risiken in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung in Prozessworkshops identifiziert und diskutiert. Dabei wurden die allgemeinen prozessbezogenen Risikokomponenten im Rahmen des gesamten Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozesses analysiert und mit den zugehörigen übergreifenden Schlüsselkontrollen verknüpft, die im Rahmen des Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozesses festgelegt sind.

*(ESRS 2 GOV-5 36 c AR 11)* Als relevante prozessbezogene Risikokomponente wurde die Nichtgewährleistung der Zuverlässigkeit, Aktualität und Transparenz der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Hapag-Lloyd, einschließlich der Nichteinhaltung von Vorschriften und Standards identifiziert. Als Maßnahmen zur Verringerung der identifizierten prozessbezogenen Risiken wurden insbesondere die Erstellung eines CSRD-Handbuchs, die Implementierung eines zentralen IT-Systems, die Durchführung einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse und die Erstellung der entsprechenden Kataloge mit allen wesentlichen Datenpunkten sowie die Einbindung des Vier-Augen-Prinzips bei der Datenerhebung und Berichterstattung eingesetzt.

*(ESRS 2 GOV-5 36 d AR 11)* Die Schlüsselkontrollen, die von den für die Nachhaltigkeitsberichterstattung verantwortlichen Funktionen definiert und umgesetzt wurden, sind gemeinsam mit den anderen Schlüsselkontrollen des IKS in der zentralen IKS-Plattform dokumentiert und den jeweiligen Kontrollverantwortlichen zugeordnet. Darüber sind die Kontrollverantwortlichen für die Risiken und Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung in die regulären IKS-Prozesse von Hapag-Lloyd eingebunden und bewerten bzw. bestätigen formell die Angemessenheit und Umsetzung ihrer Kontrollen gemeinsam mit den anderen Kontrollverantwortlichen im Rahmen der allgemeinen jährlichen IKS-Beurteilung. Aufgrund der erstmaligen Anwendung im Jahr 2024 wurde ein Teil der Kontrollen jedoch erst in einem fortgeschrittenen Stadium des Berichtsprozesses durchgeführt.

*(ESRS 2 GOV-5 36 e AR 11)* Die Bewertung der Schlüsselkontrollen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung ist ein integraler Bestandteil der allgemeinen, regelmäßigen, jährlichen konzernweiten IKS-Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat. Der Vorstand wird im Rahmen einer Vorstandssitzung zu den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse informiert.



### 1.8. Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1)

*(ESRS 2 SBM-1 40 a i AR 12-13) (ESRS 2 SBM-1 42 AR 14)* Hapag-Lloyd ist eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien und gliedert sich in zwei Hauptgeschäftsbereiche: Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur.

Das Segment Linienschifffahrt umfasst den Transport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie die Verwaltung des dazugehörigen Hinterlandtransports von Tür-zu-Tür. Die Umsatzerlöse stammen aus Containertransporten, Standgeldern und anderen damit verbundenen Dienstleistungen.

Das Segment Terminal & Infrastruktur konzentriert sich auf den Betrieb von Hafenterminals, das Handling von Containern und die Erbringung anderer damit verbundener Logistikdienstleistungen. Es wurde nach der Übernahme von SAAM Terminals im August 2023 gegründet und umfasst alle Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Terminal- und Depotgeschäft. Dieses Segment ist ein unabhängiges, eigenständiges Geschäft, das sich vollständig im Besitz des Unternehmens befindet, und einen optimierten Terminalbetrieb für alle Reedereien anbietet.

*(ESRS 2 SBM-1 40 a ii AR 12-13)* Das Segment Linienschifffahrt betreibt ein globales Netzwerk, das über 600 Häfen auf allen Kontinenten abdeckt, 113 Dienste anbietet, und somit über eine ausgewogene geografische Präsenz mit beträchtlichen Marktanteilen auf allen wichtigen Hochseerouten verfügt.

Das Segment Terminal & Infrastruktur hält Beteiligungen in elf Ländern in Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, Asien und Afrika. Das größte Unternehmen des Segments, SAAM Terminals, bietet Hafenterminal- und Logistikdienstleistungen in Nord-, Mittel- und Südamerika an und betreibt zehn Container-, Mehrzweck- oder Massengut-Terminals. SAAM Logistics bietet in zehn unterschiedlichen Betriebsstätten in Chile verschiedene Frachtdienstleistungen, wie zum Beispiel Frachtlagerung, Kühlcontainerdienste, Fracht-Mehrwertdienste, Inspektionen oder Zollabfertigungen, an.

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Dies soll ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Das Kundenportfolio ist nach wie vor ausgewogen, wobei die 50 größten Kunden weniger als 50 % des gesamten Frachtvolumens ausmachen. Im Jahr 2024 führte das Unternehmen Transporte für rund 29.200 Kunden durch; im Vorjahr waren es rund 30.900. Die Zusammensetzung der Ladung ist diversifiziert, sodass keine Produktkategorie innerhalb des Geschäftsjahres mehr als 14 % des Gesamtanteils ausmacht.

*(ESRS 2 SBM-1 40 d i AR 12-13) (ESRS 2 SBM-1 40 d ii-iii AR 12-13)* Die Strategie und das Geschäftsmodell des Unternehmens sind auf die Linienschifffahrt und den Betrieb von Terminals und Infrastruktur ausgerichtet. Es besteht keine Beteiligung an der fossilen Brennstoffindustrie und folglich wird auch kein Umsatz aus Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen erzielt. Außerdem bestehen keine Aktivitäten in der Herstellung von Chemikalien, Produktion von Tabak oder im Bereich der umstrittenen Waffen und folglich wird auch kein entsprechender Umsatz aus diesen Branchen erzielt.

*(ESRS 2 SBM-1 40 e AR 12-13)* Eines der wichtigsten Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens ist es, den Kunden klimaneutrale Transportlösungen anzubieten und damit auf die wachsende Marktnachfrage nach dekarbonisierten Lieferketten zu reagieren. *(ESRS 2 SBM-1 40 f)* Im Jahr 2023 wurde Ship Green als emissionsarme Transportmöglichkeit eingeführt. Dies ermöglicht den Kunden, einen Transport mit reduzierten Emissionen zu bestellen und so die Nutzung alternativer Treibstoffe zu unterstützen. Im Jahr 2024 gewann Hapag-Lloyd die Ausschreibung der Zero Emission Maritime Buyers Alliance (ZEMBA) für die Jahre 2025 und 2026. ZEMBA ist ein

Gemeinschaftsprojekt des Aspen Institutes und mehrerer Ladungseigner, das die Nachfrage nach dekarbonisierten Transportlösungen bündelt. Im Rahmen dieser Ausschreibung wird Hapag-Lloyd schadstoffreduzierte Transporte mit Biomethan durchführen.

*(ESRS 2 SBM-1 40 g)* Im Jahr 2021 hat Hapag-Lloyd seine Nachhaltigkeitsstrategie eingeführt, die auf die Bewältigung globaler Herausforderungen ausgerichtet ist und die Schifffahrtsbranche in eine sauberere Zukunft führen soll. Sie ist in drei Hauptbereiche unterteilt: „Saubere Schifffahrt und nachhaltige Antriebstechnologien“, „Vielfalt und Gesellschaft“ und „Compliance und Verantwortung“, die sich auf acht Fokusthemen konzentrieren, die ebenfalls zu den wesentlichen Themen gehören, die in der nach ESRS-Vorgaben durchgeführten DMA identifiziert wurden. Seitdem wurde eine große Anzahl der festgelegten Maßnahmen für diese acht Themen umgesetzt. Nachhaltigkeit ist folglich eine der tragenden Säulen der Unternehmensstrategie „Strategy 2030“, die im Jahr 2024 veröffentlicht wurde. Ziel ist es, zum „Sustainability Driver“ der Schifffahrtsbranche zu werden, indem die THG-Emissionen der Containerflotte im Einklang mit dem 1,5°C-Ziel des Pariser Abkommens bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2022 um ein Drittel gesenkt werden sollen. Die Zielsetzung, bis 2045 einen Netto-Null-Treibhausgasausstoß zu erreichen, unterstreicht dieses Vorhaben.

Innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur zeichnet sich SAAM Terminals durch ein bestehendes Nachhaltigkeitsprogramm aus, das Umweltziele und soziales Engagement im Bereich Bildung und soziale Entwicklung umfasst. Eine abschließende Analyse des Nachhaltigkeitsprogramms hinsichtlich der im Rahmen der CSRD-Berichtserstattung identifizierten IROs und die entsprechenden Konzepte, Maßnahmen und Ziele, um die IROs adäquat zu adressieren, steht noch aus. Eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie für das Segment wird zudem noch ausgearbeitet.

**Die Wertschöpfungskette**

*(ESRS 2 SBM-1 42 c)* Die Position von Hapag-Lloyd in der Wertschöpfungskette ist vielschichtig. *(ESRS 2 SBM-1 42 b)* Als Business-to-Business-Logistikdienstleister sind die wichtigsten Leistungen von Hapag-Lloyd nicht physischer Natur. Die angebotenen Dienstleistungen kommen direkt den Kunden und indirekt anderen Stakeholdern zugute. Zu den aktuellen Vorteilen für Kunden von Hapag-Lloyd gehören ein globales Netzwerk, eine moderne Flotte, ein kundenorientierter Ansatz und die Transparenz der Lieferkette. Zu den erwarteten Vorteilen gehören die weitere Digitalisierung der Dienstleistungsprodukte, eine höhere Effizienz, eine gesteigerte Belastbarkeit der Lieferkette sowie neue Dienstleistungen und Produkte. *(ESRS 2 SBM-1 42 c)* Die vorgelagerte Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd ist durch eine Reihe von Schlüssellieferanten gekennzeichnet, die für die Sicherung von Vorleistungen zur Aufrechterhaltung des Geschäftsmodells erforderlich sind.



- **Vorgelagerte Lieferkette:** Akteure, die dem Unternehmen vorgelagert sind (beispielsweise Zulieferer), liefern Produkte oder Dienstleistungen, die für die Entwicklung der Produkte oder Dienstleistungen des Unternehmens verwendet werden. Die vorgelagerte Lieferkette umfasst die direkten Lieferanten von Waren und Dienstleistungen an die Hapag-Lloyd AG und alle globalen Tochtergesellschaften, an denen das Unternehmen eine Mehrheitsbeteiligung hält (> 50 % der Anteile oder Stimmrechte). Die wichtigsten Lieferanten sind Schiffseigentümer, Terminals, Containerwartungs- und -reparaturunternehmen, Treibstofflieferanten, Anbieter von Shortsea- und Binnentransportdiensten sowie Transportdienstleister für Eisenbahn und LKW.
- **Nachgelagerte Lieferkette:** Dem Unternehmen nachgelagerte Akteure (beispielsweise Vertragspartner, Kunden) erhalten Produkte oder Dienstleistungen vom Unternehmen. Zu Hapag-Lloyd's nachgelagerten Lieferkette gehören weiterhin Dritte, die Hapag-Lloyd Schiffsrecyclingdienste anbieten.

(ESRS 2 SBM-1 42 a) Zu den betrieblichen Anforderungen, die sich auf die Geschäftstätigkeit auswirken, gehören Containerschiffe, Container, Umrüstungsmaterial, Treibstoffe, technische Ausrüstung und vorgelagerte Logistikdienste. Ein umfassender ESG-Fragebogen bildet die Grundlage für die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der Auftragsvergabe. Dieser Fragebogen deckt Umwelt-, Sozial- und Compliance-Themen ab und soll einen strukturierten Überblick über den Status der Lieferanten geben. Die Lieferanten werden mit verschiedenen Verfahren und Instrumenten bewertet. Die Ergebnisse werden in der jährlich aktualisierten Liste der zugelassenen Lieferanten festgehalten. Das Unternehmen steht in direktem Kontakt mit seinen Zulieferern, um jegliche Compliance-Fragen zu klären und gemeinsam ESG-Ziele zu verfolgen. Lieferanten mit hohem Risiko, insbesondere solche in sensiblen Regionen oder Sektoren, werden verstärkt auf die Einhaltung der Menschenrechte überprüft. Die Lieferantenaudits und das Risikomanagement decken sowohl die operative als auch die Nachhaltigkeitsdimension ab. Die Audits werden mithilfe einer eProcurement-Software durchgeführt und ergänzen die Selbstauskünfte der Lieferanten durch die umfassende interne Bewertung verschiedener ESG-Faktoren. Dieser Ansatz für die Beschaffung, Entwicklung und Sicherung von Informationen basiert auf langfristigen Beziehungen und Verträgen mit direkten Lieferanten.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette von SAAM Terminals gehören unter anderem Hafenausrüstungen und wichtige Verbrauchsmaterialien, wie Reifen und Drähte sowie Kabel für Kräne, zu den wichtigsten Kategorien, die von der Procurement-Abteilung verwaltet werden. Sobald ein Anbieter ausgewählt wurde und den Zuschlag erhalten hat, folgt ein robuster Vertragsprozess, der von der Rechtsabteilung des Unternehmens begleitet wird. Nach der Vertragsvereinbarung führt jedes Terminal den jeweiligen Procure-to-Pay-Prozess zu den vom Corporate Procurement Team ausgehandelten Vertragsbedingungen durch.

(ESRS 2 SBM-1 40 a iv AR 12-13) Die Produkt- und Dienstleistungsangebote sind grundsätzlich erlaubt. Hapag-Lloyd behält sich jedoch vor, für seine Transportdienste in bestimmte Regionen, einschließlich Kriegsrisikogebiete, Beschränkungen aufzuerlegen.

(ESRS 2 SBM-1 40 a iii) Die Gesamtzahl der Mitarbeitenden von Hapag-Lloyd betrug im Berichtszeitraum 16.905, davon 5.637 innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und 11.268 außerhalb des EWR. (ESRS 2 SBM-1 40 b AR 12-13) Die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum beliefen sich auf 19.111,8 Mio. EUR.

### 1.9. Interessen und Standpunkte der Stakeholder (SBM-2)

(ESRS 2 SBM-2 45 a AR 16) Hapag-Lloyd arbeitet mit Stakeholdern in verschiedenen Formaten zusammen, um sicherzustellen, dass ihre Perspektiven gründlich berücksichtigt werden.

Wichtigste Stakeholder	Kategorie der Stakeholder (intern/extern)	Einbindung der Stakeholder fand statt	Beteiligungsformate
Kunden	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterviews</li> <li>• Dialoge wie die „Customer Connect Calls“, vierteljährliche virtuelle Live-Gespräche mit dem CEO von Hapag-Lloyd, und das jährliche Jahresendtreffen mit ausgewählten Kunden</li> <li>• Einbindung durch Umfrage zur Kundenerfahrung</li> </ul>
Lieferanten	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterviews</li> <li>• Nachhaltigkeits-Workshops zu den Themen Dekarbonisierung und Menschenrechte</li> <li>• Vom Einkauf organisierte Regional Supplier Days</li> </ul>
Investoren und Kreditinstitute	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelgespräche und Veranstaltungen wie die Hauptversammlung, Investorenkonferenzen und Capital Market Days</li> </ul>
Geschäftspartner	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuelle Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterview</li> <li>• Nachhaltigkeits-Workshops zu den Themen Dekarbonisierung und Menschenrechte</li> <li>• Dialoge wie die „Customer Connect Calls“, vierteljährliche virtuelle Live-Gespräche mit dem CEO von Hapag-Lloyd, und das jährliche Jahresendtreffen mit ausgewählten Kunden</li> </ul>
Brancheninitiativen/-partner	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitglied in verschiedenen Verbänden, Arbeitsgruppen und Institutionen</li> <li>• Hapag-Lloyd nimmt an der Sitzung des Responsible Sourcing Council und des Corporate Responsibility &amp; Sustainability Council (The Conference Board) teil</li> </ul>
Klassifizierungsgesellschaft	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuelle Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterview</li> </ul>
Lokale Gemeinschaft	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dialog mit der örtlichen Gemeinde am Tag des offenen Denkmals</li> </ul>
Nachhaltigkeitsbeirat	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsbeirat besteht aus Mitgliedern aus Wissenschaft, Politik, Medien, UN-Organisationen und Nichtregierungsorganisationen sowie einem Klimaaktivisten. Er tagt zweimal im Jahr und dient als Beratungsgremium für die Fortschritte der Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd.</li> </ul>
Politische Entscheidungsträger	Extern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als internationale Containerlinienreederei ist Hapag-Lloyd aktiv in den politischen Entscheidungsprozess auf EU-Ebene eingebunden</li> <li>• Mitarbeit in der Untergruppe „Sustainable Alternative Power and Ship Efficiency“ des ESSF (European Sustainable Shipping Forum)</li> </ul>
Mitarbeitende und andere Arbeitskräfte	Intern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umfrage zum Mitarbeitenden-Engagement</li> <li>• Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterview</li> <li>• Jährliche Mitarbeitendengespräche (zum Beispiel Global Staff Dialogue)</li> <li>• Regelmäßige (virtuelle) Town Hall Meetings und CEO-Updates</li> <li>• Halbjahresgespräche zwischen Mitarbeitenden und Management</li> <li>• Der Vorstand steht mit allen Mitarbeitenden weltweit direkt per E-Mail und Videobotschaft in Kontakt und steht auch in regelmäßigem Austausch mit dem Betriebsrat.</li> </ul>
Oberste Führungsebene (Ebene 1–3)	Intern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterview</li> </ul>
Aufsichtsrat	Intern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse durch Stakeholderinterview</li> <li>• Regelmäßige Aufsichtsratssitzungen mindestens viermal im Jahr sowie Sitzungen der jeweiligen Unterausschüsse (zum Beispiel Prüfungs- und Finanzausschuss)</li> </ul>

(ESRS 2 SBM-2 45 a iv AR 16) Eines der Ziele dieser Beteiligungsformate für Stakeholder ist es, Einblicke und Anregungen für das Verbesserungspotenzial von Hapag-Lloyd in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen zu erhalten. Darüber hinaus gibt es weitere Beteiligungsprozesse mit unterschiedlichen Zielen, wie zum Beispiel den Capital Markets Day des Unternehmens.

(ESRS 2 SBM-2 45 a v AR 16) Die Ergebnisse der Stakeholder-Einbindung werden von den zuständigen Abteilungen individuell aufgegriffen. Im Rahmen der DMA wurden die Ergebnisse genutzt, um potenzielle und tatsächliche IROs gemäß der Definition der ESRS zu identifizieren und zu bewerten.

(ESRS 2 SBM-2 45 c ii) (ESRS 2 SBM-2 45 c iii) Die Formate zur Einbindung von Stakeholdern werden beibehalten und werden derzeit als ausreichend betrachtet, sodass keine Änderungen erforderlich sind. Hapag-Lloyd plant momentan keine weiteren Schritte, die die Beziehungen zu und die Ansichten von Stakeholdern verändern könnten.

(ESRS 2 SBM-2 45 b AR 16) Die Einhaltung vertraglicher Vereinbarungen und die Erbringung von Dienstleistungen durch das Unternehmen liegen im Interesse der Stakeholder, einschließlich der Mitarbeitenden, Kunden und Lieferanten, je nach jeweiliger Rolle. Durch die Einbindung der Stakeholder identifiziert das Unternehmen individuelle Bedürfnisse, wie zum Beispiel die Nachfrage der Kunden nach kohlenstoffarmen Transportmöglichkeiten. Das kann zur Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen führen, die diese Anforderungen erfüllen, wie zum Beispiel ShipGreen.

(ESRS 2 SBM-2 45 c) Im Jahr 2024 hat Hapag-Lloyd seine aktualisierte Strategy 2030 vorgestellt, die auf der Grundlage von Anregungen verschiedener Stakeholder, darunter Kunden, Mitarbeitende und Investoren sowie Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats, entwickelt wurde. (ESRS 2 SBM-2 45 c i) (S2 ESRS 2 SBM-2 9) Es ist derzeit nicht geplant, die Strategie oder das Geschäftsmodell aufgrund von Interessen und Ansichten einzelner Stakeholder zu ändern.

(ESRS 2 SBM-2 45 d) Das Feedback der Stakeholder wird, falls erforderlich, bei der strategischen Entscheidungsfindung durch den Vorstand und Aufsichtsrat berücksichtigt. Der Vorstand erhält und erörtert spezifisches Stakeholder-Feedback über direkte Berichtslinien. Außerdem wurden die Ergebnisse der Einbeziehung der Stakeholder in die Wesentlichkeitsanalyse vom Vorstand geprüft und anerkannt.

#### **1.10. Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1)**

(ESRS 2 IRO-1 53 a) (ESRS 2 IRO-1 53 b) Laut ESRS müssen Unternehmen bei der Identifizierung wesentlicher Risiken zwei Hauptperspektiven einnehmen: ihre tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf nachhaltigkeitsrelevante Angelegenheiten, d. h. die Wesentlichkeit der Auswirkungen, und die potenziellen finanziellen Folgen für die eigene Geschäftstätigkeit, d. h. die finanzielle Wesentlichkeit. Die Methodik zur Ermittlung von IROs umfasst folgende Schritte:

##### a) Gap-Analyse und Benchmarking

Benchmarking: Wettbewerber aus der Branche (Linienreedereien und Terminalbetreiber) wurden auf ihre veröffentlichten wesentlichen Themen hin überprüft, um mögliche Ergänzungen zu den zu bewertenden Nachhaltigkeitsthemen zu identifizieren.

Gap-Analyse: Es wurde anhand der ESRS-Anforderungen eine Gap-Analyse der letzten Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt.

b) ESG-Themenliste und Entwicklung eines Verfahrens

Die Themen, die im Rahmen der ESRS zu berücksichtigen sind, dienten als Grundlage für die ESG-Themenvorauswahl der potenziell wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen. Zusätzlich wurden die aus der Wesentlichkeitsanalyse 2022 stammenden Themen überprüft und an die ESRS-Anforderungen angepasst. Anschließend wurden die im Branchen-Benchmark ermittelten Themen hinzugefügt.

In einem nächsten Schritt wurde die Bewertungsmethodik für die Wesentlichkeit der Auswirkungen und die finanzielle Wesentlichkeit gemäß ESRS-Anforderungen festgelegt. Dazu gehört die Bewertung der Auswirkungen nach Schweregrad, bestehend aus Umfang, Ausmaß, Unabänderlichkeit und Wahrscheinlichkeit.

c) Einbindung von Stakeholdern

Um die IROs zu identifizieren, hat Hapag-Lloyd sowohl interne als auch externe Stakeholder, einschließlich betroffener Stakeholder und Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung, befragt, um verschiedene Perspektiven zu erhalten. Anhand eines standardisierten Fragebogens wurden 30–60-minütige Interviews mit betroffenen Stakeholdern und Nutzern der Nachhaltigkeitserklärung geführt, um IROs für die in der Vorauswahl enthaltenen ESG-Themen zu identifizieren. Die Themen für die Interviews wurden auf Grundlage der Antworten aus einer kurzen Vorabumfrage ausgewählt, in der die Relevanz von und die Leistung bei jedem definierten ESG-Thema aus der Vorauswahl bewertet wurden. Dieser Ansatz ermöglichte eine optimale Nutzung der begrenzten Zeit, die für das Interview zur Verfügung stand, und unterstrich, dass nur die Themen besprochen werden mussten, zu denen die Stakeholder sachkundige Kommentare abgeben konnten. Der Stakeholdereinbindungsprozess führte zur Zusammenstellung einer umfassenden Reihe von potenziell relevanten IROs. Die IROs aus der Wesentlichkeitsanalyse 2022 wurden in die endgültige Liste der IROs integriert.

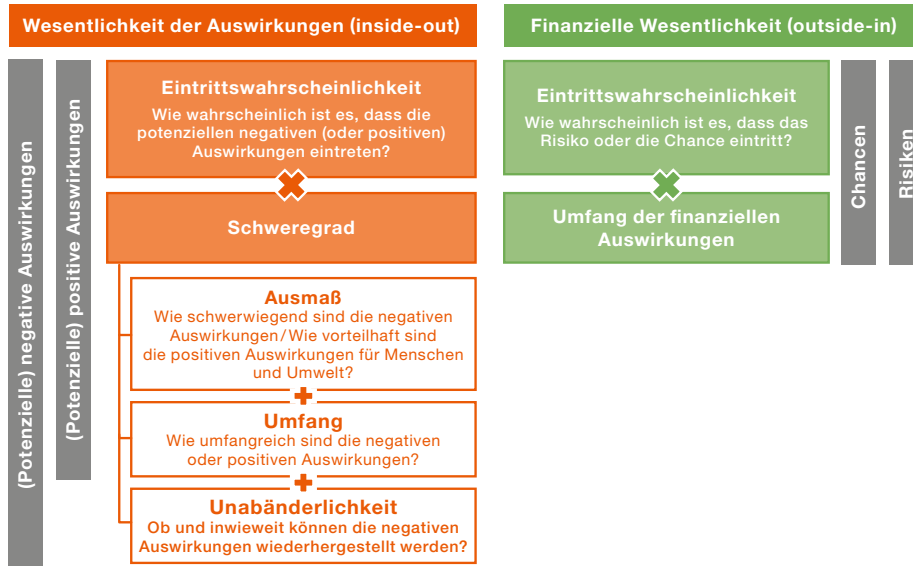
Die Annahmen von Hapag-Lloyd in diesem Prozess waren:

- Peers aus der Branche und Terminalbetreiber haben bereits relevante und wesentliche ESG-Themen identifiziert und die Überprüfung dieser Themen kann potenzielle Lücken und Verbesserungsbereiche für Hapag-Lloyd aufzeigen.
- Die Einbindung interner und externer Stakeholder ermöglicht wertvolle Einblicke in die ESG IROs des Unternehmens, und ihr Beitrag ist für eine ganzheitliche Sichtweise entscheidend.
- Die Verwendung eines standardisierten Fragebogens und einer Vorabbefragung führen zu strukturierten und systematischen Datenerhebungsmethoden, die verlässliche und vergleichbare Erkenntnisse von den Stakeholdern liefern.
- Die Priorisierung der Themen auf der Grundlage der Vorabbefragung gewährleistet eine effiziente Nutzung der Ressourcen der Stakeholder und des Unternehmens und konzentriert sich gleichzeitig auf Themen von hoher Relevanz.
- Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse aus dem Jahr 2022 sind nach wie vor relevant, und die Einbeziehung dieser IROs sorgt für Kontinuität und baut auf der bisherigen Arbeit auf, anstatt bei Null zu beginnen.

*(ESRS 2 IRO-1 53 b) (ESRS 2 IRO-1 53 c)*

**Bewertung:** Das Verfahren von Hapag-Lloyd zur Bewertung der potenziellen und tatsächlichen Auswirkungen sowie der Risiken und Chancen wurde in Zusammenarbeit mit dem Risikomanagement entwickelt. Die Bewertungsmethodik basiert auf den Anforderungen der ESRS und beinhaltet auch die Bewertung von Risiken und Chancen auf Grundlage des finanziellen Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit. Außerdem wurde die Bewertungsmethodik mit den aktuellen Relevanzklassen zur Kategorisierung von Risiken und Chancen im Rahmen des

Risikomanagementsystems (RMS) abgeglichen. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd andere Risikoanalysen, wie die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (Climate Risk & Vulnerability Assessment (CRVA)) und die Risikoanalyse im Zusammenhang mit dem LkSG, berücksichtigt, um IROs zu identifizieren und zu bewerten. Jede Auswirkung, jedes Risiko und jede Chance wurden individuell bewertet. Die Bewertungsmethoden sind in den folgenden Grafiken dargestellt:



**Priorisierung:** Um die bewerteten ESG-Themen und IROs zu priorisieren, wurde für die Wesentlichkeit ein Schwellenwert festgelegt. Die IROs oberhalb der Wesentlichkeitsschwelle werden vorrangig behandelt.

**Monitoring:** Die Validierung von Hapag-Lloyd's tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen im Rahmen einer Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse wurde zum ersten Mal durchgeführt. Die Risiken und Chancen werden durch die regelmäßige Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse überwacht.

(ESRS 2 IRO-1 53 b i) Bei der Bewertung wurde ein umfassender Ansatz gewählt, der die Leistung und Themen des Hapag-Lloyd Konzerns insgesamt untersucht, anstatt sich auf bestimmte risikoreiche Bereiche wie bestimmte Tätigkeiten, Geschäftsbeziehungen oder geografische Regionen zu konzentrieren. (ESRS 2 IRO-1.53b ii) Um die Auswirkungen zu berücksichtigen, an denen Hapag-Lloyd durch die eigene Geschäftstätigkeit oder durch die Geschäftsbeziehungen beteiligt ist, wurden im Rahmen des Stakeholder-Beteiligungsprozesses Interviews mit Vertretern der folgenden Stakeholder-Gruppen geführt:

- Mitarbeitende und andere Arbeitskräfte
- Kunden
- Lieferanten
- Brancheninitiativen/ -partner
- Klassifizierungsgesellschaft
- Wissenschaft

Die Auswahl der internen und externen Stakeholder wurde im Vorfeld genau festgelegt, um möglichst viele verschiedene Facetten des Geschäfts des Hapag-Lloyd Konzerns, einschließlich Fragen der Unternehmensführung, zu beleuchten.

*(ESRS 2 IRO-1 53b iii)* Der Prozess umfasste eine Konsultation von Stakeholdern, um herauszufinden, wie sie betroffen sein können. Dafür wurden Vertreter der Mitarbeitenden und anderer Arbeitskräfte eingebunden. Externe Experten wurden durch die Einbindung von Brancheninitiativen und -partnern, Klassifizierungsgesellschaften, der Wissenschaft sowie Kunden und Lieferanten inkludiert.

*(ESRS 2 IRO-1 53b iv)* Die einzelnen Aspekte wurden nach ihrer Wahrscheinlichkeit, ihrem Umfang, ihrem Ausmaß und ihrer Unabänderlichkeit jeweils auf einer Skala von eins bis vier bewertet. Die Unabänderlichkeit wurde nur bei negativen Auswirkungen berücksichtigt. Bei negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte wurde die Unabänderlichkeit immer mit der höchsten Punktzahl bewertet, da davon ausgegangen wird, dass Auswirkungen auf die Menschenrechte nie umkehrbar sind.

Auf der Grundlage der kombinierten Bewertung der einzelnen Aspekte wurde eine Punktzahl für die Wesentlichkeit der Auswirkungen berechnet. Um zwischen wesentlichen und nicht wesentlichen Auswirkungen unterscheiden zu können, hat Hapag-Lloyd für diese Punktzahl einen Schwellenwert von zwei aus maximal vier Punkten festgelegt. Auswirkungen mit einer Gesamtpunktzahl von weniger als zwei werden daher als nicht wesentlich angesehen.

*(ESRS 2 IRO-1 53c i)* Hapag-Lloyd hat die Zusammenhänge seiner Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von den sich daraus ergebenden Risiken und Chancen berücksichtigt, indem das Unternehmen, nachdem die Bewertung abgeschlossen war, die Zusammenhänge zwischen den IROs im Rahmen der Einzelbewertungen und der Themenbewertung betrachtet hat.

*(ESRS 2 IRO-1 53c ii)* Die Wahrscheinlichkeit (als Häufigkeit innerhalb eines Jahres) von Risiken und Chancen wurde anhand der folgenden Skalen bewertet:

- 4 – Hoch (> 50 %, ≤ 100 %  $\hat{=}$  Mehr als 1 Mal in 2 Jahren)
- 3 – Mittel (> 25 %, ≤ 50 %  $\hat{=}$  Mehr als 1 Mal in 4 Jahren)
- 2 – Niedrig (> 10 %, ≤ 25 %  $\hat{=}$  Mehr als oder genau 1 Mal in 10 Jahren)
- 1 – Entfernt (≤ 10 %  $\hat{=}$  Weniger als 1 Mal in 10 Jahren)

Das Unternehmen hat das Ausmaß und die Art der Risiken und Chancen anhand der folgenden Skalen bewertet:

- 4 – Kritisch (> 250 Mio. USD)
- 3 – Schwerwiegend (≤ 250 Mio. USD, > 100 Mio. USD)
- 2 – Tragbar (≤ 100 Mio. USD, > 1 Mio. USD für Risiken / > 5 Mio. USD für Chancen)
- 1 – Vernachlässigbar (≤ 1 Mio. USD / ≤ 5 Mio. USD für Chancen)

*(ESRS 2 IRO-1 53c iii)* Nachhaltigkeitsrisiken werden zusammen mit anderen Arten von Risiken betrachtet und bewertet. Die Priorisierung der Risiken erfolgt unabhängig vom Nachhaltigkeitsbezug der einzelnen Risiken. *(ESRS 2 IRO-1 53d)* Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden sowohl von der Risikomanagementfunktion als auch von Fachexperten von Hapag-Lloyd und den Tochtergesellschaften in einem Top-down-Ansatz validiert.

*(ESRS 2 IRO-1 53e)* *(ESRS 2 IRO-1 53f)* Der Bewertungsansatz für Risiken und Chancen im Rahmen des RMS berücksichtigt sowohl die finanziellen als auch die nachhaltigkeitsbezogenen Wirkungskategorien Umwelt, Soziales, Menschenrechte und Governance. Die Bewertungsbereiche für die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen sind eine Zusammenfassung der Bewertungskategorien für den Schweregrad, die bei der DMA angewendet wurden. Außerdem sind die ESRS-Themen mit Ereigniskategorien verknüpft, denen Risiken und Chancen zugeordnet sind, was



die strukturierte Identifizierung solcher Risiken und Chancen ermöglicht. Erkenntnisse aus der Sammlung von Risiken und Chancen zu bestimmten Themen wie Datenschutz oder Compliance werden an die Governance-Einheiten weitergegeben, die für das Monitoring oder die Verwaltung dieser Themen zuständig sind.

*(ESRS 2 IRO-1 53 g)* Neben der Einbindung der Stakeholder wurden bei der Identifizierung der IROs auch weitere Parameter wie die Ergebnisse der vorangegangenen Wesentlichkeitsanalyse, das Risikoinventar sowie die CRVA berücksichtigt. Für die übrigen Schritte der Wesentlichkeitsanalyse wurden finanzielle und nicht-finanzielle Daten berücksichtigt, die den Fachabteilungen zur Verfügung stehen. Es fand keine separate Datenerhebung für die Wesentlichkeitsanalyse statt.

*(ESRS 2 IRO-1 53 h)* Die bisherigen Wesentlichkeitsanalysen bei Hapag-Lloyd wurden nicht nach dem nun erforderlichen Prinzip der doppelten Wesentlichkeit durchgeführt, bei der die finanzielle Wesentlichkeit einerseits und die Wesentlichkeit der Auswirkungen andererseits berücksichtigt werden. Infolgedessen wurde der Umfang der wesentlichen Themen und IROs nach der Änderung des Prozesses entsprechend erweitert. In den kommenden Berichtszeiträumen werden potenzielle Änderungen in Bezug auf Schweregrad und Wahrscheinlichkeit aller IROs überprüft und die Bewertung, falls erforderlich, entsprechend wiederholt.

*(E3.IRO-1 8 b)* Neben der DMA finden regelmäßig weitere spezifische Konsultationen mit wichtigen Interessengruppen wie der International Maritime Organization (IMO) statt. *(ESRS 2 GOV-2 26 c)* Im Rahmen der vorbereitenden Tätigkeiten für diese Nachhaltigkeitserklärung wurde der Vorstand von Hapag-Lloyd über die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse informiert.

#### **1.11. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)**

*(ESRS 2 SBM-3 48 a AR 17-18)* Im Jahr 2023 führte das Nachhaltigkeitsteam eine Wesentlichkeitsanalyse durch, die 2024 validiert wurde, wobei erstmals die DMA-Anforderungen des ESRS befolgt wurden. Die meisten der ermittelten Themen stimmen mit den Themen im ESRS überein. Es gibt jedoch zwei Ausnahmen: Wasser und Meeresressourcen (E3) sowie Verbraucher und Endnutzer (S4), die als unwesentlich eingestuft wurden. Aufgrund der spezifischen Geschäftstätigkeit wurden, über die im ESRS abgebildeten Themen hinaus, vier weitere Themen als wesentlich identifiziert: die unternehmensspezifischen Themen Gefahrguttransport, Gesellschaftliches Engagement, Datenschutz und Informationssicherheit & Cyber Security. Darüber hinaus wurden nur für SAAM Terminals wesentliche Auswirkungen in Bezug auf das Nachhaltigkeitsthema Betroffene Gemeinschaften (S3) identifiziert, weshalb dieses Thema nur von dem jeweiligen Unternehmensteil berücksichtigt wird. *(ESRS 2 SBM-3 48 h AR 18)* Einzelheiten zu den identifizierten wesentlichen IROs sind zu Beginn jedes thematischen Kapitels dieser Nachhaltigkeitserklärung aufgeführt.

*(E3.IRO-1 8 a)* Als Containerlinienreederei sind Wasser- und Meeresressourcen ein wichtiger Bestandteil des Geschäftsmodells von Hapag-Lloyd. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden mit den wichtigsten Stakeholdern mögliche IROs für Wasser- und Meeresressourcen diskutiert. Dabei hat Hapag-Lloyd keine wesentlichen IROs identifiziert, die in direktem Zusammenhang mit den spezifischen Angabepflichten nach E3 des ESRS stehen. Die Containerschiffe und die Linienschifffahrtsaktivitäten von Hapag-Lloyd sind die wichtigsten Vermögenswerte und Aktivitäten, die in diesem Prozess für potenzielle IROs infrage kommen. Dennoch hat Hapag-Lloyd in Bezug auf Meere wesentliche IROs identifiziert, die in den Angaben zur Umweltverschmutzung und zu den Meeresökosystemen ausführlich behandelt werden. Diese sind in den jeweiligen Kapiteln zu finden.

*(ESRS 2 SBM-3 48 b AR 18)* Über einige der wesentlichen Themen wie Gefahrgut, Informationssicherheit & Cyber Security und Datenschutz wird bereits im Rahmen des RMS des Unternehmens berichtet. Für den ESRS-konformen Umgang mit den restlichen ausstehenden IROs werden derzeit Pläne geprüft. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Festlegung konkreter Konzepte, Maßnahmen und Ziele. Dennoch verdeutlicht der oben beschriebene Governance-Prozess, dass alle wesentlichen IROs bereits in den allgemeinen Managementprozess für Nachhaltigkeitsfragen eingebunden sind. Diese Aufgabe wird von der Nachhaltigkeitsabteilung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Abteilungen und dem Nachhaltigkeitskomitee durchgeführt und hat zum Ziel, eine gründliche und wirksame Vorgehensweise sicherzustellen.

*(ESRS 2 SBM-3 48 c i AR 18)* Die festgestellten wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt stammen hauptsächlich aus der Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd und entstehen insbesondere durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe, die zum Klimawandel und zur Umweltverschmutzung beitragen. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen auf den Menschen beziehen sich hauptsächlich auf die Mitarbeitenden von Hapag-Lloyd und die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, da durch die jeweiligen Arbeitsbedingungen dieser Gruppen sowohl positive als auch negative Auswirkungen verursacht werden können. In der Nähe bestimmter Standorte der SAAM Terminals kann es zu Lärmbelästigungen für Menschen kommen. Außerdem sind die Auswirkungen auf Menschen und die Gesellschaft im Zusammenhang mit potenziellen Korruptionsfällen relevant.

*(ESRS 2 SBM-3 48 c ii AR 18)* Die Aktivitäten im Zusammenhang mit den identifizierten wesentlichen Auswirkungen sind Bestandteil der Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd. Nur die wesentliche Auswirkung, die sich auf das unternehmensspezifische Thema Gesellschaftliches Engagement bezieht, hat keinen unmittelbaren Bezug zu den Geschäftsaktivitäten, sondern steht in einem mittelbaren Zusammenhang mit den Unternehmenswerten. Da sich die Geschäftstätigkeit aus der Strategie ableitet und zur Erreichung der strategischen Ziele beiträgt, sind die wesentlichen Auswirkungen direkt und indirekt mit der Strategie des Unternehmens verbunden. Diese Verbindung ist besonders zwischen der strategischen Säule, die die Entwicklung von Hapag-Lloyd zu einem Sustainability Driver vorsieht, und dem Nachhaltigkeitsthema Klimawandel von Bedeutung.

*(ESRS 2 SBM-3 48 c iii AR 18)* Als Zeithorizonte der Auswirkungen wurden die definierten Vorschläge des ESRS übernommen.

*(ESRS 2 SBM-3 48 c iv AR 18)* Hapag-Lloyd ist hauptsächlich durch seine eigenen Geschäftsaktivitäten im Segment Linienschifffahrt, aber auch durch seine Geschäftsbeziehungen in wesentliche Auswirkungen involviert.

*(ESRS 2 SBM-3 48 d AR 18)* Die aggregierten kurzfristigen finanziellen Auswirkungen von wesentlichen Chancen auf die Finanzlage, Ertragslage und Zahlungsströme werden unter Berücksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als gering eingestuft. Die aggregierten kurzfristigen finanziellen Auswirkungen von wesentlichen Risiken auf die Finanzlage, Ertragslage und Zahlungsströme werden unter Berücksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als schwer bis kritisch eingestuft. Wesentliche Risiken und Chancen im Bereich der Umweltverschmutzung und des Gefahrguttransports, d. h. im Falle von Unfällen und Zwischenfällen, könnten möglicherweise zu einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten innerhalb des nächsten Berichtszeitraums führen. Allerdings sind erhebliche Auswirkungen solcher Ereignisse eher unwahrscheinlich als wahrscheinlich.

(ESRS 2 SBM-3 48 f AR 18) Hapag-Lloyd stuft die Widerstandsfähigkeit seiner Strategie und seines Geschäftsmodells als robust ein. Für den strategischen Zeithorizont bis 2030 ist eine Änderung des Geschäftsmodells nicht erforderlich, um wesentliche Auswirkungen und Risiken zu adressieren oder wesentliche Chancen zu nutzen. Das Unternehmen verfolgt eine klare Dekarbonisierungsausrichtung, um die globale Erwärmung innerhalb des 1,5°C-Ziels des Pariser Abkommens zu halten, und verpflichtet sich in seiner Strategy 2030, die THG-Emissionen seiner Flotte bis 2030 um etwa ein Drittel zu reduzieren und bis 2045 einen Netto-Null-Flottenbetrieb zu erreichen.

### 1.12. In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten (IRO-2)

(ESRS 2 IRO-2 56) Keine der in dieser Nachhaltigkeitserklärung aufgeführten Daten stammen aus anderen EU-Rechtsvorschriften. Angaben im Zusammenhang mit Art. 8 der Verordnung 2020/852 (EU-Taxonomie) werden jedoch im Kapitel „2.1 Konsolidierte Angaben nach Art. 8 der Taxonomie-Verordnung“ dieser Nachhaltigkeitserklärung offengelegt.

(ESRS 2 IRO-2 56 AR 19) Hapag-Lloyd hat auf Grundlage des Ergebnisses der Wesentlichkeitsanalyse eine Liste von Angabepflichten gemäß ESRS zusammengestellt. Das Kapitel für einzelne Angabepflichten in dieser Nachhaltigkeitserklärung ist in der Inhaltsübersicht im Anhang zu finden. Die Liste der wesentlichen Angabepflichten umfasst die folgenden Punkte:

- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus E1, mit Ausnahme der spezifischen Datenpunkte zu biogenen Emissionen (E1-6 AR 43 c, E1-6 AR 45 e, E1-6 AR 46 j)
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus E2, mit Ausnahme der spezifischen Datenpunkte in Bezug auf besorgniserregende Stoffe und Mikroplastik (E2-1 15 b AR 11, E2-3 23 d, E2-4 28b AR 20, E2-5 34, E2-5 35, E2-6 40 a)
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus E4, mit Ausnahme der spezifischen Datenpunkte in Bezug auf Entwaldung (E4-2 24 d), Landnutzung/Landwirtschaft (E4-2 24 b) und Landdegradation, Wüstenbildung und Bodensiegelung (E4 SBM-3 16 b)
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus E5, mit Ausnahme der spezifischen Datenpunkte in Bezug auf Abfall (E5-3 24 e, E5-3 25, E5-5 35, E5-5 36 a, E5-5 36 b, E5-5 36 c, E5-5 37 a, E5-5 37 b AR 31, E5-5 37 c AR 32, E5-5 37 d, E5-5 38, E5-5 38 a, E5-5 38 b, E5-5 39, E5-5 40, E5-5 40 AR 33)
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus S1
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus S2
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus S3, mit Ausnahme der spezifischen Datenpunkte in Bezug auf die Rechte indigener Völker (S3-1 15, S3-2 23)
- Alle nicht freiwilligen Angabepflichten aus G1, mit Ausnahme der spezifischen Datenpunkte in Bezug auf Tierschutz (G1-1 10 f)

(ESRS 2 IRO-2 59) Alle wesentlichen IROs wurden den Unterthemen der ESRS zugeordnet. Einzelne IROs konnten sich auf mehrere ESRS-Unterthemen beziehen, und in Fällen, in denen keine Zuordnung zu einem ESRS-Unterthema möglich war, wurde ein bereichsspezifisches Thema zugewiesen. Alle Unterthemen, die wesentliche IROs von Hapag-Lloyd betreffen, gelten als wesentliche Informationen.

Einzelne Datenpunkte aus wesentlichen Unterthemen können als unwesentlich eingestuft werden. Dies ist der Fall, wenn sie einen Aspekt abdecken, der detaillierter ist als die Unterthemenklassifizierung nach ESRS, und wenn dieser Aspekt keine wesentlichen IROs für Hapag-Lloyd beinhaltet.

ESRS-Kapitel	IRO-Titel	Wert-schöpfungs-kette					Anzahl der einzelnen IROs, die unter diesem IRO-Titel zusammengefasst wurden		
		Vorgelegt	Eigene Tätigkeiten	Nachgelagert	Zeithorizont				
					Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		
E	Transport von Gefahrgut	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Eine unsachgemäße Handhabung von Gefahrgütern kann zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschen führen	X	X	X	X	X	X	1
E	Transport von Gefahrgut	<b>[Risiko]</b> Unfälle beim Transport von Gefahrgütern	X	X	X	X	X	X	1
E	Transport von Gefahrgut	<b>[Chance]</b> Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Transports von Gefahrgütern		X		X	X		1
E1		<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Beitrag zur globalen Erwärmung durch direkte und indirekte Treibhausgasemissionen	X	X	X	X	X	X	7
E1		<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Anhaltende Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen	X	X	X	X	X	X	3
E1		<b>[Mögliche positive Auswirkung]</b> Forschung in den Bereichen alternative Treibstoffe, Antriebs- und Effizienztechnologien		X		X	X	X	4
E1		<b>[Risiko]</b> Verringerte Profitabilität als Folge nicht erreichter Dekarbonisierungsziele		X		X	X	X	3
E1		<b>[Risiko]</b> Fehlallokation von Ressourcen für Forschung und Investitionen	X	X	X	X	X	X	2
E1		<b>[Risiko]</b> Zunehmende Volatilität der Kundennachfrage nach umweltfreundlichen/nachhaltigen Transportlösungen		X	X	X	X	X	1
E1		<b>[Risiko]</b> Steigende Kosten für umweltfreundliche Logistikdienstleistungen von Lieferanten	X	X	X		X	X	1
E1		<b>[Risiko]</b> Zunehmender Druck durch klimabezogene Regulierungen		X		X	X	X	1
E1		<b>[Risiko]</b> Steigende Kosten aufgrund höherer Energiepreise		X	X	X	X		1
E1		<b>[Chance]</b> Beitrag zur erfolgreichen klimaneutralen Transformation der Containerschiffahrtsbranche durch Partnerschaften	X	X	X	X	X	X	2
E1		<b>[Chance]</b> Forschung in den Bereichen alternative Treibstoffe, Antriebs- und Effizienztechnologien	X	X	X	X	X	X	4
E1		<b>[Risiko]</b> Zunehmende Häufigkeit von Extremwetterereignissen	X	X	X	X	X	X	1
E2		<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Beitrag zur Luft- und Wasserverschmutzung auf eigenen Transportwegen	X	X	X	X	X	X	5
E2		<b>[Risiko]</b> Gesetzliche Bußgelder wegen des Beitrags zur Luft- und Wasserverschmutzung		X		X	X	X	1
E4		<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Beeinträchtigung des Meeresökosystems durch den Betrieb der Hapag-Lloyd Flotte	X	X	X	X	X	X	1

ESRS-Kapitel	IRO-Titel	Wertschöpfungskette					Anzahl der einzelnen IROs, die unter diesem IRO-Titel zusammengefasst wurden	
		Vorgelegt	Eigene Tätigkeiten	Nachgelagert	Kurzfristig	Mittelfristig		Langfristig
E4	<b>[Chance]</b> Vertrauensaufbau durch verantwortungsvollen Umgang mit dem Meeresökosystem, Reputationsverbesserung und Förderung von Stakeholderbeziehungen	X	X	X	X	X	X	1
E5	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Umweltauswirkungen aufgrund der Recyclingverfahren der Schiffe in der nachgelagerten Wertschöpfungskette		X	X	X	X	X	1
E5	<b>[Chance]</b> Bewertung der Anwendung von Prinzipien der Kreislaufwirtschaft		X		X	X	X	1
G	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Verstoß gegen Korruptions- oder Bestechungsgesetze	X	X	X	X	X	X	1
G	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Aufbau von vertrauensvollen Beziehungen zu Lieferanten	X			X	X	X	1
G	<b>[Mögliche positive Auswirkung]</b> Verankerung einer nachhaltigen und ethischen Denkweise in der Unternehmenskultur	X	X	X	X	X	X	3
G	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Förderung des Schutzes von Whistleblowern	X	X	X	X			1
G	<b>[Risiko]</b> Beeinträchtigung des Geschäftserfolgs durch unsachgemäße Governance		X	X	X	X	X	3
G	<b>[Chance]</b> Berücksichtigung von ESG-Anforderungen in Lieferantenbeziehungen	X	X	X	X	X	X	1
G	<b>[Chance]</b> Stärkung des Geschäftserfolgs durch gute Governance		X		X	X	X	1
G	<b>[Chance]</b> Berücksichtigung von Nachhaltigkeit in Geschäftsentscheidungen		X		X	X	X	1
S Gesellschaftliches Engagement	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Erleichterung von Freiwilligenarbeit und Sponsoring-Maßnahmen	X	X		X	X		1
S Gesellschaftliches Engagement	<b>[Chance]</b> Stärkung der Mitarbeitendenbindung an das Unternehmen durch gesellschaftliches Engagement		X		X	X	X	1
S Datenschutz	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Auftreten von Datenschutzverletzungen	X	X	X	X	X	X	1
S Datenschutz	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Gewährleistung hoher Datenschutzstandards	X	X	X	X	X	X	1
S Datenschutz	<b>[Risiko]</b> Auftreten von Datenschutzverletzungen		X	X	X	X	X	1
S Datenschutz	<b>[Chance]</b> Verhinderung von Datenschutzverletzungen		X	X	X	X	X	1
S Informationssicherheit & Cyber Security	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Auftreten von IT-Sicherheitsrisiken	X	X	X	X	X	X	1
S Informationssicherheit & Cyber Security	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Gewährleistung hoher IT-Sicherheitsstandards	X	X	X	X	X	X	1

ESRS-Kapitel	IRO-Titel	Wert-schöpfungs-kette					Anzahl der einzelnen IROs, die unter diesem IRO-Titel zusammengefasst wurden	
		Vorgelegt	Eigene Tätigkeiten	Nachgelagert	Zeithorizont			
					Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
S	<b>[Risiko]</b> Auftreten von Cyberangriffen		X	X	X	X	X	1
S	<b>[Chance]</b> Verhinderung von Cyberangriffen		X	X	X	X	X	1
S1	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Begünstigung von Unzufriedenheit durch fehlende Chancen für Mitarbeitende		X		X	X		2
S1	<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Auftreten von Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen		X		X	X	X	4
S1	<b>[Mögliche positive Auswirkung]</b> Vorbildfunktion durch vielfältiges Führungsteam		X			X	X	2
S1	<b>[Mögliche positive Auswirkung]</b> Aufrechterhaltung hoher Gesundheits- und Sicherheitsstandards		X		X	X	X	2
S1	<b>[Mögliche positive Auswirkung]</b> Aufrechterhaltung einer guten Work-Life-Balance in der Belegschaft		X		X	X		2
S1	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Förderung der Entwicklung von Mitarbeitenden		X		X	X		2
S1	<b>[Risiko]</b> Potenzieller Verlust von Talenten, wenn die Chancengleichheit nicht gewährleistet ist		X			X		1
S1	<b>[Chance]</b> Anwerbung und Bindung von Talenten durch vielfältige Teams		X			X		1
S1	<b>[Chance]</b> Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards		X	X	X		X	5
S1	<b>[Chance]</b> Kontinuierliche Verbesserung durch Schulung der Belegschaft		X			X		1
S1; S2	<b>[Mögliche negative Auswirkung]</b> Nichteinhaltung von Arbeitsstandards oder unfaire Arbeitsbedingungen		X	X	X	X	X	5
S1; S2	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Beitrag zum Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch faire Arbeitsbedingungen		X	X	X	X	X	6
S2	<b>[Chance]</b> Verbesserung der Reputation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards		X		X	X		1
S3	<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Beeinträchtigung der Lebensqualität in den betroffenen Gemeinschaften in der Nähe von Terminals		X		X	X	X	1
S3	<b>[Tatsächliche positive Auswirkung]</b> Unterstützung der betroffenen Gemeinschaften in der Nähe von Terminals		X	X		X	X	2

## 2. UMWELTINFORMATIONEN

### 2.1. Konsolidierte Angaben nach Art. 8 der Taxonomie-Verordnung

#### 2.1.1. Hintergrund

Die Taxonomie-Verordnung (Verordnung (EU) 2020/852) ist ein Kernelement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Sie stellt einen wichtigen Schritt zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 im Einklang mit den EU-Zielen dar.

Die EU-Taxonomie ist ein normiertes Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und umfasst grundsätzlich die folgenden sechs Umweltziele, welche in Art. 9 der Taxonomie-Verordnung geregelt sind:

- (1) Klimaschutz (CCM)
- (2) Anpassung an den Klimawandel (CCA)
- (3) die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (WTR)
- (4) der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft (CE)
- (5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)
- (6) der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme (BIO)

Eine erste delegierte Verordnung über nachhaltige Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zum Klimaschutz (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139, im Folgenden „Delegierte Verordnung Klima“) ergänzt die Taxonomie-Verordnung und ist seit Januar 2022 anwendbar.

Eine zweite delegierte Verordnung für die verbleibenden, nicht klimabezogenen Umweltziele (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 im Folgenden „Delegierte Verordnung Umwelt“) wurde im November 2023 veröffentlicht und ist seit Januar 2024 anwendbar.

Im Folgenden stellt Hapag-Lloyd als nicht-finanzielles Mutterunternehmen gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung und der Delegierten Verordnung zur Ergänzung von Art. 8 der Taxonomie-Verordnung (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178, im Folgenden: „Delegierte Verordnung zu Art. 8“), den Anteil des Konzernumsatzes, der Investitionsausgaben (CapEx) und der Betriebsausgaben (OpEx) für den Berichtszeitraum 2024 dar.

#### 2.1.2. Definitionen

Eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist gemäß Art. 1 Nr. 5 und 6 der Delegierten Verordnung zu Art. 8 eine Wirtschaftstätigkeit, die in den gemäß Taxonomie-Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit alle in diesen delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Eine nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist jede Wirtschaftstätigkeit, die nicht in den gemäß Taxonomie-Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten beschrieben ist.

Eine taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeit ist eine Wirtschaftstätigkeit, die alle folgenden Anforderungen erfüllt:

- a) Die wirtschaftliche Tätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei (Substantial Contribution);
- b) sie führt nicht zu einer gemäß Art. 17 der Taxonomie-Verordnung bestimmten erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer der Umweltziele (Do No Significant Harm);
- c) sie wird unter Einhaltung des gemäß Art. 18 der Taxonomie-Verordnung festgelegten Mindestschutzes (Minimum Safeguards) ausgeübt, der sicherstellen soll, dass eine wirtschaftliche Tätigkeit nur dann als nachhaltig angesehen werden kann, wenn sie auch den internationalen

Menschenrechtsstandards entspricht. Neben der Einhaltung der Menschenrechte (inkl. Arbeitsrechte) fallen unter den Mindestschutz auch die Themenbereiche Bestechung und Korruption, Besteuerung und fairer Wettbewerb.

### 2.1.3. Eigene Wirtschaftstätigkeiten

Hapag-Lloyd hat die relevanten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der delegierten Verordnungen auf der Grundlage der ausgeführten umsatzrelevanten Aktivitäten geprüft und die Aktivitäten den folgenden wirtschaftlichen Tätigkeiten zugeordnet. Die folgende Tabelle zeigt, für welches Umweltziel die Tätigkeiten relevant sind:

Wirtschaftstätigkeit	Beschreibung	NACE-Code	Klimaschutz	Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biodiversität
<b>CCM 6.6</b>	Straßengebundener Güterbeförderung im Straßenverkehr	Containertransport mit Lkw	H.49.4.1, N.77.12	✓	X	X	X	X
<b>CCM 6.10</b>	Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen	H50.2, N77.34	✓	X	X	X	X
<b>CCM 6.16</b>	Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Hafeninfrasturktur	F52.22.2, F52.24.0	✓	X	X	X	X

Das Kerngeschäft von Hapag-Lloyd umfasst vorrangig den Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen (Segment Linienschifffahrt, Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten“). Die Geschäftsaktivitäten der vollkonsolidierten Seehafenterminals des Segments Terminal&Infrastruktur in den USA und Lateinamerika sind der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ zuzuordnen.

Durch den Erwerb des Speditionsunternehmens ATL Haulage Contractors Limited (ATL), Stanford-Le-Hope, United Kingdom (UK) im Geschäftsjahr 2024 erbringt Hapag-Lloyd Straßen-transportdienstleistungen, welche unter anderem losgelöst von einem Schiffstransport erfolgen können. Die wirtschaftliche Aktivität wird unter der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ erfasst und ist ein Teil des Linienschifffahrt-Segments.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für Hapag-Lloyd keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel Anpassung an den Klimawandel Rechnung tragen und somit für dieses Umweltziel als taxonomiekonform anzusehen sind.

Um Doppelerfassungen zu vermeiden, werden die Tätigkeiten ebenfalls nicht als taxonomiefähig für dieses Umweltziel berücksichtigt.

In Bezug auf die nicht klimabezogenen Umweltziele wurden ebenfalls keine relevanten Aktivitäten von Hapag-Lloyd identifiziert.

Da für die in der Delegierten Verordnung 2022/1214 der EU-Kommission und in Anhang XII beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten keine wesentliche Anwendung identifiziert wurde, findet auch die Berichterstattung nach Anhang XII der Delegierten Verordnung 2021/2178 der EU-Kommission keine Anwendung.



### Konzernbegriff

Bei der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten wurde auf die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns abgestellt. Nur Wirtschaftstätigkeiten von vollkonsolidierten Konzerngesellschaften wurden daher berücksichtigt.

### Abdeckung der Lieferkette in Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 bietet Hapag-Lloyd insbesondere den Transport von Containern über See, aber auch den Transport von Tür-zu-Tür an. Die von Hapag-Lloyd angebotene Leistung bezieht sich immer auf die Durchführung eines Transportauftrags und beinhaltet dabei eine Vielzahl an Teilkomponenten. Hierzu gehört neben dem Seetransport unter anderem der Transport des leeren Containers aus dem Depot zum Kunden bzw. vom Kunden ins Depot, der Transport des Containers vom Kunden zum Hafen/Terminal (Vorlauf) bzw. der Transport des Containers vom Hafen/Terminal zum Empfänger (Nachlauf).

In der externen Rechnungslegung nach IFRS 15 stellt die Abwicklung eines Transportauftrags im Hapag-Lloyd Konzern insgesamt eine integrierte Leistungsverpflichtung dar. Bei der Erlöserfassung wird daher nicht zwischen Vor- und Nachlauf sowie Seetransport unterschieden. Dieser Einschätzung wird auch für Zwecke der EU-Taxonomie gefolgt. Da der wesentliche Teil eines Containertransports auf dem Seeweg erfolgt, ordnet Hapag-Lloyd den gesamten Transport des Containers von A nach B der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 zu. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass Teile des Transports unter Umständen per Lastkraftwagen, per Bahn oder per Binnenschiff erfolgen.

### Erwerb von Produktion

Neben den für die eigenen Aktivitäten von Hapag-Lloyd identifizierten Wirtschaftstätigkeiten wurden im Rahmen der Ermittlung der Kennzahlen zur Taxonomiefähigkeit zudem Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der Lieferanten von Hapag-Lloyd berücksichtigt.

Dazu zählt die effizienzsteigernde Nachrüstung von Schiffen, welche unter Wirtschaftstätigkeit CCM 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ erfasst und nicht als eigene Wirtschaftstätigkeit von Hapag-Lloyd angesehen wird. Für weitere Informationen wird auf die Ausführungen zu Kennzahlen und Rechnungslegungsgrundsätzen verwiesen.

Bei den weiteren, unter „Erwerb von Produktion“ zusammengefassten Wirtschaftstätigkeiten handelt es sich um:

- CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“
- CCM 7.2 „Renovierung bestehender Gebäude“
- CCM 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“
- CCM 8.1 „Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten“

#### 2.1.4. Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Im Anhang 1 zur Delegierten Verordnung Klima werden die Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag beschrieben, anhand derer bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

### CCM 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr

Für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ muss eines von derzeit vier Kriterien zum wesentlichen Beitrag in Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge erfüllt sein, damit diese Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Die Kriterien beziehen sich auf die direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen je Fahrzeugklasse im Zusammenhang mit der technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand. Darüber hinaus dürfen die Fahrzeuge nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Verursachen die Fahrzeuge direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen, erfüllen jedoch die übrigen technischen Bewertungskriterien, stellt die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 grundsätzlich eine Übergangstätigkeit im Sinne von Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2020/852 dar.

Für die Bewertung der Erfüllung der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.6 bei Hapag-Lloyd wird auf das Kapitel „Do no significant harm (DNSH) – 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ verwiesen.

### CCM 6.10 Güterbeförderung in der Seeschifffahrt

Für die für Hapag-Lloyd relevante Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ muss mindestens eines von derzeit vier technischen Kriterien in Bezug auf die eingesetzten Schiffe erfüllt sein.

Darüber hinaus dürfen die Schiffe nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Die Kriterien stellen grundsätzlich auf direkte Emissionen am Schornstein ab und bewerten nicht die Klimaneutralität des Antriebskonzepts eines Schiffes insgesamt. Antriebe auf dieser Basis sind jedoch derzeit nicht marktreif oder für den breiten Praxiseinsatz verfügbar. Eine Erzeugungs- und Versorgungsinfrastruktur ist nicht vorhanden. Verursachen die Schiffe direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen, erfüllen aber eines der weiteren Kriterien, handelt es sich grundsätzlich um eine Übergangstätigkeit nach Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung.

Schiffe im Hapag-Lloyd Konzern erfüllen vor diesem Hintergrund die technischen Bewertungskriterien, wenn sie einen Energy Efficiency Design Index (EEDI) erreichen, der 10 % unter den am 1. April 2022 anwendbaren EEDI-Anforderungen liegt und mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen betrieben werden können. Aus Sicht von Hapag-Lloyd kann der Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) als gleichwertiges Bewertungskriterium im Vergleich zum EEDI angesehen werden. Beide Indizes messen in der Praxis dasselbe, allerdings wird der EEDI auf neue Schiffe angewandt, während der EEXI für bestehende Schiffe gilt. EEDI und EEXI haben die gleiche Metrik und die gleichen Referenzwerte.

Unter Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien sind Wasserstoff oder wasserstoffbasierte synthetische Brennstoffe gemäß Abschnitt 3.10 sowie Biogas oder Biokraftstoffe gemäß Abschnitt 4.13 des Anhang 1 der Delegierten Verordnung Klima zu verstehen. Die Bewertungskriterien verlangen nur, dass Schiffe mit den entsprechenden Kraftstoffen betrieben werden können, ein Nachweis über den tatsächlichen Betrieb der Schiffe mit den entsprechenden Kraftstoffen ist nicht erforderlich.

Für die Bewertung der Erfüllung der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.10 bei Hapag-Lloyd wird auf das Kapitel „Do no significant harm (DNSH) – 6.10 Güterbeförderung in der Seeschifffahrt“, sowie die Ausführungen in den Kapiteln „Umsatz-Kennzahl“, „CapEx-Kennzahl“ und „OpEx-Kennzahl“ verwiesen.

### CCM 6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt

Für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 muss mindestens eines von fünf technischen Kriterien in Bezug auf die Seehafenterminals erfüllt sein, damit diese Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Darüber hinaus darf die Infrastruktur nicht für den

Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Die Kriterien beziehen sich zum einen auf Infrastruktur für den Betrieb von Schiffen ohne direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen und zum anderen auf Infrastruktur für die landseitige Stromversorgung von Schiffen am Liegeplatz. Die vollkonsolidierten Terminals von Hapag-Lloyd weisen derzeit keine Infrastruktur für den Betrieb von Schiffen ohne direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen sowie keine Landstromlösungen auf. Die Terminals von Hapag-Lloyd verfügen jedoch über Infrastruktur und Anlagen, die für die Be- und Entladung bzw. Umladung von Gütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bestimmt sind. Damit stellt die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 grundsätzlich eine ermöglichende Tätigkeit gemäß Art. 10 Abs. 1 Buchstabe i der Taxonomie-Verordnung dar.

Für die Bewertung der Erfüllung der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.16 bei Hapag-Lloyd wird auf das Kapitel „Do no significant harm (DNSH) – 6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ verwiesen.

#### **2.1.5. Do no significant harm (DNSH)**

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig gelten, wenn sie kein Umweltziel erheblich beeinträchtigt (DNSH-Kriterium). Eine Wirtschaftstätigkeit führt dann zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele, wenn sie deren Zielerreichung gefährdet.

#### **6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr**

Da diese Wirtschaftstätigkeit zwar taxonomiefähig, allerdings für Hapag-Lloyd's Geschäftstätigkeit im aktuellen Geschäftsjahr nicht wesentlich ist, wurde keine weitere Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

#### **6.10 Güterbeförderung in der Seeschifffahrt**

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 mit Unterstützung einer Cloud-basierten Software, die Schiffseignern und Charterern ermöglicht, Schiffsleistungsdaten auszutauschen, analysiert. Die Analyse erfolgte auf Ebene der einzelnen Schiffe bzw. auf Ebene der (externen) Schiffseigentümer bzw. -manager. Zur Einholung der relevanten Informationen wurden die Schiffseigentümer bzw. -manager aufgefordert, einen Online-Fragebogen mithilfe der Software auszufüllen. Eine Verifizierung der von den externen Schiffseignern bzw. -managern erhaltenen Antworten durch Einholung entsprechender Nachweise erfolgt grundsätzlich nur, sofern das entsprechende Schiff bei der Ermittlung der Taxonomiekonformität berücksichtigt wurde. Im Folgenden stellt Hapag-Lloyd seine Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen untersucht wurde, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag.

#### **Anpassung an den Klimawandel**

Hapag-Lloyd hat eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, um die Wesentlichkeit physischer Klimarisiken zu ermitteln, die sich auf die Leistung der Tätigkeit des Konzerns auswirken können. Bei der Identifizierung und Bewertung der physischen Klimarisiken wurden die Wirtschaftstätigkeiten separat betrachtet. Die Analyse erfolgte auf regionaler Ebene. Sofern basierend auf den Einschätzungen zur Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit hohe Risiken für die Wirtschaftstätigkeiten von Hapag-Lloyd identifiziert wurden, werden Anpassungslösungen bewertet.

#### **Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen**

Für das Umweltziel der nachhaltigen Wassernutzung werden Tätigkeiten, die den Zustand oder das Potenzial von Wasserressourcen schädigen, als erheblich beeinträchtigend angesehen.

Die Wirtschaftstätigkeiten von Hapag-Lloyd wurden bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der Analyse von Wasserrisiken (Erhaltung der Wasserqualität, und Vermeidung von Wasserstress) bewertet. Potenzielle Beeinträchtigungen der Meeresumwelt durch die Seeschifffahrt können sich insbesondere durch Chemikalien im Schiffsanstrich, das Einschleppen von standortfremden Organismen als Bewuchs oder mit dem Ballastwasser, das Einbringen von Abwasser und Abfällen ins Meer, Schadstoffen aus Abgasen sowie Schiffslärm ergeben. Die möglichen Beeinträchtigungen werden bereits durch die DNSH-Kriterien anderer Umweltziele abgedeckt.

#### **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft**

Tätigkeiten mit einer erheblichen Ineffizienz bei der Nutzung natürlicher Ressourcen, unter anderem bei Haltbarkeit, Reparaturfähigkeit, Nachrüstbarkeit, Wiederverwendbarkeit oder Recyclingfähigkeit der Produkte stellen eine erhebliche Beeinträchtigung für das Umweltziel der Kreislaufwirtschaft dar. Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes müssen daher Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie bestehen.

Die Anforderungen an die Wirtschaftstätigkeiten von Hapag-Lloyd in Bezug auf den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft werden teilweise im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen durch den Flaggenstaat und durch Hafenstaatinspektionen kontrolliert (z. B. die Überprüfung des Öl- und Abfallregisters). Darüber hinaus basierten Analysen unter anderem auf Abfallwirtschaftsplänen, Gefahrstoffinventaren (IHM) und Shipboard-Managementsystemen. Zudem wurde die Hapag-Lloyd Schiffsrecyclingpolitik berücksichtigt. Hapag-Lloyd ist eine der ersten großen Reedereien der Welt, die ihre eigenen Schiffe nach den strengen EU-Umweltstandards recycelt.

#### **Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung**

Für das Umweltziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung gelten Tätigkeiten, die zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen führen, als erhebliche Beeinträchtigung. Die entsprechenden Anforderungen definieren insbesondere Vorgaben in Bezug auf Schwefeloxid (SO<sub>x</sub>)- und Stickstoffoxidemissionen und Feinstaub, zur Einleitung von Schwarz- und Grauwasser sowie zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden.

Die für das Umweltziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung geltenden Anforderungen an Schadstoffemissionen werden teilweise im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen durch den Flaggenstaat und durch Hafenstaatinspektionen kontrolliert oder von der Werft dokumentiert. Darüber hinaus wurden insbesondere die Anforderungen der IMO an die Stickstoffoxidemissionen der jeweiligen Schiffsmotoren sowie die Verwendung zulässiger Bewuchsschutzsysteme überprüft.

#### **Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme**

Tätigkeiten, welche die Biodiversität und die Ökosysteme schädigen, beeinträchtigen das Umweltziel von Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme erheblich. Die technischen Bewertungskriterien beziehen sich daher unter anderem auf die Freisetzung von Ballastwasser, das nicht einheimische Arten enthält, die Einschleppung nicht einheimischer Arten durch biologischen Bewuchs (Biofouling) von Schiffrümpfen und -nischen sowie Lärm und Vibrationen durch den Schiffsverkehr.

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen wurden Ballastwasser-Bewirtschaftungssysteme und -pläne, sowie Pläne zur Verhinderung von Biofouling, Lärminderungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Gewährleistung der Unversehrtheit des Meeresbodens und Spitzendruckmessungen (Änderung des Wasserdrucks in Verbindung mit Unterwasserlärm) der jeweiligen Schiffe analysiert.

### 6.16 Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt

Da diese Wirtschaftstätigkeit zwar taxonomiefähig, allerdings für Hapag-Lloyd's Geschäftstätigkeit im aktuellen Geschäftsjahr nicht wesentlich ist, wurde keine weitere Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

#### 2.1.6. Mindestschutz (Minimum Safeguards)

Unter dem Mindestschutz sind Verfahren zu verstehen, die sicherstellen, dass die Anforderungen bestimmter Rahmenwerke internationaler Menschenrechtsstandards befolgt werden. Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP), die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Die abzudeckenden Inhalte betreffen insbesondere

- Menschenrechte (einschließlich Arbeits- und Verbraucherrechte);
- Bekämpfung von Bestechung, Bestechungsgeldforderungen und Schmiergelderpressung;
- Besteuerung und
- fairen Wettbewerb.

Die Prinzipien in den genannten Rahmenwerken fordern die Einrichtung von Due-Diligence-Prozessen, welche die Einhaltung der UNGP sicherstellen sollen. Die Anforderungen des Mindestschutzes umfassen die gesamte Wertschöpfungskette.

Als eine der weltweit führenden Container-Linienreedereien sind für Hapag-Lloyd die verantwortungsvolle Unternehmensführung sowie die Achtung der Menschenrechte zentrale Anliegen. Hapag-Lloyd hat im Jahr 2023 eine „Grundsatzklärung nach LkSG“ veröffentlicht. Der Vorstand von Hapag-Lloyd bekräftigt durch die Grundsatzklärung sein Bekenntnis zur Achtung der Menschenrechte. Um einen angemessenen Schutz der Menschenrechte in seinem eigenen Geschäftsbereich zu gewährleisten, hat Hapag-Lloyd die notwendigen Prozesse in Unternehmensgrundsätzen, Richtlinien und Verfahrensweisungen festgelegt.

Die Gesamtverantwortung für die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht liegt bei dem Chief Executive Officer und dem Chief Human Resources Officer von Hapag-Lloyd. Sie umfasst die Kontrolle und die Überwachung der Maßnahmen, die zum Schutz der Menschenrechte bei Hapag-Lloyd umgesetzt werden. Unterstützt wird der Vorstand bei der Überwachung der Maßnahmen und bei Entscheidungen in Bezug auf Hochrisikothemen durch den Menschenrechtsbeauftragten von Hapag-Lloyd. Die Verantwortung für die Koordination der Umsetzung der Menschenrechtsstrategie liegt beim Human Rights Office, das in der Abteilung Global Procurement angesiedelt wurde. Wesentlicher Bestandteil der Human Rights Due Diligence Prozesse bei Hapag-Lloyd ist die Durchführung jährlicher und anlassbezogener interner und externer Risikoanalysen. Bei Hapag-Lloyd bestehen umfassende Präventionsmaßnahmen, welche die Achtung der Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen sicherstellen sollen. Für die aufgrund der Ergebnisse der Risikoanalyse priorisierten Risiken wurden darüber hinaus spezifische Maßnahmen zur Prävention und zur Abhilfe ergriffen.

Um frühzeitig auf potenzielle und tatsächliche menschenrechtsbezogene Verstöße reagieren zu können, wurde die sogenannte Speak Up Line als zentraler Beschwerdekanaal eingerichtet. Hapag-Lloyd pflegt eine „Speak Up“-Kultur und ermutigt alle internen und externen Stakeholder dazu, unethisches und rechtswidriges Verhalten zu melden. Die Speak Up Line ist rund um die

Uhr erreichbar. Hapag-Lloyd verfolgt das Ziel, alle gemeldeten Anliegen schnell, objektiv, fair und vertraulich zu behandeln werden und duldet keine Form von Vergeltungsmaßnahmen oder Repressalien gegen Hinweisgebende.

Hapag-Lloyd überprüft die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten regelmäßig und hat sich zur kontinuierlichen Verbesserung seines Engagements verpflichtet.

Diese Aussagen gelten derzeit im Wesentlichen für das Liner Shipping Segment des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Segment Terminal&Infrastructure gibt es bereits diverse Prozesse, wie zum Beispiel einen Whistleblower Channel und einen Suppliers Code of Conduct, der von den Lieferanten der Terminals unterzeichnet werden muss. Derzeit wird der Status Quo im Segment im Rahmen eines Projektes analysiert, um eine Ziel-Governance-Struktur zu erarbeiten und daraus resultierende Anforderungen entsprechend konzernweit umzusetzen.

Die Überprüfung der Kriterien für den Mindestschutz führte im gesamten Geschäftsjahr 2024 zu keinen Abweichungen in Bezug auf die relevante Wirtschaftstätigkeit. Die eingeführten Verwaltungs- und Vorbeugungssysteme gewährleisten die Einhaltung des Art. 18 und erfüllen somit die Mindestschutzkriterien der EU-Taxonomie.

### 2.1.7. Kennzahlen und Rechnungslegungsgrundsätze

Zu den wichtigsten zu berichtenden Indikatoren gehören die Umsatz-Kennzahl, die CapEx-Kennzahl und die OpEx-Kennzahl. Die Kennzahlen werden in Übereinstimmung mit Anhang I der Delegierten Verordnung zu Art. 8 ermittelt.

Die Kennzahlen für das Geschäftsjahr 2024 und dem vorangegangenen Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar:

	2024			2023		
	Nenner in Mrd. EUR	Taxonomie- miefähig in %	Taxonomie- konform in %	Nenner in Mrd. EUR	Taxonomie- miefähig in %	Taxonomie- konform in %
<b>Umsatz</b>	<b>19</b>	<b>99,0</b>	<b>14,0</b>	<b>18</b>	<b>99,6</b>	<b>–</b>
Aktivität CCM 6.6		0,1	–		–	–
Aktivität CCM 6.10		98,0	14,0		99,0	–
Aktivität CCM 6.16		1,0	–		0,6	–
<b>CapEx</b>	<b>5</b>	<b>98,9</b>	<b>36,0</b>	<b>3</b>	<b>97,2</b>	<b>6,5</b>
Aktivität CCM 6.6		0,2	–		–	–
Aktivität CCM 6.10		96,6	36,0		72,1	6,5
Aktivität CCM 6.16		1,3	–		17,2	–
Erwerb von Produktion		0,7	–		7,9	–
<b>OpEx</b>	<b>1</b>	<b>88,0</b>	<b>22,1</b>	<b>1</b>	<b>85,9</b>	<b>–</b>
Aktivität CCM 6.10		75,2	22,1		73,5	–
Aktivität CCM 6.16		1,8	–		0,8	–
Erwerb von Produktion		11,0	–		11,6	–

Im Folgenden stellt Hapag-Lloyd seine Rechnungslegungsgrundsätze in Bezug auf die entsprechenden Kennzahlen dar.

### 2.1.8. Umsatz-Kennzahl

#### Definition

Der Anteil der taxonomiefähigen bzw. -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten am Gesamtumsatz wurde berechnet als der Teil des Nettoumsatzes, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen bzw. -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten stammt (Zähler), dividiert durch den Nettoumsatz (Nenner), jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024.

Der Nenner der Umsatz-Kennzahl basiert auf dem konsolidierten Nettoumsatz gemäß IAS 1.82(a). Weitere Einzelheiten zu den Rechnungslegungsgrundsätzen für den konsolidierten Nettoumsatz finden sich im Kapitel „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze/Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten“ des Konzernanhangs 2024.

Der Zähler der Umsatz-Kennzahl ist definiert als der Nettoumsatz, der mit Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen bzw. -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten erzielt wird.

#### Berichterstattung

Der konsolidierte Nettoumsatz beträgt 19.111,8 Mio. EUR (Vorjahr: 17.929,5 Mio. EUR) und kann mit dem Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses 2024 („Umsatzerlöse“).

Die taxonomiefähigen Umsatzerlöse belaufen sich auf 18.928,7 Mio. EUR bzw. 99,0 % vom Konzernumsatz. Auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ entfallen dabei 18.726,0 Mio. EUR bzw. 98,0 % (Vorjahr: 17.758,1 bzw. 99,0 %) vom Konzernumsatz. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse aus Nettofrachterlösen, Umsatzerlöse aus der punktuell vorgenommenen Vercharterung von Schiffen sowie der Vercharterung von Stellplätzen im Rahmen von Slotcharter-Verträgen sowie Stand- und Lagergelder (Demurrage & Detention). Auf die im Berichtsjahr neu hinzugekommene Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ entfallen zudem 18,3 Mio. EUR bzw. 0,1 % vom Konzernumsatz. Auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ entfallen 184,4 Mio. EUR bzw. 1,0 % vom Konzernumsatz.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen können 2.682,0 Mio. EUR entsprechend 14,0 % des Konzernumsatzes, Schiffen zugeordnet werden, welche die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 einhalten. Insbesondere Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention) sowie Umsatzerlöse aus nicht abgeschlossenen Reisen können jedoch nicht einzelnen Schiffen zugeordnet werden.

Für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.6 und CCM 6.16 wurde, wie bereits erläutert, keine Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes seit dem Jahr 2024 nachweisen kann, betragen die tatsächlichen taxonomiekonformen Umsatzerlöse, 2.682,0 Mio. EUR bzw. 14,0 % (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR bzw. 0,0 %) des Konzernumsatzes.

Hapag-Lloyd transportiert Container nicht nur auf eigenen oder gecharterten Schiffen, sondern durch die Inanspruchnahme von Allianz-, Vessel-Sharing- oder Slotcharter-Vereinbarungen zu einem erheblichen Teil auch auf fremden Schiffen. Da eine Prüfung der Kriterien für die Taxonomiekonformität für diese Schiffe aufgrund der Vielzahl der beteiligten externen Schiffsmanager, mit denen keine Vertragsbeziehung besteht, nicht durchführbar ist, werden diese Umsätze pauschal als nicht taxonomiekonform angesehen.

Für den Meldebogen zur Umsatz-Kennzahl wird auf den Abschnitt „Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung“ verwiesen.

### 2.1.9. CapEx-Kennzahl

#### Definition

Die CapEx-Kennzahl ist definiert als die taxonomiefähigen bzw. -konformen Investitionen (Zähler) geteilt durch die Gesamtinvestitionen (Nenner). Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und Neubewertungen, einschließlich solcher, die sich aus Neubewertungen und Wertminderungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ergeben. Dies umfasst den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), Sachanlagen (IAS 16) und Nutzungsrechten (IFRS 16). Sowohl im Nenner, als auch im Zähler müssen Zugänge an immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten berücksichtigt werden, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist nicht in den CapEx enthalten, da er gemäß IAS 38 nicht als immaterieller Vermögenswert definiert ist. Weitere Einzelheiten zu den Rechnungslegungsgrundsätzen in Bezug auf CapEx finden sich im Kapitel „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze/Sachanlagen“ des Konzernanhangs 2024.

Der Zähler besteht aus den folgenden Kategorien taxonomiefähiger bzw. -konformer CapEx:

- a) CapEx, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen bzw. -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, („Kategorie a“);
- b) Investitionen, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten („CapEx-Plan“) sind („Kategorie b“);
- c) Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen, durch die bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird („Kategorie c“).

#### Berichterstattung

Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich im Hapag-Lloyd Konzern die Gesamtinvestitionen auf

- 32,6 Mio. EUR (Vorjahr: 466,8 Mio. EUR) aus immateriellen Vermögenswerten
- 4.639,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2.834,4 Mio. EUR) aus Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten

Hierin enthalten sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2024 bei 9,9 Mio. EUR (Vorjahr: 737,8 Mio. EUR) lagen. Somit ergaben sich insgesamt CapEx in Höhe von 4.671,9 Mio. EUR (Vorjahr: 3.315,4 Mio. EUR).

Die Gesamtinvestitionen lassen sich zum Konzernabschluss abstimmen, vgl. Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen in den Erläuterungen zur Konzernbilanz „(10) Immaterielle Vermögenswerte“ und „(11) Sachanlagen“ des Konzernabschlusses 2024.

Vermögenswerte und Prozesse sind mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden, wenn sie wesentliche Komponenten sind, die für die Durchführung einer Wirtschaftstätigkeit erforderlich sind. Folglich werden Investitionen in Schiffe und Container inklusive in Nutzungsrechte für Charterschiffe und gemietete Container, die im Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ anfallen, grundsätzlich im Zähler der CapEx-Kennzahl berücksichtigt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 „Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt“ werden Investitionen in Hafenterminals inkl. Konzessionen und Kundenstamm (bei Unternehmenserwerben) sowie Grundstücke, Infrastruktur und Anlagen für die Be- und Entladung bzw. Umladung von Gütern (Containerbrücken, Portalkräne,



Portalhubwagen bzw. Reach Stacker sowie Gabelstapler und LKWs) berücksichtigt. Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 werden alle Investitionen in Sachanlagen und Nutzungsrechte erfasst, im Wesentlichen LKWs und Chassis.

Die taxonomiefähigen CapEx betragen 4.619,5 Mio. EUR bzw. 98,9 % (Vorjahr: 3.221,5 Mio. EUR bzw. 97,2 %) der CapEx des Konzerns. Diese stehen im Wesentlichen (4.517,1 Mio. EUR bzw. 96,7 % der CapEx des Konzerns) im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 (Kategorie a und b). Daneben beziehen sich 10,5 Mio. EUR bzw. 0,2 % der CapEx des Konzerns auf die im Berichtsjahr neu hinzugekommene Wirtschaftstätigkeit CCM 6.6 sowie 59,0 Mio. EUR bzw. 1,3 % der CapEx des Konzerns auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 (Kategorie a). Des Weiteren sind CapEx in Höhe von 32,9 Mio. EUR bzw. 0,7 % (Vorjahr: 261,5 Mio. EUR bzw. 7,9 %) der CapEx des Konzerns im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, insbesondere dem Erwerb bzw. dem Leasing von Gebäuden und Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5, 7.2 und 7.7), enthalten (Kategorie c).

Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden CapEx auf Schiffen bei der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Güterbeförderung in der See- und Küstenschiffahrt“ nicht erneut berücksichtigt.

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 können CapEx grundsätzlich unmittelbar einzelnen Schiffen zugeordnet werden. CapEx in Container lassen sich nicht eindeutig einzelnen Schiffen zuordnen und werden daher grundsätzlich anteilig über einen Verteilungsschlüssel auf Basis der tatsächlich transportierten Mengen je Schiff berücksichtigt.

Die CapEx in Schiffe, welche die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 einhalten sowie die anteiligen Investitionen in Container lagen bei 1.425,4 Mio. EUR bzw. 30,5 % (Vorjahr: 639,0 Mio. EUR bzw. 19,3 %) der CapEx des Konzerns.

Für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.6 und CCM 6.16 wurde, wie bereits erläutert, keine Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

Unter Pläne zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten fallen Investitionen in den Neubau und Erwerb von 12 Dual-Fuel 23.664 Zwanzig-Fuß (20') Standardcontainer (TEU) Containerschiffen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden bereits drei dieser Schiffe fertiggestellt und ausgeliefert, sowie weitere sieben im Geschäftsjahr 2024. Die übrigen Schiffe werden in 2025 ausgeliefert und sollen anschließend im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 eingesetzt werden. Des Weiteren fallen hierunter Investitionen in 24 weitere im Geschäftsjahr 2024 bestellte hocheffiziente Dual-Fuel und Ammoniak-betriebenen Containerschiffe. Dabei werden 12 Neubauten mit einer Kapazität von je 16.800 TEU und weitere 12 Schiffe mit einer Kapazität von je 9.200 TEU gebaut. Die Schiffe werden in den Jahren 2027 bis 2029 ausgeliefert. Zusätzlich wurde eine Maßnahme zur Umrüstung von fünf 10.100 TEU Charterschiffen auf einem Methanol-Antrieb sowie die Ausstattung mit neuen Propellern in 2024 vertraglich abgeschlossen. Diese Maßnahme soll in 2026 beginnen.

Die CapEx in 2024 für Schiffe, bei denen die Schiffe bei Inbetriebnahme voraussichtlich einen wesentlichen Beitrag zum Klimaziel Umweltschutz beitragen und die entsprechenden DNSH-Kriterien erfüllen werden, belaufen sich auf 258,4 Mio. EUR bzw. 5,5 % (Vorjahr: 214,8 Mio. EUR bzw. 6,5 %) der CapEx des Konzerns, welche als taxonomiekonform berücksichtigt werden. Der gesamte Kapitalaufwand, der während der Laufzeit der CapEx-Pläne voraussichtlich anfallen wird beträgt rd. 6,0 Mrd. EUR.

Die CapEx aus dem Erwerb von Produktion aus der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.12, welche die technischen Bewertungskriterien dieser Wirtschaftstätigkeit einhalten, lagen bei 0,0 Mio. EUR bzw. 0,0 % (Vorjahr: 43,6 Mio. EUR bzw. 1,3 %) der CapEx des Konzerns. Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurden nur CapEx auf Schiffen berücksichtigt, welche nicht bereits die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 erfüllen.

Da Hapag-Lloyd den Mindestschutz seit dem Jahr 2024 erfüllt, betragen die taxonomiekonformen CapEx 1.683,8 Mio. EUR bzw. 36,0 % (Vorjahr: 214,8 Mio. EUR bzw. 6,5 %) der CapEx des Konzerns. Für den Meldebogen zur CapEx-Kennzahl wird auf Abschnitt „Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung“ verwiesen.

### 2.1.10. OpEx-Kennzahl

#### Definition und Überleitung

Die OpEx-Kennzahl ist definiert als taxomiefähige bzw. -konforme OpEx (Zähler) geteilt durch die gesamten Taxonomie-OpEx (Nenner).

Der Taxonomie-OpEx besteht aus direkten, nicht kapitalisierten Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens beziehen. Dazu gehören:

- Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, die in der Berichtsperiode in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand erfasst wurden. In Übereinstimmung mit dem Konzernabschluss (IAS 38.126) umfasst dies alle nicht aktivierten Ausgaben, die direkt den Forschungs- oder Entwicklungsaktivitäten zuzuordnen sind.
- Das Volumen der nicht aktivierten Leasingverhältnisse wurde nach IFRS 16 ermittelt und beinhaltet Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse von geringem Wert (vgl. Kapitel „Sonstige Erläuterungen / (29) Leasing“ im Konzernabschluss 2024). Auch wenn Leasingverhältnisse von geringem Wert nicht explizit in der Delegierten Verordnung zu Art. 8 erwähnt werden, hat Hapag-Lloyd die Gesetzgebung so interpretiert, dass diese Leasingverhältnisse einzubeziehen sind.
- Wartungs- und Reparaturkosten und andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens wurden auf Grundlage der Sachkonten gemäß Hauptbuch ermittelt. Die entsprechenden Aufwendungen finden sich in der Gewinn- und Verlustrechnung sowohl in den Transportaufwendungen als auch im sonstigen betrieblichen Ergebnis. Die Wartungs- und Reparaturkosten beinhalten auch Aufwendungen für Gebäudesanierungsmaßnahmen.

Zu den berücksichtigten OpEx gehören in der Regel Kosten für Dienstleistungen und Materialkosten für die tägliche Instandhaltung sowie für regelmäßige und ungeplante Wartungs- und Reparaturmaßnahmen. Diese Kosten werden direkt dem Sachanlagevermögen zugeordnet. Zu den berücksichtigten OpEx gehören nicht die Ausgaben für den täglichen Betrieb der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens, wie beispielsweise Aufwendungen für Brennstoffe, Handling & Haulage oder Personalaufwendungen.

Direkte Kosten für Schulungen und sonstiger Anpassungserfordernisse bei den Arbeitskräften sind weder im Nenner noch im Zähler enthalten. Der Grund dafür ist, dass Anhang I der Delegierten Verordnung zu Art. 8 diese Kosten nur im Zähler aufführt, was eine mathematisch sinnvolle Berechnung der OpEx-Kennzahl nicht zulässt.

Der Zähler der OpEx-Kennzahl besteht wie der Zähler der CapEx-Kennzahl aus den Kategorien a) bis c) taxomiefähiger bzw. -konformer OpEx. Die entsprechenden Ausführungen zu den Kategorien taxomiefähiger bzw. -konformer Investitionsausgaben gelten in Bezug auf die OpEx entsprechend.

### Berichterstattung

Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich im Hapag-Lloyd Konzern die gesamten Taxonomie-OpEx auf 1.182,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1.065,3 Mio. EUR).

Die taxonomiefähigen OpEx betragen 1.041,1 Mio. EUR bzw. 88,0 % (Vorjahr: 915,4 Mio. EUR bzw. 85,9 %) der OpEx des Konzerns. Diese stehen im Wesentlichen (889,2 Mio. EUR bzw. 75,2 %) im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ (Kategorie a). Daneben beziehen sich 21,4 Mio. EUR bzw. 1,8 % der OpEx des Konzerns auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 (Kategorie a). Des Weiteren sind OpEx in Höhe von 130,5 Mio. EUR bzw. 11,0 % (Vorjahr: 124,1 Mio. EUR bzw. 11,6 %) der OpEx des Konzerns im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus verschiedenen taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, insbesondere der Renovierung sowie dem Erwerb bzw. dem Leasing von Gebäuden und Fahrzeugen sowie dem Datenhosting und damit verbundenen Tätigkeiten (Wirtschaftstätigkeiten CCM 6.5, 7.2, 7.7 und 8.1), enthalten (Kategorie c). Davon entfallen 116,7 Mio. EUR bzw. 9,9 % auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 8.1 „Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten“ (Vorjahr: 110,2 Mio. EUR bzw. 10,3 %).

Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden OpEx auf Schiffen bei der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ nicht erneut berücksichtigt.

Die OpEx in Schiffe, welche die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.10 einhalten lagen bei 261,2 Mio. EUR bzw. 22,1 % der OpEx des Konzerns.

Für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.16 wurde, wie bereits erläutert, keine Bewertung der Taxonomiekonformität vorgenommen.

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes seit dem Jahr 2024 nachweisen kann, betragen die taxonomiekonformen OpEx, 261,2 Mio. EUR bzw. 22,1 % (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR bzw. 0,0 %) der OpEx des Konzerns.

Für den Meldebogen zur OpEx-Kennzahl wird auf Abschnitt „Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung“ verwiesen.

### 2.1.11. Übersicht über Umsatzerlöse, CapEx und OpEx entsprechend der Taxonomie-Verordnung

#### Umsatzerlöse

Geschäftsjahr 2024	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag			
	Code (a)	Umsatz	Umsatzanteil, Jahr 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
		EUR Mio.	%	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>						
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>						
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	2.682,0	14,0%	J	N/EL	N/EL
<b>Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)</b>		<b>2.682,0</b>	<b>14,0%</b>	<b>14,0%</b>	–	–
Davon ermöglichende Tätigkeiten		–	–	–	–	–
Davon Übergangstätigkeiten		2.682,0	14,0%	14,0%		
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)</b>						
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	18,3	0,1%	EL	N/EL	N/EL
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	16.044,0	83,9%	EL	N/EL	N/EL
Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	CCM 6.16	184,4	1,0%	EL	N/EL	N/EL
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)</b>		<b>16.246,7</b>	<b>85,0%</b>	<b>85,0%</b>	–	–
<b>A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)</b>		<b>18.928,7</b>	<b>99,0%</b>	<b>99,0%</b>	–	–
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>						
<b>Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)</b>		<b>183,1</b>	<b>1,0%</b>			
<b>Gesamt</b>		<b>19.111,8</b>	<b>100,0%</b>			

Kriterien für einen wesentlichen Beitrag			DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“) (h)							Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Umsatz, Jahr 2023	Kategorie ermö-glichende Tätigkeit	Kategorie Übergangs-tätigkeit
Umwelt-verschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umwelt-verschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz			
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-		T
-	-	-	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	-		
-	-	-								-	E	
			J	J	J	J	J	J	J	-		T
<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>%</b>		
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	-		
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	99,0%		
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	N	0,6%		
-	-	-								<b>99,6%</b>		
-	-	-								<b>99,6%</b>		

## CapEx

Geschäftsjahr 2024 **2024** Kriterien für einen wesentlichen Beitrag

(1)	Code (a)	CapEx	CapEx-Anteil, Jahr 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser
		EUR Mio.	%	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)

**A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN****A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)**

Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	1.683,8	36,0%	J	N/EL	N/EL
---	----------	---------	-------	---	------	------

**CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)**

		<b>1.683,8</b>	<b>36,0%</b>	<b>36,0%</b>	–	–
Davon ermöglichende Tätigkeiten		–	–	–	–	–
Davon Übergangstätigkeiten		1.683,8	36,0%	36,0%		

**A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)**

				EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0,5	–	EL	N/EL	N/EL
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	10,5	0,2%	EL	N/EL	N/EL
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	2.833,2	60,6%	EL	N/EL	N/EL
Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	CCM 6.12	–	–	EL	N/EL	N/EL
Infrastruktur für eine CO <sub>2</sub> -arme Schifffahrt	CCM 6.16	59,0	1,3%	EL	N/EL	N/EL
Renovierung bestehender Gebäude	CCM 7.2	8,1	0,2%	EL	N/EL	N/EL
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	24,3	0,5%	EL	N/EL	N/EL

**CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)**

		<b>2.935,7</b>	<b>62,8%</b>	<b>62,8%</b>	–	–
--	--	----------------	--------------	--------------	---	---

**A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)**

		<b>4.619,5</b>	<b>98,9%</b>	<b>98,8%</b>	–	–
--	--	----------------	--------------	--------------	---	---

**B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN**

<b>CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		<b>52,3</b>	<b>1,1%</b>			
<b>Gesamt</b>		<b>4.671,9</b>	<b>100,0%</b>			

Kriterien für einen wesentlichen Beitrag			DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“) (h)								Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx, Jahr 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz				
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	
J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T	
N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	6,5%			
-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	6,5%			
-	-	-								-	E		
			J	J	J	J	J	J	J	6,5%		T	
<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>%</b>			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	0,1%			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	-			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	65,7%			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	1,3%			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	N	17,2%			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	0,3%			
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	6,2%			
-	-	-								90,7%			
-	-	-								97,2%			

## OpEx

Geschäftsjahr 2024 **2024** Kriterien für einen wesentlichen Beitrag

(1)	Code (a)	OpEx	OpEx-Anteil, Jahr 2024	Klimaschutz	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag	
					Anpassung an den Klimawandel	Wasser
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
		EUR Mio.	%	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)

**A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN****A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)**

Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten

CCM 6.10 261,2 22,1% J N/EL N/EL

**OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)**

**261,2 22,1% 22,1% – –**

Davon ermöglichende Tätigkeiten

– – – – –

Davon Übergangstätigkeiten

261,2 22,1% 22,1%

**A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)**

Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

CCM 6.5 4,2 0,4% EL N/EL N/EL

Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten

CCM 6.10 628,1 53,1% EL N/EL N/EL

Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Schifffahrt

CCM 6.16 21,4 1,8% EL N/EL N/EL

Renovierung bestehender Gebäude

CCM 7.2 7,7 0,6% EL N/EL N/EL

Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

CCM 7.7 1,9 0,2% EL N/EL N/EL

Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten

CCM 8.1 116,7 9,9% EL N/EL N/EL

**OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)**

**780,0 65,9% 65,9% – –**

**A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)**

**1.041,1 88,0% 88,0% – –**

**B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN****OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten**

**141,5 12,0%**

**Gesamt**

**1.182,7 100,0%**



Kriterien für einen wesentlichen Beitrag			DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“) (h)								Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) OpEx, Jahr 2023			Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	(18)	(19)	(20)			
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	%	E	T			
J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J; N; N/EL (b) (c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T			
N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-		T			
-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	-					
-	-	-								-	E				
			J	J	J	J	J	J	J	-		T			
<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>EL; N/EL (f)</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>J/N</b>	<b>%</b>					
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	0,6%					
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	73,5%					
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	N	0,8%					
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	0,6%					
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	0,1%					
N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	J	10,3%					
-	-	-								<b>85,9%</b>					
-	-	-								<b>85,9%</b>					

### 2.1.12. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Kernenergie und fossilen Gasen

#### Tätigkeiten im Bereich Kernenergie

1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN

#### Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas

4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten	NEIN
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärme-gewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN

## 2.2. Klimawandel (E1)

Die zunehmende Häufigkeit extremer Wetterereignisse, die Millionen von Menschen auf der ganzen Welt betreffen, sowie die Rekordtemperaturen im Jahr 2024 und der vergangenen Jahre heben die Notwendigkeit eines aktiven Vorgehens gegen den Klimawandel hervor.

Im Jahr 2024 hat Hapag-Lloyd in seinem Engagement für den Klimaschutz einen bedeutenden Schritt gemacht und seine neue Dekarbonisierungsstrategie als Teil der aktualisierten „Strategy 2030“ vorgestellt. Ziel ist es, ein Sustainability Driver zu werden und den Betrieb der Schiffsflotte im Segment Linienschiffahrt mit der Begrenzung der globalen Erwärmung vereinbar zu machen. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen seines Flottenbetriebs bis 2030 auf 10 Millionen Metrische Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (t CO<sub>2</sub>e) zu reduzieren. Dies entspricht einer Verringerung um etwa ein Drittel bzw. 5,6 Millionen t CO<sub>2</sub>e im Vergleich zu 2022. Außerdem wurde das relative Ziel festgelegt, den AER gegenüber dem gleichen Basisjahr um mehr als 50 % auf einen AER von 4,3 g CO<sub>2</sub>e/DWTnm zu senken. Diese Strategie ist auf die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C ausgerichtet und unterstreicht die durch Det Norske Veritas (DNV) bestätigte Zielsetzung / Verpflichtung / Ambition, bis 2045 Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen. Gemäß DNV sind diese Ziele mit mittlerem Konfidenzniveau mit der 1,5 °C-Grenze für die globale Erwärmung vereinbar und die identifizierten Dekarbonisierungshebel zur Erreichung dieser Ziele geeignet.

Im Jahr 2024 erreichten die flottenbezogenen THG-Emissionen 17,7 Millionen t CO<sub>2</sub>e, was einem Anstieg von 2,1 Millionen t CO<sub>2</sub>e gegenüber 2022 entspricht. Dieser Anstieg ist in erster Linie auf das erhebliche Wachstum der Flotte zurückzuführen, deren Kapazität zwischen dem 31. Dezember 2022 und 31. Dezember 2024 um 31 % gestiegen ist. Verbunden mit der Vermeidung des Suezkanals im Zusammenhang mit der Krise am Roten Meer führte dies 2024 zu einem Anstieg der Transportleistung um 30 % im Vergleich zu 2022.

Trotz dieser Herausforderungen wurden Fortschritte bei der Verbesserung der Effizienz der Schiffe erzielt, was sich darin zeigt, dass der AER von 9,13 im Jahr 2022 um 13 % auf 7,96 im Jahr 2024 gesunken ist. Unter der Annahme eines unveränderten Transportniveaus, entspricht dies einer Treibhausreduzierung von 2,6 Millionen t CO<sub>2</sub>e. Dieser positive Trend zeigt sich auch im Vergleich zum Jahr 2023 mit einem Rückgang um 2 % von 8,14. Diese Entwicklungen zeigen das Engagement des Konzerns, seinen ökologischen Fußabdruck zu verringern und die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen. Um die Ziele des Unternehmens für 2030 zu erfüllen, ist eine zusätzliche Senkung des AER um rd. 3,7 auf einen Zielwert von 4,3, sowie eine Reduzierung der THG-Emissionen um 7,7 Millionen t CO<sub>2</sub>e auf 10 Millionen t CO<sub>2</sub>e bis 2030 erforderlich, wobei die Auswirkungen eines möglichen zukünftigen Wachstums aufgrund der mit solchen Prognosen verbundenen Unsicherheiten nicht berücksichtigt werden.

### 2.2.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (E1 IROs)

Die meisten Umweltrisiken, die Hapag-Lloyd im Rahmen seiner Wesentlichkeitsanalyse identifiziert hat, beziehen sich auf das Thema Klimawandel und die Folgen des Klimaschutzes und Anpassung der Gesellschaft an den Klimawandel/Folgen des Klimawandels. Um dieses wesentliche Thema, das auch auf der Agenda der Unternehmensstrategie steht, zu adressieren, wurde eine umfassende Prüfung der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie den Risiken und Chancen, die sich aus der Umsetzung entsprechender Maßnahmen ergeben könnten, durchgeführt.

*(E1-1 17)* Das Unternehmen treibt aktiv die Entwicklung eines umfassenden Übergangsplans voran, der einen detaillierten Plan zur Eindämmung des Klimawandels enthält und sowohl aktuelle Initiativen als auch zukünftige Vorhaben beschreiben soll. Das Dokument wird voraussichtlich im Jahr 2026 veröffentlicht und stellt einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einem dekarbonisierten Geschäftsmodell dar.

*(E1 IRO-1 20 a, AR 9 AR 10)* Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen auf den Klimawandel hat Hapag-Lloyd sowohl tatsächliche als auch potenzielle Auswirkungen in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Es wurde kein zusätzliches Screening für einzelne Standorte oder Vermögenswerte durchgeführt, da bereits eine standortspezifische Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (CRVA) durchgeführt wurde. In der DMA wurde es als wesentlich erachtet, die potenziellen Auswirkungen des Klimawandels auf Geschäftsaktivitäten umfassender zu untersuchen.

#### Wesentliche IROs im Zusammenhang mit Energie, dem Klimaschutz und der Klimawandelanpassung

- **[Tatsächliche negative Auswirkung] Beitrag zur globalen Erwärmung durch direkte und indirekte Treibhausgasemissionen**  
Durch Aktivitäten von Hapag-Lloyd sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette trägt Hapag-Lloyd mittels direkter und indirekter Emissionen zum Klimawandel bei.

---

- **[Tatsächliche negative Auswirkung] Anhaltende Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen**  
Mangels technologisch und wirtschaftlich machbarer Alternativen besteht eine fortlaufende Abhängigkeit von Technologien, deren Betrieb fossilen Brennstoff benötigt. Dies wirkt sich nachteilig auf den Übergang zu einer klimaneutralen Gesellschaft aus.

---

- **[Mögliche positive Auswirkung] Forschung in den Bereichen alternative Treibstoffe, Antriebs- und Effizienztechnologien**  
Durch die Umsetzung von Innovationen und Investitionen in die Forschung für nachhaltigen Transport treibt Hapag-Lloyd den technologischen Status quo voran und kann die branchenweite Dekarbonisierung beschleunigen.

---

- **[Risiko] Verringerte Profitabilität als Folge nicht erreichter Dekarbonisierungsziele**  
Die Nichteinhaltung von Dekarbonisierungszielen und regulatorischen Anforderungen kann zu Reputationsverlusten, der Unfähigkeit die steigende Nachfrage nach umweltfreundlichen Seetransporten zu bedienen sowie erhöhten Kapitalkosten und Geldstrafen führen – was letztlich in einer geringen Profitabilität resultieren kann.

### Wesentliche IROs im Zusammenhang mit Energie, dem Klimaschutz und der Klimawandelanpassung

- **[Risiko] Fehlllokation von Ressourcen für Forschung und Investitionen**  
Investitionen in neue Schiffe können aufgrund der hohen Investitionskosten und der langen Lieferzeiten von mehreren Jahren ein finanzielles Risiko darstellen, da das Risiko besteht, dass die gesetzlichen Vorgaben zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen nicht rechtzeitig erfüllt werden.
- **[Risiko] Zunehmende Volatilität der Kundennachfrage nach umweltfreundlichen/nachhaltigen Transportlösungen**  
Eine geringe Nachfrage nach nachhaltigen Transportlösungen stellt ein Risiko dar, da hierdurch nur begrenzte Mittel um in Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu investieren, verfügbar sein können – insbesondere im Fall fehlender Bereitschaft zur Zahlung eines Aufpreises für nachhaltige Transportlösungen.
- **[Risiko] Steigende Kosten für umweltfreundliche Logistikdienstleistungen von Lieferanten**  
Hapag-Lloyd ist dem Risiko erhöhter Kosten für Vor- und Nachlauftransporte ausgesetzt, die durch mögliche Preiserhöhungen von Geschäftspartnern für umweltfreundliche Transportangebote (z. B. durch Elektrofahrzeuge) entstehen und an Hapag-Lloyd weitergegeben werden können.
- **[Risiko] Zunehmender Druck durch klimabezogene Regulierungen**  
Der zunehmende Druck durch klimabezogene Regularien stellt ein Risiko für Hapag-Lloyd dar, da strengere gesetzliche Auflagen wie die Vorgaben zum Emissionszertifikatehandel zu steigenden Kosten und erhöhtem bürokratischem Aufwand führen können.
- **[Risiko] Steigende Kosten aufgrund höherer Energiepreise**  
Höhere Logistikkosten, aufgrund von gestiegenen Energie-/Kraftstoffpreisen, können zu einer geringeren Nachfrage seitens der Kunden führen.
- **[Chance] Beitrag zur erfolgreichen klimaneutralen Transformation der Containerschiffahrtsbranche durch Partnerschaften**  
Durch das Eingehen strategischer Partnerschaften und Kooperationen innerhalb der Branche kann Hapag-Lloyd die Entwicklung innovativer Lösungen für die Dekarbonisierung unterstützen und so wettbewerbsfähige, emissionsarme Transportlösungen anbieten und den Markenwert steigern.
- **[Chance] Forschung in den Bereichen alternative Treibstoffe, Antriebs- und Effizienztechnologien**  
Investitionen in Energieeffizienz, digitalisierte Routenoptimierung und alternative Kraftstoffe können zu Kosteneinsparungen führen, den operativen Betrieb verbessern und den Markenwert steigern.
- **[Risiko] Zunehmende Häufigkeit von Extremwetterereignissen**  
Hapag-Lloyd ist mit dem Risiko extremer Wetterereignisse als Folge des Klimawandels konfrontiert, welche zu Störungen des operativen Betriebs führen können.

### 2.2.2. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)

(E1 SBM-3 18) Angesichts der potenziellen Risiken, die mit diesem wesentlichen Thema verbunden sind, hat Hapag-Lloyd spezifische klimabezogene Risiken identifiziert, die die Notwendigkeit eines proaktiven Risikomanagements bzw. proaktiver Risikobegrenzung weiter verdeutlichen.

(E1 SBM-3 19 b AR 7a, AR 13) Auf der Grundlage dieser im Rahmen der DMA identifizierten Risiken führte Hapag-Lloyd im Jahr 2024 eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (CRVA) durch. Aufbauend auf den Ergebnissen der CRVA wurde eine Resilienzanalyse durchgeführt, um die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells und der Strategie des Unternehmens zu untersuchen. Für bestimmte Standorte wurden dabei wesentliche physische Risiken identifiziert, die sich aus den folgenden Klimagefahren ergeben: Küstenerosion, Anstieg des Meeresspiegels, starke Niederschläge, Stürme und Wald- und Flächenbrände. Auf regionaler Ebene wurden potenzielle übergreifende physische Risiken hervorgehoben. Bei den 17 betrachteten Übergangsergebnissen wurden keine wesentlichen Übergangsrisiken festgestellt.

#### Wesentliche Risiken an bestimmten Standorten (Physische Risiken)

- Küstenerosion an neun Standorten
- Anstieg des Meeresspiegels an einem Standort
- Starkregen an vier Standorten
- Stürme an fünf Standorten
- Waldbrände an einem Standort

**Wesentliche Risiken in Regionen (Physische Risiken)**

- Dürre in sechs Regionen
- Hitzewelle in einer Region
- Veränderte Niederschlagsmuster und -arten in einer Region
- Starker Niederschlag in einer Region
- Kältewelle/Frost in einer Region
- Niederschlag oder hydrologische Variabilität in einer Region
- Überlaufen von Gletscherseen in einer Region
- Waldbrand in einer Region
- Hochwasser in zwei Regionen

(E1 SBM-3 19 b AR 7a, AR 13) Die potenziellen Folgen der identifizierten Risiken wurden aus finanzieller, regulatorischer und marktbezogener Sicht bewertet. Obwohl in der gesamten Klimarisikobewertung keine wesentlichen Übergangsrisiken identifiziert wurden, werden die Folgen von Übergangereignissen im Gesamtkontext betrachtet. Hapag-Lloyd ist intern aufgestellt, um transitorische Herausforderungen zu bearbeiten, die zu dem jetzigen Zeitpunkt kein Risiko darstellen. (E1 SBM-3 19 a AR 6, AR 1) Anschließend an die Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse erfolgte eine Resilienzanalyse, die im gleichen Umfang durchgeführt wurde und die identifizierten Risiken berücksichtigt, um die Resilienz des Geschäftsmodells und der Strategie des Unternehmens zu untersuchen. (E1 SBM-3 19b AR 7 b) In Anlehnung an die „Strategy 2030“ von Hapag-Lloyd und das Zwischenziel der Dekarbonisierung mit gleichem Zieljahr wurde für die Resilienzanalyse ein Zeithorizont bis 2030 gewählt. Als Basis wurde das 1,5 °C-Szenario zugrunde gelegt.

**Ergebnisse der Resilienzanalyse und Anpassungsmaßnahmen**

(E1 SBM-3 19 c AR 8a, AR 13) Hapag-Lloyd kommt in der Resilienzanalyse zu dem Schluss, dass die Strategie und das Geschäftsmodell des Unternehmens gegenüber klimabedingten Risiken anpassungsfähig und resilient sind. Das ermöglicht es dem Unternehmen, potenzielle Störungen des Betriebsablaufs zu bewältigen. Wesentliche physische Risiken betreffen in erster Linie Bürostandorte und Terminals und werden durch Initiativen zur Anpassung an den Klimawandel im jeweiligen Gebiet proaktiv adressiert. Eine Herausforderung wird sein, die Nachfrage nach emissionsarmen Transporten mit dem Angebot an alternativen Treibstoffen in Einklang zu bringen. Die Schiffe und Container von Hapag-Lloyd sind wichtige Vermögenswerte und weisen eine hohe Resilienz gegen klimabedingte Gefahren auf, sodass das Unternehmen von potenziellen physischen Klimarisiken relativ wenig betroffen ist. Eine beispielhafte Maßnahme ist die aktive Entwicklung grüner Schifffahrtslösungen durch Hapag-Lloyd, um die zukünftige Nachfrage nach emissionsarmen Produkten zu decken.

Lösungen wie Ship Green bieten Hapag-Lloyd's Kunden durch den Einsatz von alternativen bzw. emissionsarmen Treibstoffen im Flottenbetrieb einen emissionsarmen Transport. Durch die Verwendung dieser emissionsarmen Treibstoffe können Einsparungen bei den THG-Emissionen im Vergleich zum Betrieb mit Schweröl auch an die eigenen Kunden weitergegeben werden.

Die Schwierigkeiten liegen im Wettbewerb um alternative Kraftstoffe sowie in deren technischer Umsetzung. Es wurden jedoch bereits Maßnahmen ergriffen, um diese Probleme zu lösen und Flexibilität bei der Einführung alternativer Treibstoffe zu schaffen.

(E1 SBM-3 AR 8b) Außerdem besteht die Möglichkeit, die Schiffe angesichts des Klimawandels anzupassen. Sie werden im Rahmen des Fleet Upgrade Program (FUP) regelmäßig nachgerüstet, um die Energieeffizienz zu erhöhen und die Dekarbonisierungsziele zu erreichen. Alle mit fossilen Brennstoffen betriebenen Schiffe können prinzipiell mit bestimmten alternativen Treibstoffen betrieben oder für den Betrieb mit alternativen Treibstoffen nachgerüstet werden, sodass sie sich

flexibel an regulatorische Änderungen oder Änderungen am Markt anpassen können. Darüber hinaus entsprechen die Neubauten des Unternehmens den jeweiligen EEDI-Anforderungen der IMO und es werden alternative Treibstoffe, wie Flüssiggas, Methanol oder Ammoniak, aktiv für einen zukünftigen Einsatz im Treibstoffmix von Hapag-Lloyd untersucht.

Das Unternehmen kann im Rahmen der Poseidon-Prinzipien Finanzinstrumente wie nachhaltigkeitsbezogene Anleihen ausgeben. Diese Instrumente ermöglichen nachhaltige Investitionen in die Seeschifffahrt und erleichtern den Zugang zu Finanzmitteln. Hapag-Lloyd kommuniziert seine Dekarbonisierungsziele aktiv mit der Investorengemeinschaft und den wichtigsten Stakeholdern und gewährleistet damit Transparenz wie auch die Übereinstimmung mit seinen strategischen Zielen. Mit Blick auf die Zukunft plant Hapag-Lloyd, den Anteil alternativer Treibstoffe im Flottenbetrieb zu erhöhen, um den gesetzlichen Anforderungen und der Kundennachfrage gerecht zu werden und seine strategischen Ziele zu erreichen. Langfristige Verträge können dabei helfen, die Versorgung mit alternativen Treibstoffen zu sichern, die zur Deckung dieser Nachfrage notwendig sind. Das Unternehmen pflegt einen proaktiven Dialog mit seinen wichtigen Kunden, um sie über das Angebot an nachhaltigen Transportlösungen zu informieren und ihre eigenen Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen.

#### Prozessbeschreibung der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse (CRVA)

*(E1 IRO-1 20 b AR 13-AR 14)* Bei der Bewertung der klimabedingten physischen Risiken wurden die wichtigsten Standorte des Unternehmens, darunter Terminals, Schifffahrtswege und Niederlassungen, auf der Grundlage ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für das Unternehmen priorisiert. Unter Verwendung der Gefahrenklassifikation der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission wurde die Exposition von Hapag-Lloyd gegenüber klimabedingten Gefahren in drei Szenarien (Shared Socioeconomic Pathway (SSP) 1-2.6, SSP2-4.5, SSP5-8.5) und drei Zeithorizonten unter Verwendung von 20 Klimamodellen bewertet. Die verwendeten Klimaszenarien entsprechen den Angaben des IPCC. Bei der Analyse wurde zwischen akuten und chronischen klimabedingten Gefahren unterschieden. Dabei wurden 60 spezifische Standorte auf ihre Exposition gegenüber klimabedingten Gefahren getestet. Einschränkungen bei der Bewertung des Klimarisikos bestehen im Hinblick auf die Exposition gegenüber Zyklonen, Überlaufen von Gletscherseen und der Versauerung der Ozeane, was auf Limitierungen des Modells des eingesetzten Dienstleisters zurückzuführen ist. Außerdem wurden Lücken in der Datenverfügbarkeit für Erdbeben, Küstenerosion und Bodensenkungen festgestellt.

Aufgrund der Mobilität von Schiffen wurden diese Vermögenswerte nicht in die standortbezogene Risikobewertung einbezogen. Sie wurde daher um eine Analyse auf regionaler Ebene erweitert, um die Konsequenzen auf die Transportrouten von Hapag-Lloyd zu ermitteln. Die folgenden geografischen Regionen wurden bei der Bewertung berücksichtigt: Afrika, Asien, Australasien, Zentral- und Südamerika, Europa und Nordamerika. Für klimabedingte Gefahren wurde das Risikopotenzial in den Dimensionen Gesundheit, Umwelt und Finanzen ermittelt. In der regionalen Bewertung wurden die klimabedingten Gefahren auf der Grundlage des Szenarios Representative Concentration Pathway (RCP) 8.5 (entspricht SSP5-8.5) bewertet.

*(E1 IRO-1 AR 11 a AR 13-AR 14)* Für Bürostandorte, eigene Terminals und wichtige Schifffahrtswege hat das Unternehmen kurz-, mittel- und langfristige Klimagefahren ermittelt. Bei Schiffen und Tätigkeiten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wurde keine Unterscheidung in kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte vorgenommen. *(E1 IRO-1 AR 11 a AR 13-AR 14)* Durch die Bewertung von Standorten und der dazugehörigen Vermögenswerte hat Hapag-Lloyd die Exposition seiner Geschäftsaktivitäten gegenüber klimabedingten Gefahren geprüft.

*(E1 IRO-1 AR 11 b AR 13-AR 14)* Im Rahmen der physischen Klimarisikobewertung wird der kurzfristige Horizont als der Zeitraum von 2015 bis 2044 definiert. Der mittelfristige Horizont umfasst die Jahre 2035 bis 2064, während der langfristige Horizont bis 2099 reicht. Die Überschneidung des kurz- und mittelfristigen Horizonts ergibt sich aus dem methodischen Ansatz, den der externe Dienstleister gewählt hat, um genaue Ergebnisse zu liefern. Die in der Bewertung verwendeten Zeithorizonte stellen eine Abweichung von den in ESRS 1 Abs. 77 definierten Standardzeithorizonten dar. Diese Abweichung wird als notwendig erachtet, um die Risikoexposition gegenüber Klimagefahren, die sich auch langfristig auf die Schifffahrtsbranche auswirken, widerzuspiegeln, was ein verbessertes Risikobewusstsein und die Möglichkeit zur rechtzeitigen Anpassung schafft.

*(E1 IRO-1 AR 11 c AR 13-AR 14)* Bei der Bewertung der Standorte wurden grundlegende Vulnerabilitäten wie Gebäudetyp und Höhenlage berücksichtigt, während zusätzliche Vorsichtsmaßnahmen wie Hochwasserschutzwände in einem späteren Stadium ebenfalls in Betracht gezogen wurden. Die Gefährdung der Orte wurde anhand einer Risikoskala von null bis drei bewertet. Während eine Risikobewertung von null eine zu vernachlässigende Gefährdung darstellt, bedeutet eine Bewertung von drei eine erhebliche Gefährdung durch klimabedingte Gefahren. Die Standorte wurden durch geografische Koordinaten in Längen- und Breitengraden lokalisiert. Wie beschrieben, wurde die Exposition von Schiffen sowie von Binnentransportunternehmen als Teil der Lieferkette aufgrund ihrer Mobilität in die regionale Bewertung einbezogen. Wichtige Schifffahrtswege wie der Suezkanal und der Panamakanal wurden aufgrund ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung inkludiert. Da Hapag-Lloyd weltweit tätig ist, wurden alle Regionen in diese Analyse einbezogen. *(E1 IRO-1 AR 11 d AR 13-AR 14)* Um eine fundierte Bewertung zu gewährleisten, die die herausfordernden Entwicklungen des Klimawandels widerspiegelt, wurde das Szenario mit hohen Emissionen SSP 5-8.5 (entspricht RCP-8.5), das von einer fossilen Entwicklung ausgeht, in die Klimarisikobewertung einbezogen.

*(E1 IRO-1 21 AR 13-AR 14)* Für jeden der 60 Standorte, die in der standortspezifischen Bewertung analysiert wurden, wurde in einem Screening ermittelt, ob wesentliche klimabedingte Gefahren bestehen. Wird unter einem beliebigen Klimaszenario und in einem beliebigen Zeithorizont eine wesentliche Gefahr festgestellt, gilt der Ort als gefährdet. Dieser konservative Ansatz stellt sicher, dass die physischen Risiken gründlich berücksichtigt werden. *(E1 IRO-1 20 c AR 13-AR 14)* Im Rahmen des Prozesses zur Identifizierung klimabezogener Übergangsrisiken hat Hapag-Lloyd seine Exposition gegenüber Übergangsereignissen in der eigenen Geschäftstätigkeit und entlang seiner gesamten Wertschöpfungskette bewertet. Die klimabedingten Übergangsrisiken wurden anhand einer Liste von Übergangsereignissen bewertet, die auf Hapag-Lloyd und die Seeschifffahrtsbranche zugeschnitten sind.

*(E1 IRO-1 AR 12 b AR 13-AR 14)* In einer Vorprüfung wurde eine kurze Auswahl von Übergangsereignissen zusammengestellt, die die vier Dimensionen Politik und Recht, Markt, Technologie und Reputation abdecken, die von der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) vorgegeben werden. Diese Ereignisse wurden anhand ihrer Relevanz für Hapag-Lloyd und die Seeschifffahrtsbranche ausgewählt. *(E1 IRO-1 AR 12 a AR 13-AR 14)* Es wurden Interviews mit internen Experten aus fünf verschiedenen Abteilungen geführt, um die wichtigsten Übergangsereignisse zu untersuchen. Diese Diskussionen konzentrierten sich auf die Zeithorizonte, die aktuellen und erwarteten Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Unternehmens, die bestehenden Abhilfestrategien und die Gefährdung der verschiedenen Vermögensarten. Die identifizierten Ereignisse wurden in kurz-, mittel- und langfristige Zeiträume eingeteilt, um ihren potenziellen Einfluss auf die strategischen Ziele der Organisation umfassend zu bewerten.

(E1 IRO-1 AR 12 c AR 13-AR 14) Der Identifizierung der Übergangereignisse wurde ein Szenario zugrunde gelegt, das mit dem Pariser Abkommen übereinstimmt und einer Begrenzung des Klimawandels auf 1,5°C entspricht, da alle Übergangereignisse unter der Prämisse der Verpflichtung von Hapag-Lloyd zu seinen auf 1,5°C ausgerichteten Maßnahmen zur Dekarbonisierung diskutiert wurden. Mit dem Ziel, bis 2045 einen Netto-Null-Treibhausgasausstoß zu erreichen, beabsichtigt der künftige Übergangsplan, der die Emissionen aus dem Schiffsbetrieb des Segments Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd abdeckt, im Einklang mit dem Ziel der Verordnung (EU) 2021/1119 (Europäisches Klimagesetz) bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, wobei keine oder nur eine begrenzte Überschreitung festgestellt wird.

(E1 IRO-1 21 AR 13-AR 14) Auf der Grundlage von Experteninterviews wurden potenzielle Übergangsrisiken und -chancen in einem Szenario ermittelt, das dem 1,5°C-Ziel im Einklang mit dem Pariser Abkommen entspricht. Andere Szenarien wurden bei der Ermittlung der Übergangsrisiken nicht berücksichtigt. Wenn in einem der Zeithorizonte eine signifikante Exposition gegenüber einem Übergangereignis festgestellt wird, wird das Übergangsrisiko als wesentlich angesehen. (E1 IRO-1 AR 15 AR 13-AR 14) Weitere Informationen zu finanziellen Angaben sind im Abschnitt E1–3 zu finden.

**2.2.3. Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-2)**

(E1-2 24) Alle IROs, die in direktem Zusammenhang mit den Dekarbonisierungsbestrebungen und -zielen der Flotte stehen, werden über die von Hapag-Lloyd umgesetzte „Strategy 2030“ gesteuert. Abgesehen davon hat Hapag-Lloyd kein spezielles Klimaschutzkonzept entwickelt, das alle identifizierten wesentlichen indirekten Risiken und Chancen umfasst. (E1-2 25 AR 16-AR 18) Klimaschutz ist eines der Schwerpunktthemen der „Strategy 2030“ von Hapag-Lloyd, während die Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienzmaßnahmen, die über die Optimierung von Schiffen hinausgehen, der Einsatz erneuerbarer Energien und andere damit verbundene Bereiche im Rahmen der Strategie nicht explizit behandelt werden.

IRO	Konzept: Strategy 2030
<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Beitrag zur globalen Erwärmung durch direkte und indirekte Treibhausgasemissionen	X
<b>[Tatsächliche negative Auswirkung]</b> Anhaltende Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen	
<b>[Mögliche positive Auswirkung]</b> Forschung in den Bereichen alternative Treibstoffe, Antriebs- und Effizienztechnologien	X
<b>[Risiko]</b> Verringerte Profitabilität als Folge nicht erreichter Dekarbonisierungsziele	X
<b>[Risiko]</b> Fehlallokation von Ressourcen für Forschung und Investitionen	
<b>[Risiko]</b> Zunehmende Volatilität der Kundennachfrage nach umweltfreundlichen / nachhaltigen Transportlösungen	X
<b>[Risiko]</b> Steigende Kosten für umweltfreundliche Logistikdienstleistungen von Lieferanten	
<b>[Risiko]</b> Zunehmender Druck durch klimabezogene Regulierungen	X
<b>[Risiko]</b> Steigende Kosten aufgrund höherer Energiepreise	
<b>[Chance]</b> Beitrag zur erfolgreichen klimaneutralen Transformation der Containerschifffahrtsbranche durch Partnerschaften	X
<b>[Chance]</b> Forschung in den Bereichen alternative Treibstoffe, Antriebs- und Effizienztechnologien	X
<b>[Risiko]</b> Zunehmende Häufigkeit von Extremwetterereignissen	

(E1 MDR-P 65 a) Als eine der fünf zentralen Säulen der Strategy 2030 beschreibt Hapag-Lloyd seinen Ansatz zum Umgang mit IROs in Bezug auf das wichtige strategische Ziel der Dekarbonisierung des Flottenbetriebs. Dabei wurde ein THG-Reduktionsziel für 2030 gesetzt und das



Erreichen von Netto-Null-Treibhausgasemissionen für die Containerschiffsflotte auf 2045 festgelegt. Insbesondere IROs, die sich auf eine effektive Reduzierung der THG-Emissionen beziehen, werden durch die Umsetzung der Strategie, die von mehreren Abteilungen durchgeführt wird, effektiv verwaltet.

Strategy 2030	Beschreibung des Konzepts
(E1 MDR-P 65 a) Überwachungsprozess	Die Fortschritte der Dekarbonisierungsstrategie werden vom Vorstand vierteljährlich überprüft. Die tatsächliche Leistung im Vergleich zum Ziel wird auf der Grundlage der absoluten CO <sub>2</sub> e-Emissionen und des AER als Teil des Strategy-2030-Dashboards monatlich berichtet. Die KPIs werden aus den aktuellen Leistungsdaten der Schiffe abgeleitet. Darüber hinaus wird die erwartete Leistung im Rahmen der Unternehmensbudget- und Prognoseprozesse kontinuierlich überprüft.
(E1 MDR-P 65 b) Anwendungsbereich	Die Bestimmungen der Strategy 2030 gelten für den Hapag-Lloyd Konzern, wobei die Klimaschutzzielsetzung derzeit die Linienschiff-fahrtsaktivitäten der eigenen Flotte von Hapag-Lloyd umfasst.
(E1 MDR-P 65 c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist	Senior Managing Director Regulatory Affairs & Sustainability
(E1 MDR-P 65 d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,5°C-Abkommen von Paris</li> <li>• DNV 1,5°C-Initiative – Decarbonization Trajectories for the Shipping Industry</li> </ul>
(E1 MDR-P 65 e) Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts	Ein Global Strategy Summit wurde ausgerichtet, um eine Abstimmung der wichtigsten Stakeholder des Unternehmens zu erreichen. Vor diesem Treffen fanden Meetings mit den jeweiligen Vertretern des Senior Management statt, in denen sie auch ihre Sicht auf die Perspektive der Kunden darlegten. Die Entwicklung der Strategie basierte außerdem auf Kundeneinblicken, Stakeholder-Interviews und User Experience Forschung.
(E1 MDR-P 65 f) Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zur Verfügung gestellt wird	Zusammenfassungen der Strategy 2030 und relevanter Elemente sind auch im Hapag-Lloyd Intranet und auf der Website öffentlich zugänglich.

(E1 MDR-P ESRS 2 62) Hapag-Lloyd arbeitet aktiv an der Ausweitung seiner Konzepte, um auch IROs abzudecken, die nicht in der Strategy 2030 enthalten sind. Das Unternehmen plant, für diese IROs ein eigenes Konzept einzuführen, um das Engagement für verantwortungsvolles und nachhaltiges Handeln weiter zu stärken. Dennoch werden viele der identifizierten Risiken bereits als Teil der allgemeinen Geschäftsrisiken durch etablierte Risikomanagementprozesse gesteuert. Darüber hinaus beinhaltet das QEM ein für das Segment Linienschiffahrt etabliertes Handbuch, das die allgemeine Einhaltung von Qualitäts- und Umweltstandards im Geschäftsbetrieb regelt.

#### 2.2.4. Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten (E1-3)

(E1-3 28) Wie zu Beginn dieses Kapitels erläutert, hat Hapag-Lloyd ein Dekarbonisierungsziel für seinen Flottenbetrieb festgelegt. Um das gesetzte Ziel zu erreichen, wurde ein umfassendes Maßnahmenpaket formuliert und umgesetzt. (E1 ESRS 2 62) Derzeit konzentrieren sich das Emissionsminderungsziel und die entsprechenden Maßnahmen auf das Segment Linienschiffahrt. Die Möglichkeiten und Chancen hinsichtlich der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen, die über den aktuellen Anwendungsbereich hinausgehen, und die Behandlung anderer klimabedingter IROs sollen jährlich von den zuständigen Abteilungen als Teil des Governance-Prozesses bewertet werden.

### Maßnahmenplan für die Dekarbonisierung

(MDR-A 68a) Im Rahmen des umfassenden Maßnahmenplans für Effizienzhebel werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der einzelnen Schiffe umgesetzt. Alle Umrüstungsmaßnahmen werden im **FUP** gebündelt, das somit sicherstellt, dass die bestehenden Containerschiffe zum Erreichen des Klimaschutzziels von Hapag-Lloyd beitragen. Hapag-Lloyd geht davon aus, dass die aufgeführten Maßnahmen die Scope-1- und Scope-3.3-THG-Emissionen im Zusammenhang mit seiner Kerngeschäftstätigkeit der Containerschiffahrt reduzieren werden. Der Einbau neuer Propeller, verbesserte Beschichtungen, neue strömungsoptimierte Wulstbuge und die Optimierung der Motoren erhöhen die Treibstoffeffizienz der Schiffe. Durch die Erweiterung des Laschbrücken-Systems lassen sich Schiffe stärker beladen, was die Auslastung der Tragfähigkeit (Deadweight tons = DWT) sowie die Transportmöglichkeiten für leere Container verbessert. Zum 31. Dezember 2024 haben seit der Einführung des FUP im Jahr 2022 109 Schiffe ein Upgrade erhalten – davon 43 Schiffe im Jahr 2024. Unter anderem verzeichnete Hapag-Lloyd im dritten Quartal 2024 den Abschluss der 50. Propellerumrüstung.

Die „**Fleet Growth & Renewal**“-Initiative trägt ebenfalls zu den Effizienzhebeln bei, indem sie sich proaktiv mit den potenziellen Auswirkungen der Flottenerweiterung von Hapag-Lloyd auf Emissionen befasst. Durch den Ersatz von vergleichsweise ineffizienten Schiffen durch größere und effizientere, einschließlich Neubauten und strategischer Chartertonnage, können erhebliche Effizienzgewinne erzielt werden.

Die dritte Initiative im Zusammenhang mit Effizienzhebeln ist die **Effizienz des Netzwerks**. Sie wird bereits genutzt und ermöglicht es, die Durchschnittsgeschwindigkeit der Containerschiffe des Unternehmens deutlich zu senken und gleichzeitig wettbewerbsfähige Transitzeiten für Kunden zu gewährleisten. Das sogenannte Slow Steaming führt zu einer Verringerung des Treibstoffverbrauchs bzw. der Treibhausgasemissionen.

Hapag-Lloyd setzt sich aktiv für die Einführung **alternativer Treibstoffe** ein, um den CO<sub>2</sub>e-Fußabdruck zu reduzieren. Daher werden die Schiffe durch Investitionen in Dual-Fuel-Neubauten und die Umrüstung des Antriebs bestehender Schiffe entsprechend vorbereitet. Im Jahr 2024 wurden fünf Dual-Fuel-Flüssigerdgas-(LNG)-Schiffe mit einer Kapazität von 23.664 TEU geliefert und weitere 24 Dual-Fuel-LNG-Neubauten zur Lieferung in den Jahren 2027–2029 bestellt. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd einen wichtigen Meilenstein erreicht, indem es mit dem kanadischen Schiffseigentümer Seaspan eine Vereinbarung über die Umrüstung von fünf konventionell betriebenen Schiffen auf den Betrieb mit grünem Methanol geschlossen hat. Mit dieser Umrüstungsmaßnahme können diese Schiffe nahtlos in das Netzwerk des Unternehmens integriert werden, was das Engagement für eine positive Klimawende weiter festigt.

Gleichzeitig nutzt Hapag-Lloyd bereits heute aktiv verfügbare Biokraftstoffe und sichert sich die zukünftige Versorgung mit alternativen Treibstoffen. Der gesamte Biokraftstoff, der für Ship Green verwendet wird, stammt aus zertifizierten Lieferketten und wird aus abfall- oder reststoffbasierten Rohstoffen hergestellt. So wurden rund 195.000 Tonnen Biokraftstoffmischung verwendet. Außerdem wurde in Rotterdam das bisher größte Projekt zur Betankung von Biomethan aus einem Bunkerschiff mit einer Gesamtmenge von 2.200 Tonnen erfolgreich durchgeführt. Darüber hinaus wurde ein langfristiger Liefervertrag für Biomethanol gesichert, dessen Lieferungen im Jahr 2026 beginnen und bis zum vierten Quartal 2027 die volle Produktionskapazität von 250.000 Tonnen pro Jahr erreichen sollen. Die finale Investitionsentscheidung (FID) steht noch aus.

**(MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Dekarbonisierungshebel**

<b>MDR</b>	<b>Angaben</b>
(MDR-A 68b) Anwendungsbereich	Im eigenen Flottenbetrieb des Segments Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd gelten die Dekarbonisierungshebel für die gesamte Schiffsflotte einschließlich gecharterter Schiffe.
(MDR-A 68c) Zeithorizont bis zur Fertigstellung	Die Maßnahme soll im Rahmen der Strategy 2030 bis 2030 abgeschlossen werden. Die einzelnen Schritte zur Umsetzung von Slow Steaming und der Effizienzhebel im Rahmen dieser Maßnahme begannen im Jahr 2022 und werden kontinuierlich bis 2030 durchgeführt. Eine Fortführung im Rahmen ähnlicher oder zusätzlicher Maßnahmen über 2030 hinaus wird in den nächsten Jahren geprüft. Das Bunkern und Verbrennen von alternativen Treibstoffen sind als fortlaufende Maßnahme geplant, die bis 2045 und darüber hinaus reicht.
(MDR-A 68d) Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Durch diese Maßnahme wird kein wesentlicher Schaden verursacht, weshalb eine Beschreibung der wichtigsten ergriffenen Abhilfemaßnahmen und deren Ergebnisse für diejenigen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden, nicht erforderlich ist.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Im Jahr 2024 wurden acht Schiffsneubauten, davon fünf mit 23,7 TTEU und drei (einschließlich eines Langzeitchartererschiffs) mit 13,3 TTEU, in die Flotte aufgenommen. Sie ermöglichen es, die Dienste in den Fernost- und Lateinamerikafahrtgebieten auf größere und effizientere Schiffe umzustellen. Darüber hinaus wurden bereits ca. 500 TTEU an Neubauten und strategischer Chartertonnage gesichert, die in den nächsten Jahren bis 2029 geliefert werden. Weitere Möglichkeiten werden aktiv geprüft. Zum Ende des Berichtszeitraums wurden bereits 109 Schiffe umgerüstet. Maßnahmen zur Steigerung der Treibstoffeffizienz und Beladbarkeit werden kontinuierlich in der gesamten Flotte von Hapag-Lloyd umgesetzt. Im Vergleich zum Basisjahr 2022 hat Hapag-Lloyd die durchschnittliche Betriebsgeschwindigkeit der Flotte im Jahr 2024 reduziert. Aufgrund der unerwarteten Krise am Roten Meer gab es jedoch einen leichten Anstieg im Vergleich zu 2023. Unter anderem wurden im Jahr 2024 rund 195.000 Tonnen Biokraftstoffmischung verbraucht, was einer Reduzierung von rund 158.000t CO <sub>2</sub> e entspricht.
(MDR-A 69a-c) Wesentliche finanzielle Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die angegebenen Investitionen werden gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission als taxonomiekonforme CapEx-Investitionen für die Wirtschaftstätigkeit 6.10 ausgewiesen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aktuelle CapEx (2024): EUR 0,83 Mrd.</li> <li>– Künftige CapEx: EUR 4,14 Mrd.</li> </ul> </li> <li>• Derzeit sind keine nennenswerten OpEx für die Maßnahme vorgesehen.</li> </ul>
(E1-3-29a) Art des Dekarbonisierungshebels	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Flottenwachstum und Erneuerung – Investition in neue, größere und treibstoffeffizientere Schiffe</li> <li>– Flottenmodernisierung – technische Hebel zur Senkung des Treibstoffverbrauchs der bestehenden Flotte</li> <li>– Netzwerkeffizienz – Reduzierung der Servicegeschwindigkeiten unter Beibehaltung wettbewerbsfähiger Transitzeiten</li> <li>– Alternative Treibstoffe – optimaler Mix aus alternativen Treibstoffen</li> </ul>
(E1-3-29b) THG-Emissionsreduktion	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erzielte THG-Emissionsreduktion: 2,6 Mio. t CO<sub>2</sub>e</li> <li>• Erwartete THG-Emissionsreduktion: 7,7 Mio. t CO<sub>2</sub>e</li> </ul> <p><i>(ohne die Auswirkungen eines potenziellen künftigen Wachstums, da solche Prognosen mit Unsicherheiten behaftet sind)</i></p>
(E1-3-AR21) Ressourcenabhängigkeit	Die weitere Umsetzung der Maßnahme hängt teilweise von der weiteren Verfügbarkeit und Zuweisung von Ressourcen ab, wie die Verfügbarkeit alternativer Treibstoffe und Kapazitäten in den Werften. Die Erfüllung der Nachfrage des Marktes und der Stakeholder nach Dekarbonisierungsmaßnahmen hat eine strategische Komponente.
(E1-3-29 c i-iii) Zuordnung zu Finanzposten und EU-Taxonomie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neben der oben beschriebenen Zuordnung zu den Finanzmitteln gibt es keine Beziehung zu anderen Anhangangaben oder Posten.</li> <li>• Ein Teil des angegebenen CapEx-Betrags wird gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission als taxonomiekonforme CapEx für die Wirtschaftstätigkeit 6.10 oder 6.12 ausgewiesen.</li> </ul>

### 2.2.5. Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel (E1-4)

(E1-4 32) Hapag-Lloyd hat sich zum Ziel gesetzt, seine THG-Emissionen bis 2045 auf Netto-Null zu reduzieren. Der genaue Plan und die spezifischen Maßnahmen, die notwendig sind, um die THG-Emissionen bis 2045 auf Netto-Null zu reduzieren, müssen im Laufe der Zeit noch festgelegt werden und können bei Bedarf verfeinert werden. Einstweilen hat sich das Unternehmen klare und ehrgeizige Ziele gesetzt, um die absoluten THG-Emissionen auf Well-to-Wake-Basis bis 2030 im Vergleich zu 2022 um etwa ein Drittel auf 10 Millionen t CO<sub>2</sub>e zu reduzieren und den AER als relatives Ziel von 9,13 im Jahr 2022 auf 4,3g CO<sub>2</sub>e/DWTnm zu senken. Die Nachverfolgung der Wirksamkeit des Konzepts und der Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele wird von der jeweiligen Abteilung und der Nachhaltigkeitsabteilung durchgeführt.

(E1 – MDR-T 80 a AR 24 – AR 26) Es soll das Bestreben von Hapag-Lloyd unterstützen, ein Sustainability Driver in der Schifffahrtsbranche zu werden. Das im Rahmen der Hapag-Lloyd Klimawende definierte Ziel soll zu dazu beitragen.

#### (MDR-T 80b-j) Weitere Informationen zum Ziel: THG-Reduktionsziele

MDR	THG-Reduktionsziel 2030
(MDR-T 80b) Zielwert/Einheit des Ziels	Absolutes Ziel von 10 Millionen t CO <sub>2</sub> e Relatives Ziel eines AER von 4,3g CO <sub>2</sub> e/DWTnm
(MDR-T 80c) Anwendungsbereich	Well-to-Wake-Emissionen der weltweit operierenden Flotte
(MDR-T 80d) Bezugswert/ Bezugsjahr	15,6 Millionen t CO <sub>2</sub> e 9,13g CO <sub>2</sub> e/DWTnm (Basisjahr 2022)
(MDR-T 80e) Zeitraum	Bis 2030
(MDR-T 80f) Methoden und Annahmen	Der zugrundeliegende Dekarbonisierungspfad wurde gemeinsam mit DNV auf Grundlage des DNV 1,5°C-Modells für die maritime Industrie entwickelt. Weitere Einzelheiten sind unter E1-4 33 beschrieben.
(MDR-T 80g) Wissenschaftliche Erkenntnisse	Das Konzept basiert auf den in dem Klimaszenario SSP2 verwendeten Wachstumsannahmen für die Containerschifffahrtsbranche. Für das CO <sub>2</sub> e-Budget wird ein mittleres Konfidenzniveau angesetzt, das laut DNV als schlüssiger wissenschaftlicher Beweis auf der Grundlage des Sechsten Sachstandsberichts des IPCC gilt.
(MDR-T 80h) Einbindung von Stakeholdern	Beide THG-Reduktionsziele wurden unter Einbeziehung des Nachhaltigkeitsbeirats diskutiert und entwickelt, in dem verschiedene Stakeholdergruppen wie etwa Regierungsbehörden, Nichtregierungsorganisation und Wissenschaftsrepräsentanten vertreten sind.
(MDR-T 80i) Änderungen und Einschränkungen	Beide THG-Reduktionsziele beschränken sich auf die Scope-1- und Scope-3.3-Emissionen des Hapag-Lloyd Flottenbetriebs. Abgesehen davon gibt es keine relevanten Einschränkungen und es wurden seit der Einführung der THG-Reduktionsziele keine Änderungen an der Methodik vorgenommen.
(MDR-T 80j) Leistung	Die flottenbezogenen THG-Emissionen erreichten 2024 17,7 Millionen t CO <sub>2</sub> e (d. h. +2,1 Millionen t CO <sub>2</sub> e gegenüber 2022), was größtenteils auf das erhebliche Flottenwachstum (+31 % Stellplatzkapazität per 31. Dezember 2024 gegenüber dem 31. Dezember 2022) und Umleitungen über das Kap der Guten Hoffnung aufgrund der Krise im Roten Meer zurückzuführen ist und zu einem Gesamtanstieg der Transportleistung um ~30 % im Jahr 2024 (gegenüber 2022) geführt hat. Weitere Prozesse zur Messung werden in Abschnitt E1-3 erläutert. Gleichzeitig konnte Hapag-Lloyd die Effizienz deutlich steigern, wodurch die als AER gemessenen relativen Emissionen bei einem Wert von 7,96 (-13 % gegenüber 2022) lagen. Auch im Vergleich zu 2023 (-2 %; 8,14) ist eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

(E1-4 33 AR 27-AR 29) Das Dekarbonisierungsziel wurde auf Grundlage der 1,5°C-Initiative für CO<sub>2</sub>e-Reduktionspfade von DNV definiert, einem Bottom-up-Konzept, das ursprünglich in Zusammenarbeit mit der Net-Zero Banking Alliance für die maritime Industrie entwickelt wurde.

Das Konzept basiert auf der in dem Klimaszenario SSP2 verwendeten Wachstumsannahme für die Containerschiffahrtsbranche. Für das CO<sub>2</sub>e-Budget wird ein mittleres Konfidenzniveau angesetzt, das laut DNV als schlüssiger wissenschaftlicher Beweis auf der Grundlage des Sechsten Sachstandsberichts des IPCC gilt. (E1-4 34 b) Das Ziel umfasst die Well-to-Wake-Emissionen der Schiffskraftstoffe, die von der betriebenen Flotte verwendet werden, und deckt Scope-1- sowie Scope-3-Emissionen der Kategorie 3 ab. Es werden öffentlich verfügbare Emissionsfaktoren verwendet, die CO<sub>2</sub>, Methan und Stickoxide (NO<sub>x</sub>) berücksichtigen. Der Anteil der Scope-1-Emissionen des absoluten Ziels an den Gesamtemissionen lag im Basisjahr 2022 bei über 90 % und ist die genaueste Zahl, die zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stand. Der Anteil der Scope-3-Emissionen des absoluten Ziels an den gesamten Scope-3-Emissionen im Basisjahr ist nicht bekannt, da keine vollständige Umweltbilanz für 2022 verfügbar ist. (E1-4 AR 25 a,b) Es wurde 2022 als Basisjahr gewählt, da es zum Zeitpunkt der Strategieentwicklung das letzte verfügbare Jahr ohne extreme Covid-Effekte war und 2023 wiederum während der Entwicklung der Strategie 2030 noch nicht abgeschlossen war. Das Basisjahr wurde seit der Umsetzung des Ziels nicht verändert.

(E1-4 34 e, 16 a AR 26) Hapag-Lloyds THG-Reduktionsziel wurde durch den DNV auf Basis der „1,5°C-Initiative – Decarbonisation Trajectories for the Shipping Industry“ verifiziert. Die angestrebten Referenzwerte im Jahr 2030 für die Containerschiffahrtsbranche sind 178,8 Mio. t CO<sub>2</sub>e für Scope 1 und 31,5 Mio. t CO<sub>2</sub>e für Scope 3.3. Die entsprechenden Basiswerte für 2022 sind 251,2 Mio. t CO<sub>2</sub>e für Scope 1 und 44,3 Mio. t CO<sub>2</sub>e für Scope 3.3. (E1-4 AR 30 c) Gemäß DNV ist das THG-Reduktionsziel im Einklang mit dem 1,5°C-Szenario des Pariser Abkommens, sodass aktuell keine Notwendigkeit besteht, alternative Klimaszenarien zu untersuchen.

(E1-4 34 f, 16 b AR 30) Die einzelnen Dekarbonisierungshebel und ihr Gesamtbeitrag zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele werden im Rahmen der Angaben zu den Maßnahmen in Kapitel E1-3 erläutert.

#### (E1-4.34a,b,AR 23, AR 24) THG-Reduktionsziele für Scope 1, 2 und 3 basierend auf dem Dekarbonisierungsmaßnahmenplan

kt CO <sub>2</sub> e	2030			Gesamt
	Scope 1	Scope 2	Scope 3	
THG-Reduktionsziel	6.554	–	1.150	<b>7.704</b>

(E1-4 81, E1 ESRS 2 MDR-T 81 b i) Abgesehen von den zuvor beschriebenen Zielen hat Hapag-Lloyd keine zusätzlichen Ziele in Bezug auf Scope-2-Emissionen oder andere Scope-3-Emissionskategorien außer Kategorie 3 festgelegt. Bislang gibt es keine Zielvorgaben für die Energieeffizienz in Bezug auf Scope 2 oder die Anpassung an den Klimawandel. Wie bereits beschrieben, ist jedoch geplant, die Notwendigkeit erweiterter Zielvorgaben und entsprechender Maßnahmen ebenso wie die Wirksamkeit der für die wesentlichen IROs festgelegten Konzepte regelmäßig zu überprüfen.

(E1 ESRS 2 MDR-T 81 b ii) Zusätzlich zu den festgelegten Zielen für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 verfolgt Hapag-Lloyd das Ziel, die THG-Emissionen seiner Containerschiffsflotte bis zum Jahr 2045 auf Netto-Null zu reduzieren. (E1 ESRS 2 MDR-T 81 b ii 80 d) Der Fortschritt bei der Erreichung des Netto-Null-Ziels für die Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd im Jahr 2045 wird ausgehend vom Basisjahr 2022 gemessen.

### 2.2.6. Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)

Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit nutzt Hapag-Lloyd Energie aus verschiedenen Quellen. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

#### (E1-5 AR 34) Energieverbrauch und Energiemix

MWh	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	–
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	53.040.316,4
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	1.058.186,9
(4) Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	1.008,5
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	4.919,7
<b>(6) Gesamtverbrauch aus fossilen Quellen (berechnet als Summe der Zeilen 1 bis 5)</b>	<b>54.104.431,5</b>
Anteil der fossilen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	98,8 %
(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen	–
Anteil des Energieverbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	–
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Energien einschließlich Biomasse (umfasst auch industrielle und kommunale Abfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen, usw.)	579.652,5
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen <sup>1</sup>	76.202,7
(10) Verbrauch von selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	3,3
<b>(11) Gesamtverbrauch aus erneuerbaren Quellen (berechnet als Summe der Zeilen 8 bis 10)</b>	<b>655.858,5</b>
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch	1,2 %
<b>Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit (berechnet als Summe der Zeilen 6 und 11)</b>	<b>54.760.290,0</b>

<sup>1</sup> Gemäß der Empfehlung der RE100-Initiative wurden EACs vom Jahresanfang 2025 verwendet, um rückwirkend 31,1 % des eigenen Stromverbrauchs von 2024 abzudecken, da Jahresmengen an erneuerbarem Strom aus den sechs Monaten vor dem Berichtszeitraum, den zwölf Monaten des Berichtszeitraums oder den drei Monaten nach dem Berichtszeitraum angewendet werden können.

#### (E1-5.39) Energieerzeugung

	2024
Nicht erneuerbare Energieerzeugung (MWh)	–
Erneuerbare Energieerzeugung (MWh)	4,4

#### (E1-5.41) Gesamtenergieverbrauch durch Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren

MWh	2024
Gesamtenergieverbrauch durch Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	54.760.290,0

#### (E1-5.AR 37) Energieintensität auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse

MWh/TEUR	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren auf Grundlage der Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	2,9

(E1-5 42) Hapag-Lloyd ist im klimaintensiven Sektor der Schifffahrt tätig (NACE Code H50).

(E1-5 43 AR 38) Da Hapag-Lloyd ausschließlich in einem klimaintensiven Sektor tätig ist, sind in diesem Zusammenhang 100 % der im Jahresabschluss ausgewiesenen Nettoumsatzerlöse relevant.

## 2.2.7. THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen (E1-6)

(E1-6.44.AR 39, AR 46d, AR 48) THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen; THG-Emissionen pro Scope; Scope 3 Wirtschaftstätigkeiten; THG-Gesamtemissionen der Wertschöpfungskette (GHG Protocol)

t CO <sub>2e</sub>	2024		
	Konzern	Segment Linienschifffahrt	Segment Terminal & Infrastruktur
<b>Scope-1-Treibhausgasemissionen</b>			
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	15.300.306,1	15.262.925,1	37.381,0
Anteil der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen	20,3 %		
<b>Scope-2-Treibhausgasemissionen</b>			
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	20.111,7	10.991,6	9.120,0
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen <sup>1</sup>	1.023,0	1.023,0	–
<b>Wesentliche Scope-3-Treibhausgasemissionen</b>			
Gesamte Scope-3-THG-Bruttoemissionen	21.030.667,9	20.841.739,0	188.928,9
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	129.272,0		
3.2 Investitionsgüter	7.712.974,0		
3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	2.677.278,4		
3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	10.225.450,4		
3.5 Abfallaufkommen im Betrieb	5.577,2		
3.6 Geschäftsreisen	20.558,4		
3.7 Pendelnde Mitarbeitende	18.275,6		
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	56.986,2		
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	88.437,6		
3.15 Investitionen	95.858,0		
<b>THG-Emissionen insgesamt</b>			
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	36.351.085,7	36.115.655,7	235.429,9
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	36.331.997,0	36.105.687,0	226.309,9

\* In der Tabelle können aus rechentechnischen Gründen Rundungsdifferenzen auftreten.

<sup>1</sup> Gemäß der Empfehlung der RE100-Initiative wurden EACs vom Jahresanfang 2025 verwendet, um rückwirkend Anteile des Stromverbrauchs von 2024 abzudecken, da Jahresmengen an erneuerbarem Strom aus den sechs Monaten vor dem Berichtszeitraum, den zwölf Monaten des Berichtszeitraums oder den drei Monaten nach dem Berichtszeitraum angewendet werden können.

Flottenspezifische Maßnahmen, die sich auf einen wesentlichen Teil der Treibhausgasemissionen beziehen sowie flottenbezogene Vorjahreswerte werden unter Abschnitt 2.2.5 ausgewiesen. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen keine konzernweiten Meilensteine und Ziele. Aufgrund der erstmaligen Anwendung der CSRD werden noch keine Vorjahreswerte berichtet.

(E1-6 AR 39 b) Die von Hapag-Lloyd verwendete Methode zur Berechnung bzw. Messung von THG-Emissionen deckt Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen ab:

**Scope 1:** Die durch die Verbrennung von Brennstoffen verursachten Scope-1-Emissionen basieren auf dem direkten Verbrauch. Die Daten für das Austreten von Kältemitteln werden auf Grundlage der Menge der gekauften/aufgefüllten Kühlmittel berechnet.

**Scope 2:** Die standortbezogenen Scope-2-Emissionen werden anhand der länderspezifischen Daten zum Energiemix des Stromnetzes und des Verbrauchs der in den Ländern gelegenen Standorte berechnet. Die marktbezogenen Emissionen werden auf Grundlage der Informationen aus den jeweiligen Energieverträgen oder, falls verfügbar, des Residualmixes berechnet. Auch der Kauf von Grünstromzertifikaten wird bei dieser Berechnung berücksichtigt. Bei fehlender Datenverfügbarkeit werden die verfügbaren Daten segmentspezifisch im Verhältnis zur jeweiligen Fläche hochgerechnet.

**Scope 3:** Innerhalb von Scope 3 hängen die Berechnungsmethoden von der Datenverfügbarkeit ab. In den Fällen, in denen detaillierte Daten wie Produkteinheiten, Gewichte oder Entfernungen verfügbar waren, wurden diese Messgrößen für eine genauere Berechnung verwendet. In Fällen, in denen diese bevorzugten Daten nicht verfügbar waren, wurden stattdessen die finanziellen Ausgaben verwendet. Bei fehlender Datenverfügbarkeit werden die verfügbaren Daten segmentspezifisch im Verhältnis zur jeweiligen Fläche hochgerechnet. Für einige Fälle, die sich auf die eigene Flotte von Hapag-Lloyd beziehen, werden Annahmen getroffen. So wurden zum Beispiel bei der Berechnung der Emissionen für beschaffte Ersatzteile die Emissionen für fremdgemanagte Schiffe auf der Grundlage der Daten von Schiffen unter dem Management von Hapag-Lloyd hochgerechnet. Dies geschieht unter der Annahme, dass die Menge der benötigten Ersatzteile unabhängig vom Schiffsmanager gleich bleibt. Die einzelnen Ansätze für Hochrechnungen werden unter MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit und darüber hinaus unter ESRS 2 BP-2 10 a beschrieben.

Quellen für die Emissionsfaktoren sind DEFRA/BEIS, EPA USEEIO, Fuel EU Maritime und GLEC. Diese Quellen wurden ausgewählt, da sie als zuverlässige verfügbare Datensätze gelten. Die wichtigsten Tools sind UL360 und, für Transportemissionen, EcoTransIT.

(E1-6 47) Die Methodik und Annahmen für die Berichterstattung der THG-Emissionen werden zum ersten Mal veröffentlicht, daher sind in diesem ersten Berichtsjahr keine für die Vergleichbarkeit relevanten Änderungen zu beachten. (E1-6 AR 42 c) Außerdem gab es im Berichtszeitraum keine Auswirkungen bedeutender Ereignisse oder Veränderungen der Umstände.

(E1-6 AR 45 d) Hapag-Lloyd hat im Berichtszeitraum vertragliche Instrumente in Bezug auf seine Scope-2-THG-Emissionen genutzt. Der Prozentsatz der vertraglichen Instrumente in Bezug auf ihren jeweiligen Energieverbrauch beträgt 93,7 %. Hapag-Lloyd hat die folgenden vertraglichen Instrumente genutzt:

- Gebündelte Direktverträge mit Lieferanten im Ausmaß von 50,9 % des Energieverbrauchs in Bezug auf alle Scope-2-THG-Emissionen
- Ungebündelte Grünstromzertifikate im Ausmaß von 31,1 % des Energieverbrauchs in Bezug auf alle Scope-2-THG-Emissionen (gemäß der Empfehlung der RE100-Initiative wurden EACs vom Jahresanfang 2025 verwendet, um rückwirkend Anteile des Stromverbrauchs von 2024 abzudecken, da Jahresmengen von Strom aus erneuerbaren Energien aus den sechs Monaten vor dem Berichtszeitraum, den zwölf Monaten des Berichtszeitraums oder den drei Monaten nach dem Berichtszeitraum angewendet werden können)
- Ungebündelte Direktverträge mit Lieferanten im Ausmaß von 6,0 % des Energieverbrauchs in Bezug auf alle Scope-2-THG-Emissionen
- Ungebündelte International Renewable Energy Certificates (IRECs) im Ausmaß von 5,8 % des Energieverbrauchs in Bezug auf alle Scope-2-THG-Emissionen

(E1-6 AR 46 g) Hapag-Lloyd hat im Berichtszeitraum erstmals eine umfassende Berechnung seines Scope-3-THG-Fußabdrucks durchgeführt. 49,4 % der Scope-3-THG-Emissionen von Hapag-Lloyd werden anhand von Primärdaten berechnet.



(E1-6 AR 46 i) In diesem Bericht wurden alle relevanten Kategorien von Scope-3-THG-Emissionen berücksichtigt. Die folgenden Kategorien wurden aus den angeführten Gründen ausgeschlossen:

- Kategorie 8 umfasst Emissionen von vorgelagerter geleaster Ausrüstung, welche nur von geringfügiger Menge sind und daher nicht angegeben werden. Der Energieverbrauch und die daraus resultierenden THG-Emissionen, die durch geleaste Gebäude und Fahrzeuge verursacht werden, werden Scope 1 und Scope 2 zugeordnet.
- Kategorie 9 umfasst den Transport (von Produkten), für den das berichtende Unternehmen nicht zahlt und der nach dem Verkaufsort stattfindet. Hapag-Lloyd bietet ausschließlich Dienstleistungen an; diese Dienstleistungen können per Definition nach dem Verkaufsort nicht weiter transportiert werden. Daher wird diese Kategorie ausgeschlossen. Transportdienstleistungen, die Hapag-Lloyd beschafft hat, sind in Kategorie 4 enthalten.
- Die Kategorien 10 und 12 betreffen die Verarbeitung verkaufter Produkte und die Behandlung der verkauften Produkte am Ende ihrer Lebensdauer. Hapag-Lloyd verkauft keine Produkte, sondern bietet nur Dienstleistungen an. Diese Leistungen können weder weiterverarbeitet werden, noch ist eine Behandlung am Ende der Lebensdauer möglich. Daher wurden diese Kategorien ausgeschlossen.
- Kategorie 14 umfasst Franchise-Aktivitäten, die für Hapag-Lloyd nicht von Relevanz sind.

(E1-6 AR 46 i) Abgesehen von den genannten Kategorien sind folglich alle anderen, d. h. die Scope-3-THG-Emissionskategorien 1-7, 11, 13 und 15, enthalten. (E1-6 AR 46 h) Im Allgemeinen bestimmt die finanzielle Kontrolle für alle wesentlichen THG-Kategorien mit Ausnahme der Kategorie 3.15 (siehe unten) die Berichtsgrenze. Für die einzelnen Scope-3-Kategorien werden die folgenden Berechnungsmethoden verwendet:

- **Scope 3.1:** Die Berechnung erfolgt mithilfe des ESG-Berichtstools (UL360) mit Emissionsfaktoren aus etablierten Quellen wie DEFRA/BEIS und EPA. Emissionen, die auf der Grundlage der finanziellen Ausgaben berechnet werden, werden an die Inflation angepasst. Für Kategorien, für die Gewichtsdaten verfügbar sind, werden Emissionsfaktoren auf Basis des Gewichts angewendet.
- **Scope 3.2:** Für Schiffsneubauten werden die Emissionen mithilfe eines gewichtsbasierten Emissionsfaktors berechnet, der mit dem Leergewicht multipliziert wird. Der Emissionsfaktor umfasst die Emissionen aus der Stahlproduktion sowie die EcolInvent-Daten für die in der Werft verursachten Emissionen. Die Emissionen aus der Produktion neuer Container werden anhand von EcolInvent-Faktoren für verschiedene Containertypen berechnet, die mit der Anzahl der neuen Container pro Typ multipliziert werden. Für Fahrzeuge und Maschinen/Ausrüstungen wurde ein ausgabenbasierter Ansatz gewählt. Bei Büroneubauten basiert er auf einem Emissionsfaktor pro Quadratmeter.
- **Scope 3.3:** Diese Kategorie umfasst Emissionen aus der Lieferkette der Brennstoffe, die hauptsächlich auf den Schiffen von Hapag-Lloyd verbraucht werden. Die Emissionen umfassen die Phasen von der Quelle bis zum Tank (Well-to-Tank), einschließlich Produktion, Verarbeitung, Transport und Lieferung. Die Emissionsfaktoren für fossile Schiffstreibstoffe basieren auf der EU-Verordnung (EU) 2023/1805 – Fuel EU Maritime. Die Emissionsfaktoren für erneuerbare Schiffstreibstoffe basieren entweder auf Literaturwerten aus der EU RED II (EU) 2018/2001 oder auf den jeweiligen Treibstoffzertifikaten (Nachhaltigkeitsnachweis), die im Rahmen der RED II akzeptiert werden. Für andere Kraftstoffe, die in Autos usw. verwendet werden, werden die vorgelagerten Emissionsfaktoren von DEFRA/BEIS verwendet. Für Strom werden vorgelagerte Emissionsfaktoren von DEFRA/BEIS sowie Übertragungs- und Verteilungsverlustfaktoren der Internationalen Energieagentur verwendet, sofern verfügbar werden dabei länderspezifische Werte genutzt.

- Scope 3.4:** Diese Kategorie umfasst Emissionen aus dem Vor- und Nachlauftransport mit Lkw, Bahn, Binnenschiff und Feeder sowie Emissionen, die Hapag-Lloyd durch den Transport eigener Container auf Partnerschiffen zugerechnet werden. Sie deckt auch Emissionen ab, die durch den Transport von Ersatzteilen entstehen. In all diesen Fällen sind die Daten „von“, „nach“, „Transportmodus“, „Anzahl TEU“ (für Ersatzteile: „Gewicht“), „Containertyp“ (trocken/gekühlt), „Containerauslastung“ (voll/leer) nur für Bahn und Lkw, und „Clean Cargo Fahrtgebiet“ für Schiffstransporte relevant. In allen Fällen werden diese Rohdaten zur Berechnung an das EcoTransIT-Tool gesendet. Für den Vor- und Nachlauftransport wird die endgültige Datenaufbereitung vom EcoTransIT-Team selbst durchgeführt. In den anderen Fällen wird der CSV-Massenupload verwendet. Die Emissionsfaktoren werden grundsätzlich gemäß der EcoTransIT-Methodik verwendet. Für die Schiffsemissionen werden die Emissionsfaktoren von Clean Cargo genutzt, die ebenfalls im EcoTransIT-Tool gespeichert sind. Die Emissionen im Zusammenhang mit Schiffen werden, nach Empfehlung von Clean Cargo, mit einer Schiffsauslastung von 70 % und einem Entfernungskorrekturfaktor von 15 % berechnet.
- Scope 3.5:** Die Berechnung erfolgt durch die Erhebung von Daten über die Abfallmenge für verschiedene Abfallarten und unter Anwendung geeigneter Emissionsfaktoren. Die Emissionsfaktoren basieren auf dem Gewicht. Wenn keine Gewichtsangaben für Abfälle verfügbar sind, wird ein Umrechnungsfaktor angewendet.
- Scope 3.6:** Die Emissionen aus Flugreisen werden auf der Grundlage der zurückgelegten Strecke berechnet, wobei zwischen Kurz- und Langstreckenflügen unterschieden wird. Andere Verkehrsmittel für Geschäftsreisen werden über die finanziellen Ausgaben und unter Anwendung von ausgabenbasierten Emissionsfaktoren berechnet, die an die Inflation angepasst werden.
- Scope 3.7:** Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage von Verkehrsmitteln und Pendelstrecken und unterliegt einer Annahme darüber, an wie vielen Tagen die Mitarbeitenden im Büro arbeiten
- Scope 3.11:** Die Emissionen von Schiffen Dritter während des Anlegens in den Hapag-Lloyd Terminals werden auf der Grundlage des angenommenen Treibstoffverbrauchs pro Stunde berücksichtigt.
- Scope 3.13:** Die THG-Emissionen werden in erster Linie durch vercharterte Schiffe sowie durch an Dritte verleaste Generatoren durch deren Treibstoffverbrauch verursacht. Bei den vercharterten Schiffen basieren die Emissionen auf dem tatsächlichen Treibstoffverbrauch des Vorjahres, der für die im Berichtsjahr vercharterte Zeit hochgerechnet wird.
- Scope 3.15:** Die Emissionen von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen werden anhand der Daten der Unternehmen berechnet, sofern diese verfügbar sind. Die Emissionen werden dann entsprechend dem Anteil von Hapag-Lloyd heruntergerechnet. Wenn keine gemeldeten oder primären Daten verfügbar sind, werden Daten aus den Vorjahren verwendet. Fehlende Daten werden anhand der verfügbaren Daten, der branchenspezifischen Emissionsfaktoren und der jeweiligen Umsätze hochgerechnet.

Weitere Details zu den angewandten Hochrechnungsansätzen sind unter ESRS 2 BP-2 10 a zu finden.

#### (E1-6 53) Intensität der Treibhausgasemissionen

t CO <sub>2</sub> e/TEUR	2024
Intensität der Treibhausgasemissionen (standortbezogen)	1,9
Intensität der Treibhausgasemissionen (marktbezogen)	1,9
Nettoumsatzerlöse (Mio. EUR)	19.111,8

(E1-6 55) Die für die Berechnung der THG-Emissionsintensität verwendeten Nettoumsatzerlöse entsprechen den im Jahresabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen.

### 2.2.8. Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO<sub>2</sub>-Zertifikate (E1-7)

(E1-7 56 a AR 56– AR 57) Bei der Betrachtung klimarelevanter Themen konzentriert sich Hapag-Lloyd derzeit auf die Minimierung und Vermeidung von THG-Emissionen. Daher hat das Unternehmen noch nicht in interne Projekte oder Kooperationen innerhalb der Wertschöpfungskette investiert, die sich mit der Entnahme und Speicherung von Treibhausgasen befassen. (E1-7 56b AR 56) Nichtsdestotrotz hat Hapag-Lloyd Klimaschutzprojekte außerhalb seiner Wertschöpfungskette finanziert, indem CO<sub>2</sub>-Zertifikate gekauft wurden, die ausschließlich auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Jahr 2024 abzielen. (E1-7 58 AR 56) Diese Kompensationsaktivitäten durch den Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten für THG-Emissionen umfassten Geschäftsflüge und andere direkt mit den Niederlassungen von Hapag-Lloyd verbundene Quellen wie Firmenwagen, Öl, Fernwärme und Erdgas. (E1-7 AR 61) Hapag-Lloyd hat nur CO<sub>2</sub>-Zertifikate gekauft, die der „Gold Standard“-Klassifizierung entsprechen. Sie wurden repräsentativ für alle Teile der Organisation zentral gekauft.

#### (E1-7.58a) Entnahme und Speicherung von Treibhausgasen nach Umfang und nach Entnahme- und Speicheraktivität

t CO <sub>2</sub> e	2024
Entnahme von THG aus der eigenen Geschäftstätigkeit	–
Entnahme von THG in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	–
Entnahme von THG in der nachgelagerten Wertschöpfungskette	–
<b>Gesamtmenge der entnommenen und gespeicherten THG</b>	<b>–</b>
Umkehrungen	–
THG-Emissionen im Zusammenhang mit der Entnahmeaktivität	–

#### (E1-7.AR64) Informationen über im Berichtsjahr gelöschte CO<sub>2</sub>-Zertifikate

	2024
Gesamtmenge der CO <sub>2</sub> -Zertifikate außerhalb der Wertschöpfungskette, die anhand anerkannter Qualitätsstandards überprüft und gelöscht werden (t CO <sub>2</sub> e)	29.100,0
Anteil von Entnahmeprojekten	–
Anteil von Reduktionsprojekten	100,0 %
Gold Standard	100,0 %
Anteil aus Projekten innerhalb der EU	–
Anteil, der als entsprechende Anpassung gilt	–

(E1-7 58b) Die CO<sub>2</sub>-Zertifikate werden auf der Grundlage der genauen Menge erworben, die im Jahr 2024 für den Ausgleich von Geschäftsreisen durch Flüge und andere Quellen mit direktem Bezug zu den Niederlassungen von Hapag-Lloyd berechnet wird. Die jeweilige tatsächliche Datenerfassung wird ausschließlich von der zuständigen Abteilung durchgeführt. Neben dem genannten Fall werden in anderen Teilen der Organisation keine weiteren CO<sub>2</sub>-Zertifikate gekauft und es werden keine anderen Annahmen verwendet.

(E1-7 AR 58e) Hapag-Lloyd hat keine Entnahmeaktivitäten in CO<sub>2</sub>-Zertifikate umgewandelt und an andere Parteien auf dem freiwilligen Markt weiterverkauft. (E1-7 59a) Die Gesamtmenge der CO<sub>2</sub>-Zertifikate außerhalb der Wertschöpfungskette, die nach anerkannten Qualitätsstandards verifiziert und gelöscht wurde, beträgt 29.100 t CO<sub>2</sub>e. (E1-7 59b) Die Gesamtmenge an CO<sub>2</sub>-Zertifikaten außerhalb der Wertschöpfungskette, die in Zukunft gelöscht werden soll, beträgt 0 t CO<sub>2</sub>e. (E1-7 AR 62b) Es wurden keine CO<sub>2</sub>-Zertifikate zur Finanzierung von Entnahmeaktivitäten erworben.

(E1-7 60) Um die Netto-Null-Ambitionen von Hapag-Lloyd im Jahr 2045 zu erreichen, sind Maßnahmen zur Neutralisierung der restlichen Treibhausgasemissionen wahrscheinlich erforderlich. Bisher wurde noch keine Einschätzung des erforderlichen Umfangs dieser Neutralisierungsmaßnahmen gemacht, da derzeit viele Unwägbarkeiten, wie beispielsweise der zukünftige Treibstoffverbrauch, eine detaillierte Planung erschweren. (E1-7 61 a-c) Hapag-Lloyd hat keine öffentlichen Aussagen zur Treibhausgasneutralität getätigt, die den Einsatz von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten beinhalten.

**2.2.9. Interne CO<sub>2</sub>-Bepreisung (E1-8)**

(E1-8 63 a, b) Hapag-Lloyd verfügt über ein internes CO<sub>2</sub>e-Bepreisungssystem, das Scope 1 und Scope 3.3 (Treibstoff- und energiebezogene Tätigkeiten) abdeckt, um die strategischen Entscheidungen über Anlageninvestitionen zu steuern (CapEx-Schattenpreis). Das System wird auf alle Investitionen in neue Schiffe (Neubauten und Charterschiffe) und auf die Umrüstung von Schiffen angewandt, um diese Investitionen wirtschaftlich zu bewerten, und spiegelt Szenarien für zukünftige CO<sub>2</sub>e-Bepreisungssysteme wider. Für den Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd einen Basispreis von 82 EUR pro Tonne CO<sub>2</sub>e angesetzt, der geringfügig über dem aktuellen Niveau des Europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS) liegt, aber auf die gesamten erwarteten CO<sub>2</sub>e-Emissionen unter der Annahme einer globalen Abdeckung angewendet wird. Die operative Steuerung des Geschäfts von Hapag-Lloyd berücksichtigt die derzeit geltenden CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme in Europa (EU-ETS). (E1-8 63 c) Der CO<sub>2</sub>e-Preis wurde in Anlehnung an das Bepreisungssystem des EU-ETS festgelegt und wird regelmäßig überwacht. Darüber hinaus verfolgt Hapag-Lloyd die Entwicklungen eines möglichen CO<sub>2</sub>e-Bepreisungssystems, das nach dem Ermessen der IMO eingeführt wird. (E1-8 63 d) Im Jahr 2024 beträgt der Prozentsatz der Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Bruttoemissionen, die von den internen CO<sub>2</sub>e-Bepreisungssystemen bei Hapag-Lloyd abgedeckt werden, 0%, da sie ausschließlich auf künftige Investitionen in Schiffe angewendet werden. (E1-8 AR 65) Es gibt keine Verbindung zu CO<sub>2</sub>e-Preisen im Jahresabschluss, da sie nicht in der Form Teil des Jahresabschlusses sind.

**(E1-8.63a) Arten der CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme**

	Angewandte Preise (EUR/t CO <sub>2</sub> e)
CapEx-Schattenpreis	82
CO <sub>2</sub> -Preise für die Werhaltigkeitsprüfung	78

**2.2.10. Mindestangabepflicht – Kennzahlen (E1 MDR-M)**

**(E1-1) Übergangsplan für den Klimaschutz**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Anpassung an den Klimawandel

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Prozentsatz der anerkannten Vergütungen, die an klimabezogene Themen geknüpft sind	Die ESG-Komponente basiert auf der Verringerung des AER-Werts im Berichtsjahr, der die CO <sub>2</sub> -Intensität von Schiffen, gemessen an der Tragfähigkeit des Schiffes, angibt. Die Einzelheiten werden in Kapitel „1.5. Einbeziehung von nachhaltigkeitsbezogenen Leistungen in Anreizsysteme (GOV-3)“ beschrieben.

Dem Maßnahmenplan zugewiesene finanzielle Mittel (OpEx)	Es wurden keine nennenswerten OpEx zugewiesen. Die nach der EU-Taxonomie gemeldeten OpEx beziehen sich, wie im Kapitel EU-Taxonomie angegeben, auf Kosten, die keinen Zusammenhang mit der Maßnahme haben.
Dem Maßnahmenplan zugewiesene finanzielle Mittel (CapEx)	Die finanziellen Mittel entsprechen dem CapEx-Plan nach EU-Taxonomie und beinhalten bestellte Neubauten und Umrüstungen, die vertraglich für die Jahre 2024–2029 vereinbart wurden.

### (E1-3) Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Klimakzepten

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird  
Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:  
Klimaschutz

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Erzielte THG-Emissionsreduktionen	Für die Schiffe entspricht die erzielte THG-Emissionsreduktion dem Delta zwischen den Emissionen des Basisjahres (2022), angepasst an die Auslastung im Berichtsjahr (DWTnm), und den Emissionen des Berichtsjahres.
Erwartete THG-Emissionsreduktionen	Für die Schiffe entspricht die erwartete THG-Emissionsreduktion dem Emissionsdelta zwischen den relevanten Emissionen im Berichtsjahr entsprechend den erwarteten Maßnahmen und den Emissionen im Zieljahr (2030).

### (E1-4) Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird  
Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:  
Anpassung an den Klimawandel

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Absoluter Wert der gesamten THG-Emissionsreduktion	Die Veränderung der relativen Emissionsintensität (AER) zwischen Basisjahr und Berichtsjahr multipliziert mit der Auslastung im Berichtsjahr (in DWT*nm).
Intensitätswert der gesamten THG-Emissionsreduktion	Der Intensitätswert der gesamten THG-Emissionsreduktion ist der AER. Die Methodik wird in den unternehmensspezifischen Angaben zu MDR-M beschrieben.
Absoluter Wert der Scope-1-THG-Emissionsreduktion	Anteil der Scope-1-Emissionen an den flottenbezogenen Emissionen (Scope 1 + Scope 3.3) im Basisjahr multipliziert mit dem absoluten Wert der Emissionsreduktion.
Absoluter Wert der Scope-3-THG-Emissionsreduktion	Anteil der Scope-3.3-Emissionen an den flottenbezogenen Emissionen (Scope 1 + Scope 3.3) im Basisjahr multipliziert mit dem absoluten Wert der Emissionsreduktion.

**(E1-5) Energieverbrauch und Energiemix**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Energie

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

<b>Kennzahl</b>	<b>Methode und Annahmen</b>
Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit in der eigenen Geschäftstätigkeit	Der Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit basiert in erster Linie auf den tatsächlichen Daten des Brennstoffverbrauchs von Schiffen, Fahrzeugen und Ausrüstung auf der Grundlage von Systemberichten. Außerdem umfasst er den Energieverbrauch von Strom, Wärme und Kälte in Gebäuden. Für Bürotätigkeiten wurden Hochrechnungen durchgeführt. Die Hochrechnungen basieren auf den tatsächlich verfügbaren Daten, die per Rechnungsdaten oder Zählerstand übermittelt wurden. Es wurden basierend auf den verfügbaren Verbrauchsdaten und der entsprechenden Fläche der Standorte in Quadratmeter segmentspezifische Mittelwerte berechnet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Tätigkeiten an den verschiedenen Standorten innerhalb jedes Segments ähnlich sind und sich daher für eine Hochrechnung eignen. Daten für fehlende Zeiträume (zum Beispiel die letzten drei Monate des Jahres) wurden auf das gesamte Jahr hochgerechnet.
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen	Der Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit fossilen Quellen basiert in erster Linie auf den tatsächlichen Daten des fossilen Brennstoffverbrauchs von Schiffen, Fahrzeugen und Ausrüstung auf der Grundlage von Systemberichten. Außerdem umfasst er den Energieverbrauch aus der fossilen Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden; die Daten wurden teilweise hochgerechnet. Die für diese Hochrechnungen angewandte Methodik wird in der MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit beschrieben.
Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen	Für Hapag-Lloyd ist der Energieverbrauch aus nuklearen Quellen nur als Teil des Strommixes in bestimmten Ländern relevant. Die Angaben zum Anteil des Stroms aus nuklearen Quellen beruhen entweder auf Vertragsinformationen oder Rechnungsdaten. Wenn diese nicht verfügbar sind, basiert der Anteil auf den öffentlich zugänglichen Daten zum Energiemix des Stromnetzes der Internationalen Energieagentur (IEA). Der Anteil wird dann mit dem jeweiligen Stromverbrauch multipliziert.
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen	Der Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen basiert auf dem tatsächlichen Verbrauch von zertifizierten erneuerbaren Brennstoffen, der über Systemberichte bereitgestellt wird.
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	Für Hapag-Lloyd ist für diesen KPI nur Strom relevant. Der Verbrauch basiert in erster Linie auf tatsächlichen Daten aus Rechnungen des Energieversorgers, Zählerständen oder Grünstromzertifikaten. Energie wird als erneuerbar gezählt, wenn ein Nachweis, zum Beispiel in Form von Zertifikaten, vorliegt. Teilweise wurden Hochrechnungen durchgeführt. Die für diese Hochrechnungen angewandte Methodik wird in der MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit beschrieben.
Verbrauch von selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	Die Daten zum Verbrauch von selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt, basieren auf den tatsächlichen Daten der Zählerstände von Solarmodulen.
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzerugnissen	Der Treibstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölprodukten basiert auf dem tatsächlichen Verbrauch von ölbasierten Bunkertreibstoffen und Zylinderöl für eigene und gecharterte Schiffe sowie auf dem Verbrauch von ölbasierten Brennstoffen für Fahrzeuge. Auch der Verbrauch von diesel- oder benzinbetriebenen Generatoren und Heizöl für Gebäude ist enthalten und basiert auf tatsächlichen Daten aus den Systemberichten. Für Bürotätigkeiten wurden für diesen KPI Hochrechnungen durchgeführt. Die für diese Hochrechnungen angewandte Methodik wird in der MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit beschrieben.

Brennstoffverbrauch aus Erdgas	Der Erdgasverbrauch basiert in erster Linie auf dem tatsächlichen LNG-Verbrauch der Dual-Fuel-Schiffe, der aus den Systemberichten hervorgeht. Der Erdgasverbrauch für die Wärmeerzeugung basiert auf den tatsächlichen Werten, wurde aber in bestimmten Fällen hochgerechnet, wenn für einige Büros zum Zeitpunkt der Berichterstattung keine Daten verfügbar waren. Die für diese Hochrechnungen angewandte Methodik wird in der MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit beschrieben.
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	Der Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen basiert auf der zurückgelegten Strecke von Plug-in-Hybrid-Elektroautos und batteriebetriebenen E-Autos im Berichtsjahr. Sie wird als fossile Energie gezählt, weil keine überprüfbaren Daten über den Strommix vorliegen, der zum Laden der Batterie außerhalb der Bürostandorte verwendet wird. Außerdem gibt es für Plug-in-Hybrid-Elektroautos keine überprüfbaren Informationen darüber, in welchem Ausmaß sie im Elektromodus genutzt werden. Für diesen KPI wurden Hochrechnungen durchgeführt. Die für diese Hochrechnungen angewandte Methodik wird in der MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit beschrieben.
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen	Der Verbrauch wird auf der Grundlage von tatsächlichen Werten aus Rechnungen oder Systemberichten und Hochrechnungen zur Schätzung des Gesamtjahresverbrauchs angegeben, wenn die Daten zum Zeitpunkt der Berichterstattung nicht verfügbar waren. Die für diese Hochrechnungen angewandte Methodik wird in der MDR-M für den KPI Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit beschrieben.
Erneuerbare Energieerzeugung	Selbst erzeugte erneuerbare Energie stammt aus Solarmodulen. Die Daten basieren auf Systemberichten, zum Beispiel Zählerständen.

#### (E1-6) THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie

#### THG-Gesamtemissionen

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:

Anpassung an den Klimawandel Klimaschutz

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionssystemen	Der Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionssystemen basiert auf den Scope-1-Emissionen (Tank-to-Wake) die unter die aktuelle EU-ETS-Richtlinie fallen, und umfasst sowohl eigene als auch gecharterte Schiffe.
Prozentsatz der vertraglichen Instrumente, Scope-2-THG-Emissionen	Der Prozentsatz der vertraglichen Instrumente wurde auf der Grundlage des Energieverbrauchs der verschiedenen vertraglichen Instrumente berechnet.
Angabe der Arten von vertraglichen Instrumenten, Scope-2-THG-Emissionen	Die Arten von vertraglichen Instrumenten basieren auf länderspezifischen Vertragsinformationen des Energieversorgers sowie auf dem Kauf von Grünstromzertifikaten.

**(E1-8) Interne CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Anpassung an den Klimawandel

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Arten der CO <sub>2</sub> -Bepreisungssysteme	CO <sub>2</sub> e-Schattenpreis für WTW-Emissionen, der auf globaler Ebene mit einem CO <sub>2</sub> -Preis in Höhe der aktuellen ETS-Sätze angenommen wird
CO <sub>2</sub> -Preis, der für jede Tonne THG-Emissionen erhoben wird	CO <sub>2</sub> e-Preis in der Größenordnung der aktuellen ETS-Sätze auf WTW-Basis

**(E1) Unternehmensspezifische Kennzahlen**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Anpassung an den Klimawandel; Klimaschutz; Energie

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Vermiedene Emissionen	Kombination des Treibstoffverbrauchs auf der Grundlage von Ist-Daten aus dem Flotten Data Lake und Proof of Sustainability-Dokumenten von Treibstofflieferanten, die den Wert für die vermiedenen Emissionen pro Charge liefern.
Scope-1-THG-Emissionen der gesamten Containerschifflotte	Der Treibstoffverbrauch basiert auf den tatsächlichen Daten pro Schiff aus dem Flotten Data Lake. Die Emissionsfaktoren basieren auf den Emissionsfaktoren von Fuel EU Maritime und den GWP-Faktoren des IPCC AR 6. Die Emissionsfaktoren für erneuerbare Treibstoffe basieren auf dem gewichteten Durchschnitt von Proof of Sustainability-Dokumenten.
AER-Wert (WTW, gesamte Flotte inkl. eigener und Charterschiffe)	Der AER-Wert basiert auf den flottenbezogenen Scope-1- und Scope-3.3-Emissionen und den Informationen zur Auslastung der Tragfähigkeit aus dem Flottendatenspeicher (zurückgelegte Strecke und Tragfähigkeit).

**2.3. Umweltverschmutzung (E2)**

**2.3.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (E2 IROs)**

Hapag-Lloyd ist sich bewusst, dass seine globale, sich über die Weltmeere erstreckende Geschäftstätigkeit negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Das Unternehmen ist bestrebt, seine Auswirkungen durch THG-Emissionen und Umweltverschmutzung zu minimieren. Es wurde ein Prozess zur Schadstoffbewertung durchgeführt, ohne jedoch möglicherweise betroffene Gemeinschaften zu konsultieren. Stattdessen bezog sich die Bewertung auf den Entstehungsort, also potenzielle Verschmutzungsquellen wie Schiffe, Logistikterminals, Containerdepots, Lkws und Unternehmenseinrichtungen. Die ermittelten Werte wurden mit den jeweiligen Schwellenwerten verglichen.

Im Rahmen der DMA wurde eine negative Auswirkung und ein Risiko im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung durch den Betrieb von Containerschiffen ermittelt.



**Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen**

- **[Tatsächliche negative Auswirkung] Beitrag zur Luft- und Wasserverschmutzung auf eigenen Transportwegen**

Luft- und Wasserverschmutzung durch die Schiffsmotoren und Scrubber mit Auswirkungen auf die Umwelt.

- **[Risiko] Gesetzliche Bußgelder wegen des Beitrags zur Luft- und Wasserverschmutzung**

Mögliche Nichteinhaltung lokaler Beschränkungen, die zu Forderungen oder Klagen führen könnten.

Der Betrieb der Schiffsmotoren verursacht in erster Linie die Freisetzung von Schadstoffen in die Luft, insbesondere SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>. Studienergebnisse zeigen, dass diese Stoffe negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Ökosysteme haben können. Diese Herausforderung wird bereits durch Umweltvorschriften, wie zum Beispiel den Emission Control Areas für die Schifffahrt, begegnet. Mit diesen Zonen legt die IMO geografische Gebiete fest, in denen die Emissionen einen bestimmten Grenzwert nicht übersteigen dürfen. Bei Nichteinhaltung der festgelegten Grenzwerte in diesen Regionen besteht die Möglichkeit, dass dem Unternehmen Bußgelder verhängt werden.

### 2.3.2. Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung (IRO-1)

(E2.IRO-1 11 a AR 1- AR 8) (E2.IRO-1 AR 9) Im Prozess zur Bewertung der wesentlichen IROs in Bezug auf Umweltverschmutzung hat Hapag-Lloyd in der eigenen Geschäftstätigkeit eine tatsächliche Auswirkung und ein Risiko identifiziert. Das Verfahren von Hapag-Lloyd beinhaltete eine Bewertung der Umweltauswirkungen beispielsweise auf Schiffesebene, um potenzielle Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung zu ermitteln. (E2.IRO-1 11b) Hapag-Lloyd ist sich der Bedeutung des Themas Umweltverschmutzung bewusst und hat im Jahr 2024 seine Ressourcen auch dafür eingesetzt, die Erkenntnisse in diesem Gebiet zu vertiefen. So wurde eine Klassifizierungsgesellschaft damit beauftragt, bei der Analyse der genauen Schadstoffe und ihrer emittierten Mengen zu unterstützen. Hapag-Lloyd hat keine Konsultationen mit potenziell betroffenen Gemeinschaften durchgeführt, um die IROs im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung zu ermitteln oder zu bewerten.

### 2.3.3. Konzepte im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung (E2-1)

(E2-1 14 AR 10, ESRS 2 62) Wie bereits erläutert, vertieft Hapag-Lloyd derzeit sein Verständnis der Schadstoffe, die zusätzlich zu SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub> emittiert werden, und beabsichtigt, anschließend ein geeignetes Verfahren zu identifizieren, um diese IROs im Rahmen eines eigenen Konzepts zu behandeln. Unabhängig davon gelten die einschlägigen internationalen Vorschriften zur Vermeidung von Umweltverschmutzung, wie zum Beispiel die der Emission Control Areas der IMO. Durch die laufenden Dekarbonisierungsbemühungen von Hapag-Lloyd, beispielsweise durch den Einsatz alternativer Brennstoffe, wird außerdem bereits indirekt eine Reduzierung der Schadstoffe verfolgt.

### 2.3.4. Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung (E2-2)

(E2-2 18: ESRS 2 MDR-A 62) Hapag-Lloyd hat bis jetzt noch keine spezifischen Maßnahmen bezüglich der Reduzierung der Umweltverschmutzung definiert, die geeignet sind, sich den wesentlichen identifizierten IRO anzunehmen. Dafür ist die Entwicklung eines umfassenden Verständnisses der relevanten Stoffe und Mengen ist noch nicht abgeschlossen. So scheint die Festlegung von entsprechenden Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Nichtsdestotrotz führt das Unternehmen Aktivitäten, wie die verstärkte Nutzung von Landstrom gemäß gesetzlichen

Vorgaben, durch, die ebenfalls zur kontinuierlichen Reduzierung von Luftschadstoffen wie SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub> beitragen. Die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen, die speziell auf die Verringerung der Umweltverschmutzung abzielen, wird für die Zukunft in Betracht gezogen.

**2.3.5. Ziele im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung (E2-3)**

(E2-3 22 AR 19, ESRS 2 MDR-T 81b, i, ii, 80d) Hapag-Lloyd ist noch dabei, den genauen Umfang seiner wesentlichen Risiken und Auswirkungen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung zu definieren, und hat daher noch kein spezifisches Ziel festgelegt, um diese Themen anzugehen. Die Nachhaltigkeitsabteilung beabsichtigt zu prüfen, ob es notwendig ist, messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen.

**2.3.6. Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden (E2-4)**

**(E2-4 28 a AR 21-22) Emissionen in Luft, Wasser und Boden nach Schadstoffen**

Schadstoffabgabe t/Jahr	in die Luft	ins Wasser	in den Boden
	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024
Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> )	394.684	-	-
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	16.148	-	-
Feinstaub <10µm (PM10)	10.756	-	-
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)	-	1	-
Kupfer	-	31	-
Blei	-	4	-
Quecksilber	-	0,03	-
Nickel	6	23	-
Teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe (HFCKW)	0,07	-	-

(E2-4 30b AR 26-AR 27) (E2-4 31) Die Messung von Schadstoffen ist komplex, und da es immer noch an klaren Richtlinien und in einigen Fällen auch an Rohdaten fehlt, werden die Berechnungen vereinfacht. Vor diesem Hintergrund sind auch die folgenden Beispiele zu sehen. Wie die Beispiele zeigen, wurden je nach Quelle unterschiedliche Messmethoden identifiziert, um die Menge der emittierten Schadstoffe zu ermitteln bzw. zu schätzen. Die Ergebnisse wurden dann mit den entsprechenden Schwellenwerten verglichen. Abgedeckt sind Schiffe, Terminals, Depots, Niederlassungen, Firmenwagen und Lkws, die von Hapag-Lloyd betrieben werden. Sie alle wurden jeweils als individuelle Anlagen behandelt:

- Die von Schiffen in die Luft abgegebenen Schadstoffe wurden auf Grundlage des Treibstoffverbrauchs mithilfe von Emissionsfaktoren, unter anderem des International Council on Clean Transportation (ICCT), berechnet.
- Die Schadstoffe aus Rumpfanstrichen wurden auf Grundlage der chemischen Zusammensetzung eines Standardanstrichs, der geschätzten benetzten Oberfläche und einer jährlichen Verlustrate des Anstrichs berechnet.
- Die Schadstoffemissionen von Lkws in die Luft wurden auf Grundlage von Emissionsfaktoren aus einer Lebenszyklusdatenbank und Betriebsdaten wie Transportentfernungen berechnet.

Der Monitoring Prozess ist derzeit nicht an den Standards von EU Best Available Techniques Reference Documents oder anderen relevanten Referenzwerten ausgerichtet. Es wurden keine Kalibrierungsprüfungen der automatischen Messeinrichtung (AMS) durchgeführt. Die bei jedem Bunkereinkauf in Auftrag gegebene Laborprüfungen dienen zur Überprüfung der Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte.

(E2-4 30c AR 27) Für die Schiffe werden die Schadstoffe aus zwei Quellen abgeleitet: aus dem Treibstoffverbrauch und aus schiffsspezifischen Parametern. Bei den anderen Quellen, wie zum Beispiel den Reparaturdepots, wurden sowohl Betriebsdaten als auch Standarddaten gleichermaßen verwendet. Die Daten zum Treibstoffverbrauch werden über tägliche Berichte im Logbuchsystem der Schiffe erfasst. Das Flottenmanagementsystem aggregiert den gesamten Treibstoffverbrauch innerhalb des jeweiligen Zeitraums. Bei Umweltverschmutzung, die nicht von Schiffen, Terminals oder Anlagen ausgeht, konzentriert sich die Datenerhebung auf den Kraftstoff-, den Heizöl- und Erdgasverbrauch sowie den von Kühlmitteln. Auf alle gesammelten Verbrauchsdaten werden geeignete Emissionsfaktoren angewandt, um das Schadstoffvolumen abzuleiten. Die Methodik zur Ableitung der Daten zur Wasser- und Bodenverschmutzung basiert ebenfalls auf den Verbrauchsdaten und folgt demselben oben beschriebenen Prozess. Für die unbeabsichtigte Freisetzung von Schadstoffen durch Ausläufe oder Leckagen wurde ein zweistufiger Ansatz gewählt. Zunächst wurde geprüft, ob es im Berichtszeitraum zu relevanten Ausläufen oder Leckagen gekommen ist. Im Falle eines Auslaufs oder einer Leckage würden die freigesetzten Schadstoffe ermittelt werden. Im Jahr 2024 gab es keine relevanten Ausläufe oder Leckagen.

**2.3.7. Mindestangabepflicht – Kennzahlen (E2 MDR-M)**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird  
 Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:  
 Luftverschmutzung;  
 Bodenverschmutzung;  
 Wasserverschmutzung

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Anzahl Leckagen	Leckagen werden gezählt, wenn die ausgetretene Menge mehr als 10 Liter beträgt und wenn die Leckage negative Auswirkungen auf Boden- oder Wasserökosysteme hatte. Der Anwendungsbereich umfasst sowohl eigene Schiffe als auch Standorte an Land.
Schadstoffemissionen in den Boden	Als mögliche Quelle der Bodenverschmutzung wurde nur die Freisetzung von Öl oder Chemikalien identifiziert. Im Falle einer Freisetzung, die zu einer Kontamination des Bodens führt, würden die einzelnen Schadstoffe auf der Grundlage spezifischer Emissionsfaktoren berechnet werden.

**2.4. Biodiversität und Ökosysteme (E4)**

**2.4.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (E4 IROs)**

Als eine der führenden globalen Reedereien hat Hapag-Lloyd einen engen Bezug zu den Weltmeeren. Vor diesem Hintergrund hat das Unternehmen wesentliche IROs identifiziert, die in engem Zusammenhang mit der Gesundheit und dem Erhalt der Meeresökosysteme stehen. Zudem wird die Relevanz eines verantwortungsvollen Umgangs mit diesen lebenswichtigen Lebensräumen anerkannt. Einige der IROs beziehen sich direkt auf die Verschmutzung von Gewässern, die durch den unsachgemäßen Transport von Gefahrgütern verursacht werden kann. Diese werden in den entsprechenden Kapiteln behandelt. Indem Hapag-Lloyd die Bedeutung eines verantwortungsvollen Umgangs mit den Meeresökosystemen anerkennt, zeigt das Unternehmen sein Engagement für den Schutz dieser lebenswichtigen und eng mit ihrer Geschäftstätigkeit verbundenen Lebensräume.

**Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen**

- [Mögliche negative Auswirkung] Beeinträchtigung des Meeresökosystems durch den Betrieb der Hapag-Lloyd Flotte**  
 Schiffe, die auf den globalen Seehandelsrouten verkehren, können das Ökosystem durch mögliche betriebliche Einleitungen oder die Verbreitung invasiver Arten beeinflussen.
- [Chance] Vertrauensaufbau durch verantwortungsvollen Umgang mit dem Meeresökosystem, Reputationsverbesserung und Förderung von Stakeholderbeziehungen**  
 Durch die Bemühungen um den Schutz und die Erhaltung der Meeresökosysteme kann sich Hapag-Lloyd eine positive Reputation als verantwortungsbewusste und nachhaltige Linienreederei erarbeiten, das Vertrauen und die Loyalität von Kunden und Stakeholdern gewinnen und sich auf dem Markt profilieren.

**2.4.2. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)**

(E4 SBM-3 16a) Im Rahmen der DMA zur Identifizierung von wesentlichen IROs in Bezug auf die biologische Vielfalt (im Folgenden *Biodiversität*) und Ökosysteme hat Hapag-Lloyd keine Liste wesentlicher Standorte innerhalb des eigenen Betriebs, die potenzielle oder tatsächliche Auswirkungen haben, erstellt, da die DMA auf einer übergeordneten Ebene durchgeführt wurde. Die ermittelten IROs sind nicht an bestimmte Standorte gebunden, sondern betreffen die Auswirkungen und Chancen, die mit Meeresökosystemen im Allgemeinen verbunden sind. Obwohl in der DMA kein standortbasierter Analyseansatz gewählt wurde, wurden Kriterien festgelegt, um potenziell relevante Standorte zu identifizieren. (E4 SBM-3 16a-i) Zu den Tätigkeiten von Hapag-Lloyd, die sich negativ auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität auswirken können, gehört der Betrieb von Schiffen auf den Weltmeeren und globalen Wasserstraßen. Die Identifizierung von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität basiert auf zwei Quellen: den „Key Biodiversity Areas“ (KBA) und der Liste der „Particularly Sensitive Sea Areas“ (PSSA), die von der IMO definiert werden. Außerdem wurden drei Standorte in der eigenen Geschäftstätigkeit des Unternehmens identifiziert, an denen die Biodiversität und Ökosysteme potenziell beeinträchtigt werden.

**(E4 SBM-3 16a-ii) Offenlegung der Liste wesentlicher Standorte in der eigenen Geschäftstätigkeit, die durch die Identifizierung und Bewertung tatsächlicher und potenzieller Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosysteme aufgestellt wurde**

<b>Standort</b>	<b>Konkrete Auswirkungen und Abhängigkeiten</b>	<b>Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität, die möglicherweise negativ beeinflusst werden</b>
ATL Haulage Contractors Ltd, Stanford-le-Hope, Vereinigtes Königreich	Nur geringe und potenzielle Auswirkung durch Oberflächenverschmutzung in der Nähe, aber nicht innerhalb betroffener Gebiete	Themse-Mündung und Sumpfbereiche
Hapag-Lloyd AG, Leipzig, Deutschland	Nur geringe und potenzielle Auswirkung durch typische Bürotätigkeiten in der Nähe, aber nicht innerhalb betroffener Gebiete	Leipziger Auwald
Terminal Portuario de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador	Nur geringe und potenzielle Auswirkung durch Oberflächenverschmutzung in der Nähe, aber nicht innerhalb betroffener Gebiete	Mangroven, Flussmündungen, Feuchtgebiete und Wälder des Golfs von Guayaquil

Die Schwelle zur Identifizierung von Hapag-Lloyd Standorten, die sich im Besitz des Unternehmens befinden, von ihm gepachtet sind oder von ihm verwaltet werden, hängt von deren Entfernung zu Schutzgebieten oder Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität ab, die vom Unternehmen beeinträchtigt werden. Diese Schwelle ist auf 1 km festgelegt.

(E4 SBM-3 16c) Wie bereits erläutert gibt es einen Ansatz Gebiete mit potenzieller Auswirkung zu identifizieren. Schiffe von Hapag-Lloyd haben eine tatsächliche Auswirkung, wenn sie durch den Santa-Barbara-Kanal fahren. Dies ist eine wichtige Route für mehrere Walarten, darunter Blauwale, die unter dem US-amerikanischen Endangered Species Act als gefährdet gelistet und unter dem Marine Mammal Protection Act geschützt sind. Daher werden die Schiffskapitäne aufgefordert, sich dort an die freiwillige Geschwindigkeitsreduzierung zu halten.

#### **2.4.3. Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen (IRO-1)**

(E4 IRO-1 17a,b) Bei der Identifizierung wesentlicher IROs im Zusammenhang mit der biologischen Vielfalt und Ökosystemen stellte Hapag-Lloyd eine negative Auswirkung und Abhängigkeiten im eigenen Unternehmen und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette fest. Die Geschäftstätigkeiten wurden auf breiterer Ebene auf potenzielle IROs im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen geprüft. Die Überprüfung auf Standortebeine wurde separat und mittels einer dezentralen Datenabfrage bei den Standorten innerhalb der Geschäftstätigkeiten von Hapag-Lloyd durchgeführt.

(E4 IRO-1 17c) Bei der Ermittlung wesentlicher IROs wurden keine Übergangs- oder physischen Risiken und Chancen in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme identifiziert bzw. bewertet. (E4 IRO-1 17d, AR 9) Das Verfahren zur Ermittlung von IROs umfasste keine Betrachtung systemischer Risiken (wie zum Beispiel Risiken des Zusammenbruchs von Ökosystemen, aggregierte Risiken im Zusammenhang mit den grundlegenden Auswirkungen des Biodiversitätsverlustes oder finanzielle Risiken). (E4 IRO-1 17e) (E4 IRO-1 17e ii) Bei der Durchführung der Resilienzanalyse gemeinsam genutzter biologischer Ressourcen und Ökosysteme hat Hapag-Lloyd keinen gezielten Austausch mit den betroffenen Gemeinschaften durchgeführt, und erkennt die Relevanz einer zukünftigen Einbindung der Stakeholder in diesem Bereich an.

(E4 IRO-1 19 a, b AR 7d) Hapag-Lloyd betreibt Standorte, die sich in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität befinden. Die identifizierten Standorte befinden sich innerhalb eines Kilometers von wichtigen KBAs, jedoch nicht in den Gebieten selbst. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens an diesen Standorten wirkt sich nicht negativ auf die Umwelt aus, und es wurde keine Notwendigkeit festgestellt, Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität zu ergreifen.

#### **2.4.4. Übergangsplan und Berücksichtigung von Biodiversität und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell (E4-1)**

(E4-1 13a) Hapag-Lloyd betrachtet sein Geschäftsmodell der Containerschifffahrt und des Terminalbetriebs in Bezug auf Folgen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen als widerstandsfähig. (E4-1 13b) Der Umfang der Resilienzanalyse umfasst die eigene Geschäftstätigkeit und die vorgelagerte Wertschöpfungskette des Unternehmens und beide Geschäftssegmente von Hapag-Lloyd. (E4-1 13d) Der für die Bewertung betrachtete Zeithorizont reicht bis ins Jahr 2030. (E4-1 13f) Die Bewertung wurde unter Einbeziehung mehrerer interner Stakeholder durchgeführt, darunter Fachleute aus den Bereichen Risikomanagement, Nachhaltigkeit und Regulatory Affairs.

(E4-1 13c) Die Resilienzanalyse folgte dem Ansatz einer Szenarioanalyse, bei der die Konsequenzen von zwei gegensätzlichen Zukunftsszenarien untersucht wurden. In Szenario A hält sich der ökologische Schaden in Grenzen, Vorschriften und Stakeholder üben in Bezug auf den Schutz der Biodiversität jedoch erheblichen Druck aus. In Szenario B sind die Ökosysteme stark geschädigt, doch der Druck durch Vorschriften und Stakeholder ist nur mäßig. Diese

Szenarien orientieren sich an den von der Taskforce on Nature-related Financial Disclosures vorgeschlagenen Szenarien zur Biodiversität. In beiden Szenarien wurden die möglichen Folgen auf das Geschäftsmodell und die Strategie von Hapag-Lloyd in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme analysiert und der spezifische Handlungsbedarf von Hapag-Lloyd bewertet. Die diskutierten Folgen betreffen die Auswirkungen und Abhängigkeiten von Biodiversität und Ökosystemen, die laut der ENCORE-Naturdatenbank für die auf Hapag-Lloyd zutreffenden Branchen (Ladungsumschlag, Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Seetransport, wie See- und Küstenschifffahrt) mindestens eine mittlere Wesentlichkeitsstufe haben.

*(E4-1 13e)* Die Folgen für die Biodiversität und der jeweilige spezifische Handlungsbedarf wurden eingehend untersucht, vor allem die Einrichtung neuer Meeres- und Küstenschutzgebiete, in denen in Zukunft kein Seeverkehr stattfinden darf. Die Einrichtung alternativer Schifffahrtsrouten, welche die Schutzgebiete umgehen, erfordert keine umfassenden Maßnahmen. Hapag-Lloyd hat den Arctic Corporate Shipping Pledge unterzeichnet und hält sich an diese freiwillige Verpflichtung zum Verzicht auf Schiffsverkehr in der Arktis. Daher ist das Unternehmen mit Einschränkungen bei der Routenplanung vertraut, wie sie auch bei den von der IMO festgelegten PSSA angewandt wird. Der Schiffsbetrieb von Hapag-Lloyd ist anpassungsfähig genug, um Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen, die Entwicklung neuer Schifffahrtsrouten oder die Anpassung der Tonnage sofort umsetzen zu können. Daher wurde der Handlungsbedarf für Hapag-Lloyd in Anbetracht dieser Folge als sehr gering eingestuft.

Ebenso wurde der Handlungsbedarf für die Folgen verschlechterter Hochwasserschutzdienste als sehr gering eingeschätzt. Sollten das Auftreten, die Häufigkeit und die Schwere von Naturkatastrophen (wie Niedrigwasser oder Sturmschäden) in Zukunft zunehmen, kann dies natürlich auch Schifffahrtsrouten betreffen. Für den Fall, dass bestimmte Terminals von Naturkatastrophen betroffen sein sollten, ist nicht zu erwarten, dass der Geschäftsbetrieb von Hapag-Lloyd insgesamt wesentlich gestört wird, da bereits Notfallpläne (beispielsweise für Hurrikane) vorhanden sind. Weitere Folgen, die untersucht wurden, sind mögliche Vorschriften in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen, Lichtverschmutzung oder Abfallentsorgung. Bei all diesen Folgen schätzt Hapag-Lloyd den Handlungsbedarf im Vergleich zum Status quo als sehr gering ein. Insgesamt zeigt die Resilienzanalyse in Bezug auf die Biodiversität, dass das Geschäftsmodell und die Strategie von Hapag-Lloyd robust sind. Die Analyse zeigt außerdem, dass das Unternehmen bereits Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosysteme berücksichtigt. Selbst erhöhte regulatorische Anforderungen und potenziell größere Ökosystemschäden am Ende des Zeithorizonts im Jahr 2030 werden für Hapag-Lloyd voraussichtlich keinen größeren Handlungsbedarf zusätzlich zu den im Berichtsjahr bereits etablierten Routinen verursachen.

#### **2.4.5. Konzepte in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme (E4-2)**

*(E4-2.2, ESRS 2 MDR-P 62)* Obwohl Hapag-Lloyd die Bedeutung dieses Themas anerkennt, gibt es derzeit keine speziellen Konzepte für den Umgang mit IROs im Zusammenhang mit Biodiversität und Meeresökosystemen. Obwohl Hapag-Lloyd Aktivitäten durchführt, die auf einen verantwortungsvollen Umgang mit den Meeresressourcen abzielen, wird ein eigenes Konzept für den Schutz von Biodiversität und Ökosystemen derzeit nicht als notwendig erachtet. Die Einhaltung bestehender Vorschriften für den Schutz der Meeresökosysteme wie die International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) wird jedoch unabhängig von der Existenz eines eigenen Konzepts durch fortlaufende externe Audits wie die Hafenstaatkontrollen gewährleistet.

#### 2.4.6. Maßnahmen und Ressourcen in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme (E4-3)

(E4-3 27, E4 MDR-A 68) Viele der verkehrsreichsten Schifffahrtswege der Welt kreuzen sich mit Routen, die Wale häufig auf ihrer Wanderung zwischen ihren Futter- und Brutgebieten nutzen. Die bisher beste Möglichkeit, Kollisionen mit Meeressäugern zu vermeiden, ist es, die Geschwindigkeit der Schiffe auf 10 Knoten zu reduzieren, was außerdem die Luftverschmutzung verringert und den Unterwasserlärm reduziert. Hapag-Lloyd ergreift Maßnahmen, um die Geschwindigkeit der Schiffe im Santa-Barbara-Kanal auf 10 Knoten zu reduzieren. Die Geschwindigkeit eines Schiffs wird über den Maschinentelegraphen gesteuert und über das globale Positionierungssystem oder ein Geschwindigkeitslogbuch überwacht. Die Nationale Ozean- und Atmosphärenbehörde (NOAA) führt externe Messungen der Schiffsgeschwindigkeit durch. Seit mehreren Jahren engagiert sich Hapag-Lloyd im Rahmen des Programms „Protecting Blue Whales and Blue Skies“ für den Schutz der Meereslebewesen und die Reduzierung der Luftverschmutzung in der San Francisco Bay Area und der Region um den Santa-Barbara-Kanal. „Protecting Blue Whales and Blue Skies“ ist ein freiwilliges Programm zur Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit entlang der kalifornischen Küste, das von mehreren gemeinnützigen Organisationen wie den National Marine Sanctuaries der NOAA, den California air pollution control districts und der California Marine Sanctuary Foundation initiiert wurde. Dabei werden alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl ab 300 gebeten, ihre Geschwindigkeit auf maximal 10 Knoten zu reduzieren, wenn sie diese Zone durchfahren, um so das Risiko eines Zusammenstoßes zu verringern. Das Programm fällt zeitlich mit der Hauptfutter- und Wanderungszeit der Wale in diesen Gebieten zusammen, die jedes Jahr von Mitte Mai bis etwa Mitte November dauert, und kann einen wichtigen Beitrag zur Stressminderung der Meeressäuger in diesem Lebensraum leisten. Die Umsetzung dieser Maßnahme unterstützt kein spezifisches Konzept oder Ziel in Bezug auf die Biodiversität und Ökosysteme, da Hapag-Lloyd derzeit über keine entsprechenden Konzepte oder Ziele verfügt. Neben dieser Maßnahme führt Hapag-Lloyd weitere Aktivitäten durch, die sicherstellen sollen, dass der Biodiversität und den Ökosystemen, in denen Hapag-Lloyd tätig ist, kein erheblicher Schaden zugefügt wird. Diese Aktivitäten erfüllen die DNSH-Kriterien der EU-Taxonomie für die Wirtschaftstätigkeit 6.10 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten.

#### (MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Walschutz in Santa Barbara

MDR	Angaben
(MDR-A 68b) Umfang	Die Maßnahme gilt in Santa Barbara für alle Hapag-Lloyd Schiffe, die den Santa-Barbara-Kanal durchfahren.
(MDR-A 68c) Zeithorizont	Die Maßnahme wurde erstmals 2012 als laufende Maßnahme eingeführt.
(MDR-A 68d) Wichtige Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Durch diese Maßnahme wird kein wesentlicher Schaden verursacht, weshalb eine Beschreibung der Kernmaßnahmen und deren Ergebnisse für diejenigen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden, für diese konkrete Maßnahme nicht erforderlich ist.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Hapag-Lloyd hat die Höchstgeschwindigkeit von 10 Knoten im ausgewiesenen Gebiet im Berichtsjahr zu über 80 % eingehalten.
(MDR-A 69a-c) Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Maßnahmenplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

(E4-3 28b) Hapag-Lloyd nutzt derzeit als Teil seiner Maßnahmen und Maßnahmenpläne keine Kompensationsmaßnahmen für die Biodiversität. (E4-3 28c AR 21) Auch naturbasierte Lösungen wurden noch nicht in die Maßnahmen in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme einbezogen.

#### 2.4.7. Ziele in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme (E4-4)

(E4-4 31 AR 23-AR 26, ESRS 2 MDR-T 81 b, b i) Die Verantwortung, die Wirksamkeit eines Ziels zu prüfen und genau zu definieren, liegt bei den jeweiligen Fachabteilungen. Die Nachhaltigkeitsabteilung unterstützt diesen Prozess der Entwicklung und Umsetzung messbarer, ergebnisorientierter Ziele im Einklang mit den Anforderungen der ESRS. (ESRS 2 81b i, ii, ii 80 d) Im Berichtsjahr wurden Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen analysiert und die Weichen für zukünftige Vorhaben gestellt. Wie unter E4-3 beschrieben wurden die Fortschritte durch regelmäßige Überprüfungen zusammen mit dem Hafen von Los Angeles effektiv verfolgt, um eine kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen. Hapag-Lloyd ist noch dabei, einen effektiven Kurs für weitere Maßnahmen zu bestimmen, um einen positiven Wandel der Biodiversität und den Meeresökosystemen voranzutreiben, und hat daher in diesem Bereich noch kein spezifisches Ziel festgelegt.

#### 2.4.8. Auswirkungskennzahlen in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme (E4-5)

(E4-5 35) Im Rahmen des DMA- und CRVA-Prozesses hat das Unternehmen keine Standorte in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität identifiziert, die durch den Geschäftsbetrieb aktiv beeinträchtigt werden.

### 2.5. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)

#### 2.5.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (E5 IROs)

Hapag-Lloyd hat eine wesentliche Auswirkung und eine wesentliche Chance im Zusammenhang mit dem Thema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft identifiziert. Während sich die negative Auswirkung auf die Umwelt aufgrund der Recyclingverfahren auf die Containerschiffe von Hapag-Lloyd bezieht, ist die Chance mit dem umfassenderen Thema der potenziellen Nutzung weiterer Prinzipien der Kreislaufwirtschaft verbunden. Um diese IROs angemessen zu berücksichtigen, wurden unternehmensspezifische KPIs festgelegt. Insbesondere der Anteil und Bestand der Container mit Stahlböden wurden als wichtige Kennzahlen zur Messung von Fortschritt und Entwicklung festgelegt.

##### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

- **[Mögliche negative Auswirkung] Umweltauswirkungen aufgrund der Recyclingverfahren der Schiffe in der nachgelagerten Wertschöpfungskette**  
 Unsachgemäße Entsorgung im Rahmen des Recyclings von Schiffen kann zu erheblichem Abfallaufkommen und schwerwiegenden Umweltauswirkungen führen, wenn sie nicht verantwortungsvoll durchgeführt wird.
- **[Chance] Bewertung der Anwendung von Prinzipien der Kreislaufwirtschaft**  
 Die Umsetzung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft kann zu einer widerstandsfähigeren Lieferkette, einer geringeren Abhängigkeit von endlichen Ressourcen, weniger Abfall und niedrigeren Kosten führen.

#### 2.5.2. Beschreibung der Prozesse zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (IRO-1)

(ESRS E5 IRO-1 11 a, AR 1 - AR 8) Bei der Ermittlung der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft wurden innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette IROs identifiziert. Das in den allgemeinen Informationen beschriebene Verfahren umfasste eine allgemeine Überprüfung der Aktivitäten in der eigenen Geschäftstätigkeit und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, beinhaltete jedoch keine Überprüfung auf Ebene der einzelnen Vermögenswerte im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse. (ESRS E5 IRO-1 11 b) Es wurden auch keine Konsultationen durchgeführt.



**2.5.3. Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1)**

(ESRS E5-1 14) Hapag-Lloyd begegnet den negativen Auswirkungen des Recyclings von Schiffen mit der Hapag-Lloyd Richtlinie für das Schiffsrecycling, die für alle eigenen Hapag-Lloyd Schiffe gilt. (E5 ESRS 2 MDR-P 65 a) Sie umfasst zwei Ziele, die beide einen angemessenen Umgang mit der identifizierten wesentlichen positiven Auswirkung sicherstellen sollen:

- Ein sicheres und umweltfreundliches Recycling von Schiffen gewährleisten: Alle Hapag-Lloyd Schiffe, die recycelt werden sollen, verfügen über ein Gefahrstoffinventar (IHM). Das IHM ist ein zertifiziertes Dokument, das alle im Schiff verbauten Stoffe auflistet, die während des Recyclingprozesses eine Gefahr für die Gesundheit oder die Umwelt darstellen können.
- Sicherstellen, dass das Recyclingverfahren den Grundsätzen von Hapag-Lloyd entspricht: Um sicherzustellen, dass das Recyclingverfahren den Grundsätzen von Hapag-Lloyd entspricht, muss eine geeignete Recyclingwerft nach Internationaler Organisation für Normung (ISO) 14001 zertifiziert sein und die Richtlinien für eine EU-zertifizierte Schiffsrecyclinganlage gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 einhalten.

(E5-1 16) Damit geht das Unternehmen auch auf die identifizierte wesentliche Chance ein, die Anwendung von Prinzipien der Kreislaufwirtschaft zu bewerten. (E5-1 15a) Die Hapag-Lloyd Richtlinie für das Schiffsrecycling umfasst derzeit jedoch keine Strategien für den Übergang zur Verwendung von recycelten Materialien oder zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen. (E5-1 15b) Diese Richtlinie geht nicht explizit auf die nachhaltige Beschaffung und Nutzung von erneuerbaren Ressourcen ein. Das Unternehmen befasst sich jedoch proaktiv mit Umweltbelangen, indem sich darauf konzentriert wird, den ökologischen Fußabdruck ihres Betriebs zu minimieren. So wird zum Beispiel erwartet, dass die Einführung von Containern mit Stahlböden die Wiederverwertbarkeit von Containern verbessert, wodurch sich der Lebenszyklus verlängert und damit die Umweltbelastung durch das Unternehmen verringert.

**Hapag-Lloyd Richtlinie für das Schiffsrecycling**

**Beschreibung des Konzepts**

(MDR-P 65 a) Überwachungsprozess	Die Wirksamkeit dieser Richtlinie wird von der zuständigen Abteilung Vessel Portfolio Management überwacht. Im Einklang mit der EU-Schiffsrecyclingverordnung (Verordnung (EU) Nr. 1257/2013) wählt Hapag-Lloyd nur Werften aus, die in der europäischen Liste der Schiffsrecyclinganlagen aufgeführt sind.
(MDR-P 65 b) Anwendungsbereich	Die Richtlinie gilt für alle Schiffe im Eigentum von Hapag-Lloyd.
(MDR-P 65 c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist	Senior Director Vessel Portfolio Management. Der Vorstand von Hapag-Lloyd hat sich der Richtlinie für das Schiffsrecycling verpflichtet.
(MDR-P 65 d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Richtlinie umfasst die Zertifizierung nach ISO 14001</li> <li>• Außerdem soll sie die Einhaltung der Standards für eine EU-zertifizierte Schiffsrecyclinganlage sicherstellen (Verordnung (EU) Nr. 1257/2013).</li> </ul>
(MDR-P 65 e) Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts	Die Interessen der wichtigsten Stakeholder spiegeln sich indirekt in der Hapag-Lloyd Richtlinie für das Schiffsrecycling wider. Insbesondere die Arbeitskräfte auf den Recyclingwerften haben ein Interesse daran, gut über mögliche Sicherheitsrisiken während des Recyclingprozesses informiert zu sein. Diesem Interesse wird auch durch die Richtlinie Rechnung getragen, da es darauf abzielt, ein Gefahrstoffinventar für alle Hapag-Lloyd Schiffe einzuführen.
(MDR-P 65 f) Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird	Die Richtlinie für das Schiffsrecycling ist auf der öffentlich zugänglichen Hapag-Lloyd Website und im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar. Das Vessel Portfolio Management kontaktiert und steuert alle notwendigen Abteilungen (zum Beispiel die Flotten- oder Rechtsabteilung) für die direkte Umsetzung der Richtlinie, beispielsweise im Zusammenhang mit der Sammlung relevanter Dokumente (wie das Gefahrstoffinventar) oder der Einleitung der End-of-Life-Prozesse für Schiffe.

(E5-3 23, ESRS 2 MDR-T 81 b, b i) Um die Wirksamkeit der Richtlinie für das Schiffsrecycling zuverlässig zu überwachen, wird sie jährlich von der dafür zuständigen Abteilung Vessel Portfolio Management validiert. (E5 ESRS 2 MDR-P 62) Hapag-Lloyd verfügt derzeit nicht über ein spezielles Konzept, um die Anwendung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft zu untersuchen. Obwohl das Unternehmen die potenzielle Relevanz von Konzepten der Kreislaufwirtschaft anerkennt, ist die Untersuchung von Anwendungsfällen für ein nicht-produzierendes Unternehmen wie Hapag-Lloyd ein Thema für die Zukunft, weshalb keine unmittelbare Entwicklung von Konzepten geplant ist.

**2.5.4. Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2)**

(E5-2 19, E5-2 ESRS 2 MDR-A 62 a) Obwohl Hapag-Lloyd eine Richtlinie für sicheres und verantwortungsbewusstes Schiffsrecycling verabschiedet hat, das sich mit den festgestellten Umweltauswirkungen befasst, hat das Unternehmen derzeit keine konkreten Pläne für zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft vorgelegt, obwohl es die potenziellen Vorteile einer Untersuchung dieser Bereiche in der Zukunft anerkennt.

**2.5.5. Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3)**

(E5-3 23, ESRS 2 MDR-T 81 b, b i) Die Verantwortung, die Wirksamkeit eines Ziels zu prüfen und dieses genau zu definieren, liegt bei den jeweiligen Fachabteilungen. Die Nachhaltigkeitsabteilung unterstützt diesen Prozess der Entwicklung und Umsetzung messbarer, ergebnisorientierter Ziele im Einklang mit den Anforderungen der ESRS. (ESRS 2 81b i, ii, ii 80 d) Hapag-Lloyd hat sich im Berichtsjahr weder ein Ambitionsniveau noch quantitative Ziele für die explizite Auseinandersetzung mit den Themen Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft gesetzt, da die beschriebenen Maßnahmen und Kennzahlen derzeit als ausreichend betrachtet werden. In Anbetracht möglicher zukünftiger Veränderungen der IROs werden die Fachabteilungen die Notwendigkeit der Festlegung eines konkreten Ziels unter Beratung durch die Nachhaltigkeitsabteilung bewerten.

**2.5.6. Ressourcenzuflüsse (E5-4)**

(E5-4 30 AR 21) Die wesentlichen Ressourcenzuflüsse an Hapag-Lloyd betreffen hauptsächlich das Segment Linienschifffahrt in Form von Containern und Containerschiffen. Die Schiffe von Hapag-Lloyd werden nach allen einschlägigen Vorschriften entworfen und gebaut, wobei Stahl die wichtigste Ressourcenkomponente ist. Es wurden keine weiteren wesentlichen Ressourcenzuflüsse in der eigenen Geschäftstätigkeit und entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd festgestellt. Bei SAAM Terminals lag der Schwerpunkt auf Ship-to-Shore-Containerkränen, Reach Stackern und Terminal-Zugmaschinen.

**(E5-4 31a) Ressourcenzuflüsse von Materialien**

t	2024
Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte und technischen und biologischen Materialien	1.654.523,9
Gesamtgewicht der biologischen Materialien (und Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden)	–
Anteil biologischer Materialien (und Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden)	0,0
Absolutes Gewicht der zur Herstellung von Produkten und im Rahmen der Dienstleistungen des Unternehmens verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen)	–
Anteil wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien	0,0

**E5-4 32 AR 24** Die relevanten Kennzahlen beruhen auf einer dezentralen Datenerhebung, die sowohl geschätzte als auch tatsächliche Daten umfasst, die für alle relevanten Organisationseinheiten ausgewertet wurden. Die Datenerhebung wurde sowohl für das Segment Linienschiffahrt als auch für das Segment Terminal & Infrastruktur durchgeführt.

Bei der Berechnung der Kennzahlen wurden die folgenden Grundannahmen und Schätzungen zugrunde gelegt:

- Bei neu gebauten Schiffen wird davon ausgegangen, dass Stahl nach Gewicht die wichtigste Komponente des Schiffs ist. Als Materialzufluss wird das tatsächliche Leergewicht des jeweiligen Schiffs in Tonnen berücksichtigt. Darüber hinaus umfasst das Gesamtgewicht der eingesetzten Materialien auch das Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum beschafften Container, das durch Multiplikation der eingekauften Menge an Containern mit dem spezifischen Gewicht der verschiedenen Containertypen berechnet wird.
- Biologische Materialien werden als „unwesentlich“ betrachtet, da ihr Anteil, wenn überhaupt, vergleichsweise gering ist.
- Die genaue Menge der recycelten Materialien für Schiffe kann nicht beziffert werden, da der Recyclingprozess im Stahlwerk stattfindet, und dies kein direkter Partner von Hapag-Lloyd ist. Die Werft, die als Geschäftspartner für das Unternehmen tätig ist, verfügt über keine genauen Informationen über den Anteil an recycelten Materialien. Das Gleiche gilt für die gekauften Container. Hapag-Lloyd schätzt daher das Gewicht der recycelten Materialien für Schiffe und Container in einem konservativen Ansatz auf Null. Der Wert wird anhand der Angaben des Herstellers berechnet.

### 2.5.7. Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

#### (E5) Unternehmensspezifische Kennzahlen

	<b>2024</b>
Anzahl recycelter Schiffe	1
Anteil der Container mit Stahlböden (in Prozent)	6,2 %
Bestand an Containern mit Stahlböden (in TEU)	122.277

#### Mindestangabepflicht – Kennzahlen (E5 MDR-M)

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

<b>Kennzahl</b>	<b>Methode und Annahmen</b>
Absolutes Gewicht der zur Herstellung von Produkten und im Rahmen der Dienstleistungen des Unternehmens verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen)	Die Datenerhebung beschränkte sich auf wesentliche Materialien, zum Beispiel Schiffe und Container im Segment Linienschiffahrt, und auf Ausrüstung sowie Materialien im Segment Terminal & Infrastruktur.
Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte und technischen und biologischen Materialien	Die Datenerhebung beschränkte sich auf wesentliche Materialien, zum Beispiel Schiffe und Container im Segment Linienschiffahrt, und auf Ausrüstung sowie Materialien im Segment Terminal & Infrastruktur.

Gesamtgewicht der biologischen Materialien (und Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden)	Die Datenerhebung beschränkte sich auf wesentliche Materialien, zum Beispiel Schiffe und Container im Segment Linienschifffahrt, und auf Ausrüstung sowie Materialien im Segment Terminal & Infrastruktur. Es werden nur biologische Materialien angegeben, deren nachhaltige Herkunft durch Zertifikate belegt ist.
Anzahl recycelter Schiffe	Alle eigenen Schiffe von Hapag-Lloyd, die innerhalb des Berichtsjahres an ein Recyclingunternehmen übergeben werden.

**2.6. Transport von Gefahrgütern (unternehmensspezifisch)**

**2.6.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen**

**(IROs in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern)**

Der Transport von Gütern ist ein integraler Bestandteil der Geschäftsaktivitäten im Bereich Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Beim Umgang mit Gefahrgütern erwarten die Kunden von Hapag-Lloyd, dass das Unternehmen die höchsten Sicherheitsstandards einhält. Um die konsequente Einhaltung strenger Sicherheitsstandards in der gesamten Flotte zu gewährleisten, erfordern die Prozesse für das Gefahrgutmanagement von Hapag-Lloyd eine strikte Einhaltung internationaler, nationaler und lokaler Vorschriften. In der Wesentlichkeitsanalyse wurden drei wesentliche IROs im Zusammenhang mit dem Transport von Gefahrgütern identifiziert, die in diesem Kapitel näher erläutert werden.

**Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen**

- **[Mögliche negative Auswirkung] Unsachgemäße Handhabung von Gefahrgütern könnte zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt und Menschen führen**  
 Eine unsachgemäße Handhabung von Gefahrgütern kann negative Auswirkungen auf die Umwelt und Menschen haben, da bei Unfällen eine potenzielle Exposition gegenüber schädlichen Substanzen oder Explosionen und Brände entstehen können.
- **[Risiko] Unfälle beim Transport von Gefahrgütern**  
 Unfälle mit Gefahrgütern, wie Brände und Explosionen an Bord, können negative Auswirkungen auf die Umwelt und Menschen zur Folge haben. Der mögliche Beitrag zu einer Ansammlung von Schadstoffen, Verletzungen der Besatzung, dem Verlust von Fracht und Umweltschäden könnte zu Reputationsschäden sowie finanziellen Verlusten führen.
- **[Chance] Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Transports von Gefahrgütern**  
 Durch den verantwortungsvollen und sicheren Transport von Gefahrgütern kann Hapag-Lloyd als zuverlässiger Dienstleister wahrgenommen werden.

**2.6.2. Mindestangabepflicht – Konzepte (MDR-P) in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern**

(ESRS 2 MDR-P 65 a) Das Handbuch für Gefahrgüter, Dangerous Goods Manual, ist das von Hapag-Lloyd festgelegte Konzept zur Handhabung von materiellen IROs im Zusammenhang mit dem Transport von Gefahrgütern:

Konzept / IRO	[Positive Auswirkung] Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Umgangs mit Gefahrgütern	[Risiko] Unfälle beim Transport von Gefahrgütern	[Chance] Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Transports von Gefahrgütern
Dangerous Goods Manual	X	X	X

Das oberste Ziel von Hapag-Lloyd bei der Befolgung des Dangerous Goods Manual ist die einheitliche Einhaltung eines Sicherheitsstandards innerhalb der gesamten Schiffsflotte. Das Handbuch soll sicherstellen, dass das Unternehmen internationale, nationale und lokale Gesetze und Vorschriften und insbesondere den International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code,

der den Transport von Gefahrgütern regelt, einhält. Das Konzept selbst sowie die explizit festgelegte Meldepflicht für Vorfälle tragen zur festgestellten positiven Auswirkung bei und gelten für das Segment Linienschifffahrt.

Im Einklang mit der deutschen Dangerous Goods Advisor Ordinance müssen alle Vorfälle mit Gefahrgütern gemeldet werden. Es wurde ein globales Verfahren entwickelt, das eine strukturierte Koordination der Reaktion auf solche Vorfälle ermöglicht. Im Rahmen dieses Verfahrens müssen Vorfälle an den Gefahrgutbeauftragten gemeldet werden.

Das Handbuch beschreibt auch Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Materialtransports, wobei die Sicherheit der Mitarbeitenden, der Schiffe, der Ladung und der Umwelt im Vordergrund steht. Schulungsprogramme spielen bei der Aufrechterhaltung hoher Sicherheitsstandards eine wesentliche Rolle. Mitarbeitende, vor allem jene, die an Bord von Schiffen arbeiten, erhalten unter Anleitung des Gefahrgutbeauftragten eine spezielle Schulung zum Transport von Gefahrgütern und zu den Sicherheitsverfahren. Die verantwortlichen Manager erhalten zusätzlich spezielle Schulungen und Anweisungen, um die Einhaltung des Dangerous Goods Manual innerhalb der gesamten Hapag-Lloyd Flotte, einschließlich der gecharterten Schiffe, sicherzustellen. Ein Kernelement des Handbuchs ist eine Ausschlussliste mit allen Gütern, die Hapag-Lloyd aus Sicherheits- und ethischen Gründen nicht transportiert, selbst wenn dies gesetzlich erlaubt ist. Die Risikobewertungen werden täglich aktualisiert. Falls sich die Risikobewertung aufgrund aktueller Ereignisse oder Entwicklungen ändert, sollten das Handbuch und/oder die Ausschlussliste überarbeitet und alle zuständigen Stellen unverzüglich informiert werden, damit das festgestellte Risiko eines Fehlverhaltens bei der Handhabung von Gefahrgütern wirksam vermieden werden kann. Dieser Ansatz unterstreicht die identifizierte Chance, den sicheren und zuverlässigen Transport von Gefahrgütern zu gewährleisten.

Dangerous Goods Manual	Beschreibung des Konzepts
<i>(MDR-P 65 a)</i> Überwachungsprozess	Es gibt keinen speziellen Überwachungsprozess, doch die gesamte Gefahrgutdokumentation wird über das Freight Information System zentral verwaltet, um Genauigkeit und Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten.
<i>(MDR-P 65 b)</i> Anwendungsbereich	Das Handbuch gilt für eigene oder von Hapag-Lloyd betriebene Schiffe sowie für Schiffe, die für Dienste bei Hapag-Lloyd gechartert werden. Andere Schiffe, die im Eigentum von Hapag-Lloyd stehen, aber an Betreiber verchartert sind, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Handbuchs. Das Handbuch gilt nicht für das Segment Terminal & Infrastruktur.
<i>(MDR-P 65 c)</i> Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist	Senior Director Dangerous Goods
<i>(MDR-P 65 d)</i> Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protokoll I zu MARPOL 73/78</li> <li>• Dangerous Goods Advisor Ordinance</li> <li>• Gefahrgutverordnung See (GGvSee)</li> <li>• USA 49 CFR</li> <li>• IMDG Code Supplement</li> </ul>
<i>(MDR-P 65 e)</i> Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
<i>(MDR-P 65 f)</i> Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird	Verfügbar im Intranet von Hapag-Lloyd. Die weltweit einheitliche Gefahrgüter-Validierungsmailbox sorgt für eine systematische und zentralisierte Bearbeitung von Anfragen. Um die Verfügbarkeit von Gefahrgutexperten rund um die Uhr zu gewährleisten, wird eine Liste mit globalen Kontakten für verschiedene Regionen (Europa, Nordamerika, Asien, Lateinamerika, Mittlerer Osten) geführt.

### 2.6.3. Unternehmensspezifische Kennzahlen für den Transport von Gefahrgut

#### Transport von Gefahrgut

	<b>2024</b>
Anteil von Gefahrgütern an der gesamten Transportmenge (abgeschlossene Schiffsreisen)	3,9%
Gesamttransportmenge Linienschifffahrt (TTEU)	12.467
Menge der transportierten Gefahrgüter (abgeschlossene Schiffsreisen) (TTEU)	491
Anzahl der Falschdeklarationen bei Gefahrgütern	4.256,0
Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle in Bezug auf Gefahrgüter	–

(ESRS 2 MDR-M 75) Die dargestellten Kennzahlen beziehen sich auf die positiven Auswirkungen der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Umgangs mit Gefahrgütern, der Verringerung des Risikos von Unfällen im Zusammenhang mit Gefahrgütern und der Chance, einen sicheren und zuverlässigen Transport von Gefahrgütern bei Hapag-Lloyd zu gewährleisten. Durch die Überwachung der Menge der transportierten Gefahrgüter kann das Unternehmen die Zahl der Falschdeklarationen und meldepflichtigen Vorfälle kontextualisieren. Dadurch ist Hapag-Lloyd in der Lage, Bereiche für die Optimierung des Gefahrgüterumschlags zu identifizieren, um das Unfallrisiko weiter zu senken und einen sicheren Transport zu gewährleisten, potenzielle Schwachstellen im Handhabungsprozess aufzuzeigen und eine gezielte Umsetzung von Maßnahmen zur Unfallverhütung zu ermöglichen. Indem Hapag-Lloyd diese Kennzahlen erfasst und analysiert, strebt das Unternehmen an, die mit dem Transport von Gefahrgütern verbundenen Risiken zu minimieren, die Wahrscheinlichkeit von Unfällen zu verringern und einen sicheren und zuverlässigen Service zu bieten.

#### 2.6.4. Mindestangabepflicht – Ziele (MDR-T) in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern

(ESRS 2 MDR-T 81 b, b i) Um die Wirksamkeit des Konzepts in Bezug auf die wesentlichen IROs im Zusammenhang mit dem Transport von Gefahrgütern zu überwachen, wird es jährlich von der jeweiligen Abteilung validiert und vom Nachhaltigkeitskomitee überprüft. Die Nachhaltigkeitsabteilung prüft, ob es notwendig ist, messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen. (ESRS 2 81b i, ii, ii 80 D) Die Aufgabe der Abteilung ist es, einen sicheren Transport zu ermöglichen und Unfälle von vornherein zu vermeiden. Im Berichtsjahr wurden in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern weder ein Ambitionsniveau noch quantitative Ziele festgelegt, die den ESRS-Anforderungen entsprechen. Obwohl Hapag-Lloyd, wie in diesem Kapitel beschrieben, Ambitionen in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern festgelegt hat, erfüllen diese Ambitionen nicht die Anforderungen an messbare, ergebnisorientierte und zeitgebundene Ziele, wie sie in den ESRS festgelegt sind.

#### 2.6.5. Mindestangabepflicht – Maßnahmen (MDR-A) in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern

(ESRS 2 MDR-A 62) Bei Hapag-Lloyd hat die sichere Handhabung und Beförderung von Gefahrgütern Priorität, weshalb die im Dangerous Goods Manual beschriebene Maßnahmen befolgt werden:

Der Buchungsleitfaden für Gefahrgüter und besondere Ladung und der Leitfaden für die Kommunikation zwischen dem Kundendienst und dem Gefahrgüter-Validierungsteam dienen als Anleitung für die Verwaltung des Buchungs- und Validierungsprozesses für Gefahrgüter. Außerdem wird eine Sperrliste geführt, um bestimmte Waren aufgrund ihres hohen Risikos von

den Transportdiensten auszuschließen. Für temperaturempfindliche Gefahrgüter gibt es spezielle Richtlinien wie den Leitfaden für den Transport von Gefahrgütern in Kühlcontainern. Der Leitfaden für das Verstauen und Trennen sorgt für eine ordnungsgemäße Platzierung und Trennung dieser Güter auf den Schiffen, um Risiken zu minimieren. Die Richtlinie für den Frachtbetrieb und die detaillierte Überprüfung der finalen Gefahrgutdeklaration des Spediteurs stellen sicher, dass die Waren ordnungsgemäß dokumentiert werden und den geltenden Vorschriften entsprechen. Zu den zusätzlichen Maßnahmen gehören gründliche Containerinspektionen gemäß der Containerinspektionsrichtlinie und spezielle Handhabungsverfahren für begaste Container. Außerdem werden die Beschäftigten kontinuierlich im sicheren und effizienten Umgang mit Gefahrgütern geschult. Schließlich wird das Cargo-Patrol-Verfahren eingesetzt, um potenzielle Risiken zu erkennen und zu minimieren, und es werden globale Gefahrgüterkontakte für Soforthilfe aufgezeigt. Diese Richtlinien und Programme unterstreichen das Engagement von Hapag-Lloyd für Sicherheit, die Einhaltung von Vorschriften und den verantwortungsvollen Transport von Gefahrgütern.

Da die derzeitigen Maßnahmen in Bezug auf den Umgang mit Gefahrgütern als erfolgreich und ausreichend betrachtet werden, hat Hapag-Lloyd keine zusätzlichen ESRS-konformen Maßnahmen in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern ergriffen oder geplant. Durch die genannten Maßnahmen werden die IROs erfolgreich adressiert. Insbesondere die identifizierte negative Auswirkung bleibt durch die implementierten Maßnahmen potenziell und bildet somit keine tatsächliche Auswirkung. Im Rahmen der strengen Sicherheitsprotokolle von Hapag-Lloyd sind spezialisierte Validierungsteams für die sorgfältige Prüfung und Bearbeitung von Anträgen im Zusammenhang mit dem Transport von Gefahrgütern zuständig. Im Berichtszeitraum wurden keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung dieses Prozesses für notwendig erachtet, was den ununterbrochenen Einsatz des Unternehmens für einen sicheren und effizienten Umgang mit sensibler Fracht unterstreicht.

**2.6.6. Mindestangabepflicht – Kennzahlen (MDR-M) in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern**

*(MDR-M 75)* Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Transport von Gefahrgut

*(MDR-M 77a)* Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

<b>Kennzahl</b>	<b>Methode und Annahmen</b>
Menge der transportierten Gefahrgüter (abgeschlossene Schiffsreisen)	Die Menge wird in transportierten TEU von Gefahrgütern im Berichtsjahr gemessen, bei der ein Systembericht die Datenquelle bildet.
Anzahl der Falschdeklarationen bei Gefahrgütern	Die Buchungen werden gescannt, um potenziell falsch deklarierte oder nicht deklarierte Gefahrgüter sowie sensible Ladung zu erkennen. Die gemeldete Zahl ist die Gesamtzahl der Fälle innerhalb des Berichtsjahres auf Basis eines Systemberichts.
Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle in Bezug auf Gefahrgüter	Meldepflichtige Vorfälle umfassen Unfälle mit Gefahrgutcontainern an Bord der eigenen Schiffe, bei denen im Berichtsjahr Personen, Vermögenswerte oder die Umwelt geschädigt wurden.

### 3. SOZIALINFORMATIONEN

#### 3.1. Eigene Belegschaft (S1)

##### 3.1.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (S1 IROs)

Dieser Abschnitt beinhaltet einen Überblick über die wesentlichen IROs in Bezug auf die eigene Belegschaft von Hapag-Lloyd sowie eine Zuordnung der wesentlichen IROs zu den jeweiligen wesentlichen Themen. Diese Zusammenfassung soll die bedeutenden Auswirkungen der Strategie und Geschäftsaktivitäten des Unternehmens auf ihre Mitarbeitenden aufzeigen.

##### Wesentliche IROs im Zusammenhang mit Diversität und Chancengleichheit

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Beitrag zum Wohlbefinden der Belegschaft durch faire Arbeitsbedingungen**

Die Gleichbehandlung aller Beschäftigten unabhängig von Geschlecht, Behinderung und anderen Faktoren kann zu mehr Vielfalt und Wohlbefinden am Arbeitsplatz führen.

- **[Mögliche positive Auswirkung] Vorbildfunktion durch vielfältiges Führungsteam**

Ein vielfältiges Top-Management und die Schaffung und Bereitstellung gleicher Karrierechancen für alle Mitarbeitenden kann die Vielfalt in der gesamten Belegschaft erhöhen.

- **[Risiko] Potenzieller Verlust von Talenten, wenn die Chancengleichheit nicht gewährleistet ist**

Wenn Hapag-Lloyd nicht als ein Unternehmen wahrgenommen wird, das sich für Vielfalt und Chancengleichheit einsetzt, kann dies dem Ruf schaden und die Attraktivität für aktuelle Mitarbeitende und potenzielle Talente verringern.

- **[Chance] Anwerbung und Bindung von Talenten durch vielfältige Teams**

Die Förderung von Vielfalt kann zu einer höheren Mitarbeitendenbindung führen, Talente anziehen und das Potenzial vielfältiger Teams weiter ausschöpfen.

##### Wesentliche IROs im Zusammenhang mit angemessener Entlohnung

- **[Mögliche negative Auswirkung] Nichteinhaltung von Arbeitsstandards oder unfaire Arbeitsbedingungen**

Ungleiche Gehälter zwischen den Mitarbeitenden kann zu Unzufriedenheit unter den Mitarbeitenden führen und das Risiko der Fluktuation erhöhen.

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Beitrag zum Wohlbefinden der Belegschaft durch faire Arbeitsbedingungen**

Eine faire Vergütung, die sowohl das Grundgehalt als auch weitere Vergütungspakete für die Mitarbeitenden umfasst, kann sich positiv auf die psychische und physische Gesundheit auswirken.

- **[Chance] Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards**

Die Zahlung eines fairen Gehalts, einschließlich Anreiz- und Prämiensystemen, kann die Zufriedenheit der Mitarbeitenden und damit die Mitarbeitendenbindung erhöhen.

##### Wesentliche IROs in Bezug auf Aus- und Weiterbildung

- **[Mögliche negative Auswirkung] Begünstigung von Unzufriedenheit durch fehlende Chancen für Mitarbeitende**

Ein Mangel an Aus- und Weiterbildungsangeboten kann zu einer geringen Zufriedenheit der Mitarbeitenden und damit zu einer schnelleren Personalfuktuation führen.

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Förderung der Entwicklung von Mitarbeitenden**

Die Förderung der Entwicklung der Mitarbeitenden durch Schulungen kann zu einem höheren Bildungsniveau und besseren Karrierechancen führen.

- **[Chance] Kontinuierliche Verbesserung durch Schulung der Belegschaft**

Schulungen und Weiterbildungen können zu einer geringeren Personalfuktuation und verbesserten Geschäftsprozessen führen.

##### Wesentliche IROs im Zusammenhang mit Menschenrechten in der eigenen Geschäftstätigkeit

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Beitrag zum Wohlbefinden der Belegschaft durch faire Arbeitsbedingungen**

Die Unterstützung und Förderung von Menschenrechten und Standards für menschenwürdige Arbeit in der eigenen Geschäftstätigkeit und die aktive Überwachung dieser Rechte kann sich positiv auf die körperliche und seelische Gesundheit der Mitarbeitenden auswirken.

- **[Chance] Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards**

Ein dauerhaftes Engagement für die Rechte und das Wohlergehen der Mitarbeitenden kann nicht nur qualifizierte und engagierte Fachkräfte anziehen, sondern auch die Personalfuktuation minimieren.



**Wesentliche IROs in Bezug auf Work-Life-Balance**

- **[Mögliche positive Auswirkung] Aufrechterhaltung einer guten Work-Life-Balance in der Belegschaft**  
Eine ausgewogene Work-Life-Balance kann dazu führen, dass weniger stressbedingte Krankheitsfälle auftreten.
- **[Chance] Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards**  
Durch die Verbesserung der Work-Life-Balance hat Hapag-Lloyd die Möglichkeit, seine Attraktivität als Arbeitgeber zu erhöhen und damit die Rekrutierung, Motivation und Bindung der Mitarbeitenden zu verbessern.

**Wesentliche IROs in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit**

- **[Tatsächliche negative Auswirkung] Auftreten von Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen**  
Psychische und physische Gesundheits- und Sicherheitsrisiken können aus verschiedenen Gründen auftreten.
- **[Mögliche positive Auswirkung] Aufrechterhaltung hoher Gesundheits- und Sicherheitsstandards**  
Klare Arbeitsanweisungen und Sicherheitsschulungen sowie das Angebot und die Umsetzung von Präventionsmaßnahmen können den allgemeinen Gesundheitszustand der Mitarbeitenden verbessern.
- **[Chance] Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards**  
Verbesserte Arbeitsschutzmaßnahmen können reibungslosere Abläufe und eine höhere Produktivität ermöglichen, die Attraktivität des Arbeitgebers steigern und damit die Fluktuation der Mitarbeitenden minimieren.

**3.1.2. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)**

Dieser Abschnitt befasst sich mit den spezifischen wesentlichen IROs, die sich aus der Strategie und dem Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd ergeben, und erläutert, wie diese identifiziert, bewertet und gesteuert werden.

(S1.SBM-3 14 AR 6– AR 7) Hapag-Lloyd bezieht alle Personen der eigenen Belegschaft, die von wesentlichen Auswirkungen von dem Unternehmen betroffen sein können, in die Offenlegung nach ESRS 2 ein. Dazu gehören Auswirkungen, die sich auf die eigene Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd beziehen, einschließlich durch die Produkte oder Dienstleistungen des Unternehmens oder durch die Geschäftsbeziehungen des Unternehmens. (S1.SBM-3 14 a) Die Arten von Mitarbeitenden und Fremdarbeitskräfte (im Folgenden als *nicht angestellte Beschäftigte* bezeichnet) in der eigenen Belegschaft von Hapag-Lloyd, die durch die Geschäftstätigkeit von wesentlichen Auswirkungen betroffen sind, werden im Folgenden kurz beschrieben:

**Spezifikation der Art der Arbeitskräfte S1.SBM-3 14 a Beschreibung**

Mitarbeitende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktives Landpersonal mit befristetem oder unbefristetem Vertrag mit Hapag-Lloyd</li> <li>• Landpersonal in bezahlter Freistellung</li> <li>• Auszubildende an Land und auf See</li> <li>• Seeleute, die unter dem Management der Hapag-Lloyd Flotte unter deutscher Flagge beschäftigt sind</li> <li>• Seeleute von Besatzungsagenturen, die auf von Hapag-Lloyd verwalteten Schiffen unter deutscher Flagge arbeiten</li> <li>• Abrufrkräfte (im Folgenden als Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden bezeichnet), die vom Unternehmen ohne Garantie einer Mindest- oder festen Anzahl von Arbeitsstunden beschäftigt werden</li> </ul>
Nicht angestellte Beschäftigte: Selbstständige	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leihpersonal an Land: Selbstständige</li> </ul>
Nicht angestellte Beschäftigte: Von Drittunternehmen zur Verfügung gestellte Personen, die in erster Linie Beschäftigungstätigkeiten ausüben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorübergehend Beschäftigte von Dritten</li> <li>• Personal von Dritten, das von Anbietern von Wartungs- und anderen Dienstleistungen beschäftigt wird</li> </ul>

(S1.SBM-3 14 b) Die wesentlichen negativen Auswirkungen für die eigene Belegschaft von Hapag-Lloyd treten nicht weitverbreitet oder systemisch auf, sondern beziehen sich nur auf individuelle Vorfälle.

(S1.SBM-3 14 c) Hapag-Lloyd hat eine Reihe von Aktivitäten entwickelt, die sich positiv auf die Belegschaft auswirken und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden fördern.

Aktivitäten mit einer positiven Auswirkung auf die Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt (siehe Abschnitt 3.1.6):

- Der Zugang zu Schulungen für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt wirkt sich positiv auf die Entwicklung der Beschäftigten aus.

Aktivitäten mit einer positiven Auswirkung auf die Mitarbeitenden an Land im Segment Linienschifffahrt (siehe Abschnitt 3.1.6):

- Our Way of Working@Hapag-Lloyd Programm wirkt sich positiv auf die Qualität der Work-Life-Balance aus.
- Die Förderung der Chancengleichheit von Frauen wirkt sich positiv auf die Vorbildfunktion eines vielfältigen Führungsteams aus.
- Die Förderung der Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit wirkt sich positiv aus, indem es durch faire Arbeitsbedingungen zum Wohlbefinden der Beschäftigten beiträgt.

Aktivitäten mit einer positiven Auswirkung auf das Seepersonal:

- Umfassende Schulungen für Seeleute, einschließlich spezieller LNG-Schulungen, wirken sich positiv aus, da sie hohe Sicherheitsstandards für die auf See arbeitenden Menschen aufrechterhalten.
- Die Durchführung von Workshops zur Prävention von Belästigung und zur Förderung von Vielfalt im Rahmen von Initiativen zur sozialen Bewusstseinsbildung wirkt sich positiv aus, da sie das Wohlbefinden der Seeleute steigern.

(S1.SBM-3 14 d AR 44) Das identifizierte wesentliche Risiko für Hapag-Lloyd, das sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten der eigenen Belegschaft ergibt, ist:

- Potenzieller Verlust von Talenten, wenn keine Chancengleichheit gewährleistet ist

Wesentliche Chancen für Hapag-Lloyd, die sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten von der eigenen Belegschaft ergeben, sind:

- Anwerbung und Bindung von Talenten durch vielfältige Teams
- Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards
- Kontinuierliche Verbesserung durch Schulung der Belegschaft

(S1.SBM-3 16 AR 9) Bestimmte wesentliche Risiken und Chancen, die sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten von Menschen in der eigenen Belegschaft von Hapag-Lloyd ergeben, beziehen sich nur auf das Personal auf See und nicht auf die gesamte eigene Belegschaft.

- [Chance] Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards

(S1.SBM-3 14 e) Das Unternehmen hat noch keinen Übergangsplan für den Klimaschutz erstellt (siehe Abschnitt 2.2.1). Es können daher keine wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft von Hapag-Lloyd identifiziert werden, die sich aus den Übergangsplänen zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt ergeben.

(S1.SBM-3 14 f ii, g ii) Auf der Grundlage des Risikokonzepts des LkSG, in dem Unternehmen aus dem Segment Terminal&Infrastruktur von Hapag-Lloyd als Lieferanten berücksichtigt wurden, hat die Risikoanalyse potenzielle länderspezifische Risiken für Zwangs- oder Pflichtarbeit und Kinderarbeit in den folgenden geografischen Gebieten identifiziert:

- Afrika, Lateinamerika, Mittlerer Osten, Indien, Bangladesch, Ostasien

Da Hapag-Lloyd in diesen Gebieten geschäftlich tätig ist, ist das Unternehmen generell den Risiken ausgesetzt, die in diesen geografischen Gebieten als mittel bis hoch eingestuft wurden. Die Risikoanalyse der eigenen Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd hat jedoch Zwangs- oder Pflichtarbeit nicht als wesentliches Risiko identifiziert. Hapag-Lloyd lehnt jede Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ab und ist dem Verbot von moderner Sklaverei und Menschenhandel verpflichtet. Hapag-Lloyd hält sich an die Definition von Kinderarbeit aus dem Übereinkommen über das Mindestalter der ILO (Nr. 138), die besagt, dass das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung nicht unter dem Alter liegen darf, in dem die Schulpflicht abgeschlossen ist – auf jeden Fall aber nicht unter 15 Jahren beziehungsweise für Arbeit auf See unter 16 Jahren.

(S1-1 22) Darüber hinaus adressieren die Globale Ethikrichtlinie und die Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“ (siehe Abschnitt 3.1.3) ausdrücklich die Themen Menschenhandel, Zwangs- oder Pflichtarbeit und Kinderarbeit.

(S1.SBM-3 15 AR 8) Hapag-Lloyd ist zur Erkenntnis gekommen, dass Mitarbeitende, die im besonderen Kontext der Seefahrt arbeiten, innerhalb der eigenen Belegschaft einem größeren Risiko ausgesetzt sein können.

Die Arbeitsbedingungen des Seepersonals sind gekennzeichnet durch lange Abwesenheiten, eine Trennung von der Familie, unregelmäßige Arbeitszeiten, Sieben-Tage-Wochen und eingeschränkte Freizeitmöglichkeiten.

Menschen, die in Terminals und Hafengebieten arbeiten, sind naturgemäß höheren Risiken ausgesetzt als Büroangestellte.

Abgesehen von diesen spezifischen Gruppen wurden in der Belegschaft von Hapag-Lloyd keine Personen mit besonderen Merkmalen oder besonderen Tätigkeiten identifiziert, die einem größeren Risiko ausgesetzt sein könnten.

### 3.1.3. Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S1-1)

Die Konzepte, die Hapag-Lloyd entwickelt hat, um die wesentlichen Auswirkungen in Bezug auf die eigene Belegschaft zu steuern, werden im folgenden Abschnitt beschrieben.

(S1-1 19) Bei Hapag-Lloyd gibt es vier verschiedene Konzepte und Richtlinien für den Umgang mit den identifizierten IROs:

Konzept/IRO	[Negative Auswirkung] Nichteinhaltung von Arbeitsstandards oder unfaire Arbeitsbedingungen	[Negative Auswirkung] Begünstigung von Unzufriedenheit durch fehlende Chancen für Mitarbeitende	[Negative Auswirkung] Auftreten von Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen	[Positive Auswirkung] Beitrag zum Wohl- befinden der Beleg- schaft durch faire Arbeitsbedingungen
ISM Main Manual		X	X	X
Academy Playbook		X		
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	X		X	X
Globale Ethikrichtlinie	X			X

<b>Konzept/IRO</b>	<b>[Positive Auswirkung]</b> Vorbildfunktion durch vielfältiges Führungsteam	<b>[Positive Auswirkung]</b> Förderung der Entwicklung von Mitarbeitenden	<b>[Positive Auswirkung]</b> Aufrechterhaltung einer guten Work-Life-Balance in der Belegschaft	<b>[Positive Auswirkung]</b> Aufrechterhaltung hoher Gesundheits- und Sicherheitsstandards
ISM Main Manual		X	X	X
Academy Playbook		X		
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	X			X
Globale Ethikrichtlinie	X		X	

<b>Konzept/IRO</b>	<b>[Risiko]</b> Potenzieller Verlust von Talenten, wenn die Chancengleichheit nicht gewährleistet ist	<b>[Chance]</b> Anwerbung und Bindung von Talenten durch vielfältige Teams	<b>[Chance]</b> Senkung der Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards	<b>[Chance]</b> Kontinuierliche Verbesserung durch Schulung der Arbeitskräfte
ISM Main Manual			X	X
Academy Playbook				X
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	X	X		
Globale Ethikrichtlinie	X	X	X	

(S1 ESRS 2 MDR-P 65 a) Die Konzepte und ihre jeweilige Beziehung zu den identifizierten IROs werden im Folgenden detailliert beschrieben:

#### International Safety Management (ISM) Main Manual

Das ISM Main Manual basiert auf dem ISM-Code, den jeder Schiffsmann der Besatzung zur Verfügung stellen muss. Es ist ein rechtsverbindliches und geprüftes Sicherheitsmanagementsystem (SMS). Das Handbuch beschreibt das umfassende Sicherheitsmanagement- (und Umweltschutz-) System von Hapag-Lloyd, welches der Bewältigung von Vorfällen dient und Präventivmaßnahmen sowie Notfallpläne umfasst. Das vorrangige Ziel des Systems ist es, die Sicherheit auf See durch Präventivmaßnahmen zu erhöhen und die Menschen, Schiffe, Ladung und die Umwelt vor Unfällen und Notfällen zu schützen. Der Schwerpunkt liegt auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, indem Risiken für Menschenleben oder die menschliche Gesundheit durch Krankheiten oder Verletzungen minimiert und Auswirkungen auf das menschliche Wohlergehen durch geeignete Mittel und Schutzmaßnahmen verhindert werden sollen. Das ISM Main Manual befasst sich folglich mit der Auswirkung der Aufrechterhaltung hoher Gesundheits- und Sicherheitsstandards. Die Auswirkung von Unzufriedenheit durch fehlende Chancen für Mitarbeitende wird im Handbuch nicht explizit erwähnt. Es unterstreicht jedoch das Engagement des Unternehmens für Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltstandards, die indirekt die Zufriedenheit der Mitarbeitenden fördern. Das Handbuch befasst sich ausführlich mit den Auswirkungen von Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen, indem es verschiedene Maßnahmen und Vorschriften für sichere Arbeitspraktiken beschreibt, die festgelegt wurden, um das Risiko von Unfällen, Verletzungen oder Gesundheitsrisiken zu senken. Außerdem unterstützt es die Aufrechterhaltung einer qualitativ hochwertigen Work-Life-Balance unter der Belegschaft, indem

es die Motivation, die Weiterbildung und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden thematisiert. Schließlich geht das Handbuch indirekt auf die Möglichkeit ein, die Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards zu minimieren, indem es auf die Bedeutung von hoher Motivation und hervorragenden Ausbildungsstandards für die Bindung des Personals hinweist. Zudem skizziert das Manual spezifische Verfahren für die Ausbildung, Einarbeitung und Motivation der Besatzung und betont die Bedeutung der Meldung von Vorfällen und der Umsetzung von Korrektur- und Präventivmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines positiven Arbeitsumfelds. Das Handbuch befasst sich daher mit der Chance, durch die Schulung der Arbeitskräfte eine kontinuierliche Verbesserung zu gewährleisten.

### Academy Playbook

Das Academy Playbook beschreibt, wie Hapag-Lloyd eine Weiterbildungseinrichtung innerhalb des Unternehmens schafft, die in die Mitarbeitenden investiert und sowohl deren persönliche als auch unternehmensbezogene Fähigkeiten stärkt sowie maßgeschneiderte und relevante Lernpfade anbietet, die zur Entwicklung einer zukunftsfähigen Organisation beitragen. Das Academy Playbook umreißt den Lern- und Entwicklungsrahmen der Hapag-Lloyd Academy. Um das Risiko zu minimieren, durch verpasste Chancen zur Unzufriedenheit der Mitarbeitenden beizutragen, beinhaltet das Academy Playbook von Hapag-Lloyd einen umfassenden Feedback- und Verbesserungszyklus. Die Teilnehmenden füllen im Learning Campus Bewertungen aus, die vom Academy-Team mithilfe einer speziellen Datenanalyseplattform ausgewertet werden. Quantitative Umfragen zum Lerneffekt in Form von Verhaltensänderungen werden etwa drei Monate nach der Schulung durchgeführt, um eine kontinuierliche Verbesserungsschleife zu ermöglichen, die darauf abzielt, die Lernprogramme relevant zu halten. KPIs werden verwendet, um wichtige Kennzahlen zu überwachen. Beispiele für KPIs für webbasierte Schulungen sind der Net Promoter Score (NPS) des Kurses, die Verständlichkeit der Schulung, die Qualität der Inhalte in Bezug auf Design und Format, die Relevanz und technische Schwierigkeiten. Die Hapag-Lloyd Academy fördert kontinuierliches Lernen und die Entwicklung der Mitarbeitenden durch maßgeschneiderte Lernpfade. Diese Pfade konzentrieren sich auf persönliche und fachliche Kompetenzen und sind in vier Kompetenzstufen unterteilt: Basic, Professional, Advanced und Master. So soll eine breit gefasste Ausbildung ermöglicht werden. Die Teilnehmenden werden dazu ermutigt, eine wachstumsorientierte Denkweise anzunehmen, die eine Kultur des kontinuierlichen Lernens und der angemessenen Risikobereitschaft fördert. Die Förderung der Mitarbeitendenentwicklung ist ein zentrales Element. Strukturierte Lernprogramme sind darauf ausgerichtet, persönliche und fachliche Kompetenzen zu verbessern. Es wird eine Vielzahl von Schulungsmodalitäten eingesetzt, wie zum Beispiel eine Mischung aus Online-Einheiten für selbstständiges Lernen, persönlichen Einheiten und Workshops, um verschiedenen Lernstilen gerecht zu werden. Dadurch werden die Auswirkung der Förderung der Entwicklung von Mitarbeitenden und die Chance der kontinuierlichen Verbesserung der Belegschaft durch Schulungen ermöglicht.

### Grundsatzserklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“

Die Grundsatzserklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“ beschreibt das Engagement von Hapag-Lloyd für die Menschenrechte und den Umweltschutz in seiner Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette. Risikobewertungen und Überprüfungen der Erfüllung der Sorgfaltspflicht werden regelmäßig durchgeführt, um potenzielle Verstöße zu erkennen und Präventiv- und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Hapag-Lloyd hält sich an die weltweite Gesetzgebung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, indem es Sicherheitsstandards sowohl an Land als auch auf See umsetzt. Trotz dieser Maßnahmen kann es zu Zwischenfällen im Bereich Sicherheit und Gesundheit kommen, die anschließend gründlich analysiert werden. Es werden vorbeugende Maßnahmen ergriffen, um zukünftige Risiken zu

mindern, und regelmäßige Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt. Um zum Wohlergehen seiner Mitarbeitenden beizutragen, legt Hapag-Lloyd Wert auf faire Arbeitsbedingungen sowie angemessene Löhne und Leistungen im Einklang mit internationalen und nationalen Vorschriften. Um das Risiko zu mindern, Talente durch fehlende Chancengleichheit zu verlieren, setzt Hapag-Lloyd Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit und zur Verhinderung von Diskriminierung um. Durch die Förderung der Vielfalt und die Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds will das Unternehmen Talente anwerben und halten. Außerdem will Hapag-Lloyd seinen Ruf durch die Einhaltung hoher Arbeits- und Sicherheitsstandards verbessern. Die Kernelemente, die es Hapag-Lloyd ermöglichen, seine Sorgfaltspflichten zu erfüllen, sind Risikoanalysen, Präventivmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen, ein Beschwerdeverfahren sowie Dokumentation und Berichterstattung. Letztendlich mindert Hapag-Lloyd nicht nur Risiken und geht gegen negative Auswirkungen vor, sondern ergreift auch Chancen, um seine Position als verantwortungsvoller und attraktiver Arbeitgeber zu stärken.

### Globale Ethikrichtlinie

Ziel der Globalen Ethikrichtlinie ist es, die Erwartungen des Unternehmens an die Beziehungen ihrer Mitarbeitenden zu Kunden, Lieferanten, Regierungen, Behörden und Wettbewerbern sowie die Erwartungen an das Verhalten der Mitarbeitenden untereinander zu definieren. Sie legt die Grundsätze und Richtlinien fest, die Hapag-Lloyd für das Verhalten und die Handlungen seiner Mitarbeitenden und Stakeholder an allen Standorten und in allen Rechtsordnungen aufgestellt hat. Die Globale Ethikrichtlinie von Hapag-Lloyd unterstreicht die Bedeutung von fairen Arbeitsbedingungen, Menschenrechten, Vielfalt und Inklusion, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Vereinigungsfreiheit, Tarifverhandlungen und fairer Entlohnung und beschreibt die Verpflichtung des Unternehmens zur Einhaltung dieser Grundsätze. Durch die Förderung eines inklusiven Arbeitsumfelds, in dem Unterschiede willkommen sind und angenommen werden, nutzt Hapag-Lloyd das kollaborative Potenzial seiner vielfältigen Belegschaft und fördert die berufliche Entwicklung und Innovation. Führungskräfte spielen, wenn es darum geht, hohe Standards zu setzen und Integrität zu zeigen, eine Schlüsselrolle, um ein inklusives Arbeitsumfeld zu fördern, in dem Vielfalt geschätzt wird. Vielfalt ist ein zentraler Wert, und die Führungskräfte sind bestrebt, ihre Mitarbeitenden fair zu beurteilen und ihre berufliche Entwicklung unabhängig von ihrer Herkunft und Identität zu fördern. Gesundheit und Sicherheit haben einen hohen Stellenwert. Es gibt Maßnahmen, die arbeitsbedingte Verletzungen verhindern und das Wohlbefinden fördern. Mitarbeitende werden ermutigt, eine aktive Rolle beim Schutz ihrer Gesundheit und Sicherheit zu übernehmen und alle potenziellen Risiken zu melden. Darüber hinaus tragen das Engagement für Gesundheit und Sicherheit, die Förderung einer Feedback-Kultur und das Entmutigen von inakzeptablem Verhalten zu einem positiven Arbeitsumfeld bei. Dieses Engagement trägt dazu bei, das Risiko, Talente durch fehlende Chancengleichheit zu verlieren, zu mindern und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, Talente durch vielfältige Teams anzuziehen und langfristig zu binden. Außerdem trägt die Einhaltung hoher Arbeits- und Sicherheitsstandards dazu bei, die Personalfuktuation zu minimieren. Der ethische Rahmen unterstützt daher nicht nur hohe Leistung und Innovation, sondern trägt auch zum allgemeinen Wachstum und zur Nachhaltigkeit des Unternehmens bei.

Der Prozess zur Überwachung der Konzepte sieht folgendermaßen aus:

Konzept	Überwachungsprozess
ISM Main Manual	Die landseitige Organisation von Hapag-Lloyd überwacht ständig nationale und internationale Umweltvorschriften. Neue Vorschriften werden so schnell wie möglich in das System integriert, um den Nutzen für die Umwelt zu maximieren und gleichzeitig die Interessen des Unternehmens zu berücksichtigen.
Academy Playbook	Die Unterstützungsstruktur wird durch ein Netzwerk von funktionalen Sponsoren, Fachleuten und einem engagierten Team, das sich auf die Bereitstellung und Leistung des Programms konzentriert, aufrechterhalten. Anfragen zur Programmabwicklung, zur Logistik und zum technischen Support werden über spezielle Kanäle wie E-Mail und das One-Support-Ticketing-System weitergeleitet. Es gibt einen systematischen Feedback- und Verbesserungsmechanismus, der auch einen Feedbackzyklus umfasst, bei dem die Teilnehmenden nach Abschluss der Schulung Bewertungslinks per E-Mail erhalten, die Bewertung im Learning Campus ausfüllen und mit Fachleuten in Verbindung gesetzt werden, um mögliche Verbesserungen zu erörtern.
Grundsatzserklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Hapag-Lloyd führt im eigenen Geschäftsbereich und in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auf Ebene der direkten Lieferanten regelmäßig Risikoanalysen durch. Wenn Hapag-Lloyd Risiken identifiziert, ergreift das Unternehmen Maßnahmen zur Vorbeugung und Abhilfe und überprüft anschließend die Wirksamkeit dieser Maßnahmen. Die Grundsatzserklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“ wird laufend überprüft und aktualisiert, wenn es wesentliche Änderungen in Bezug auf Risiken, Prozesse und/oder Maßnahmen gibt.
Globale Ethikrichtlinie	Die Globale Ethikrichtlinie wird jährlich überprüft und, falls erforderlich, als Standardbestandteil des internen Kontrollsystems von Hapag-Lloyd aktualisiert, um ihre Aktualität und Adäquatheit zu gewährleisten. Die regelmäßige Überwachung und Bewertung der Einhaltung von Gesetzen wird als Teil der jährlichen Überprüfung der Globalen Ethikrichtlinie durchgeführt. Im Rahmen dieses Prozesses werden alle relevanten internen Stakeholder jährlich aufgefordert, die Gültigkeit der Ethikrichtlinie zu bestätigen. Dazu gehören auch Änderungen bei Gesetzen und Vorschriften.

Konzept	(S1 ESRs 2 MDR-P 65 b) Anwendungsbereich
ISM Main Manual	Schiffsmanagement und Organisation an Land zur Übertragung und Umsetzung des SMS. Das SMS gilt für das gesamte Personal, das unter der Verantwortung der Schiffsleitung steht, sowie für die vom Hapag-Lloyd Flottenmanagement geführten Tätigkeiten an Land. An Bord der Schiffe gilt sie nicht nur für Besatzungsmitglieder, sondern für alle Personen, die am Sicherheitsmanagement und Umweltschutz beteiligt sind. Dazu gehören Besatzungsmitglieder, externe Personen oder Personal von Dritten, das mit dem Schiff verkehrt oder Servicearbeiten im Hafen ausführt. Jedes Besatzungsmitglied von Hapag-Lloyd muss das SMS und alle relevanten Verfahren, Regeln, Vorschriften und Unternehmensstandards innerhalb seines Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereichs beachten und einhalten.
Academy Playbook	Das Hapag-Lloyd Academy Playbook ist ein umfassender Leitfaden, der für alle Mitarbeitenden des Segments Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd (mit Ausnahme von ATL) gilt. Es enthält einen Lehrplan, der die berufliche Entwicklung durch integrierte Lernpfade auf verschiedenen Ebenen unterstützt. Das Dokument richtet sich an verschiedene Mitarbeitendenkohorten, damit jede Gruppe angemessene Schulungs- und Entwicklungsmöglichkeiten erhält.
Grundsatzserklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst das Segment Linienschifffahrt.
Globale Ethikrichtlinie	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst das Segment Linienschifffahrt.

<b>(S1 ESRS 2 MDR-P 65 c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist</b>	
ISM Main Manual	Senior Director Fleet Management. Die Abteilung Flottenmanagement von Hapag-Lloyd ist verantwortlich für die Entwicklung, Umsetzung und Pflege des ISM Main Manual, einschließlich der Verfahren und Systeme für sichere Praktiken, Notfallvorsorge, Kommunikation, Schulung und kontinuierliche Systemüberprüfung.
Academy Playbook	Dekan der Hapag-Lloyd Academy
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Der Senior Managing Director Global Procurement übernimmt die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten und ist verpflichtet, dem Vorstand regelmäßig Bericht zu erstatten.
Globale Ethikrichtlinie	Managing Director Global HR
<b>(S1 ESRS 2 MDR-P 65 d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat</b>	
ISM Main Manual	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ISM-Code</li> <li>• Environmental Ship Index (ESI)</li> <li>• Ship Energy Efficient Management Plan</li> </ul>
Academy Playbook	Bei der Umsetzung dieses Konzepts werden keine spezifischen Standards oder Initiativen Dritter beachtet.
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internationale Charta der Menschenrechte</li> <li>• Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte und die ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>• ILO-Seearbeitsübereinkommen (MLC)</li> <li>• Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See</li> <li>• UNGP</li> <li>• Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD</li> <li>• Minamata-Übereinkommen zu Quecksilber</li> <li>• Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe</li> <li>• Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung</li> <li>• MARPOL</li> </ul>
Globale Ethikrichtlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>• Die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen</li> </ul>
<b>(S1 ESRS 2 MDR-P 65 e) Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung der Konzepte</b>	
ISM Main Manual	Das Verfahren zur Festlegung des Konzepts wurde durch die Interessen verschiedener interner Stakeholder geprägt.
Academy Playbook	Das Verfahren zur Festlegung des Konzepts wurde durch die Interessen verschiedener interner Stakeholder geprägt.
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt. So wurde sichergestellt, dass die Interessen der wichtigsten Stakeholder berücksichtigt wurden.
Globale Ethikrichtlinie	Verschiedene interne Stakeholder waren an der Erstellung des Konzepts beteiligt. So wurde sichergestellt, dass die Interessen der wichtigsten Stakeholder berücksichtigt wurden.



<b>(S1 ESRS 2 MDR-P 65 f) Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird</b>	
<b>Konzept</b>	
ISM Main Manual	Jedes Besatzungsmitglied ist je nach Aufgaben- und Verantwortungsbereich berechtigt, einen direkten Zugang zum SMS als Teil des ISM Main Manuals und der begleitenden Veröffentlichungen zu haben. Alle Besatzungsmitglieder werden mit dem Sicherheitssystem auf dem jeweiligen Schiff vertraut gemacht, indem sie mit dem SMS und den zusätzlichen schiffsinternen Dokumenten arbeiten.
Academy Playbook	Das obligatorische Onboarding umfasst eine umfassende webbasierte Schulung, das die Kernthemen abdeckt und den Lernenden den Lernpfad sowie den Learning Campus als Schnittstelle erklärt. Das Academy Playbook ist ein internes Dokument von Hapag-Lloyd und im Intranet verfügbar. Für jede webbasierte Schulung wird in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Stakeholdern und Fachleuten ein Schulungskonzept entwickelt, das auch dem Betriebsrat vorgelegt wird.
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Die Erklärung zur sozialen Verantwortung und zu den Menschenrechten ist auf der Website von Hapag-Lloyd verfügbar. Verbundene Unternehmen, an denen Hapag-Lloyd nicht die Mehrheit der Stimmrechte hält, werden über die Erklärung informiert und müssen sich an ihren Inhalt halten. Auf die Erklärung wird auch im Lieferanten-Verhaltenskodex von Hapag-Lloyd verwiesen.
Globale Ethikrichtlinie	Die Globale Ethikrichtlinie ist auf der Website von Hapag-Lloyd verfügbar. Neue Mitarbeitende werden im Rahmen ihres Onboarding Prozesses mit der Globalen Ethikrichtlinie vertraut gemacht. Das Seepersonal an Bord der Hapag-Lloyd Schiffe und externe Manager werden durch das elektronisch verbreitete Flottenrundschreiben näher über die Globale Ethikrichtlinie informiert. Die Globale Ethikrichtlinie ist als Anhang im Owner's Manual enthalten, das Schiffen, die von Dritten verwaltet werden, in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt wird.

**(S1-1 20) (S1-1 20 a)** Hapag-Lloyd hat mehrere Verpflichtungen zur Einhaltung der Menschenrechte festgelegt, die für die eigene Belegschaft relevant sind. Dazu gehört die Einhaltung der Globalen Ethikrichtlinien, in denen die Grundwerte von Hapag-Lloyd und die von Führungskräften und Mitarbeitenden erwarteten Verhaltensstandards festgelegt sind. Die Globale Ethikrichtlinie betont die Einhaltung der Menschenrechte, wie sie in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen und in den Kernarbeitsnormen der ILO definiert sind. Hapag-Lloyd wendet Monitoring-Mechanismen an, die darauf abzielen, die Einhaltung der Menschenrechtsrichtlinien durch Compliance Monitoring und Risikomanagement zu gewährleisten. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht entwickelt, um kontinuierliche Verbesserungen innerhalb der Belegschaft zu fördern, und verpflichtet sich, seine Sorgfaltspflicht zu erfüllen, um negative Auswirkungen auf Menschenrechte und die Umwelt zu erkennen, zu verhindern, zu mildern und zu beheben. Deshalb führt Hapag-Lloyd im eigenen Geschäftsbereich und in seiner vorgelagerten Wertschöpfungskette regelmäßig Risikoanalysen durch. Wenn Risiken identifiziert werden, ergreift Hapag-Lloyd Maßnahmen, um diesen Risiken vorzubeugen, beziehungsweise Abhilfe zu schaffen, und überprüft anschließend deren Wirksamkeit.

**(S1-1 20 b)** Hapag-Lloyd legt Wert auf eine werteorientierte Leitung, bei der Führungskräfte mit gutem Beispiel vorangehen, Vertrauen schaffen und die Unternehmenswerte von Hapag-Lloyd („We care. We move. We deliver.“) wahren. Die Feedback-Kultur der Organisation fördert ehrliches und faires Feedback um Konflikte zu lösen und inakzeptables Verhalten zu verhindern. Hapag-Lloyd ist bestrebt, ein inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem Vielfalt geschätzt wird und alle Mitarbeitende dazu ermutigt werden, sich einzubringen.

Im Rahmen des Global Staff Dialogue (GSD) führen Mitarbeitende regelmäßig ein strukturiertes Gespräch mit ihrem Vorgesetzten beziehungsweise ihrer Vorgesetzten. Der gesamte Prozess wurde optimiert, damit Entwicklungsmöglichkeiten leichter erkannt, ergriffen und gefördert werden können.

Für das Seepersonal werden im Rahmen der jährlichen Mitarbeitendengespräche individuelle Entwicklungsziele und geeignete Schulungsmaßnahmen festgelegt, die in Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern durchgeführt werden.

Informationen zu weiteren relevanten Engagement-Kanälen sind unter Abschnitt 3.1.4 zu finden.

*(S1-1 20 c)* Das Unternehmen geht wie folgt vor, um Abhilfe bei Menschenrechtsverletzungen zu schaffen: Der Beschwerdemechanismus von Hapag-Lloyd besteht aus internen Meldewegen und einer webbasierten Whistleblowing-Hotline („Speak Up Line“), die allen Hapag-Lloyd Mitarbeitenden sowie externen Parteien zur Verfügung steht. Dieses Verfahren ermöglicht es, Bedenken oder Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Sorgfaltspflichten in Bezug auf Menschenrechte oder die Umwelt anonym zu melden. Meldungen werden in allen Fällen vertraulich behandelt. Wenn Hapag-Lloyd eine Meldung erhält oder ein begründeter Verdacht auf eine mögliche oder tatsächliche Verletzung der Menschenrechts- oder Umweltstandards im eigenen Geschäftsbereich besteht, werden geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen, um die Verletzung zu verhindern oder zu beenden. Hapag-Lloyd erwartet von direkten Lieferanten die volle Kooperation bei der Ausarbeitung und Durchführung entsprechender Abhilfemaßnahmen.

Wenn Auswirkungen auf die Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit festgestellt werden, werden im Falle von Verstößen angemessene Disziplinarmaßnahmen ergriffen, die bis zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses reichen können.

*(S1-1 21 AR 12)* Hapag-Lloyd hat verschiedene Konzepte, die sich, wie unter Abschnitt 3.1.3 beschrieben, an den einschlägigen international anerkannten Instrumenten orientieren. Das Verfahren zur Entwicklung und regelmäßigen Überprüfung der Konzepte umfasst auch Anpassungen an diese international anerkannten Instrumente. So umfassen die erwähnten Verfahren zur kontinuierlichen Verbesserung der Sorgfaltspflicht innerhalb der eigenen Belegschaft zum Beispiel auch die Einhaltung der UNGP.

*(S1-1 23)* Das Verhindern von Unfällen mit möglichen Auswirkungen auf Menschen, Umwelt, Ladung und Vermögenswerte hat hohe Priorität. Hapag-Lloyd ist bestrebt, die geltenden Gesetze und Vorschriften zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einzuhalten, indem es seine Gesundheits- und Sicherheitsstandards in Übereinstimmung mit diesen Gesetzen und Vorschriften umsetzt. Dazu gehören, je nach Bedarf und Notwendigkeit, die Bereitstellung von persönlicher Schutzausrüstung, Maschinensicherheit, Notfallvorsorge, Störungs- und Unfallmanagement, Ergonomie am Arbeitsplatz und der Umgang mit Chemikalien und Brandschutz. Entsprechende Anweisungen und Verfahren für sichere Praktiken wurden entwickelt, geschult und dokumentiert. Mehrere Komponenten des nach ISO 9001 für Qualitätsmanagement und ISO 14001 für Umweltmanagement zertifizierten QEM von Hapag-Lloyd fördern eine sichere und gesunde Arbeitsumgebung. Dazu gehören Schulungen und die Sensibilisierung für gute Praktiken im Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz sowie die Kommunikation und Dokumentation von Gesundheits- und Sicherheitsverfahren. Darüber hinaus führt Hapag-Lloyd jährliche QEM-Audits in allen Regionen, einschließlich der Quality Service Center, der Areas, der Global Capability Center und einigen Abteilungen der Zentrale durch, die die Themen Notfallvorsorge, Evakuierungsverfahren und Erste Hilfe umfassen. Es wurde eine verpflichtende webbasierte QEM-Schulung eingeführt, die alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt alle zwei Jahre absolvieren müssen. Im Rahmen des QEM werden die jeweiligen Rollen und Verantwortlichkeiten dokumentiert.

Für das Seepersonal wendet Hapag-Lloyd das im SMS beschriebene Management zur Verhütung von Arbeitsunfällen an. Dies ist im ISM Main Manual dokumentiert und wird in den Angaben unter Abschnitt 3.1.3 detailliert beschrieben.

*(S1-1 24 a) (S1-1 24b AR 15 - AR 16)* Die Globale Ethikrichtlinie und die Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“ widmen sich ebenfalls der Beseitigung von Diskriminierung. Die Konzepte befassen sich mit Belästigung und unterstützen die Chancengleichheit und weitere Möglichkeiten zur Förderung von Vielfalt und Inklusion. Sie zielen darauf ab, Chancengleichheit zu gewährleisten und jede Form von Diskriminierung aufgrund von nationaler und ethnischer Herkunft, sozialer Herkunft, Gesundheitszustand, Behinderung, sexueller Orientierung, Alter, Geschlecht, politischer Meinung, Religion oder Ideologie zu unterbinden. Ebenso werden sexuelle Belästigung, Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder erniedrigende Arbeitsbedingungen nicht toleriert.

*(S1-1 24 c)* Hapag-Lloyd hat im Rahmen seiner Konzepte spezifische Verpflichtungen für die Förderung von Inklusion beziehungsweise die Umsetzung positiver Maßnahmen für Menschen aus besonders gefährdeten Gruppen innerhalb der eigenen Belegschaft. Diese sind in der Globalen Ethikrichtlinie zu finden. Diese spezifischen Verpflichtungen sind:

- Förderung von Inklusion und Vielfalt: Hapag-Lloyd setzt sich für Inklusivität am Arbeitsplatz ein, die Chancengleichheit unabhängig von individuellen Unterschieden gewährleisten soll. Das Unternehmen bestärkt vielfältige Perspektiven und fördert die berufliche Entwicklung. Hapag-Lloyd verfügt über Kanäle wie die „Speak Up Line“, um Menschenrechtsverletzungen oder diskriminierendes Verhalten zu melden.
- Respekt vor den Menschenrechten: Hapag-Lloyd setzt sich dafür ein, Kinder- und Zwangsarbeit zu verhindern und gute Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit, Vereinigungsfreiheit, faire Entlohnung und Gemeinschaftsrechte zu fördern. Von den Mitarbeitenden wird erwartet, dass sie diese Bemühungen zum Schutz der Menschenrechte respektieren und unterstützen.
- Einhaltung ethischer und rechtlicher Vorschriften: Hapag-Lloyd ist bestrebt, alle lokalen, nationalen und internationalen Gesetze einzuhalten, um ethische und verantwortungsvolle Geschäftsabläufe zu unterstützen.
- Management und Abmilderung: Ein Kompetenzmodell integriert werteorientierte Verhaltensweisen in den globalen Mitarbeitendendialog und fördert eine Feedback-Kultur.
- Antidiskriminierung und Umgang mit Beschwerden: Mechanismen wie die „Speak Up Line“ ermöglichen die Meldung von Diskriminierung und Belästigung. Das Unternehmen befasst sich umgehend mit gemeldeten Problemen und leitet Präventiv- und Abhilfemaßnahmen für die Erhaltung eines respektvollen Arbeitsplatzes ein.

*(S1-1 24 d)* Die Vermeidung, Eindämmung und Bekämpfung von Diskriminierung sowie die Förderung von Vielfalt und Inklusion sind wichtige Themen für Hapag-Lloyd. Dies wird durch die Einführung wichtiger Maßnahmen zum Thema Vielfalt sowie durch die Behandlung von Diskriminierung in der Globalen Ethikrichtlinie von Hapag-Lloyd belegt.

Hapag-Lloyd hat mithilfe spezifischer Verfahren Konzepte eingeführt, um sicherzustellen, dass Diskriminierung verhindert, gemildert und nach ihrer Aufdeckung bekämpft wird.

Um Vielfalt, Gleichberechtigung und Inklusion (engl.: Diversity, Equity and Inclusion, DEI) im Allgemeinen zu fördern, hat Hapag-Lloyd das Projekt Diversity@Hapag-Lloyd als Teil der Unternehmensstrategie ins Leben gerufen. Das Projekt hat bereits eine Analysephase abgeschlossen. Behandelt wurden darin auch ein vierteljährliches DEI-Dashboard zur Nachverfolgung der Fortschritte bei den KPIs. Eine globale DEI-Umfrage wurde durchgeführt mit dem Ziel, weitere Möglichkeiten für die Schaffung eines inklusiveren Umfelds, das die einzigartigen Erfahrungen und Beiträge jedes und jeder Einzelnen wertschätzt und respektiert, zu identifizieren. Das Projekt hat auch den Grundstein für eine DEI-Schulungslandschaft gelegt und mit der Formulierung einer DEI-Strategie begonnen.

### 3.1.4. Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft und der Arbeitnehmendenvertretung in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)

In diesem Abschnitt werden die Verfahren von Hapag-Lloyd für die Einbeziehung der eigenen Belegschaft und ihrer Vertretung beschrieben.

(S1-2 27 AR 21, AR 23-24) Hapag-Lloyd wendet sich mit verschiedenen Formaten an die eigene Belegschaft, um über mögliche oder tatsächliche wesentliche Auswirkungen zu informieren. Dabei führt das Unternehmen regelmäßig virtuelle Town Hall Meetings durch, um die Belegschaft über relevante Entwicklungen und mögliche Auswirkungen zu informieren. Bei diesen Treffen sind die Mitarbeitenden eingeladen, in moderierten Frage- und Antwortrunden Feedback zu geben. Darüber hinaus führt Hapag-Lloyd unter den Mitarbeitenden verschiedene anonyme Umfragen beispielsweise zur Einbeziehung von Mitarbeitenden oder zu Diversität durch. Außerdem bieten jährliche persönliche Feedbackgespräche eine Plattform für Diskussionen zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften.

Das über diese Kanäle gesammelte Feedback wird entweder während der Meetings oder durch die Umfragen dokumentiert und anschließend ausgewertet. Das Feedback wird von Fall zu Fall in die Entscheidungsfindung einbezogen. Die Mitarbeitenden werden dann über verschiedene Kanäle, zum Beispiel über interne Newsletter, Intranet-Updates und Abteilungsbesprechungen, über die Ergebnisse ihres Feedbacks informiert, um sie zu informieren, wie ihr Beitrag Entscheidungen beeinflusst hat.

Hapag-Lloyd hat keine Auswirkungen auf die eigene Belegschaft festgestellt, die sich aus der Verringerung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen und dem Übergang zu einem grüneren und klimaneutralen Betrieb ergeben könnten.

(S1-2 27 a) Hapag-Lloyd arbeitet durch regelmäßige Treffen mit dem Betriebsrat sowie durch direkten Kontakt mit dem Personal mit Vertreterinnen und -vertretern der eigenen Belegschaft zusammen. SAAM Terminals veranstaltet monatliche Work Tables und ein jährliches Treffen mit der Gewerkschaftsleitung.

(S1-2 27 b AR 19) Die Einbeziehung des Seepersonals findet in verschiedenen Phasen statt, zum Beispiel während der Einsatzplanungsphase, beim Einschiffen, beim Ausschiffen und im Krankheitsfall. Das Personal an Land wird auf individueller Ebene mindestens während der GSD-Gespräche sowie durch virtuelle Town Hall Meetings einbezogen. Das Personal auf See und an Land wird durch Diskussionen und direkte Gespräche einbezogen, um eine reibungslose und klare Kommunikation zu gewährleisten. Die Häufigkeit der Einbeziehung variiert, findet aber mindestens in den oben genannten Phasen statt.

(S1-2 27 c AR 18 - AR 19) Die Abteilung Marine Human Resources trägt unter der Leitung des Managing Director Fleet die operative Verantwortung für die Einbeziehung des Seepersonals. Zusätzlich zur regionalen HR-Leitung ist die Abteilung Global Human Resources unter der Leitung des Managing Director Global Human Resources für die Einbeziehung des Personals an Land verantwortlich.

(S1-2 27 d AR 20) Für das Seepersonal gelten eigenständige Tarifverträge, die Hapag-Lloyd über seine Mitgliedschaft im Verband Deutscher Reeder in Abstimmung mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) abschließt. Hapag-Lloyd wendet auch die Bestimmungen des MLC an. Diese Vereinbarungen von Hapag-Lloyd ermöglichen es dem Unternehmen nicht direkt, Einblicke in die Perspektiven der eigenen Belegschaft zu erhalten, sie zeigen jedoch das Streben des Unternehmens nach fairer Beschäftigung.

(S1-2 27 e) Die Wirksamkeit der Einbeziehung der Mitarbeitenden wird regelmäßig bewertet. Die Hapag-Lloyd Academy ist dabei, eine Performance Scorecard als Instrument zur Bewertung der Effektivität der Einbeziehung der Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt in Form von Schulungen, einzuführen. Für das Landpersonal des Segments Linienschifffahrt finden Round-Table-Gespräche mit dem Management (bis hin zur Vorstandsebene) statt, bei denen die Leistung und das Potenzial von Talenten und sich gut entwickelnden Mitarbeitenden thematisiert werden.

(S1-2 28) Um einen Einblick in die Perspektiven von Seepersonal in der eigenen Belegschaft zu bekommen, das besonders von Auswirkungen beziehungsweise Ausgrenzung betroffen sein könnte, werden regelmäßige Crew-Treffen durchgeführt, bei denen über Unterstützung und die Folgen von Diskriminierung gesprochen wird. Der offene Dialog und die Unterstützung bei der Bekämpfung von Diskriminierung und Vorurteilen werden gefördert. Da Hapag-Lloyd das Personal an Land nicht als besonders anfällig identifiziert hat, wurden keine ähnlichen Schritte unternommen. Dennoch werden die Perspektiven bestimmter Gruppen auch regelmäßig durch ausgewählte interne Formate wie „Frauen bei Hapag-Lloyd“ diskutiert und von der Organisation unterstützt.

### 3.1.5. Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigenen Beschäftigten Bedenken äußern können (S1-3)

(S1-3 32a AR 27, S1-3 32 c) Wenn Hapag-Lloyd eine konkrete Meldung erhält oder ein begründeter Verdacht auf eine mögliche oder tatsächliche Verletzung von Menschenrechts- oder Umweltstandards in der eigenen Belegschaft besteht, ergreift das Unternehmen geeignete Abhilfemaßnahmen, um die Verletzung zu verhindern oder zu beenden.

Um die Wirksamkeit der angebotenen Abhilfemaßnahme zu beurteilen, wird geprüft, ob sie geeignet ist, die wesentliche negative Auswirkung auf die eigene Belegschaft zu beenden.

Zu diesem Zweck wird für jeden konkreten Fall, in dem eine wesentliche negative Auswirkung festgestellt wurde, ein Ziel formuliert. Die Erreichung dieser Ziele, einschließlich einer möglichen Entschädigung, stellt eine Abhilfe für die spezifische Situation dar. Inwieweit die Abhilfemaßnahmen zur Erreichung dieses Ziels beitragen, wird anschließend analysiert.

(S1-3 32 b AR 28) Alle Mitarbeitende und nicht angestellte Beschäftigte können ihre Bedenken oder Bedürfnisse über die „Speak Up Line“ des Unternehmens direkt an Hapag-Lloyd herantragen. Dabei handelt es sich um einen vertraulichen Kanal, über den Compliance-bezogene Bedenken jederzeit über ein weltweit verfügbares Online-Formular gemeldet werden können. Dieser Kanal wird von einem unabhängigen Drittanbieter zur Verfügung gestellt. Die Bearbeitung der Berichte erfolgt ausschließlich durch Hapag-Lloyd.

Neben dem oben beschriebenen Kanal gibt es noch die folgenden Kanäle:

- Mitarbeitende an Land können sich an ihren lokalen beziehungsweise regionalen Compliance Officer, das Global Compliance Team oder einen direkten Vorgesetzten beziehungsweise eine direkte Vorgesetzte wenden. Außerdem haben sie die Möglichkeit, sich direkt an das Ethikkomitee sowie an die lokalen, regionalen oder globalen Personalabteilungen zu wenden. Auf regionaler Ebene wurden an vielen Standorten auf der ganzen Welt weitere Initiativen gestartet, wie die Bereitstellung von anonymen Feedback-Möglichkeiten, wie zum Beispiel Briefkästen, über die Mitarbeitende ihre Meinung zu Themen und Erfahrungen im Zusammenhang mit Diversität äußern können.

- Das Seepersonal kann alle oben beschriebenen Kanäle nutzen. Außerdem kann es Compliance-Verstöße, Verstöße gegen das Seearbeitsrecht, Menschenrechtsverletzungen, Benachteiligungen oder ungerechte Behandlung über ein festgelegtes Beschwerdeverfahren melden. Meldungen können an direkte Vorgesetzte, die Fleet Management Abteilung, das Herkunftsland der Seefahrenden oder den Flaggenstaat des Schiffes gerichtet werden. Das MLC bildet den rechtlichen Rahmen für diesen Prozess. Außerdem können Beschwerden bei der ITF eingereicht werden. Im Rahmen des ITF-Beschwerdeverfahrens können Beschwerden direkt beim Kapitän bzw. der Kapitänin oder bei einer externen Behörde des Flaggenstaats eingereicht werden. Der Schutz von hinweisgebenden Personen wird von der ITF garantiert.

(S1-3 32 d) Das umfassende Compliance-Management-Schulungskonzept von Hapag-Lloyd umfasst neben Schulungen vor Ort auch webbasierte Schulungen, die für die eigene Belegschaft des Unternehmens verpflichtend sind. In diesen Schulungen werden die Mitarbeitenden im Segment Linienschiffahrt unter anderem über das Whistleblower-System informiert. Bei SAAM Terminals wird die Verfügbarkeit von Whistleblower-Kanälen für die eigenen Beschäftigten auch durch Schulungen unterstützt.

Die Liste der Local Compliance Officer und Regional Compliance Officer ist im Intranet von Hapag-Lloyd zu finden. Die Compliance-Abteilung ist dafür verantwortlich, die Verteilung des Konzepts zum Schutz von Whistleblowern vor Vergeltungsmaßnahmen, der Zertifizierung und der damit verbundenen Schulungen mit Unterstützung der lokalen Personalabteilungen zu überwachen und kann über das Compliance-E-Mail-Postfach für alle Fragen und Informationsanfragen kontaktiert werden.

(S1-3 32 e AR 32) Alle Bedenken in Bezug auf Compliance können über die „Speak Up Line“ geäußert werden. Geäußerte Compliance-bezogene Bedenken werden nach einem standardisierten Verfahren gemäß dem Konzept zum Schutz von Whistleblowern vor Vergeltungsmaßnahmen behandelt. Compliance-bezogene Bedenken werden von der Compliance-Abteilung bearbeitet. Andere relevante Funktionen werden einbezogen, um eine professionelle, vertrauliche und zeitnahe Untersuchung zu ermöglichen und über die zu treffenden Maßnahmen zu entscheiden. Innerhalb von sieben Tagen nach der Einreichung der Meldung erhalten Whistleblower eine Bestätigung über den Eingang ihrer Meldung und, wenn ein Kommunikationskanal zur Verfügung steht, eine Rückmeldung über den aktuellen Status ihrer Meldung. Sobald eine Untersuchung abgeschlossen ist, wird das Ergebnis, das in direktem Zusammenhang mit dem gemeldeten Compliance-Problem steht, vorbehaltlich der Anforderungen der geltenden Gesetze, wie zum Beispiel der Datenschutzgesetze, der Person mitgeteilt, die das Problem gemeldet hat. Auch wenn sich ein Anliegen als unbegründet herausstellt, erhält die Person, die es gemeldet hat, in jedem Fall eine Rückmeldung, vorausgesetzt, es gibt Kommunikationskanäle. Die Wirksamkeit des Whistleblowing-Verfahrens wird mindestens einmal jährlich und, falls erforderlich, zusätzlich Ad hoc überprüft.

(S1-3 33 AR 31) Hapag-Lloyd hat im Berichtszeitraum eine Umfrage durchgeführt, in der bewertet wurde, inwieweit die eigene Belegschaft den Strukturen oder Verfahren, um ihre Anliegen oder Bedürfnisse zu äußern und diese behandeln zu lassen, vertraut.

(S1-3 33) Um Personen, die Compliance-Bedenken äußern, vor Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, hat Hapag-Lloyd eine spezielle „Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen“ eingeführt. Einzelheiten zu diesem Konzept sind unter Abschnitt 4.1.2 zu finden.

**3.1.6. Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S1-4)**

(S1-4 37) Hapag-Lloyd hat Maßnahmen ergriffen, um mit den wesentlichen IROs in Bezug auf die eigene Belegschaft umzugehen. Die spezifischen Maßnahmen sind:

- Förderung der Chancengleichheit für Frauen
- Zugang zu Schulungen für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt bieten
- Förderung der Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit
- Our Way of Working@Hapag-Lloyd

**Maßnahme: Förderung der Chancengleichheit für Frauen**

(S1 ESRS 2 MDR-A 68a) Die globale strategische Projektgruppe rund um „Diversity@Hapag-Lloyd“ hat Empfehlungen für weitere Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden entwickelt und den Anstoß zu deren Umsetzung gegeben.

Zu den Maßnahmen gehört die Arbeitsgruppe Women@Hapag-Lloyd, die 2024 vier Networking-Veranstaltungen für Mitarbeitende am Hauptsitz des Unternehmens durchgeführt hat. Außerdem wurden verschiedene Schulungen zu unterschiedlichen Themen wie Selbstvermarktung für Frauen angeboten.

Hapag-Lloyd hat auch Programme zur Förderung von Vielfalt und Gleichberechtigung im Management eingeführt, um sicherzustellen, dass Frauen die gleichen Chancen für Beförderungen und Karriereaufstieg haben.

Die Förderung von Chancengleichheit für Frauen ist ein wichtiger Bestandteil der Umsetzung der Globalen Ethikrichtlinie, da sie ein inklusives und vielfältiges Arbeitsumfeld fördert. Durch die Schaffung eines unterstützenden Umfelds für Frauen, die Förderung ihrer Teilnahme und die Gewährleistung gleicher Chancen für ihre Karriereentwicklung, trägt sie auch zum Ziel der gleichen Teilhabe von Frauen am Talent Development Program (TDP) und Agile Leadership Program@Hapag-Lloyd (ALPHA) bei. Dadurch werden Frauen bei ihrer Karriereentwicklung und der Übernahme von Führungsrollen innerhalb des Unternehmens unterstützt.

**(MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Förderung der Chancengleichheit für Frauen**

<b>MDR</b>	<b>Angaben</b>
(MDR-A 68b) Umfang	Die Bestimmungen dieser Maßnahme gelten für alle weiblichen Mitarbeitenden an Land im Segment Linienschifffahrt, mit Ausnahme von ATL.
(MDR-A 68c) Zeithorizont	Das TDP wurde 2012 gegründet. Das aktuelle Managementprogramm ALPHA wurde 2018 ins Leben gerufen. Es handelt sich bei dieser Maßnahme um einen laufenden Prozess, weshalb kein bestimmtes Enddatum festgelegt wurde.
(MDR-A 68d) Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen zu Schaden gekommen sind.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Seit der Durchführung der Maßnahme werden Frauen zunehmend bei der Entwicklung ihrer individuellen Karrieren unterstützt.
(MDR-A 69a-c) Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Maßnahmenplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

### Maßnahme: Zugang zu Schulungen für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt bieten

(S1 ESRS 2 MDR-A 68a) Das im Jahr 2020 eingeführte Learning Management System (LMS) ist inzwischen fest etabliert. Es ermöglicht den Mitarbeitenden der Hapag-Lloyd Linienschifffahrt den direkten Zugang zu zahlreichen internen Schulungsmaßnahmen. Mit der Hapag-Lloyd Academy hat Hapag-Lloyd eine strukturierte Lernarchitektur für die Weiterbildung von Mitarbeitenden geschaffen, die aus vier Komponenten besteht, die kontinuierlich weiterentwickelt werden: Personal Competency, Functional Capability Building, Core Curriculum and Tools, Products and Processes. Neben Schulungen und Workshops umfasst sie auch Coaching und Mentoring sowie Führungsprogramme („Leadership Academy“). Erste Lernpfade innerhalb der einzelnen Segmente wurden bereits im Learning Campus (Digitales, Daten, Nachhaltigkeit) eingeführt. Weitere Lernpfade sind in der Entwicklung (IT, Finance, Procurement, Cyber Security und Trade Management). Außerdem ist geplant, verschiedene regionale Vor-Ort-Schulungskonzepte der einzelnen Abteilungen miteinander zu verbinden und in Zukunft unter einem Dach anzubieten. Für künftige Berichtszeiträume ist eine Fortsetzung dieser Maßnahme geplant, wobei der Schwerpunkt auf den folgenden Aktivitäten liegen soll:

- Verbesserung der LMS-Eingabedaten für alle global und lokal durchgeführten Schulungen durch die Einführung von Vorlagen und regelmäßiger Kommunikation mit lokalen Partnern.
- Kontinuierliche Entwicklung und Einführung von funktionalen Lehrplänen auf vier Kompetenzniveaus (Basic, Professional, Advanced und Master) für die folgenden Funktionen: Data, Digital, Sustainability, Cyber Security, Finance, IT, Procurement, Commercial (Customer Service und Sales), Trade Management und Operations.
- Kontinuierliche Entwicklung und Einführung von persönlichen Lehrplänen und Programmen für Führungskräfte und Führungskräfte ohne Personalverantwortung.
- Kontinuierliche Einführung neuer und verbesserter webbasierter und von Lehrenden geleiteter Schulungen zu den wichtigsten Tools, Produkten und Prozessen des Unternehmens mit dem Ziel, die Belegschaft zu schulen und zu befähigen.

Allen Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt Zugang zu Schulungen zu bieten, trägt direkt zu dem im Academy Playbook beschriebenen Ziel bei, indem sie die Investitionen von Hapag-Lloyd in seine Mitarbeitenden fördert und sowohl persönliche als auch funktionale Fähigkeiten stärkt.

### (MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Zugang zu Schulungen für alle Mitarbeitenden im Segment Linienschifffahrt bieten

MDR	Angaben
(MDR-A 68b) Umfang	Die Bestimmungen dieser Maßnahme gelten für alle Mitarbeitende im Segment Linienschifffahrt, mit Ausnahme von ATL. Die Kursinhalte sind für alle Mitarbeitenden (an Land) zugänglich. Die Online-Angebote sind auch für alle Mitarbeitenden auf See verfügbar.
(MDR-A 68c) Zeithorizont	Es handelt sich bei dieser Maßnahme um einen laufenden Prozess, weshalb kein bestimmtes Enddatum festgelegt wurde.
(MDR-A 68d) Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen zu Schaden gekommen sind.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Die veröffentlichten Functional Academy Learning Journeys haben eine hohe Akzeptanzrate. Das von Lehrenden geleitete Schulungsprogramm namens Ignite, das aus persönlichen Kompetenzen und einer fachspezifischen Vertiefung besteht, erzielt einen sehr hohen durchschnittlichen NPS von über 85. Außerdem ist die weltweite Beteiligung an den Programmen TDP und ALPHA signifikant.
(MDR-A 69a-c) Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Aktionsplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.



**Maßnahme: Förderung der Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit**

(S1 ESRS 2 MDR-A 68a) Hapag-Lloyd bietet umfassende Trainingsprogramme an, um das Verständnis der Teilnehmenden für die wichtigsten Risiken zu verbessern und sie mit den notwendigen Fähigkeiten auszustatten, um diese effektiv zu mindern. Durch diese Schulungsinitiativen lernen die Teilnehmenden proaktive Strategien, einschließlich der Nutzung von Beschwerdemechanismen zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen, kennen. Für künftige Berichtszeiträume ist eine Fortsetzung dieser Maßnahme geplant, die sich, wie im Academy Playbook beschrieben, an der Verpflichtung zur Förderung einer Kultur des Bewusstseins und der Befähigung orientiert. Damit unternimmt Hapag-Lloyd einen Schritt zur Entwicklung einer Belegschaft, die in der Lage ist, umgehend und angemessen gegen Menschenrechtsverletzungen vorzugehen. Im Rahmen des umfassenden Onboarding-Prozess durchlaufen alle Mitarbeitenden eine obligatorische Schulung zur Unternehmenskultur, den rechtlichen Anforderungen und den Unternehmensrichtlinien, um eine solide Grundlage für ihre Funktion zu schaffen. Um Menschenrechtsverletzungen weiter zu verhindern und die Environmental Due Diligence zu fördern, hat Hapag-Lloyd für die zuständigen Abteilungen gezielte Schulungen und Workshops durchgeführt.

Darüber hinaus wurde eine globale Kommunikationskampagne gestartet, um das Bewusstsein für den „Speak Up Line“-Beschwerdemechanismus von Hapag-Lloyd zu schärfen. Das Intranet der Organisation wird zusätzlich zur Verbreitung von Informationen über Menschenrechtsrisiken genutzt.

Darüber hinaus legt Hapag-Lloyd großen Wert auf die Einhaltung von Arbeitszeit- und Überstundenregelungen und fördert diese durch Tarifverträge, vertragliche Bestimmungen und spezielle Schulungen für neue Mitarbeitende. Die Arbeitszeiten werden an den Standorten und auf den Schiffen mithilfe elektronischer Systeme oder manueller Aufzeichnungsmethoden erfasst.

**(MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Förderung der Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit**

MDR	Angaben
(MDR-A 68b) Umfang	Die Bestimmungen dieser Maßnahme gelten für alle Mitarbeitende im Segment Linienschifffahrt, mit Ausnahme von ATL.
(MDR-A 68c) Zeithorizont	Es handelt sich bei dieser Maßnahme um einen laufenden Prozess, weshalb kein bestimmtes Enddatum festgelegt wurde.
(MDR-A 68d) Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen zu Schaden gekommen sind.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Keine Angaben zu den Fortschritten, da im vorherigen Zeitraum keine Angaben erhoben wurden.
(MDR-A 69a-c) Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Aktionsplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

**Maßnahme: Our Way of Working@Hapag-Lloyd**

(S1 ESRS 2 MDR-A 68a) Flexibilität und die Möglichkeit für Mitarbeitende, ihre Arbeitszeit und ihren Arbeitsort zu wählen, sind für Hapag-Lloyd zu wichtigen Hebeln geworden. Solange solche Maßnahmen mit den Arbeitsabläufen vereinbar sind, ermöglichen sie den Mitarbeitenden von Hapag-Lloyd, ihr Arbeits- und Privatleben besser zu vereinbaren. Die Organisation gestaltet aktiv das Arbeitsumfeld mit der ausdrücklichen Absicht, ein Umfeld zu schaffen, das eine gesunde Work-Life-Balance ermöglicht. Für künftige Berichtszeiträume ist eine Fortführung dieser Maßnahme geplant.

Die Initiative „Our Way of Working@Hapag-Lloyd“ trägt zu den Zielen der Globalen Ethikrichtlinie bei, indem sie ein unterstützendes und flexibles Arbeitsumfeld fördert, das im Einklang mit dem Engagement des Unternehmens für faire Arbeitsbedingungen, die Achtung der Menschenrechte, Vielfalt, Gesundheit und Sicherheit sowie das allgemeine Wohlbefinden der Mitarbeitenden steht. Das hybride Arbeitsmodell von Hapag-Lloyd bietet Mitarbeitenden an Land weltweit die Möglichkeit, bis zu zweimal pro Woche mobil zu arbeiten. Dieses Angebot wird weltweit gut angenommen. In der Nordeuropa-Zentrale von Hapag-Lloyd wurden Umstellungsworkshops abgehalten, um interessierten Mitarbeitenden den Einstieg zu erleichtern und sie mit dem Homeoffice vertraut zu machen. Außerdem wurde eine globale Cloud-Lösung eingeführt, um das mobile Arbeiten weiter zu erleichtern.

[\(MDR-A 68 b-e, 69a-c\)](#) **Weitere Informationen zur Maßnahme: Our Way of Working@Hapag-Lloyd**

MDR	Angaben
<a href="#">(MDR-A 68b)</a> Umfang	Die Bestimmungen dieser Maßnahme gelten für alle Mitarbeitende im Segment Linienschifffahrt, mit Ausnahme von ATL.
<a href="#">(MDR-A 68c)</a> Zeithorizont	Es handelt sich bei dieser Maßnahme um einen laufenden Prozess, weshalb kein bestimmtes Enddatum festgelegt wurde.
<a href="#">(MDR-A 68d)</a> Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen zu Schaden gekommen sind.
<a href="#">(MDR-A 68e)</a> Fortschritt	Fortschritte wurden durch die weit verbreitete Einführung von Homeoffice, die Modernisierung von Büroräumen, die Bereitstellung von Kinderbetreuungsdienstleistungen und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Seepersonal, insbesondere unter deutscher Flagge, erzielt.
<a href="#">(MDR-A 69a-c)</a> Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Aktionsplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

[\(S1-4 38 a AR 42\)](#) Abgesehen von den oben beschriebenen spezifischen ESRS-konformen Maßnahmen hat Hapag-Lloyd keine übergreifenden und globalen Maßnahmen durchgeführt, um Auswirkungen auf die eigene Belegschaft zu verhindern oder zu mindern.

[\(S1-4 38 b\)](#) Hapag-Lloyd hat aus allen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft die folgenden tatsächlichen wesentlichen Auswirkungen identifiziert:

- [Negative Auswirkung] Auftreten von Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen
- [Positive Auswirkung] Beitrag zum Wohlbefinden der Belegschaft durch faire Arbeitsbedingungen
- [Positive Auswirkung] Förderung der Entwicklung von Mitarbeitenden

Die ergriffenen Maßnahmen beziehen sich folglich teilweise auf die tatsächlichen materiellen Auswirkungen. Gegen die tatsächliche negative Auswirkung von Gesundheits- und Sicherheitsvorfällen gibt es derzeit keine spezifische Maßnahme. Abhilfemaßnahmen werden jedoch Ad hoc ergriffen, wann immer sie für notwendig erachtet werden.

[\(S1-4 38 c AR 42\)](#) Hapag-Lloyd hat zusätzliche Initiativen ergriffen, die in erster Linie darauf abzielen, positive Auswirkungen auf die Work-Life-Balance der eigenen Belegschaft zu erzielen. Die verbesserten Internetfunktionen von Starlink an Bord der Hapag-Lloyd Schiffe unterstützen nicht nur das psychische Wohlbefinden der Seeleute, indem sie mit ihren Familien und ihrem Freundeskreis in Verbindung bleiben können, sondern ermöglichen es ihnen auch, sich über globale Ereignisse auf dem Laufenden zu halten. Teil des Projekts Our Way of Working@Hapag-Lloyd ist

die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur. Dazu gehört die Einrichtung fortschrittlicher Soft- und Hardware wie Kollaborationssysteme und Videokonferenzenanlagen sowie die Einführung moderner Bürokonzepte, die nach und nach im gesamten Unternehmen integriert werden und die Zusammenarbeit und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden weiter fördern sollen. Im Jahr 2024 wurde das Area Office in Hamburg nach umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen wiedereröffnet.

*(S1-4 38 d AR 38 - AR 39)* Um die Wirksamkeit der Maßnahmen und Initiativen in Bezug auf die Ergebnisse für die eigene Belegschaft zu überwachen, werden sie jährlich von den jeweiligen Abteilungen validiert und vom Nachhaltigkeitskomitee überprüft.

*(S1-4 39 AR 34)* Hapag-Lloyd führt regelmäßig Umfragen auf lokaler, themenbezogener und Abteilungsebene durch, um die Mitarbeitendenzufriedenheit in Bezug auf Aufgaben, Work-Life-Balance, Karriereaussichten und die Anerkennung ihrer Arbeit zu überprüfen. Die gesammelten Informationen liefern wertvolle Erkenntnisse, die genutzt werden, um relevanten Handlungsbedarf zu ermitteln. Darüber hinaus wird die Identifizierung notwendiger Maßnahmen sowohl vom Nachhaltigkeitskomitee als auch vom Ethikkomitee durchgeführt.

*(S1-4 40 a AR 44 - ARB 45, AR 47)* Abgesehen von den oben genannten Maßnahmen sind keine spezifischen Maßnahmen geplant oder in Bearbeitung, um wesentliche Risiken zu mindern, die sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten der eigenen Belegschaft ergeben. *(S1-4 40 b)* Es sind auch keine spezifischen Maßnahmen geplant oder in Umsetzung, um wesentliche Chancen in Bezug auf die eigene Belegschaft zu verfolgen.

*(S1-4 41 AR 37)* Hapag-Lloyd will durch etablierte Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht im Rahmen des LkSG sicherstellen, dass seine Praktiken keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft verursachen oder zu diesen beitragen. Das LkSG schreibt mindestens einmal im Jahr eine Risikobewertung im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft vor, die auch eine Bewertung der Zufriedenheit der Mitarbeitenden umfasst. Auf diese Weise können Praktiken, die wesentliche negative Auswirkungen verursachen oder dazu beitragen, identifiziert und auf der Grundlage der Ergebnisse der Risikoanalyse spezifische Maßnahmen eingeleitet werden.

*(S1-4 43)* Hapag-Lloyd hat keine nennenswerten Ressourcen speziell für den Umgang mit wesentlichen Auswirkungen bereitgestellt.

*(S1-4 AR 43)* Es wurden keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigten festgestellt, die sich speziell aus dem Übergang zu einer grüneren, klimaneutralen Wirtschaft ergeben.

*(S1.MDR-A 13-14, ESRS 2 MDR-A 62)* Die oben genannten Maßnahmen decken die wesentlichen Themen Diversität und Chancengleichheit, Aus- und Weiterbildung, Menschenrechte in der eigenen Belegschaft und Work-Life-Balance ab. In Bezug auf andere wesentliche Themen sind keine spezifischen Maßnahmen beschlossen.

Zurzeit gibt es keine speziellen Maßnahmenpläne, um mit den wesentlichen IROs in Bezug auf andere wesentliche Themen umzugehen. Hapag-Lloyd will sicherstellen, dass das Unternehmen so flexibel wie möglich auf Umstände und Entwicklungen während des Berichtsjahres reagieren kann. Im Einklang mit dem oben beschriebenen Steuerungsprozess prüft Hapag-Lloyd kontinuierlich, ob die Einleitung spezifischer ESRS-konformer Maßnahmen erforderlich ist.

### 3.1.7. Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5)

(S1-5 46 AR 50 - AR 52, ESRS 2 MDR-T 80a) Hapag-Lloyd hat ein CSRD-konformes Ziel definiert, um wesentliche IROs in Bezug auf die eigene Belegschaft zu managen:

- Die gleichmäßige Aufteilung der Geschlechter in den Programmen TDP und ALPHA steht im Zusammenhang mit den Zielen der Globalen Ethikrichtlinie, indem sie ein inklusives und vielfältiges Arbeitsumfeld fördert, die Einhaltung der Menschenrechte unterstützt und die Führungskräfte ermutigt, mit gutem Beispiel voranzugehen.

#### Ziel für Diversität und Chancengleichheit

##### (MDR-T 80b-j) Weitere Informationen zum Ziel: Gleiche Geschlechterverteilung in den Programmen TDP und ALPHA

MDR	Angaben
(MDR-T 80b) Zielwert/ Einheit des Ziels	Festgelegter Zielwert: 50 % Einheit des Ziels: Prozentsatz
(MDR-T 80c) Umfang	Das Ziel gilt für Mitarbeitende, die Teil der Hapag-Lloyd Programmen TDP und ALPHA sind.
(MDR-T 80d) Bezugswert/Bezugsjahr	Bezugsjahr: 2022 Bezugswert: Frauenanteil von 47 % bei TDP und 37 % bei ALPHA
(MDR-T 80e) Zeitraum	Zieljahr: 2030
(MDR-T 80f) Methoden und Annahmen	Der Zielwert basiert auf dem Bestreben, eine echte Geschlechterparität in den TDP- und ALPHA-Programmen von Hapag-Lloyd zu erreichen. Es wurden keine spezifischen Methoden und Annahmen verwendet.
(MDR-T 80g) Wissenschaftliche Erkenntnisse	Dieser Datenpunkt findet hier keine Anwendung, da er sich nur auf Umweltziele bezieht.
(MDR-T 80h) Einbindung von Stakeholdern	Es waren keine Arbeitnehmer oder Arbeitnehmervertreter beziehungsweise -vertreterinnen des Unternehmens in den Zielsetzungsprozess involviert.
(MDR-T 80i) Änderungen und Einschränkungen	Es wurden innerhalb des festgelegten Zeithorizonts keine Änderungen an den Zielen und den entsprechenden Kennzahlen oder den zugrunde liegenden Messmethoden, wesentlichen Annahmen, Einschränkungen, Quellen und Prozessen zur Datenerhebung angenommen.
(MDR-T 80j) Leistung	Zielerreichung: Der Frauenanteil bei TDP lag 2024 bei 46 %, bei ALPHA bei 41 %

(S1-5 47a) Vertreter und Vertreterinnen der Belegschaft wurden bei der Festlegung der Ziele für eine gleichmäßige Verteilung der Geschlechter bei TDP und ALPHA nicht aktiv einbezogen.

(S1-5 47b) Ebenso gab es bei der Verfolgung der Leistung von Hapag-Lloyd in Bezug auf die Zielvorgaben für eine gleichmäßige Verteilung der Geschlechter bei TDP und ALPHA keine direkte Einbindung.

(S1-5 47c) Im Hinblick auf die Identifizierung spezifischer Möglichkeiten zur Verbesserung, die sich aus der Leistung des Unternehmens in Bezug auf das Ziel ergeben, hat keine direkte Einbindung der eigenen Belegschaft oder der Arbeitnehmervertreter beziehungsweise -vertreterinnen stattgefunden.

(S1 ESRS 2 81) Das unter Abschnitt 3.1.7 beschriebene Ziel deckt das wesentliche Thema Diversität und Chancengleichheit ab. Neben dem oben genannten Ziel hat sich Hapag-Lloyd im Berichtsjahr für die folgenden Themen keine weiteren CSRD-konformen Ziele gesetzt, da sie durch bestehende Prozesse und Standards abgedeckt werden, die im Kapitel S1 beschrieben sind: Faire Entlohnung, Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit, Work-Life-Balance,

Sicherheit und Gesundheit sowie Aus- und Weiterbildung. (S1 ESRS 2 81 b) Hapag-Lloyd verfolgt die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen in Bezug auf wesentliche IROs in Bezug auf Nachhaltigkeit. (S1 ESRS 2 81 b i) Um die Wirksamkeit der relevanten Strategien und Maßnahmen im Hinblick auf wesentliche IROs zu überwachen, werden sie von den jeweiligen Abteilungen validiert und vom Nachhaltigkeitskomitee überprüft. Das Nachhaltigkeitskomitee prüft, ob es notwendig ist, messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen. (S1 ESRS 2 81 b ii) Hapag-Lloyd hat kein spezifisches Ambitionsniveau definiert, das erreicht werden soll, und es werden abgesehen von dem unter Abschnitt 3.1.7 offengelegten Ziel keine zusätzlichen qualitativen oder quantitativen Indikatoren verwendet, um den Fortschritt in Bezug auf die eigene Belegschaft zu bewerten. Nichtsdestotrotz ist Hapag-Lloyd bestrebt, die Zahl der Verstöße gegen seine Konzepte zu minimieren und hat insbesondere bei Menschenrechtsverletzungen und Diskriminierung keine Toleranz.

### 3.1.8. Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens (S1-6)

In diesem Abschnitt sind detaillierte demografische Informationen und Beschäftigungsbedingungen der eigenen Belegschaft von Hapag-Lloyd aufgeführt.

#### (S1-6 50a) Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht

Personenzahl	2024			Gesamt
	Männlich	Weiblich	Divers	
<b>Gesamt</b>	<b>10.513</b>	<b>6.390</b>	<b>2</b>	<b>16.905</b>

#### (S1-6 50a) Anzahl der Mitarbeitenden in Ländern, in denen das Unternehmen mindestens 50 Mitarbeitende hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Mitarbeitenden ausmachen

Personenzahl	2024
Deutschland	3.822
Indien	2.476
<b>Gesamt</b>	<b>6.298</b>

#### (S1-6 50b) Informationen über Mitarbeitende nach Art des Vertrags und Geschlecht

Personenzahl	2024			Mitarbeitende gesamt
	Männlich	Weiblich	Divers	
Anzahl der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen	8.553	6.053	2	<b>14.608</b>
Anzahl der vorübergehend Beschäftigten	1.091	250	–	<b>1.341</b>
Anzahl der Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden	869	87	–	<b>956</b>
<b>Gesamt</b>	<b>10.513</b>	<b>6.390</b>	<b>2</b>	<b>16.905</b>

#### (S1-6 50c) Mitarbeitendenfluktuation

	2024
Anzahl der Mitarbeitenden, die den Konzern verlassen haben	1.741
Anzahl der Mitarbeitendenfluktuation	10,3 %

(S1-6 50 d AR 60) Die folgenden Datenquellen wurden bei der Zusammenstellung der arbeitnehmerbezogenen Daten verwendet: Für das Segment Linienschifffahrt sind die Mitarbeitendendaten von Hapag-Lloyd in zentralen Systemen für alle Mitarbeitende an Land und auf See verfügbar. Ergänzt wurden die Zahlen durch die Ergebnisse der dezentralen Datenerhebung bei allen juristischen Personen (hauptsächlich aus dem Segment Terminal & Infrastruktur), die noch nicht berücksichtigt wurden. In der Zahl der Mitarbeitenden sind auch Auszubildende und Personen, die im Rahmen eines dualen Studiums angestellt sind, enthalten. Bei der Erfassung der Daten wurden keine Annahmen getroffen.

(S1-6 50 d i, ii) Die Zahl der Mitarbeitenden wird als Personenzahl zum Ende des Berichtszeitraums angegeben.

(S1-6 50 e AR 58) Innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur wird ein Teil der Hafendarbeiter als Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden gezählt. An einigen Standorten werden Hafendarbeiter von Drittunternehmen gestellt und daher als nicht angestellte Beschäftigte gezählt. Ebenso werden Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Gebäudemanagement von nicht angestellten Beschäftigten von Drittunternehmen erbracht. Darüber hinaus arbeitet eine kleinere Anzahl von nicht angestellten Beschäftigten als Leihfahrer beziehungsweise -fahrerinnen für die Lkw-Dienste von Hapag-Lloyd.

(S1-6 50 f) Die ausgewiesenen Informationen über die Mitarbeitenden sind mit der Zahl im Jahresabschluss verknüpft, die im Kapitel über die Grundlagen des Konzerns als Teil des Lageberichts offengelegt wird.

### 3.1.9. Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der Belegschaft von Hapag-Lloyd (S1-7)

(S1-7 55a) Die Anzahl der nicht angestellten Beschäftigten beträgt 2.126. (S1-7 55b) Die folgenden Datenquellen wurden bei der Erfassung der arbeitnehmendenbezogenen Daten verwendet: Für das Segment Linienschifffahrt sind die Daten über nicht angestellte Beschäftigte von Hapag-Lloyd in zentralen Systemen für alle Mitarbeitende an Land und auf See verfügbar. Ergänzt wurden die Zahlen durch die Ergebnisse der dezentralen Datenerhebung bei allen juristischen Personen (hauptsächlich aus dem Segment Terminal & Infrastruktur), die noch nicht berücksichtigt wurden.

Bei der Erfassung der Daten wurden folgende Annahmen getroffen:

- Leiharbeitskräfte und Selbstständige sind eingeschlossen, externe Gesellschaften, die Dienstleistungen usw. erbringen, sind ausgeschlossen, da sie nicht Teil der Belegschaft sind. Diese Lieferanten müssen einen Lieferanten-Verhaltenskodex unterzeichnen und ihre Beschäftigten werden als Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betrachtet.

(S1-7 55 b i, ii) Die Zahl der nicht angestellten Beschäftigten wird als Personenzahl zum Ende des Berichtszeitraums angegeben.

### 3.1.10. Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8)

In diesem Abschnitt werden der Umfang der Tarifverhandlungen und der Stand des sozialen Dialogs zwischen Hapag-Lloyd und der eigenen Belegschaft beschrieben.

(S1-8 60 a) Im Berichtsjahr betrug der Anteil der Mitarbeitenden im EWR, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, 83,5 %.

(S1-8 AR 70) Innerhalb des EWR ist die Zahl der Mitarbeitenden in Deutschland erheblich: Mehr als 96 % der Mitarbeitenden in Deutschland werden von einer betrieblichen Interessenvertretung abgedeckt.

#### (S1-8 AR 70) Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Abdeckungsquote	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
	Mitarbeitende – EWR (für Länder mit >50 Mitarbeitenden die >10 % der gesamten Beschäftigten ausmachen)	Betriebliche Interessenvertretung – nur EWR (für Länder mit >50 Mitarbeitenden, die >10 % der gesamten Beschäftigten ausmachen)
0–19 %		
20–39 %		
40–59 %		
60–79 %		
80–100 %	Deutschland	Deutschland

Die Tabelle zeigt den Anteil der Mitarbeitenden in der eigenen Belegschaft von Hapag-Lloyd, die in jedem EWR-Land, in dem Hapag-Lloyd eine signifikante Zahl an Beschäftigten hat, von einer Arbeitnehmendenvertretung vertreten werden.

(S1-8 63 b) Der Betriebsrat für Seeleute bei Hapag-Lloyd ist Mitglied des Europäischen Betriebsrats und es besteht eine Vereinbarung zwischen Hapag-Lloyd und dem Europäischen Betriebsrat.

#### 3.1.11. Diversitätskennzahlen (S1-9)

Dieser Abschnitt enthält Kennzahlen zur Vielfalt bei Hapag-Lloyd, einschließlich einer Aufschlüsselung der eigenen Belegschaft nach Geschlecht.

#### (S1-9 66a) Geschlechterverteilung auf der obersten Führungsebene

Personenzahl	2024	
	Anzahl der Mitarbeitenden auf der obersten Führungsebene	Anteil der Mitarbeitenden auf der obersten Führungsebene
Männlich	127	82,5 %
Weiblich	27	17,5 %
Divers	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>154</b>	<b>100,0 %</b>

(S1-9 AR71) Die oberste Führungsebene von Hapag-Lloyd im Segment Linienschifffahrt umfasst die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands. Im Segment Terminal&Infrastruktur ist das Top-Management definiert als der Vorstand von HGT und die Führungsebene unterhalb des Vorstands sowie der Vorstand und die Senior Vice Presidents bei SAAM Terminals.

#### (S1-9 66b) Altersverteilung der Mitarbeitenden nach Kategorie

Personenzahl	2024	
	Anzahl der Mitarbeitenden	Anteil der Mitarbeitenden gesamt
Unter 30 Jahre alt	4.211	24,9 %
30–50 Jahre alt	9.861	58,3 %
Über 50 Jahre alt	2.833	16,8 %
<b>Gesamt</b>	<b>16.905</b>	<b>100,0 %</b>

### 3.1.12. Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf die Diversität

#### Diversität in Managementprogrammen

	2024
Anteil weiblicher Mitarbeitenden bei TDP	46,1 %
Anteil weiblicher Mitarbeitenden bei ALPHA	41,2 %

Die unternehmensspezifischen Kennzahlen sind für Hapag-Lloyd von strategischer Bedeutung, da sie sich auf die positive Auswirkung der Vorbildfunktion eines vielfältigen Führungsteams sowie auf die Chance beziehen, durch vielfältige Teams Talente anzuziehen und langfristig zu binden. Außerdem thematisieren sie das Risiko des potenziellen Verlusts von Talenten, wenn keine Chancengleichheit gewährleistet ist. Durch die Verfolgung dieser Kennzahlen kann Hapag-Lloyd die Steuerung von Maßnahmen erleichtern, die zu den IROs beitragen.

#### Kennzahl für Auszubildende

	2024
Mitarbeitendenbindung nach Abschluss der Ausbildung	47,4 %

Diese unternehmensspezifische Kennzahl ist für Hapag-Lloyd von strategischer Bedeutung, da sie sich auf die Chancen bezieht, durch vielfältige Teams, insbesondere im Hinblick auf die Altersstruktur, Talente anzuziehen und zu halten und die Personalfuktuation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards zu minimieren. Die Verfolgung dieser Kennzahl erleichtert Hapag-Lloyd die Steuerung von Maßnahmen, die zu den IROs beitragen.

### 3.1.13. Angemessene Entlohnung (S1-10)

(S1-10 69 AR 72 - AR 74) Hapag-Lloyd definiert eine angemessene Entlohnung als dem Mindestlohn entsprechend. Alle Hapag-Lloyd Beschäftigten erhalten den durch nationale Gesetze festgelegten Mindestlohn. Daher werden 0 % der Mitarbeitenden unter dem Referenzwert für eine angemessene Entlohnung bezahlt.

### 3.1.14. Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)

#### (S1-14 88a) Prozentsatz der Mitarbeitenden, die vom eigenen Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt sind

	2024
Anteil der eigenen Mitarbeitenden, die auf Basis gesetzlicher Anforderungen bzw. anerkannter Standards oder Richtlinien von einem Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem erfasst werden	99,6 %

#### (S1-14 88b) Anzahl der Todesfälle

	2024
Anzahl der Todesfälle in der eigenen Belegschaft infolge arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrankungen	–
Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrankungen anderer Arbeitskräfte, die auf den Betriebsgeländen des Konzerns arbeiten	–



**(S1-14 88c) Meldepflichtige Arbeitsunfälle**

	<b>2024</b>
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der eigenen Belegschaft	121
Anzahl der von eigenen Arbeitskräften geleisteten Gesamtarbeitsstunden – eigene Belegschaft	35.502.152
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der eigenen Belegschaft (pro Mio. Arbeitsstunden)	3,4
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle – Nicht angestellte Beschäftigte (pro Mio. Arbeitsstunden)	11,8
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle – Mitarbeitende (pro Mio. Arbeitsstunden)	2,3

**(S1-14 88d) Arbeitsbedingte Erkrankungen**

	<b>2024</b>
Anzahl der Fälle von meldepflichtigen arbeitsbedingten Erkrankungen bei Mitarbeitenden	2

**3.1.15. Vergütungskennzahlen (S1-16)****(S1-16 97a AR 98 – 100) Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Lohngefälle**

	<b>2024</b>
Geschlechtsspezifisches Lohngefälle	6%

**(S1-16 97 b AR 101) Jährliche Gesamtvergütungsquote**

	<b>2024</b>
Jährliche Gesamtvergütungsquote (CEO Pay Gap)	108
Jährlicher Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden (EUR)	39.105

**(S1-16 97 c AR 99, AR 102)** Das unbereinigte geschlechtsspezifische Lohngefälle ist definiert als der Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Lohnniveau von weiblichen und männlichen Mitarbeitenden. Das angegebene unbereinigte geschlechtsspezifische Lohngefälle wird auch als unbereinigtes Lohngefälle bezeichnet. Aus der Sicht von Hapag-Lloyd können aus dem unbereinigten geschlechtsspezifischen Lohngefälle keine substantziellen Schlussfolgerungen gezogen werden, da es beispielsweise Unterschiede in der Art der Arbeit oder der Hierarchie nicht berücksichtigt. Im Jahr 2025 wird Hapag-Lloyd ein größeres Projekt durchführen, um das unbereinigte geschlechtsspezifische Lohngefälle im Detail zu analysieren und zu beurteilen, ob das bereinigte Lohngefälle Handlungsbedarf anzeigt.

Die folgenden Datenquellen wurden bei der Erfassung der arbeitnehmerbezogenen Daten verwendet: Für das Segment Linienschiffahrt sind Daten zur jährlichen Gesamtvergütung in zentralen Systemen für das gesamte Land- und Seepersonal verfügbar. Ergänzt wurden die Zahlen durch die Ergebnisse der dezentralen Datenerhebung bei allen juristischen Personen (hauptsächlich aus dem Segment Terminal&Infrastruktur), die noch nicht berücksichtigt wurden.

Bei der Erfassung der Daten wurden folgende Annahmen getroffen:

- Das unbereinigte geschlechtsspezifische Lohngefälle basiert auf dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von weiblichen und männlichen Mitarbeitenden.
- Zur Berechnung des unbereinigten geschlechtsspezifischen Lohngefälles berechnet Hapag-Lloyd die Differenz zwischen den Bruttostundenlöhnen der männlichen und der weiblichen Beschäftigten, geteilt durch den Bruttostundenlohn der männlichen Beschäftigten. Dies entspricht der Vorgabe im ESRS-Standard S1-16 AR 98 b.
- Der jährliche Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden basiert auf den Gesamtvergütungsdaten auf der Ebene der einzelnen Beschäftigten.
- Die Vergütung umfasst das Grundgehalt, Geldleistungen sowie die direkte Vergütung

### 3.1.16. Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)

#### (S1-17 103 a,b,c) Anzahl der Beschwerden, Vorfälle und Bußgelder

	2024
Anzahl der Vorfälle von Diskriminierung	14
Anzahl der Beschwerden, die über die Kanäle der eigenen Belegschaft für die Äußerung von Bedenken eingereicht wurden	214
Anzahl der bei den Nationalen Anlaufstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereichten Beschwerden	–
Höhe der Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen aufgrund von Diskriminierungsvorfällen, einschließlich Belästigung und eingereichter Beschwerden	–

(S1-17 103 c AR 103-AR 106) Da es im Berichtszeitraum keine Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen gab, entfällt eine Überleitung zu den Kennzahlen des Jahresabschlusses.

(S1-17 103 d AR 103-AR 106) Bei der Erfassung der Daten wurden folgende Annahmen getroffen:

- Eine Beschwerde ist ein Hinweis auf mögliche Probleme bei der Einhaltung der Vorschriften. Ein Compliance-bezogener Vorfall ist jedes nicht konforme oder illegale Verhalten, von dem eine Person aus berechtigten Gründen vermutet, dass es bei Hapag-Lloyd beziehungsweise bei einzelnen oder mehreren seiner Mitarbeitenden aufgetreten ist oder auftritt. Dazu gehören unter anderem Bestechung, Korruption, Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht, Betrug, Geldwäsche, Sanktionen, Datenschutzverletzungen, Diskriminierung und Belästigung sowie Verstöße gegen Menschenrechte, soziale und ökologische Verpflichtungen.
- Gezählt werden Diskriminierungsvorfälle einschließlich bestätigter Fälle, die zu Gerichtsverfahren und/oder der Beendigung des Arbeitsverhältnisses beziehungsweise disziplinarischen Maßnahmen führen. Belästigung, einschließlich sexueller Belästigung, wird gemäß dem LkSG definiert.
- Die Zahl der Beschwerden wird ohne die Fälle angegeben, die bereits unter der Zahl der Diskriminierungsvorfälle gemeldet wurden.
- Wird die Beschwerde in einem anderen Berichtsjahr als bestätigter Diskriminierungsvorfall klassifiziert, wird er in dem Jahr, in dem die Beschwerde gemeldet wurde, und in dem Jahr, in dem der Fall entsprechend klassifiziert wurde, gemeldet. Es gab jedoch zwei Fälle, die im Jahr 2023 eingereicht und eingestuft wurden, aber aufgrund von Meldefehlern nicht im Jahr 2023 gemeldet wurden. Die Daten basieren auf den unter Abschnitt 3.1.5 vorgestellten Kanälen.

**(S1-17 104 a,b) Schwerwiegende Menschenrechtsprobleme**

	2024
Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	2
Höhe der Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen als Folge von Verstößen gegen Sozial- und Menschenrechte	–

Die folgenden Definitionen und Annahmen werden bei der Erfassung der Daten verwendet:

Eine Menschenrechtsverletzung ist eine vorsätzliche Handlung, die die Grundrechte einer Person oder einer Gruppe verletzt oder verweigert, selbst wenn dies unabsichtlich geschieht. Es handelt sich um einen Gesetzesverstoß und weist oft ein Missbrauchsmuster auf. Beispiele für Menschenrechtsverletzungen sind Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Gewerkschaftsfeindlichkeit, Diskriminierung, Belästigung und vorenthaltene oder falsch gezahlte Löhne.

Ein Menschenrechtsvorfall ist ein einzelnes Ereignis oder Vorkommnis, das eventuell eine Menschenrechtsverletzung darstellt. Es ist nicht zwingend eine vorsätzliche Handlung und kann das Ergebnis von Fahrlässigkeit, Inkompetenz oder anderen Faktoren sein. Vorfälle können zu rechtlichen Konsequenzen führen, wenn dem Arbeitgeber Fahrlässigkeit oder Verstöße gegen das Arbeitsrecht nachgewiesen werden. Beispiele für Menschenrechtsvorfälle sind unfallbedingte Verletzungen am Arbeitsplatz und ein unbeabsichtigter Fehler bei der Lohnberechnung.

Eine Menschenrechtsverletzung oder ein Menschenrechtsvorfall hat immer eine negative Auswirkung auf die Menschenrechte. Ein Menschenrechtsvorfall liegt vor, wenn eine Maßnahme die Fähigkeit einer Person, ihre Menschenrechte auszuüben, beeinträchtigt oder unmöglich macht. Sobald mindestens eines der folgenden drei Merkmale bei einer negativen Auswirkung auf die Menschenrechte festgestellt wurde, liegt eine schwerwiegende Verletzung oder Vorfall vor: Ausmaß, Umfang oder Unabänderlichkeit der Auswirkungen.

Das Ausmaß bezeichnet die Schwere der Auswirkungen auf die Menschenrechte und berücksichtigt das Ausmaß, in dem sich die Auswirkungen auf das Leben der Einzelnen auswirken. Umfang bedeutet die Anzahl der Personen, die betroffen sind oder betroffen sein könnten. Unabänderlichkeit bedeutet, dass es schwierig oder unmöglich ist, die Rechte der Betroffenen wiederherzustellen.

Wenn die Auswirkungen auf die Menschenrechte erheblich sind oder mehrere Personen betreffen oder nicht leicht rückgängig gemacht werden können, kann der Fall als schwerwiegend beschrieben werden.

Handelt es sich bei einem bestätigten Menschenrechtsproblem beziehungsweise -vorfall um eine Form der Diskriminierung, wird er als schwerwiegendes Menschenrechtsproblem oder schwerwiegender Menschenrechtsvorfall und als Diskriminierungsvorfall gewertet.

Wird eine Beschwerde in einem anderen Berichtsjahr als bestätigtes schwerwiegendes Menschenrechtsproblem oder bestätigter schwerwiegender Menschenrechtsvorfall eingestuft, wird sie in dem Jahr, in dem die Beschwerde eingereicht wird, und in dem Jahr, in dem der Fall als solcher eingestuft wird, gemeldet. Die Daten stammen aus den folgenden Kanälen: Beschwerdemechanismen Dritter, öffentliche Berichte oder Medienberichte, Gerichtsverfahren.

Die unter dem KPI „Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft“ gemeldeten Fälle werden auch als Diskriminierungsvorfall eingestuft und unter dem KPI „Anzahl der Diskriminierungsvorfälle“ gemeldet. [\(S1-17 104 a AR 103-AR 106\)](#) Von den schwerwiegenden Menschenrechtsproblemen und -vorfällen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft war keiner ein Verstoß gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen und der Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD. Im Berichtsjahr wurden zwei Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsproblemen über die verfügbaren Kanäle gemeldet.

Es gab einen Fall von angeblicher sexueller Belästigung, der von Hapag-Lloyd's Compliance-Abteilung, dem Ethikkomitee und dem globalen Human Rights Office gründlich und effektiv bearbeitet wurde. Nach der Untersuchung und Bestätigung der Vorwürfe wurde der Fall nach der Kündigung des Arbeitsvertrags mit der mutmaßlichen belästigenden Person und der Durchführung von Sensibilisierungsmaßnahmen innerhalb von weniger als zwei Monaten nach Eingang der Meldung abgeschlossen.

Es gab einen Fall von mutmaßlicher Belästigung, der durch eine über den Whistleblower-Kanal eingereichte Beschwerde aufgedeckt wurde. Eine unabhängige Untersuchung wurde von einer externen Anwaltskanzlei durchgeführt. Es wurden vorläufige Maßnahmen ergriffen, um das Risiko von Störungen zu verringern und eine faire Untersuchung zu gewährleisten. Nachdem sich die Vorwürfe erhärtet hatten, wurden entsprechende Abhilfemaßnahmen ergriffen, darunter die Kündigung des Arbeitsvertrags der betreffenden Person. Die Empfehlungen der externen Untersuchung wurden umgesetzt, was die Bemühungen, die internen Prozesse zu stärken und ähnliche Risiken in Zukunft zu vermeiden, unterstreicht.

Die etablierten Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht haben sich als wirksam erwiesen, um die Menschenrechtsverletzung in beiden Fällen durch bestehende Beschwerdemechanismen zu identifizieren und für angemessene Abhilfe und Maßnahmen zur Verhinderung zukünftiger Vorfälle von Belästigung und sexueller Belästigung zu sorgen. Mit diesen Schritten demonstriert Hapag-Lloyd sein Engagement für die Einhaltung von Menschenrechtsstandards wie den UNGPs und den OECD-Leitsätzen.

Anhand der verfügbaren Informationen können die aktuellen Fälle als Menschenrechtsverletzungen eingestuft werden. Da diese Fälle jedoch im Einklang mit dem Menschenrechtsansatz der UNGPs und der OECD-Leitsätze behandelt wurden, wurden diese Standards nicht verletzt. [\(S1-17 104 b AR 103-AR 106\)](#) Da es im Berichtszeitraum keine Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen gab, entfällt eine Überleitung zu den Kennzahlen des Jahresabschlusses.

### **3.1.17. Mindestangabepflicht – Kennzahlen (S1 MDR-M)**

Die Mitarbeitendendaten basieren auf dem Stichtag 31. Dezember 2024 und umfassen Mitarbeitende mit unbefristeten und befristeten Arbeitsverträgen und Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden. Abweichungen hiervon werden unter Methodik und Annahmen angegeben

**(S1-6) Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:

Gleichstellung und gleiche Entlohnung für gleiche Arbeit von Männern und Frauen

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Anzahl Mitarbeitende (Personenzahl)	Dies umfasst alle Mitarbeitenden, die für eine der in die Nachhaltigkeitsberichterstattung einbezogenen Gesellschaften des Unternehmens tätig sind. Ein Mitarbeiter beziehungsweise eine Mitarbeiterin ist eine Person, die nach nationalem Recht oder Praxis in einem Arbeitsverhältnis mit dem Unternehmen steht.
Prozentsatz der Mitarbeitendenfluktuation	Der KPI wird ermittelt, indem die Anzahl der Mitarbeitenden, die im Laufe des Jahres ausgeschieden sind – unabhängig davon, ob dieses Ausscheiden durch den Arbeitgeber oder die Mitarbeitenden veranlasst wurde (ohne auslaufende Verträge) – durch die Gesamtzahl der Mitarbeitenden zum Stichtag 31.12.2024 geteilt wird. Ausgenommen sind Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden, da deren Verträge befristet sind und häufigen Änderungen unterliegen.
Anzahl der Mitarbeitenden, die das Unternehmen verlassen haben	Der KPI spiegelt die Anzahl der Mitarbeitenden wider, die im Laufe des Jahres ausgeschieden sind, unabhängig davon, ob dieses Ausscheiden durch den Arbeitgeber oder die Mitarbeitenden veranlasst wurde (ohne auslaufende Verträge).

**(S1-7) Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der Belegschaft des Unternehmens**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:

Gleichstellung und gleiche Entlohnung für gleiche Arbeit von Männern und Frauen

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Anzahl der nicht angestellten Beschäftigten in der eigenen Belegschaft	Dieser KPI umfasst Mitarbeitende, die von dritten Arbeitgebern zur Verfügung gestellt werden, zum Beispiel Hafearbeitende, Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Gebäudemanagement und Leihfahrer beziehungsweise -fahrerinnen für LKWs.

**(S1-8) Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:

Tarifverhandlungen, einschließlich Anteil der Beschäftigten, die von Tarifverträgen erfasst sind

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Prozentsatz der Gesamtbeschäftigten, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Dieser KPI wird berechnet, indem die Anzahl der Mitarbeitenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, durch die Gesamtzahl der Mitarbeitenden im EWR geteilt wird.

**(S1-10) Angemessene Entlohnung**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: (MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Prozentsatz der Mitarbeitenden, die unter dem Referenzwert für eine angemessene Entlohnung bezahlt werden	Angemessene Entlohnung ist definiert als das Mindestentgelt, das ein Arbeitgeber den Mitarbeitenden für die in einem bestimmten Zeitraum geleistete Arbeit zahlen muss und das aufgrund eines Tarifvertrags oder eines individuellen Vertrags nicht gesenkt werden kann. Dieser KPI wird berechnet, indem die Anzahl der Mitarbeitenden, die unter der angemessenen Entlohnung bezahlt werden, pro Land, in dem Mitarbeitende unter dem Referenzwert für angemessene Entlohnung verdienen, durch die Gesamtzahl der Mitarbeitenden pro Land, in dem Beschäftigte unter dem Referenzwert für angemessene Entlohnung verdienen, geteilt wird.

**(S1-14) Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: (MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der eigenen Belegschaft	Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle für die eigene Belegschaft, bestehend aus Mitarbeitenden und nicht angestellten Beschäftigten, basiert auf den tatsächlichen Daten der gemeldeten Unfälle. Unfälle zählen, wenn sie dazu geführt haben, dass die Arbeitskraft die Arbeit für mindestens einen Tag unterbrochen hat. Für Seeleute in der eigenen Belegschaft von Hapag-Lloyd wird eine andere Methode angewandt, nach der Arbeitsunfälle zählen, wenn die Arbeitskraft mindestens 72 Stunden lang dienstunfähig ist. Unfälle werden nur gezählt, wenn sie während einer mit der Arbeit verbundenen Tätigkeit passieren.
Anzahl der von eigenen Mitarbeitenden geleisteten Gesamtarbeitsstunden	Die Gesamtzahl der von der eigenen Belegschaft geleisteten Arbeitsstunden basiert auf den tatsächlichen Arbeitsstunden, einschließlich Überstunden, sofern diese verfügbar sind. Andernfalls werden die vertraglichen Arbeitszeiten, einschließlich einer Berücksichtigung von Feiertagen, Urlaub und durchschnittlichen Krankheitstagen auf Länderbasis, verwendet. Für nicht angestellte Beschäftigte basieren die Stunden auf den in Rechnung gestellten Stunden. Aufgrund der im Laufe des Jahres erfolgten Einführung einer neuen zentralen Zeiterfassungssoftware für Seeleute wurden deren Arbeitsstunden für das ganze Jahr auf Basis der tatsächlichen Arbeitsstunden einschließlich Überstunden in den Monaten Oktober bis Dezember 2024 hochgerechnet.

**(S1-16) Vergütungskennzahlen (Lohngefälle und Gesamtvergütung)**

*(MDR-M 75)* Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Angemessene Entlohnung

*(MDR-M 77a)* Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

<b>Kennzahl</b>	<b>Methode und Annahmen</b>
Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Lohngefälle	Hapag-Lloyd berechnet das unbereinigte geschlechtsspezifische Lohngefälle zwischen den Bruttostundenlöhnen männlicher und weiblicher Mitarbeitenden gemäß der Empfehlung im ESRS-Standard S1 – 16 AR 98 b. Der KPI umfasst alle Mitarbeitenden, deren Vergütungsdaten im Quellsystem verfügbar sind. Die Vergütung umfasst das Grundgehalt, Geldleistungen sowie die direkte Vergütung. Aufgrund ihrer Unwesentlichkeit im Zusammenhang mit diesem KPI wurden Dienstwagen und Aufwendungen für im Ausland tätige Mitarbeitende nicht berücksichtigt. Die Rentenbeiträge folgen festen betrieblichen oder gesetzlichen Modellen. Es besteht also keine Gefahr der Diskriminierung aufgrund des Geschlechts oder anderer Merkmale. Die Beiträge richten sich entweder nach der Höhe des Gehalts oder nach anderen objektiven Kriterien. Die Pensionsaufwendungen des Arbeitgebers sind daher nicht enthalten. Alle Beiträge der Beschäftigten zu staatlichen und betrieblichen Altersversorgungssystemen werden bei der Berechnung des geschlechtsspezifischen Lohngefälles in den Vergütungsdaten berücksichtigt.
Jährlicher Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden	Die Daten basieren auf tatsächlichen Zahlen aus der Human Resources-Software. Der jährliche Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden basiert auf den Gesamtvergütungsdaten auf Ebene der einzelnen Beschäftigten. Der KPI umfasst alle Mitarbeitenden, deren Vergütungsdaten im Quellsystem verfügbar sind. Die Vergütung umfasst das Grundgehalt, Geldleistungen sowie die direkte Vergütung. Aufgrund ihrer Unwesentlichkeit im Zusammenhang mit diesem KPI wurden Dienstwagen und Aufwendungen für im Ausland tätige Mitarbeitende nicht berücksichtigt. Im Interesse der Einheitlichkeit werden die Renten auf die gleiche Weise verarbeitet wie das geschlechtsspezifische Lohngefälle.
Jährliche Gesamtvergütungsquote	Die Daten basieren auf tatsächlichen Zahlen aus der Human Resources-Software. Der jährliche Median der Gesamtvergütung für alle Mitarbeitenden basiert auf den Gesamtvergütungsdaten auf Ebene der einzelnen Beschäftigten. Der KPI umfasst alle Mitarbeitenden, deren Vergütungsdaten im Quellsystem verfügbar sind. Die Vergütung umfasst das Grundgehalt, Geldleistungen sowie die direkte Vergütung. Aufgrund ihrer Unwesentlichkeit im Zusammenhang mit diesem KPI wurden Dienstwagen und Aufwendungen für im Ausland tätige Mitarbeitende nicht berücksichtigt. Im Interesse der Einheitlichkeit werden die Renten auf die gleiche Weise verarbeitet wie das geschlechtsspezifische Lohngefälle. Bei der Bewertung der höchstbezahlten Person wird die Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats berücksichtigt. Der KPI wird berechnet, indem die jährliche Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person bei Hapag-Lloyd durch den Median der jährlichen Gesamtvergütung der Mitarbeitenden geteilt wird.

### (S1-17) Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird  
Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Maßnahmen zur Bekämpfung von Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Anzahl der Vorfälle von Diskriminierung	Die Datenquellen entsprechen den etablierten Kanälen des Unternehmens für die Äußerung von Bedenken (siehe Abschnitt 3.1.5). Gezählt werden Diskriminierungsvorfälle einschließlich bestätigter Fälle, die zu Gerichtsverfahren und / oder der Beendigung des Arbeitsverhältnisses beziehungsweise disziplinarischen Maßnahmen führen. Wird die Beschwerde in einem anderen Berichtsjahr als bestätigter Diskriminierungsvorfall klassifiziert, wird er in dem Jahr, in dem die Beschwerde gemeldet wurde, und in dem Jahr, in dem der Fall entsprechend klassifiziert wurde, gemeldet.
Anzahl der Beschwerden, die über die Kanäle der eigenen Belegschaft für die Äußerung von Bedenken eingereicht wurden	Die Datenquellen entsprechen den etablierten Kanälen des Unternehmens für die Äußerung von Bedenken (siehe Abschnitt 3.1.5). Eine Beschwerde ist ein Hinweis auf mögliche Probleme bei der Einhaltung der Vorschriften. Ein Compliance-bezogenes Anliegen ist jedes nicht konforme oder illegale Verhalten, von dem eine Person aus berechtigten Gründen vermutet, dass es bei Hapag-Lloyd beziehungsweise bei einzelnen oder mehreren seiner Mitarbeitenden aufgetreten ist oder auftritt. Dazu gehören unter anderem Bestechung, Korruption, Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht, Betrug, Geldwäsche, Sanktionen, Datenschutzverletzungen, Diskriminierung und Belästigung sowie Verstöße gegen Menschenrechte, soziale und ökologische Belange. Wird die Beschwerde in einem anderen Berichtsjahr als bestätigter Diskriminierungsvorfall klassifiziert, wird er in dem Jahr, in dem die Beschwerde gemeldet wurde, und in dem Jahr, in dem der Fall entsprechend klassifiziert wurde, gemeldet.
Anzahl der bei den Nationalen Anlaufstellen für multinationale Unternehmen der OECD eingereichten Beschwerden	Hapag-Lloyd berücksichtigt offiziell gemeldete Fälle von nationalen OECD-Anlaufstellen, die dem Unternehmen per E-Mail oder Brief mitgeteilt werden.
Höhe der Bußgelder, Strafen und Schadensersatzleistungen aufgrund von Diskriminierungsvorfällen, einschließlich Belästigung und eingereichter Beschwerden	Die Daten werden im Whistleblower-System gesammelt. Jede für die Prüfung von Fällen zuständige Person muss Informationen über Bußgelder, Strafen und Schadensersatz in das System aufnehmen.
Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	Die Daten basieren auf aufgezeichneten Klagen, die zu einer Verurteilung führten, auf formellen Beschwerden, die über den beschriebenen Beschwerdemechanismus gemeldet wurden (siehe Abschnitt 3.1.5), sowie auf schwerwiegenden Anschuldigungen in öffentlichen Berichten oder den Medien. Letzteres wird durch eine Software eines Drittanbieters unterstützt. Eine negative Auswirkung auf die Menschenrechte ist aufgrund eines oder mehrerer der folgenden Merkmale schwerwiegend: Ausmaß, Umfang oder Unabänderlichkeit der Auswirkungen. Das Ausmaß bezeichnet die Schwere der Auswirkungen auf die Menschenrechte. Umfang bedeutet die Anzahl der Personen, die betroffen sind oder betroffen sein könnten. Unabänderlichkeit bedeutet, wie leicht oder schwer es für Betroffene ist, wieder in den Genuss der Rechte zu kommen.



Anzahl der schwerwiegenden Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft, bei denen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen und die Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD nicht eingehalten wurden	Die für die Sammlung der Daten zuständigen Personen prüfen alle Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsproblemen und analysieren, ob der Fall einen Verstoß gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen und die Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD darstellt.
Höhe der Bußgelder, Strafen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	Die Daten werden im Whistleblower-System gesammelt. Jede für die Prüfung von Fällen zuständige Person muss Informationen über Bußgelder, Strafen und Schadensersatz in das System aufnehmen.

**(S1) Unternehmensspezifische Kennzahlen**

*(MDR-M 75)* Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird  
 Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:  
 Gleichstellung und gleiche Entlohnung für gleiche Arbeit von Männern und Frauen;  
 Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

*(MDR-M 77a)* Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

<b>Kennzahl</b>	<b>Methode und Annahmen</b>
Anteil weiblicher Mitarbeitenden bei TDP Anteil weiblicher Mitarbeitenden bei ALPHA	Der Anteil wird berechnet, indem die Anzahl der weiblichen Teilnehmerinnen durch die Gesamtzahl der zum Stichtag 31.12.2024 eingeschriebenen Teilnehmenden geteilt wird.
Mitarbeitendenbindung nach Abschluss der Ausbildung	Ein Auszubildender ist eine Person, die dafür bezahlt wird, ein Handwerk oder eine Fertigkeit zu erlernen und von einer erfahreneren Person in einem Unternehmen eine Ausbildung am Arbeitsplatz zu erhalten. Der Auszubildende schließt das Programm mit einem Abschluss oder einem Zertifikat ab. Die Mitarbeitendenbindung wird berechnet, indem die Zahl der Auszubildenden, die nach Abschluss ihrer Ausbildung weiter für das Unternehmen arbeiten, durch die Gesamtzahl der Auszubildenden, die ihre Ausbildung im Berichtsjahr abgeschlossen haben, geteilt wird.

### 3.2. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2)

#### 3.2.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (S2 IROs)

In der DMA (siehe Abschnitt 1.10) wurden drei wesentliche IROs in Bezug auf das wesentliche Thema Arbeitsstandards und Menschenrechte in der Lieferkette von Hapag-Lloyd identifiziert.

(S2 SBM-3 11, AR 6-7) Bei der Erfüllung der Anforderungen von ESRS 2 SBM-3 48 umfasst die Offenlegung von Hapag-Lloyd alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, die von den Tätigkeiten, Produkten, Dienstleistungen oder Geschäftsbeziehungen des Unternehmens wesentlich betroffen sein können. Die identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd sind nicht auf die Strategie und das Geschäftsmodell des Unternehmens zurückzuführen.

#### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

- **[Mögliche negative Auswirkung] Nichteinhaltung von Arbeitsstandards oder unfaire Arbeitsbedingungen**  
Die Nichteinhaltung von Arbeitsstandards und Menschenrechten entlang der Lieferkette kann negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Lieferkette haben, wie zum Beispiel in Bezug auf die physische und psychische Gesundheit.
- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Beitrag zum Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch faire Arbeitsbedingungen**  
Die Förderung von Standards für menschenwürdige Arbeit für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette kann dazu beitragen, Menschenrechtsverletzungen zu verhindern.
- **[Chance] Verbesserung der Reputation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards**  
Ein Engagement für faire Arbeitspraktiken und Menschenrechte kann den Ruf als sozial verantwortliches und vertrauenswürdiges Unternehmen verbessern.

#### Definition und Gruppen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

(S2 SBM-3 11a i-v) Eine Arbeitskraft in der Wertschöpfungskette ist definiert als eine Person, die in der Wertschöpfungskette des Unternehmens tätig ist, unabhängig vom Bestehen oder der Art einer vertraglichen Beziehung zu dem Unternehmen. Hapag-Lloyd hat aus den fünf unter S2 SBM-3 11a vorgegebenen Arten zwei Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette identifiziert, die durch Hapag-Lloyds eigene Geschäftstätigkeit oder durch die Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd wesentlichen Auswirkungen ausgesetzt sein könnten. Diese werden im Folgenden näher beschrieben:

Spezifikation der Arten von Arbeitskräften aus S2 SBM-3 11a	Identifizierte Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette
Arbeitskräfte, die am Standort des Unternehmens arbeiten, aber nicht zur eigenen Belegschaft gehören	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal an Land von externen Unternehmen, die Dienstleistungen erbringen, zum Beispiel Wirtschaftsprüfung, Beratung, Fotografie, Containerumschlag (Containerterminals), Wartung und Reparatur von Containern</li> <li>• Seeleute auf Hapag-Lloyds eigenen Schiffen, die nicht von Hapag-Lloyd gemanagt werden (Drittmanagement), welche über Besatzungsagenturen angestellt sind.</li> </ul>
Arbeitskräfte, die für Unternehmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens arbeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personal an Land von externen Unternehmen, die Dienstleistungen erbringen, zum Beispiel Arbeitskräfte im Schiffsbau und Recyclingprozess oder Arbeitskräfte im Vor- und Nachlauftransport, wie beispielsweise Lkw-Fahrer bzw. -Fahrerinnen</li> <li>• Seeleute von Besatzungsagenturen auf gecharterten Schiffen von Hapag-Lloyd</li> </ul>
Arbeitskräfte, die für Unternehmen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens arbeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine identifizierten Gruppen, die konkreten wesentlichen Auswirkungen ausgesetzt sind</li> </ul>

Spezifikation der Arten von Arbeitskräften aus S2 SBM-3 11a	Identifizierte Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette
Arbeitskräfte, die im Betrieb eines Gemeinschaftsunternehmens oder einer Zweckgesellschaft arbeiten, an denen das berichtende Unternehmen beteiligt ist	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine identifizierten Gruppen, die konkreten wesentlichen Auswirkungen ausgesetzt sind</li> </ul>
Arbeitskräfte, die (innerhalb der vorgenannten Kategorien oder zusätzlich dazu), sei es aufgrund ihrer inhärenten Merkmale oder des besonderen Kontextes, besonders anfällig für negative Auswirkungen sind, zum Beispiel Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, Wanderarbeitnehmerinnen und Wanderarbeitnehmer, Heimarbeiterinnen und Heimarbeiter, Frauen oder junge Arbeitskräfte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine identifizierten Gruppen, die konkreten wesentlichen Auswirkungen unterliegen</li> </ul>

Auswirkungen, die sich auf die Geschäftstätigkeiten und die Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd beziehen, einschließlich Produkte oder Dienstleistungen des Unternehmens, sowie solche, die durch Geschäftsbeziehungen entstehen, betreffen die beiden identifizierten relevanten Arten von Arbeitskräften in gleicher Weise.

Angesichts der zunehmenden Regulierung der Wertschöpfungskette von Unternehmen ist es erwähnenswert, dass es, insbesondere im Hinblick auf das LkSG und die CSRD, Unterschiede in der Wahrnehmung von Risiken gibt. Im Rahmen der CSRD müssen Unternehmen über wesentliche Risiken berichten, die wesentliche Auswirkungen und/oder eine wesentliche finanzielle Bedeutung haben, während sich das LkSG auf die Vermeidung und Abschwächung von Menschenrechts- und Umweltauswirkungen konzentriert, auch wenn die finanziellen Folgen für das Unternehmen nicht unmittelbar erkennbar sind.

#### Umgang mit Arbeitspraktiken und -risiken in der Wertschöpfungskette

(S2 SBM-3 11b) Auf der Grundlage des Risikokonzepts des LkSG, in dem die Unternehmen aus dem Segment Terminal & Infrastruktur von Hapag-Lloyd als Lieferanten berücksichtigt wurden, hat die Risikoanalyse potenzielle länderspezifische Risiken für Zwangs- oder Pflichtarbeit und Kinderarbeit in den folgenden geografischen Gebieten identifiziert:

- Afrika, Lateinamerika, Mittlerer Osten, Indien, Bangladesch, Ostasien

Da Hapag-Lloyd in diesen Gebieten geschäftlich tätig ist, ist das Unternehmen generell den Risiken ausgesetzt, die in diesen geografischen Gebieten als mittel bis hoch eingestuft wurden. Die Risikoanalyse, die im Rahmen des LkSG für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd durchgeführt wurde, hat jedoch Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder Pflichtarbeit nicht als wesentliches Risiko identifiziert.

Hapag-Lloyd lehnt jede Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ausnahmslos ab und ist dem Verbot von moderner Sklaverei und Menschenhandel ausdrücklich verpflichtet. Hapag-Lloyd hält sich an die Definition von Kinderarbeit aus dem Übereinkommen über das Mindestalter der ILO (Nr. 138), die besagt, dass das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung nicht unter dem Alter der jeweiligen Schulpflicht jedenfalls aber nicht unter 15 Jahren bzw. für Arbeit auf See unter 16 Jahren – liegen darf.

(S2 SBM-3 11c) Die wesentlichen negativen Auswirkungen, die durch die Nichteinhaltung von Arbeitsnormen oder unfaire Arbeitsbedingungen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette entstehen können, treten nicht weitverbreitet oder systemisch auf, sondern beziehen sich nur auf individuelle Vorfälle. Außerdem stehen diese Auswirkungen nicht im Zusammenhang mit den Bemühungen um einen umweltfreundlicheren und klimaneutralen Betrieb.

(S2 SBM-3 11d) Hapag-Lloyd hat sich verpflichtet, das Wohlergehen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu fördern, indem es hohe Arbeitsstandards festlegt, wie sie im Lieferanten-Verhaltenskodex des Unternehmens beschrieben sind. Auch wenn noch keine konkreten Aktivitäten mit direkten positiven Auswirkungen identifiziert wurden, erkennt das Unternehmen das Potenzial an, dass sich ihre Tätigkeiten durch Möglichkeiten wie die Schaffung von Arbeitsplätzen und Weiterbildungsmaßnahmen, insbesondere im Rahmen eines „gerechten Übergangs“, positiv auf die Arbeitskräfte auswirken können.

(S2 SBM-3 11e) Mit der potenziellen Verbesserung des Ansehens durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards hat Hapag-Lloyd eine wesentliche Chance identifiziert, die sich aus den Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ergibt. Das Bekenntnis zu fairen Arbeitspraktiken und Menschenrechten hilft Hapag-Lloyd, hohe Standards aufrechtzuerhalten und Kunden und Investoren zu gewinnen, die dieses Engagement schätzen.

(S2 SBM-3 12, AR 8) Der Mindestschutz erfordert, dass für alle Lieferanten, einschließlich der indirekten Lieferanten, eine Risikoanalyse durchgeführt wird. Der LkSG-Bericht 2023 von Hapag-Lloyd gibt Einblicke in die Risiken, die mit indirekten Lieferanten verbunden sind. Zu den vorrangigen Risiken, die durch die anlassbezogene Risikoanalyse bei indirekten Lieferanten ermittelt wurden, gehören die Missachtung von Arbeitssicherheit und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Arbeitssicherheit auf See. Dieses Risiko ist bei indirekten Lieferanten in der globalen Seeschifffahrt weit verbreitet und tritt somit weltweit auf. Die Ergebnisse der Risikoanalyse wurden nach den regionalen Standorten von Hapag-Lloyd ausgewertet und zeigen ein erhöhtes Risiko in den Regionen Asien, Lateinamerika und Mittlerer Osten & Afrika.

Für SAAM Terminals gibt es ähnliche Pläne, ein Verständnis dafür zu entwickeln, wie Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen, die in bestimmten Kontexten arbeiten oder bestimmte Tätigkeiten ausüben, einem größeren Risiko ausgesetzt sein können. Dazu gehören vierteljährliche Risikoberichte, Kanäle für die Berichterstattung über die Einhaltung von Vorschriften und Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht bei Lieferanten.

(S2 SBM-3 13, AR 9) Die identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen beziehen sich speziell auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in der Seeschifffahrt.

**3.2.2. Konzepte für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2-1)**

Die Konzepte, die Hapag-Lloyd zur Bewältigung der wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette eingeführt hat, werden im folgenden Abschnitt beschrieben, um ein Verständnis für die Maßnahmen zu schaffen, mit denen tatsächliche und potenzielle Auswirkungen verhindert, gemildert und behoben sowie Risiken adressiert und Chancen verfolgt werden.

(S2-1 16, AR 10, AR 13) Hapag-Lloyd steuert die aktuellen materiellen Auswirkungen und Chancen in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette im Rahmen von drei festgelegten Konzepten und Richtlinien:

<b>Konzept/IRO</b>	<b>[Negative Auswirkung]</b> Nichteinhaltung von Arbeitsstandards oder unfaire Arbeitsbedingungen	<b>[Positive Auswirkung]</b> Beitrag zum Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch faire Arbeitsbedingungen	<b>[Chance]</b> Verbesserung der Reputation durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards
Globale Ethikrichtlinie	X	X	
Lieferanten-Verhaltenskodex	X	X	X
Grundsatzzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	X	X	

### Globale Ethikrichtlinie

(MDR-P 65a) Die Globale Ethikrichtlinie definiert die Erwartungen der Organisation an die Arbeitsbeziehungen ihrer Mitarbeitenden mit Kunden, Lieferanten, Regierungen, Behörden und Wettbewerbern. Sie legt die Konzepte und Richtlinien fest, die Hapag-Lloyd für das Verhalten und die Handlungen seiner Mitarbeitenden und Stakeholder an allen Standorten und in allen Rechtsordnungen aufgestellt hat. Hapag-Lloyd adressiert damit die identifizierten wesentlichen IROs in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, indem es die Bedeutung von Sicherheit und Gesundheit betont. Das Ziel ist es, die lokalen Gesetze zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, einschließlich der Vorschriften zur Höchstarbeitszeit, einzuhalten. Mit dieser Verpflichtung und der regelmäßigen Überwachung und Bewertung der Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften sollen eine kontinuierliche Verbesserung sichergestellt und die festgestellten negativen Auswirkungen verhindert werden. Hapag-Lloyd verpflichtet sich, sowohl im eigenen Betrieb als auch entlang der Wertschöpfungskette, die Menschenrechte zu respektieren und jeden Menschen mit Würde und Respekt zu behandeln. Das Unternehmen bekennt sich insbesondere zu folgenden Menschenrechtsstandards: die wirksame Abschaffung von Kinderarbeit, die Beseitigung aller Formen von Zwangsarbeit oder moderner Sklaverei sowie von Menschenhandel, die Förderung von guten Lebens- und Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Tarifverhandlungen, Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion, angemessene Entlohnung und der Rechte lokaler Gemeinschaften. Diese Verpflichtung zielt darauf ab, zum Wohlergehen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beizutragen. Darüber hinaus ermöglicht die „Speak Up Line“ von Hapag-Lloyd die sofortige Meldung von tatsächlichen oder potenziellen Menschenrechtsverletzungen innerhalb des Unternehmens und entlang der Wertschöpfungskette.

### Lieferanten-Verhaltenskodex

Ziel des Lieferanten-Verhaltenskodex ist es, die Erwartungen an alle Auftragnehmer, Lieferanten und Dienstleister von Hapag-Lloyd so zu stellen, dass sie sich an den Standards von Hapag-Lloyd orientieren, die in der Globalen Ethikrichtlinie dargelegt sind und Aspekte wie fairer Wettbewerb, Umweltschutz, Arbeitnehmerrechte, Einhaltung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung umfassen. Der Verhaltenskodex für Lieferanten von Hapag-Lloyd verlangt von den Lieferanten die Einhaltung der gleichen hohen Verhaltensstandards, wie sie in der Globalen Ethikrichtlinie definiert sind, und greift damit die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und die identifizierte Chance in ähnlicher Weise auf. Der Lieferanten-Verhaltenskodex beschreibt, dass eine gemeinsame Verantwortung für die Geschäftsethik, die Menschenrechte und die Umwelt eine größere Wirkung hat und die Chance erhöht, nachteilige Auswirkungen auf die Menschenrechte und die Umwelt im Konzern und in den Lieferketten zu erkennen, zu verhindern, zu mildern und zu beheben. Dieser kooperative Ansatz trägt dazu bei, die negative Auswirkung der Nichteinhaltung von Arbeitsnormen oder unfaire Arbeitsbedingungen abzumildern und das Wohlergehen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch faire Arbeitsbedingungen zu verbessern. Die Parteien verpflichten sich im Einklang mit dem Lieferanten-Verhaltenskodex, konstruktiv, kooperativ und mit der gebotenen Sorgfalt zu agieren und zu reagieren und dabei den Grundsatz der Zusammenarbeit zu beachten.

### Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“

Die Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“ bestärkt die Verpflichtung von Hapag-Lloyd, seine Sorgfaltspflichten in Bezug auf die Menschenrechte und die Umwelt in seiner Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette zu erfüllen und die damit verbundenen Aktivitäten zu beschreiben. Die Erklärung zielt darauf ab, Überwachungsprozesse, Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht, Schulungen, Kommunikation und

Beschwerdemechanismen zur Förderung und zum Schutz der Menschenrechte und der Umwelt einzurichten und spricht damit alle identifizierten wesentlichen IROs an. Das strikte Verbot von Kinder- oder Zwangsarbeit, Sklaverei und Menschenhandel wird ausdrücklich angesprochen. Sie betont außerdem die Verpflichtung zu fairen Arbeitsbedingungen und angemessener Entlohnung und weist darauf hin, dass Arbeitszeiten, Löhne und Sozialleistungen den geltenden nationalen und internationalen Vorschriften entsprechen müssen, um die negative Auswirkung der Nichteinhaltung von Arbeitsnormen oder unfaire Arbeitsbedingungen zu verhindern.

Der Prozess zur Überwachung der jeweiligen Maßnahmen wird wie folgt beschrieben:

Konzept	Überwachungsprozess
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Die Lieferanten erkennen an, dass Hapag-Lloyd beschließen kann, sie in Monitoring-Aktivitäten, einschließlich Selbstbeurteilungen, Audits und Dokumentationsprüfungen, einzuschließen. Die Lieferanten verpflichten sich, in angemessener Ausführlichkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit und gemäß den in diesem Lieferanten-Verhaltenskodex festgelegten Standards Aufzeichnungen zu machen und Buch zu führen. Die Lieferanten erklären sich damit einverstanden, von Hapag-Lloyd oder einem von Hapag-Lloyd Beauftragten in angemessenen Abständen und mit angemessener Vorankündigung auf dem Betriebsgelände und außerhalb des Betriebsgeländes in Monitoring-Aktivitäten eingeschlossen zu werden und Zugang zu ihren Betriebsanlagen zu gewähren. Im Rahmen der Überwachungsaktivitäten verpflichten sich die Lieferanten zu einer konstruktiven Zusammenarbeit, zum Beispiel indem sie Maßnahmen zur Verhinderung, Abmilderung und Abhilfe von Risiken und Auswirkungen in Bezug auf die Menschenrechte oder die Umwelt umsetzen.
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Siehe Abschnitt 3.1.3.

(ESRS 2 62) Alle beschriebenen Konzepte gelten für das Segment Linienschiffahrt von Hapag-Lloyd und alle seine Mitarbeitenden. Das neu gegründete Segment Terminal & Infrastruktur von Hapag-Lloyd ist noch nicht inkludiert; seine Einbeziehung wird derzeit umgesetzt. Was die Abdeckung der Wertschöpfungskette angeht, so umfassen die Konzepte nur ausgewählte Elemente und Zielgruppen.

Konzept	(MDR-P 65b) Anwendungsbereich
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Der Anwendungsbereich des Lieferanten-Verhaltenskodex betrifft Lieferanten, Subunternehmer und alle anderen Dritten, die an der Erfüllung von Verträgen und Aufträgen des Segments Linienschiffahrt von Hapag-Lloyd beteiligt sind, sowie externe Manager bzw. Managerinnen von Hapag-Lloyd Schiffen.
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Siehe Abschnitt 3.1.3.

Konzept	(MDR-P 65c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Senior Managing Director Global Procurement
Grundsatzklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Siehe Abschnitt 3.1.3.

<b>Konzept</b>	<b>(MDR-P 65d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat</b>
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Lieferanten-Verhaltenskodex	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Internationale Charta der Menschenrechte</li> <li>- ILO</li> <li>- Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit</li> <li>- ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>- ILO MLC</li> <li>- UNGP</li> <li>- Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und der OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln</li> <li>- Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)</li> </ul>
Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Siehe Abschnitt 3.1.3.

<b>Konzept</b>	<b>(MDR-P 65e) Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts</b>
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Das Verfahren zur Festlegung des Konzepts wurde durch die Interessen verschiedener interner Stakeholder geprägt.
Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Siehe Abschnitt 3.1.3.

<b>Konzept</b>	<b>(MDR-P 65f) Erläuterung, ob und wie das Konzept den potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird</b>
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Der Lieferanten-Verhaltenskodex ist auf der Website von Hapag-Lloyd verfügbar. Lieferanten, die an Ausschreibungen teilnehmen, eine Selbsteinschätzung abgeben oder Rahmenverträge mit Hapag-Lloyd abschließen, müssen den Lieferanten-Verhaltenskodex unterzeichnen oder einen ähnlichen eigenen Verhaltenskodex nachweisen. Hapag-Lloyd plant, seinen Lieferanten Schulungen anzubieten, um sie bei der Erfüllung ihrer Sorgfaltspflichten zu unterstützen.
Grundsatzerklärung „Unsere Verantwortung gegenüber Menschen und der Umwelt“	Siehe Abschnitt 3.1.3.

### Ansatz zur Einhaltung der Menschenrechte für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

(S2-1 17) Wie angegeben ist Hapag-Lloyd Linienschifffahrt mehrere Menschenrechtsverpflichtungen eingegangen, die für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette relevant sind. Dazu gehört die Einhaltung der Globalen Ethikrichtlinie, in der die Grundwerte von Hapag-Lloyd und die von Führungskräften und Mitarbeitenden erwarteten Verhaltensstandards festgelegt sind. Die Globale Ethikrichtlinie betont die Einhaltung der Menschenrechte, wie sie in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen und in den Kernarbeitsnormen der ILO definiert sind. Hapag-Lloyd unterhält auch einen Lieferanten-Verhaltenskodex, der von Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern die Einhaltung hoher Verhaltensstandards und eine Verpflichtung unter anderem zu internationalen Arbeits- und Menschenrechtsstandards wie der Abschaffung von Kinderarbeit, der Beseitigung aller Formen von Zwangsarbeit oder modernen Sklaverei sowie zu Diversität und Inklusion verlangt. Auch der Lieferanten-Verhaltenskodex von SAAM Terminals befasst sich ausdrücklich mit dem Schutz der Menschenrechte, einschließlich des Verbots von Kinderarbeit und Zwangsarbeit.

*(S2-1 17a)* Im Segment Linienschifffahrt umfasst der allgemeine Ansatz von Hapag-Lloyd zur Achtung der Menschenrechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette mehrere zentrale Verpflichtungen, die in Abschnitt 3.2.2 beschrieben werden. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht eingeführt, die darauf ausgerichtet sind, kontinuierliche Verbesserungen innerhalb der Wertschöpfungskette zu fördern. Die Organisation verpflichtet sich, ihrer Sorgfaltspflicht nachzukommen, um negative Auswirkungen auf die Menschenrechte und die Umwelt zu erkennen, zu verhindern, abzumildern und zu beheben. Dazu führt Hapag-Lloyd im eigenen Geschäftsbereich und in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auf Ebene der direkten Lieferanten regelmäßig Risikoanalysen durch. Wenn Risiken erkannt werden, ergreift Hapag-Lloyd Maßnahmen zur Vorbeugung und Abhilfe und überprüft anschließend die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.

SAAM Terminals erwartet von seinen Lieferanten, dass sie Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht durchführen, um nachteilige Auswirkungen auf die Menschenrechte zu erkennen, zu verhindern, abzumildern und zu beseitigen. Der wichtigste Schritt ist die Annahme des Lieferanten-Verhaltenskodex durch den Lieferanten, bevor eine Geschäftsbeziehung etabliert wird.

*(S2-1 17b)* Bei Hapag-Lloyd gibt es derzeit im Rahmen der Präventivmaßnahmen, die für Hochrisikolieferanten definiert und umgesetzt werden, keinen speziellen Prozess zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.

*(S2-1 17c)* Um Abhilfe für Menschenrechtsverletzungen zu schaffen, verfolgt Hapag-Lloyd den folgenden Ansatz: Der Beschwerdemechanismus von Hapag-Lloyd besteht aus internen Meldekanälen und einer digitalen Meldeplattform („Speak Up Line“), die allen Hapag-Lloyd Mitarbeitenden sowie externen Parteien zur Verfügung steht. Dieses Verfahren ermöglicht es, Bedenken oder Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Sorgfaltspflichten in Bezug auf Menschenrechte oder die Umwelt anonym zu melden. Hapag-Lloyd ist bestrebt sicherzustellen, dass alle Meldungen vertraulich behandelt werden. Stellt Hapag-Lloyd fest, dass in seinem eigenen Geschäftsbereich oder bei seinen Lieferanten ein Verstoß gegen eine Verpflichtung in Bezug auf die Menschenrechte oder die Umwelt bereits stattgefunden hat oder unmittelbar bevorsteht, verpflichtet sich das Unternehmen, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um diesen Verstoß zu verhindern, zu beenden oder sein Ausmaß zu minimieren.

*(S2-1 18)* Die Konzepte von Hapag-Lloyd verbieten ausdrücklich den Menschenhandel sowie die Zwangs- oder Pflichtarbeit und Kinderarbeit. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd einen eigenen Verhaltenskodex für Lieferanten eingeführt. Dieser ist auf der Website von Hapag-Lloyd öffentlich zugänglich.

*(S2-1 AR 15)* Der Lieferanten-Verhaltenskodex von Hapag-Lloyd enthält Bestimmungen, die sich auf die Sicherheit der Arbeitskräfte, prekäre Arbeit, Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit beziehen:

- Wirksame Abschaffung der Kinderarbeit
- Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit oder moderner Sklaverei
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Tarifverhandlungen
- Vielfalt und Inklusion
- Angemessene Vergütung
- Rechte von Gemeinschaften und Sicherheit

Der Lieferanten-Verhaltenskodex steht im Einklang mit den ILO-Kernarbeitsnormen und dem ILO MLC.



(S2-1 19, AR 14) Die Konzepte von Hapag-Lloyd stehen im Einklang mit den einschlägigen international anerkannten Instrumenten, die unter Abschnitt 3.2.2 erwähnt werden. Der Anwendungsbereich der einzelnen Konzepte ist auch in den Angaben unter Abschnitt 3.2.2 beschrieben. Der Prozess der Entwicklung und Überprüfung des Konzepts umfasst die Anpassung an solche international anerkannten Standards und Instrumente, um sicherzustellen, dass die Richtlinien aktuell und wirksam bleiben und sich an weltweit anerkannten Best Practices orientieren. So umfassen die erwähnten Verfahren zur kontinuierlichen Verbesserung der Erfüllung der Sorgfaltspflicht in der Wertschöpfungskette zum Beispiel auch die Einhaltung der UNGP.

(S2-1 19) Es gab keine gemeldeten Fälle der Nichteinhaltung der UNGP, der Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit der ILO oder der Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD, die Arbeitskräfte in der von Hapag-Lloyd definierten Wertschöpfungskette betreffen.

### 3.2.3. Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen (S2-2)

(S2-2 24) Bei Hapag-Lloyd gibt es derzeit im Rahmen der Präventivmaßnahmen, die für Hochrisikolieferanten definiert und umgesetzt werden, keinen speziellen Prozess zur Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, sondern die Einbindung erfolgt ad hoc.

### 3.2.4. Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3)

(S2-3 27 a, AR 21) Stellt Hapag-Lloyd fest, dass in seinem eigenen Geschäftsbereich oder bei einem direkten Lieferanten ein Verstoß gegen eine Verpflichtung in Bezug auf die Menschenrechte oder die Umwelt bereits stattgefunden hat oder unmittelbar bevorsteht, wird das Unternehmen geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen, um diesen Verstoß zu verhindern, zu beenden oder sein Ausmaß zu minimieren. Darüber hinaus ermutigt Hapag-Lloyd seine Lieferanten, diese Standards auch in ihrer eigenen vorgelagerten Wertschöpfungskette umzusetzen. Um die Wirksamkeit der angebotenen Abhilfemaßnahme zu beurteilen, prüft Hapag-Lloyd, ob sie geeignet ist, die wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu beenden. Zu diesem Zweck wird für jeden konkreten Fall, in dem eine wesentliche negative Auswirkung festgestellt wurde, ein Ziel formuliert. Die Erreichung dieses Ziels, einschließlich einer möglichen Entschädigung, stellt für die spezifische Situation eine Abhilfe dar. Anschließend wird analysiert, inwieweit die Abhilfemaßnahmen zur Erreichung dieses Ziels beitragen können.

Für das Segment Terminal&Infrastruktur gibt es im Berichtszeitraum keine allgemeinen oder spezifischen Richtlinien zur Bereitstellung von oder Mitwirkung an Abhilfemaßnahmen gegen Auswirkungen auf die Menschenrechte.

#### Beschwerdemechanismen

(S2-3 27 b, AR 22) Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette können ihre Bedenken oder Bedürfnisse über die „Speak Up Line“ des Unternehmens direkt an Hapag-Lloyd herantragen. Dabei handelt es sich um einen vertraulichen Kanal, durch den Compliance-bezogene Bedenken jederzeit über ein weltweit verfügbares Online-Formular gemeldet werden können. Der Kanal wird von einem unabhängigen Drittanbieter zur Verfügung gestellt und die Verarbeitung der Berichte erfolgt ausschließlich durch Hapag-Lloyd.

Außerdem kann das Seepersonal Compliance-Verstöße, Verstöße gegen das Seearbeitsrecht, Menschenrechtsverletzungen, Benachteiligungen oder ungerechte Behandlung über ein festgelegtes Beschwerdeverfahren melden. Meldungen können an direkte Vorgesetzte,

die Flottenmanagementabteilung, das Herkunftsland der zur See fahrenden Person oder den Flaggenstaat des Schiffes gerichtet werden. Das MLC bildet den rechtlichen Rahmen für diesen Prozess. Außerdem können Beschwerden bei der ITF eingereicht werden.

SAAM Terminals verfügt über ein Beschwerdemanagementverfahren und fördert die ordnungsgemäße Nutzung des Whistleblower-Kanals unter Mitarbeitenden und anderen Stakeholdern. Lieferanten und Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette haben ebenfalls Zugang zu diesem Beschwerdekanaal und es werden alle Beschwerden unabhängig davon, ob sie von einem Mitarbeitenden von SAAM Terminals, einer Arbeitskraft in der Wertschöpfungskette oder einem Dritten eingereicht werden, bearbeitet.

Alle eingegangenen Meldungen bei SAAM Terminals werden zentral durch den Compliance Officer von SAAM Terminals verwaltet, der oder die eine vorläufige Analyse der eingegangenen Meldung durchführt, das Ethikkomitee über den Sachverhalt informiert und die eingegangene Beschwerde bearbeitet. Entsprechend der in der „Complaints Referral Matrix“ festgelegten Bestimmungen wird ein internes Dokument erstellt, in dem die Schritte und Verantwortlichen für die Untersuchung festgelegt werden.

*(S2-3 27 c)* Von Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird erwartet, dass sie über einen Beschwerdemechanismus verfügen oder Mitarbeitende und Lieferanten über die Möglichkeit informieren, den Beschwerdemechanismus von Hapag-Lloyd zu nutzen, um sicherzustellen, dass Bedenken oder Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Verstöße anonym und ohne Angst vor Vergeltungsmaßnahmen vorgebracht werden können. Um die Transparenz und Verantwortlichkeit zu fördern, informiert Hapag-Lloyd die Eigentümer seiner Charterschiffe proaktiv über sein Whistleblower-System. Es wird sichergestellt, dass an Bord ein deutlicher Hinweis ausgehängt ist, um Hapag-Lloyd's Engagement für verantwortungsvolle und ethische Praktiken zu verstärken. Alle Bedenken können anonym über die Whistleblower-Hotline oder direkt an die Compliance-Abteilung gemeldet werden.

*(S2-3 27 d, AR 27)* Im Segment Linienschifffahrt werden Compliance-Bedenken gemäß der Richtlinie zum Schutz von Hinweisgebern vor Vergeltungsmaßnahmen nach einem standardisierten Verfahren behandelt und von der Compliance-Abteilung bearbeitet. Andere relevante Funktionen werden einbezogen, um eine professionelle, vertrauliche und zeitnahe Untersuchung zu ermöglichen und über die zu treffenden Maßnahmen zu entscheiden. Nach dem Einreichen einer Meldung erhalten hinweisgebende Personen innerhalb von sieben Tagen eine Empfangsbestätigung und spätestens drei Monate nach Eingang der Meldung einen Fortschrittsbericht. Nach Abschluss der Untersuchung wird sichergestellt, dass das Ergebnis, das in direktem Zusammenhang mit dem gemeldeten Compliance-Problem steht, der hinweisgebenden Person unter Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften mitgeteilt wird. Dies unterstreicht Hapag-Lloyd's Engagement für Transparenz und Rechenschaftspflicht.

#### Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens

Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird mindestens einmal jährlich und, falls erforderlich, zusätzlich ad hoc überprüft. In diesem Überprüfungsprozess werden die folgenden Aktivitäten durchgeführt:

- Sammlung und Auswertung quantitativer Daten (KPIs) über die Nutzung des Beschwerdemechanismus, unter anderem die Anzahl der Fälle bzw. die Anzahl der belegten Fälle.
- Entwicklung von Verbesserungsmöglichkeiten auf Grundlage einer Analyse der gesammelten Daten.

Stakeholder, die als Nutzer bzw. Nutzerinnen vorgesehen sind, werden durch eine im Berichtszeitraum durchgeführte Umfrage direkt in die Bewertung der Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens einbezogen.

Im Segment Terminal & Infrastruktur erfasst und überwacht SAAM Terminals die vorgebrachten und angegangenen Probleme über ein zentrales System, in dem alle eingegangenen Meldungen vom SAAM Terminals Compliance Officer verwaltet werden. Diese Person führt eine vorläufige Analyse der Meldung durch, informiert das Ethikkomitee und bearbeitet die Beschwerde entsprechend der Complaints Referral Matrix des Unternehmens. Diese Matrix legt, je nachdem, was der Gegenstand der Meldung ist, die Schritte und die für die Untersuchung verantwortlichen Parteien fest.

Neben der zentralen Verwaltung können Beschwerden auch über die Unternehmenswebsite oder das Intranet von Tochtergesellschaften oder verbundenen Unternehmen eingereicht werden, die vom Compliance Officer des jeweiligen Unternehmens entgegengenommen und zunächst analysiert werden. Der Corporate Compliance Officer wird ebenfalls benachrichtigt und überwacht die Untersuchung, um sicherzustellen, dass sie in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Whistleblower-Systems durchgeführt wird.

Beschwerdeführer bzw. Beschwerdeführerinnen haben die Möglichkeit, Vorfälle direkt und persönlich an verschiedene Personen zu melden, zum Beispiel an das Konzern-Ethikkomitee, die Rechtsabteilung, die Personalabteilung, den Compliance Officer und das lokale Management. Alle genannten Personen sind verpflichtet, die gemeldeten Ereignisse an eine zentrale Stelle weiterzuleiten, so dass sie gemäß den Standards des Unternehmens behandelt werden können.

Um die Wirksamkeit der Kanäle zu gewährleisten, evaluiert SAAM Terminals Verbesserungsmaßnahmen, um zu verhindern, dass sich Verstöße wiederholen, und stellt gleichzeitig sicher, dass die Gesetze und die ethischen Grundsätze und Werte des Unternehmens eingehalten werden. Das Ethikkomitee führt Buch über die eingegangenen Beschwerden, die durchgeführten Untersuchungen, die verhängten Sanktionen und die Gründe für die Schließung und Archivierung von Beschwerden. Diese Informationen unterliegen strenger Geheimhaltung. Die Wirksamkeit der Kanäle wird nicht explizit verfolgt.

(S2-3 28, AR 26) Hapag-Lloyd hat noch nicht bewertet, inwieweit die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette diese Strukturen oder Verfahren zur Meldung ihrer Bedenken oder Bedürfnisse an das Unternehmen kennen und ihnen vertrauen. (S2-3 28, AR 25) Um Personen, die ihre Bedenken äußern, vor Vergeltungsmaßnahmen zu schützen, hat Hapag-Lloyd eine spezielle „Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen“ eingeführt. Einzelheiten zu diesem Konzept sind unter Abschnitt 4.1.2 zu finden.

### **3.2.5. Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Umgang mit wesentlichen Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S2-4)**

#### **Maßnahme: Einbindung und Unterstützung von Lieferanten**

(S2-4 31, MDR-A 68a) Hapag-Lloyd ist bestrebt, durch Gespräche und regelmäßige Besuche mit seinen Lieferanten in Kontakt zu treten, um ihre Anliegen zu verstehen und das Bewusstsein für seine Erwartungen an die soziale Nachhaltigkeit zu schärfen. Die Lieferanten sind verpflichtet, die im Hapag-Lloyd Lieferanten-Verhaltenskodex festgelegten Erwartungen zu erfüllen und so die negative Auswirkung der Nichteinhaltung von Arbeitsnormen und unfaire Arbeitsbedingungen zu mindern. Die Zusammenarbeit mit Hapag-Lloyd umfasst die Bereitstellung relevanter Unterlagen und den Zugang zu Einrichtungen/ mobilen Arbeitsplätzen sowie Kontaktmöglichkeiten

zu den jeweiligen Mitarbeitenden. Außerdem sollen Lieferanten Hapag-Lloyd über mögliche Herausforderungen bei der Umsetzung ihrer Verpflichtungen aus dem Lieferanten-Verhaltenskodex informieren. Hapag-Lloyd erwartet von seinen Lieferanten, dass sie sich schrittweise verbessern, und will sie bei diesem Prozess und bei daraus entstehenden Herausforderungen unterstützen, um letztlich durch faire Arbeitsbedingungen zum Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beizutragen. Der Austausch mit den Lieferanten, einschließlich besprochener Verbesserungsmaßnahmen, wird detailliert dokumentiert und dem Human Rights Office zur Überprüfung und für die Diskussion möglicher Folgemaßnahmen zugänglich gemacht. Im Allgemeinen zielt dieser Ansatz darauf ab, das Risikoprofil der Lieferanten so weit wie möglich zu verbessern sowie die Sorgfaltspflicht von Hapag-Lloyd in Bezug auf Menschenrechte und die Umwelt zu erfüllen. Dies bietet die Möglichkeit, den Ruf des Unternehmens durch hohe Arbeits- und Sicherheitsstandards zu verbessern. Die Beendigung einer Geschäftsbeziehung gilt als letztes Mittel.

### Zentrales Fallmanagementsystem

Hapag-Lloyd hat ein neues zentrales Fallmanagementsystem und damit verbundene Prozesse eingeführt. Dieses System ist Teil des webbasierten Lieferantenmonitoring-Systems, das Hapag-Lloyd seit 2021 einsetzt. Hapag-Lloyd erfasst und dokumentiert darin Vorfälle bei seinen direkten Lieferanten, die für das LkSG relevant sind. Dieses Lieferantenmonitoring-System ermöglicht es Hapag-Lloyd, Kenntnis von möglichen Verstößen zu erlangen und den betroffenen Lieferanten über das integrierte Fallmanagementsystem direkt zu kontaktieren, um eine Klärung oder Abhilfemaßnahmen anzufragen bzw. über die vom Lieferanten ergriffenen Maßnahmen informiert zu werden.

Das Segment Terminal & Infrastruktur meldet für den Berichtszeitraum keine geplanten oder laufenden Maßnahmen, um wesentliche negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu verhindern, abzumildern oder zu beheben.

### *(MDR-A 68 b-e, 69a-c)* Weitere Informationen zur Maßnahme: Einbindung und Unterstützung von Lieferanten

MDR	Angaben
<i>(MDR-A 68b)</i> Umfang	Der Anwendungsbereich dieser Maßnahme erstreckt sich auf die globale vor- und nachgelagerte Lieferantenbasis sowie auf alle Procurement Teams. Es werden mit ausgewählten Hochrisikolieferanten, die im Rahmen der Risikobewertung identifiziert wurden, Engagement-Calls und Audits durchgeführt, insbesondere in den Regionen Asien, Lateinamerika und Mittlerer Osten & Afrika. Diese Maßnahme bezieht sich auf das Segment Linienschifffahrt.
<i>(MDR-A 68c)</i> Zeithorizont	Die Maßnahme begann im Jahr 2024 und wird voraussichtlich dauerhaft fortgesetzt werden.
<i>(MDR-A 68d)</i> Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden.
<i>(MDR-A 68e)</i> Fortschritt	Diese Maßnahme begann im Berichtsjahr 2024. Es wurden mehr als 80 Supplier Engagement-Calls durchgeführt.
<i>(MDR-A 69a-c)</i> Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Maßnahmenplans keine erheblichen OpEx bzw. CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

*(S2-4 32a, AR 38)* Um die potenzielle negative Auswirkung „Nichteinhaltung von Arbeitsstandards oder unfaire Arbeitsbedingungen“ zu verhindern bzw. abzumildern, hat Hapag-Lloyd die oben beschriebene Maßnahme „Einbindung und Unterstützung von Lieferanten“ umgesetzt.

(S2-4 32b) Im Rahmen der im Berichtszeitraum durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse hat Hapag-Lloyd keine tatsächlich negativen wesentlichen Auswirkungen festgestellt. Daher gibt es keine Maßnahmen oder Initiativen, die Abhilfe schaffen oder ermöglichen.

(S2-4 32c, AR 39) Hapag-Lloyd hat keine zusätzlichen Maßnahmen oder Initiativen ergriffen, die in erster Linie darauf abzielen, positive Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erzielen.

#### Entwicklung von Maßnahmen und Nachverfolgung der Wirksamkeit

(S2-4 32d, AR 33-35) Um die Wirksamkeit von Maßnahmen und Initiativen im Hinblick auf die angestrebten Ergebnisse für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette nachzuverfolgen und zu bewerten, führt Hapag-Lloyd Tätigkeiten zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht wie Audits, Selbsteinschätzungen und Überwachung durch. Diese Tätigkeiten unterstützen Hapag-Lloyd dabei, sicherzustellen, dass seine Maßnahmen tatsächlich zu positiven Ergebnissen für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beitragen. (S2-4 33a, AR 29) Um herauszufinden, welche Art von Maßnahme für den Umgang mit einer bestimmten tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkung auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette erforderlich und angemessen ist, hat das Human Rights Office von Hapag-Lloyd ein Playbook zur Einbindung von Lieferanten in die soziale Nachhaltigkeit entwickelt, in dem Maßnahmen zur Verringerung tatsächlicher oder potenzieller negativer Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette beschrieben werden. Darüber hinaus ermöglicht das unter Abschnitt 3.2.5 beschriebene neue zentrale Fallmanagementsystem und die damit verbundenen Prozesse Hapag-Lloyd, Kenntnis von möglichen Verstößen zu erlangen und den betroffenen Lieferanten direkt zu kontaktieren, um eine Klärung oder Abhilfemaßnahmen anzufragen und Transparenz über die vom Lieferanten ergriffenen Maßnahmen zu schaffen. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen und Initiativen im Hinblick auf die angestrebten Ergebnisse für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu verfolgen und zu bewerten, führt SAAM Terminals Tätigkeiten zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht wie Überwachung und die Durchführung von Audits bei Lieferanten durch, die sich hauptsächlich auf Subunternehmer (Arbeitskräfte) konzentrieren und die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Vorschriften gewährleisten sollen.

#### Playbook zur Einbindung von Lieferanten in die soziale Nachhaltigkeit

(S2-4 33b) Hapag-Lloyd schult derzeit die Mitarbeitenden der Procurement-Abteilungen in der Anwendung des Playbooks zur Einbindung von Lieferanten in die soziale Nachhaltigkeit. Die Procurement-Teams von Hapag-Lloyd sind der erste und wichtigste Kontaktpunkt mit den Lieferanten. Das Playbook soll ihnen praktische Tipps zur Einbeziehung von Lieferanten durch Gespräche und regelmäßige Lieferantenbesuche geben, um ihre Anliegen zu verstehen und ihr Bewusstsein für die Erwartungen von Hapag-Lloyd in Bezug auf die soziale Nachhaltigkeit zu schärfen. Das Playbook ist in verschiedene Kapitel gegliedert, die sich auf unterschiedliche Aktivitäten beziehen, nämlich auf Transportaktivitäten an Land, Transportaktivitäten auf See und Lagerung und Umschlag an Land. Jedes Kapitel enthält Hintergrundinformationen zu den Erwartungen von Hapag-Lloyd, zu den Risikofaktoren, die mit den verschiedenen Aktivitäten verbunden sind, sowie zu möglichen Maßnahmen zur Risikominderung. Das Playbook beschreibt die genauen Schritte, die befolgt werden müssen, um soziale Nachhaltigkeitsthemen mit den Lieferanten zu besprechen. Es enthält für jedes Risiko Fragen, die den Lieferanten zu stellen sind, und Beispiele für Dokumente, die von ihnen zu verlangen sind. Außerdem wird ein standardisierter Dokumentationsprozess beschrieben. Die Lieferantenunterlagen werden zur Überprüfung an das Human Rights Office geschickt, und anschließend hinsichtlich möglicher Folgemaßnahmen besprochen. Hapag-Lloyd hat nicht mit Branchenkollegen oder anderen relevanten Parteien zusammengearbeitet, um Maßnahmen gegen negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu ergreifen.

Für das Segment Terminal&Infrastruktur gibt es keinen allgemeinen Ansatz, um in Bezug auf bestimmte wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Maßnahmen zu ergreifen. Dies geschieht ad hoc und von Fall zu Fall.

#### Kommunikation mit Lieferanten

(S2-4 33c) Hapag-Lloyd pflegt eine transparente Kommunikation mit den relevanten Lieferanten über ein Fallmanagementsystem, das eine zentrale Dokumentation und Auswertung der Diskussionen über Ursachen, Hintergründe und umgesetzte Maßnahmen ermöglicht und so einen datengesteuerten Ansatz für kontinuierliche Verbesserungen und Fortschritte erleichtert. Die gesamte Kommunikation in Bezug auf einzelne Fälle muss daher über das Fallmanagementsystem in festgelegten Schritten erfolgen:

- a) Kontaktaufnahme mit dem Lieferanten
- b) Monitoring
- c) Follow-up
- d) Dokumentation

Nachdem im Lieferantenmonitoring-System ein Fall angelegt wurde, wird der Lieferant sofort per E-Mail direkt über das System kontaktiert. Die E-Mail enthält die Information, dass Hapag-Lloyd eine tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkung festgestellt hat, und fordert den Lieferanten auf, sich zu dem spezifischen Thema, sowie zu allen spezifischen Maßnahmen, die in Bezug auf das Thema ergriffen wurden, zu äußern und den Zeitplan für die Umsetzung potenzieller Präventivmaßnahmen zu nennen. Darüber hinaus muss der Lieferant Angaben zu seinen allgemeinen Konzepten oder Richtlinien zu dem jeweiligen Thema machen, zum Beispiel zu einer Antidiskriminierungsrichtlinie. Nachdem der Lieferant kontaktiert wurde, wird spätestens nach zwei Wochen eine Erinnerung verschickt, falls keine Antwort eingegangen ist. Sobald der Lieferant geantwortet hat, sollte der Zeitplan für die Umsetzung analysiert werden. Die Maßnahmen, die noch nicht umgesetzt wurden, müssen weiterverfolgt werden. Wenn ausreichende Informationen vom Lieferanten verfügbar sind bzw. der Lieferant die Umsetzung aller Maßnahmen gemäß dem Zeitplan bestätigt hat, wird der Fall abgeschlossen. Eine Analyse der Wirksamkeit des Fallmanagementsystems wurde noch nicht durchgeführt.

(S2-4 34a, AR 40, 41, 43) Im Rahmen der für den Berichtszeitraum durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse hat Hapag-Lloyd keine wesentlichen Risiken identifiziert, die sich aus den Auswirkungen oder Abhängigkeiten in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ergeben. Es sind daher keine Maßnahmen geplant oder in der Umsetzung und auch die Wirksamkeit wird daher nicht nachverfolgt. (S2-4 34b) Derzeit hat Hapag-Lloyd keine Maßnahmen ergriffen oder geplant, um wesentliche Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette nachzuverfolgen, da sich die bisherigen Aktivitäten auf das Management von Risiken und negativen Auswirkungen konzentriert haben. Die Lieferanten werden dazu angehalten, hohe Standards einzuhalten, um Risiken zu vermeiden.

#### Auswirkungen der eigenen Geschäftspraktiken und Umgang mit wesentlichen Auswirkungen

(S2-4 35, AR 32) Hapag-Lloyd versucht sicherzustellen, dass seine eigenen Praktiken keine negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben. Der Lieferanten-Verhaltenskodex und die Vertragsvorlagen für Lieferanten (mit Unterstützung des Responsible Contracting Project) wurden überarbeitet. Lieferanten haben das vertragliche Recht, Hapag-Lloyd auf alle Praktiken hinzuweisen, die negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette haben könnten. Mit dieser Maßnahme bekräftigt Hapag-Lloyd sein

Engagement für die Wahrung der Rechte und der Würde der Arbeitskräfte in seiner gesamten Wertschöpfungskette, wodurch das Risiko negativer Auswirkungen minimiert und ein verantwortungsvolleres und nachhaltigeres Geschäftsumfeld gefördert wird. Derzeit gibt es keine feste Regel, wie Hapag-Lloyd mit Spannungen zwischen der Vermeidung und der Minderung negativer Auswirkungen umgeht und welcher Ansatz verfolgt wird, wenn solche Spannungen im Zusammenhang mit anderen geschäftlichen Zwängen auftreten. Jede Situation wird von Fall zu Fall beurteilt werden.

*(S2-4 36)* Im Berichtsjahr kam es in der vorgelagerten Wertschöpfungskette von Hapag-Lloyd in Deutschland zu einem schwerwiegenden Menschenrechtsvorfall, bei dem es um geschlechtsspezifische Ungleichbehandlung (sexuelle Belästigung) ging. Hapag-Lloyd hat sofort Abhilfemaßnahmen bei den betroffenen Lieferanten eingeleitet und mit ihnen zusammengearbeitet, um ähnliche Vorfälle in Zukunft zu verhindern.

*(S2-4 38)* Hapag-Lloyd hat bestimmte Mitarbeitende für das Management seiner wesentlichen Auswirkungen eingestellt. Im globalen Procurement sind vier Mitarbeitende für die zentrale Koordination aller Aktivitäten zur sozialen Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette zuständig. In den regionalen Procurement-Teams wurden einzelne Mitarbeitende als Hauptansprechpartner für die Koordinierung dieser Aktivitäten mit lokalen Organisationen und als direkte Ansprechperson für Lieferanten bestimmt.

*(ESRS 2 62)* Alle beschriebenen Maßnahmen gelten für das Segment Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd und alle seine Mitarbeitenden. Das neu gegründete Segment Terminal & Infrastruktur von Hapag-Lloyd ist noch nicht inkludiert.

### **3.2.6. Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S2-5)**

*(S2-5.39, S2-5.41.AR 46-AR 48, MDR-T 81, 81b I, ii, 80d)* Hapag-Lloyd hat sich für das Berichtsjahr keine speziellen Ziele für das Management der wesentlichen IROs in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gesetzt, da diese durch bestehende Prozesse und Standards abgedeckt werden, die im Kapitel S2 beschrieben sind. Obwohl das Unternehmen Ambitionen in Bezug auf Arbeitsstandards und Menschenrechte in der Wertschöpfungskette festgelegt hat, erfüllen diese Ambitionen nicht die Anforderungen an messbare, ergebnisorientierte und zeitgebundene Ziele, wie sie in den ESRS festgelegt sind. *(S2-5 ESRS 2 MDR-T)* Um die Wirksamkeit der Konzepte in Bezug auf wesentliche IROs für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu überwachen, werden die Konzepte jährlich von der jeweiligen Abteilung überprüft und validiert und der Nachhaltigkeitskomitee über mögliche Anpassungen informiert. Dabei wird die jeweilige Abteilung prüfen, ob es notwendig ist, messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen.

## **3.3. Betroffene Gemeinschaften (S3)**

### **3.3.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (S3 IROs)**

Wesentliche IROs im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften wurden nur für das Segment Terminal & Infrastruktur von Hapag-Lloyd identifiziert.

Positive Auswirkungen beinhalten die Unterstützung der betroffenen Gemeinschaften durch Initiativen, welche einen wertvollen Einfluss auf die Umwelt und die Gesellschaft darstellen können. Dies wird durch die Förderung von Inklusion, Empowerment und kultureller Bereicherung erreicht und trägt somit zu mehr Stärke und Zusammenhalt in einer Gemeinschaft bei. Zu den negativen

Auswirkungen gehören die mögliche Beeinträchtigung der Lebensqualität in Gemeinschaften in der Nähe der Betriebsstandorte durch Verkehrsstaus, Lärmbelästigung und Schadstoffe von Fahrzeugen.

#### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Unterstützung der betroffenen Gemeinschaften in der Nähe von Terminals**  
Die Unterstützung der betroffenen Gemeinschaften durch verschiedene Projekte und Initiativen kann positive gesellschaftliche Auswirkungen haben.
- **[Tatsächliche negative Auswirkung] Beeinträchtigung der Lebensqualität in den betroffenen Gemeinschaften in der Nähe von Terminals**  
Die Lärmbelästigung und durch den Kraftverkehr verursachte Schadstoffe können negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Personen haben, die in der Nähe der Terminals wohnen.

### 3.3.2. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)

*(S3 SBM-3 9 AR 5 - AR 6)* Alle identifizierten betroffenen Gemeinschaften, die durch das Segment Terminal & Infrastruktur des Unternehmens wesentlich beeinflusst werden können, sind in den Umfang der Angaben gemäß ESRS 2 einbezogen. Dies schließt Auswirkungen ein, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungsketten von SAAM Terminals in Verbindung stehen, sowohl durch ihre eigenen Produkte und Dienstleistungen als auch durch ihre Geschäftsbeziehungen.

*(S3 SBM-3 9 a i-iv AR 7, SBM-3 11 AR 8)* Zu den Gruppen, die von den Auswirkungen von SAAM Terminals betroffen sind, gehören die Gemeinschaften, die in der Nähe der Betriebsstandorte, Anlagen oder sonstiger physischer Tätigkeiten des Unternehmens leben oder arbeiten, wie zum Beispiel Nachbarschaftsverbände, Schulen sowie Fischerinnen und Fischer. Die beschriebenen Arten von betroffenen Gemeinschaften umfassen nicht alle Gemeinschaften entlang der Wertschöpfungskette von SAAM Terminals. Die wesentlichen Risiken und Chancen beziehen sich auf die aufgeführten Gruppen. Gemeinschaften indigener Völker werden nicht berücksichtigt, da SAAM Terminals keine wesentlichen Auswirkungen auf diese Gruppe hat.

*(S3 SBM-3 9b)* Die wesentliche negative Auswirkung in Form einer möglichen Beeinträchtigung der Lebensqualität von Gemeinschaften in der Nähe der Terminals kann durch die Art der logistischen Geschäftstätigkeiten in dem Gebiet ausgelöst werden. Der Betrieb der Terminals, wie zum Beispiel der Umschlag und die Lagerung von Gütern, kann Lärm und Emissionen von Maschinen und Fahrzeugen verursachen und damit zu Umwelteinflüssen beitragen. Außerdem kann der erhöhte Lkw-Verkehr zu Verkehrsstaus und dem Ausstoß von Schadstoffen führen. Trotz Bemühungen von SAAM Terminals, diese Auswirkungen zu steuern, kann die kumulative Wirkung dieser Faktoren dennoch das tägliche Leben der Anwohnenden beeinträchtigen. Die festgestellten wesentlichen Auswirkungen sind nicht das Ergebnis einzelner Vorfälle, sondern vielmehr eine Folge der laufenden Logistikaktivitäten.

*(S3 SBM-3 9c)* Aktivitäten, die sich positiv auf die betroffenen Gemeinschaften auswirken, tragen zum Wohlstand der Gemeinschaften bei, in denen SAAM Terminals tätig ist. SAAM Terminals arbeitet mit den betroffenen Gemeinschaften zusammen, um die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit und die Bedürfnisse der betroffenen Gruppen zu ermitteln. So können lokale Entwicklungsinitiativen und soziale Investitionen, die zum Wohl der Gemeinschaften beitragen, koordiniert werden. Zu den Aktivitäten gehört die Zusammenarbeit mit Stakeholdern wie Nachbarschaftsverbänden, lokalen Behörden, Auftragnehmern oder Schulen. Darüber hinaus werden soziale Investitionen getätigt, beispielsweise in Form von Umweltbildungsaktivitäten für Schüler und Schülerinnen, Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur oder durch die



Vergabe von Mitteln an Organisationen und Gemeinschaften. Im Jahr 2024 spendete SAAM Terminals beispielsweise für ein Altenheim in Puerto Caldera und unterstützte Sportprogramme für Kinder und Jugendliche in der Nähe des Terminals Portuario de Guayaquil in Ecuador.

*(S3 SBM-3 9d)* Es wurden keine wesentlichen Risiken oder Chancen für SAAM Terminals identifiziert, die sich aus den Auswirkungen und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften ergeben. *(S3 SBM-3 10)* SAAM Terminals hat bisher noch keine ausreichende Kenntnis darüber erlangt, wie betroffene Gemeinschaften, die über bestimmte Merkmale verfügen, in bestimmten Umgebungen leben oder bestimmte Aktivitäten ausüben, stärker von Auswirkungen betroffen sein können.

### 3.3.3. Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften (S3-1)

*(S3-1 14 ESRS 2 MDR-P 62)* Soziales Engagement ist eine Säule der Nachhaltigkeitspolitik von SAAM Terminals, welche sich auf transparente Beziehungen zu den Stakeholdern bezieht. In diesem Rahmen fokussiert sich das Unternehmen auf eine gemeinsame Wertschöpfung auf Basis der Identifizierung der Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten und der Bedürfnisse der Gemeinschaften. Derzeit gibt es kein Konzept für den Umgang mit den wesentlichen IROs in Bezug auf die betroffenen Gemeinschaften, das den Anforderungen der ESRS entspricht, da die Dokumentation des Engagements und der Aktivitäten im Rahmen eines eigenen Konzepts derzeit nicht als Priorität angesehen wird.

*(S3-1 16)* Die Ethikrichtlinie von SAAM Terminals verpflichtet zur Einhaltung der ILO-Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Das Unternehmen befolgt und respektiert außerdem die Prinzipien des UN Global Compact. SAAM Terminals hat sich nicht zu einem spezifischen Menschenrechtskonzept verpflichtet, das für die betroffenen Gemeinschaften relevant ist. Die gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen das Unternehmen tätig ist, sowie die Personal- und Compliance-Strategien tragen zur Einhaltung der genannten Grundsätze bei. Es werden Schulungen zu den jeweiligen Themen abgehalten, und Beschwerden werden regelmäßig untersucht. Zusätzlich zu den genannten Mechanismen gibt es derzeit keine weiteren Verfahren zur Überwachung der Einhaltung der UNGP, der ILO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD.

*(S3-1 16a)* Ein allgemeingültiger Ansatz, der sich speziell auf die Achtung der Menschenrechte von Gemeinschaften bezieht, ist nicht vorhanden. Das Gleiche gilt für einen Ansatz für indigene Völker, der nicht anwendbar ist, da das Thema für SAAM Terminals nicht wesentlich ist.

*(S3-1 16b)* Der allgemeingültige Ansatz von SAAM Terminals zur Einbindung betroffener Gemeinschaften basiert auf der Erstellung von Stakeholder-Übersichten für die Geschäftstätigkeit sowie eines Plans zur Einbindung der Stakeholder und zum Management sozialer Investitionen. Anhand der Stakeholder-Übersicht werden Maßnahmen zum Management der Stakeholder-Einbindung sowie der Initiativen für soziale Investitionen geplant und umgesetzt. Die Stakeholder-Übersicht entspricht einem Stakeholder-Diagnoseinstrument basierend auf einer Methodik, die im Beziehungsmanagement zwischen Organisationen und Stakeholdern eingesetzt wird. Sie bezieht sich auf die Variablen „Interest Factor“ und „Power“:

- Der „Interest Factor“ entspricht der Bedeutung des Betriebs oder des Unternehmens für einen Stakeholder oder Akteur; er bezieht sich also auf die Variable, wie das Unternehmen von der Umwelt wahrgenommen wird, und steht wiederum in Verbindung mit den Auswirkungen, Risiken oder Impulsen, die es erzeugt.

- Unter „Power“ wird die Fähigkeit einer Gruppe oder eines Akteurs verstanden, den Betrieb des Unternehmens zu beeinflussen. Unter diesem Gesichtspunkt sind folgende Komponenten, die auf der Achse der Einflussmöglichkeiten zu berücksichtigen sind, relevant:
  - die Fähigkeit, den täglichen Betrieb zu beeinflussen,
  - die Fähigkeit, Genehmigungen zu erteilen oder zu entziehen,
  - die Produktionskapazität oder Innovationsimpulse des Unternehmens zu behindern und ihren Ruf zu beeinflussen.

Mit dem Tool zum Stakeholder-Mapping kann SAAM Terminals die verschiedenen Faktoren aus einer relationalen Perspektive betrachten und bewerten. Die Ergebnisse der Stakeholder-Übersicht können anschließend zur Definition von spezifischen Beteiligungsformaten genutzt werden.

[\(S3-1 16c\)](#) Eine allgemeines Konzept für Maßnahmen, die Abhilfe bei Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten schaffen, gibt es derzeit nicht.

[\(S3-1 17 AR 10\)](#) SAAM Terminals hat sich im Berichtsjahr formell den UNGP angeschlossen. Es wurden keine Fälle der Nichteinhaltung der UNGP, der ILO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der Leitsätze für multinationale Unternehmen der OECD gemeldet, die betroffene Gemeinschaften involvieren. Da SAAM Terminals kein spezielles Konzept in Bezug auf betroffene Gemeinschaften verabschiedet hat, gibt es keine Übereinstimmung mit international anerkannten Standards, die für betroffene Gemeinschaften relevant sind.

### 3.3.4. Verfahren zur Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen (S3-2)

[\(S3-2 21 AR 16\)](#) Auch wenn die Perspektiven der betroffenen Gemeinschaften nicht in großem Umfang in die Entscheidungen oder Aktivitäten zum Umgang mit tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen einfließen, arbeitet SAAM Terminals mit den betroffenen Gemeinschaften zusammen. [\(S3-2 21a\)](#) Dieser Austausch wird direkt mit ihren rechtmäßigen Vertretern abgehalten; in der Regel mit Nachbarschaftsverbänden oder -organisationen. [\(S3-2 21b AR 15\)](#) Der Zeitpunkt, in der die Einbindung stattfindet, sowie die Art und Häufigkeit der Einbindung richten sich nach dem jeweiligen Plan zur Beteiligung der Stakeholder. Dieser wird davon beeinflusst, ob es bestimmte Herausforderungen zu lösen gibt oder ob Austausch verstärkt stattfindet, um über aktuelle Auswirkungen informiert zu bleiben und diese anzugehen. Zu den Arten der Einbeziehung gehören Beteiligung, Beratung und/oder Informationsaustausch.

Die Einbeziehung erfolgt auf freiwilliger Basis durch SAAM Terminals, kann aber auch gelegentlich als Reaktion auf gesetzliche Anforderungen oder Anfragen von Stakeholdern erfolgen.

[\(S3-2 21c AR 14 - AR 15\)](#) Die Geschäftsführerinnen beziehungsweise Geschäftsführer der jeweiligen Geschäftsbereiche von SAAM Terminals sind für die Betreuung der Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften verantwortlich und stellen sicher, dass die Ergebnisse des wertvollen Austauschs in das Betriebskonzept von SAAM Terminals einfließen.

[\(S3-2 21d\)](#) Die Wirksamkeit der Einbindung der betroffenen Gemeinschaften durch SAAM Terminals wird derzeit nicht bewertet. [\(S3-2 22\)](#) Über die beschriebenen Maßnahmen hinaus werden derzeit keine zusätzlichen Schritte unternommen, um weitere Einblicke in die Sichtweisen von betroffenen Gemeinschaften zu gewinnen, die besonders anfällig für Auswirkungen oder von Marginalisierung betroffen sind. Ebenso werden keine spezifischen Maßnahmen ergriffen, um die Perspektiven bestimmter Gruppen innerhalb der betroffenen Gemeinschaften zu verstehen.

### 3.3.5. Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können (S3-3)

(S3-3 27a AR 17, AR 22) Abgesehen vom allgemeinen Austausch mit den betroffenen Gemeinschaften verfügt SAAM Terminals nicht über einen grundlegenden Ansatz oder ein Verfahren zur Verbesserung festgestellter negativer Auswirkungen, die es verursacht oder zu deren Verursachung es beigetragen hat. Daher erfasst SAAM Terminals aktuell nicht, ob die angebotene Abhilfe wirksam ist. (S3-3 27b AR 18) Nichtsdestotrotz gibt es Kanäle, über die die betroffenen Gemeinschaften ihre Bedenken oder Bedürfnisse direkt an SAAM Terminals herantragen können. Zweimal im Jahr finden beispielsweise Treffen mit Nachbarschaftsverbänden statt. Je nach Standort des Terminals und den Plänen zur Einbeziehung der Stakeholder finden auch monatliche Treffen statt. Neben diesem Kanal können betroffene Gemeinschaften ihre Bedenken über die auf den Websites der jeweiligen Geschäftsbereiche von SAAM Terminals veröffentlichten Kontaktinformationen und über den jeweiligen Hapag-Lloyd Whistleblower-Kanal äußern.

(S3-3 27c) Abgesehen von den genannten Maßnahmen hat SAAM Terminals keine zusätzlichen Verfahren implementiert, mit denen die Verfügbarkeit solcher Kanäle unterstützt wird.

(S3-3 27d AR 24) Das Gleiche gilt für ein Verfahren zur Nachverfolgung und Überwachung der gemeldeten und behandelten Herausforderungen, um die Wirksamkeit der Kanäle zu gewährleisten. Die Wirksamkeit des übergreifenden Whistleblower-Kanals von Hapag-Lloyd wird wie unter 3.1.5. beschrieben überprüft. (S3-3 28) Es wurde nicht geprüft, ob den betroffenen Gemeinschaften die Strukturen oder Verfahren, über die sie ihre Anliegen oder Bedürfnisse vorbringen können, bekannt sind. Es wird auch nicht bewertet, ob die betroffenen Gemeinschaften diesen Strukturen oder Verfahren als Möglichkeit zur Äußerung ihrer Bedenken oder Bedürfnisse vertrauen. Die Gruppen haben jedoch die Möglichkeit, im Rahmen der oben beschriebenen Kommunikationsformate Feedback zu den Verfahren zu geben.

(S3-3 28) Hapag-Lloyd, einschließlich SAAM Terminals, verfügt über Konzepte zum Schutz von Personen vor Vergeltungsmaßnahmen, die die beschriebenen Kanäle für die Äußerung von Bedenken oder Bedürfnissen nutzen.

### 3.3.6. Maßnahmen zur Bewältigung wesentlicher Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen (S3-4)

(S3-4 31, ESRS 2 - MDR-A) Im Rahmen der Initiativen für Engagement mit Gemeinschaften und soziale Investitionen hat SAAM Terminals einen Maßnahmenplan aufgestellt, um wesentliche IROs im Zusammenhang mit dem Engagement von SAAM Terminals für die betroffenen Gemeinschaften zu adressieren.

Da es aktuell kein Konzept und auch keine Ziele gibt, trägt die Maßnahme somit nicht zur Erreichung von Zielen bei und wurde daher unabhängig formuliert.

#### Maßnahme: Initiativen für gemeinschaftliches Engagement und soziale Investitionen

(MDR-A 68a, S3-4 AR 25) SAAM Terminals hat einen Community Outreach Management Plan und einen Social Investment Plan entwickelt und die Initiativen auf die spezifischen Bedürfnisse der einzelnen Gemeinschaften zugeschnitten:

- Der Community Outreach Management Plan strukturiert Maßnahmen und Initiativen, die darauf abzielen, dauerhafte Beziehungen zu Stakeholdern aufzubauen und zu pflegen. Die Art der Maßnahme richtet sich nach der Relevanz der Stakeholder oder des Akteurs auf Basis der jeweiligen Position auf der Stakeholder-Übersicht.

- Soziale Investitionen sind Maßnahmen, die den Transfer von Ressourcen oder Kapital (Finanzen, Wissen, Zeit) beinhalten, die sowohl eine positive Entwicklung der sozialen Aspekte des Gemeinschaftslebens ermöglichen als auch zu einer oder mehreren Komponenten der Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens beitragen.

Zu diesen umfangreichen Plänen gehört auch die Planung von Schul- und Universitätsbesuchen bei den Terminals, um den jungen Menschen praktische Erfahrungen im Schiffsbetrieb zu vermitteln und sie für zukünftige Karrieren in der Branche zu begeistern. SAAM Terminals hat außerdem Fonds eingerichtet, um lokale Projekte zu unterstützen und die Entwicklung und Innovation in den Gemeinschaften zu fördern. Lokale Entrepreneurship-Programme werden ins Leben gerufen, um angehende Unternehmerinnen und Unternehmern durch Schulungen, Ressourcen und Mentoring dabei zu unterstützen, ihr Geschäft aufzubauen. Es werden Kurse zu Umweltbildung durchgeführt, um das Bewusstsein für Nachhaltigkeit und den Erhalt der lokalen Ökosysteme zu stärken. Außerdem werden Strandsäuberungstage organisiert, um die Gemeinschaft in den Umweltschutz einzubinden. Sportliche Aktivitäten werden ebenfalls angeboten, um Gesundheit, Wohlbefinden und den sozialen Zusammenhalt zu fördern. Mit diesen Initiativen zeigt SAAM Terminals sein Engagement für die Förderung von Bildung, Wirtschaftswachstum, Umweltschutz und einen stärkeren gesellschaftlichen Zusammenhalt.

**(MDR-A 68 b-e, 69a-c, S3-4 AR 25) Weitere Informationen zur Maßnahme: Initiativen für gemeinschaftliches Engagement und soziale Investitionen**

<b>MDR</b>	<b>Angaben</b>
<i>(MDR-A 68b)</i> Umfang	Die Bestimmungen dieser Maßnahme gelten für alle relevanten Stakeholder für die jeweilige Geschäftseinheit von SAAM Terminals.
<i>(MDR-A 68c)</i> Zeithorizont	Die im Rahmen dieser Maßnahme beschriebenen Aktivitäten begannen im Jahr 2023 und sollen fortlaufend durchgeführt werden.
<i>(MDR-A 68d)</i> Wichtige Maßnahme zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden.
<i>(MDR-A 68e)</i> Fortschritt	Da die Maßnahme fortlaufend stattfindet und keine Ziele vereinbart wurden, gibt es aktuell keinen Fortschritt zu berichten.
<i>(MDR-A 69a-c)</i> Finanzielle Mittel	Da die Umsetzung des Maßnahmenplans keine nennenswerten OpEx oder CapEx erfordert, sind die derzeitigen und zukünftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

**(S3-4 32a, S3-4 AR 25)** Abgesehen von den unter 3.3.6. genannten Kernmaßnahmen führt SAAM Terminals die folgenden Maßnahmen durch, um wesentliche negative Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinschaften zu verhindern, abzumildern oder zu beheben:

- Externe Audits zur Einhaltung von Umweltvorschriften und Maßnahmenpläne: Externe Audits zur Einhaltung von Umweltvorschriften werden durchgeführt, um Abweichungen von den festgelegten Standards zu ermitteln und zu beheben. Wenn zum Beispiel der Lärmpegel die zulässigen Grenzwerte überschreitet, wird sofort ein Maßnahmenplan entwickelt, um die Auswirkungen zu mildern. Dazu gehören Maßnahmen wie die Schulung von Mitarbeitenden, um den Umgang mit den Geräten zu verbessern und die Lautstärke der Rückfahrsignale der Anlagen zu reduzieren.
- Gemeinsame Lösungen mit Transportunternehmen: SAAM Terminals hat Arbeitsgruppen mit Spediteuren eingerichtet, um gemeinsam Lösungen für die Verkehrsüberlastung zu entwickeln und umzusetzen und gleichzeitig mögliche negative Auswirkungen auf die Gemeinschaft zu minimieren.

- Kampagnen zur Sensibilisierung der Fahrerinnen und Fahrer: Es werden Kampagnen durchgeführt, um die Fahrerinnen und Fahrer über das Zusammenleben im Straßenverkehr aufzuklären und ein sichereres und verantwortungsvolleres Fahrverhalten zu fördern.
- Treffen zur Einbeziehung der Gemeinschaft: SAAM Terminals hält regelmäßige Treffen mit den Anwohnenden ab, um über die ergriffenen Maßnahmen zu berichten, für Transparenz zu sorgen und Vertrauen in der Gemeinschaft zu schaffen.

(S3-4 32b) SAAM Terminals hat aktuell keine Maßnahmen ergriffen, um Abhilfe in Bezug auf eine tatsächliche wesentliche Auswirkung zu schaffen oder zu ermöglichen. (S3-4 32c) Zusätzlich zu den in diesem Kapitel erwähnten Initiativen gibt es keine weiteren Maßnahmen oder Initiativen, die in erster Linie auf positive Auswirkungen für die betroffenen Gemeinschaften abzielen.

(S3-4 32d) Die Wirksamkeit von Maßnahmen oder Initiativen im Hinblick auf die angestrebten Ergebnisse für die betroffenen Gemeinschaften wird von SAAM Terminals derzeit nicht speziell verfolgt. Dennoch findet in ausgewählten Fällen eine Nachverfolgung von Veranstaltungen und Initiativen statt. Gemessen wird beispielsweise die Anzahl der Projektanträge für Fördermittel oder der Teilnehmenden an Austauschformaten.

(S3-4 33a) SAAM Terminals bestimmt, welche Maßnahmen als Reaktion auf eine bestimmte tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkung auf die betroffenen Gemeinschaften erforderlich beziehungsweise angemessen sind, indem es die Stakeholder-Übersicht analysiert. Je nach Einstufung der Stakeholder in Bezug auf ihre Interessen oder ihre Macht, werden entsprechende Maßnahmen abgeleitet. (S3-4 33b) Es werden, zusätzlich zu den unter 3.3.6. genannten Ansätzen, keine weiteren Ansätze in Betracht gezogen, um Maßnahmen in Bezug auf bestimmte wesentliche negative Auswirkungen auf Gemeinschaften zu ergreifen.

(S3-4 33c) SAAM Terminals verfolgt derzeit keinen spezifischen Ansatz, um sicherzustellen, dass Verfahren zur Bereitstellung oder Ermöglichung von Abhilfemaßnahmen im Falle wesentlicher negativer Auswirkungen verfügbar und in ihrer Umsetzung und ihren Ergebnissen wirksam sind.

(S3-4 35) Die Organisation ergreift jedoch Maßnahmen, um wesentliche negative Auswirkungen durch die unter 3.3.6. angegebenen Maßnahmen zu vermeiden. (S3-4 36) Es wurden keine Menschenrechtsverstöße oder Vorfälle im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften gemeldet. (S3-4 38) SAAM Terminals allokiert aktuell keine nennenswerten Mittel für das Management von wesentlichen Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften.

### **3.3.7. Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S3-5)**

(S3-5 41 AR 45 - AR 47, ESRS 2 - MDR-T) Bislang hat SAAM Terminals keine Ziele für das Management negativer Auswirkungen, die Förderung positiver Auswirkungen und den Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften festgelegt. Das Management der IROs findet in Form der oben beschriebenen Einbindung statt.

(S3 ESRS 2) Um die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen IROs für betroffene Gemeinschaften zu überwachen, findet eine jährliche Validierung durch SAAM Terminals statt. Im Berichtsjahr wurden keine Ambitionsniveaus oder quantitativen Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften festgelegt. Obwohl das Unternehmen, wie in diesem Kapitel beschrieben, Ambitionen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften festgelegt hat, erfüllen diese Ambitionen nicht die Anforderungen an messbare, ergebnisorientierte und zeitgebundene Ziele, wie sie in den ESRS festgelegt sind.

**3.4. Informationssicherheit und Cyber Security (unternehmensspezifisch)**

**3.4.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security)**

Hapag-Lloyd hält sich strikt an die geltenden Anforderungen und Gesetze zur IT-Sicherheit und ist sich der kritischen Bedeutung von Cyber Security für den Schutz von Betrieb, Kunden und Infrastruktur bewusst. In seiner DMA hat Hapag-Lloyd vier wesentliche IROs in Bezug auf das wesentliche Thema Informationssicherheit und Cyber Security identifiziert. Hapag-Lloyd verfügt über ein spezielles Konzept, welches alle identifizierten IROs adressiert.

**Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen**

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Gewährleistung hoher IT-Sicherheitsstandards**  
 Durch die Festlegung hoher IT-Sicherheitsstandards und den Schutz kritischer Infrastrukturen und persönlicher Daten kann Hapag-Lloyd einen positiven Einfluss auf die Stakeholder erreichen.
- **[Mögliche negative Auswirkung] Auftreten von IT-Sicherheitsrisiken**  
 Da Hapag-Lloyd Teil der kritischen Infrastruktur ist, kann ein Cyberangriff zu Lieferengpässen führen, die den Zugang zu essenziellen Gütern einschränken und die Preise für die Endverbraucher erhöhen können.
- **[Risiko] Auftreten von Cyberangriffen**  
 Hapag-Lloyd ist dem Risiko von Cyberangriffen ausgesetzt, die die Sicherheit sensibler Daten gefährden und den Betrieb unterbrechen könnten.
- **[Chance] Verhinderung von Cyberangriffen**  
 Für Hapag-Lloyd bietet sich die Chance, die Cyber Security zu erhöhen, um sensible Daten zu schützen und so einen stabilen Geschäftsbetrieb zu gewährleisten.

**3.4.2. Mindestangabepflicht – Konzepte (MDR-P) in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security**

(ESRS 2MDR-P 65 a) Hapag-Lloyd hat ein etabliertes Konzept, welches die wesentlichen IROs in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security adressiert. Die identifizierten IROs werden im Rahmen der Konzernrichtlinie Informationssicherheit behandelt.

Konzept/IRO	[Positive Auswirkung] Gewährleistung hoher IT-Sicherheitsstandards	[Negative Auswirkung] Auftreten von IT-Sicherheitsrisiken	[Risiko] Auftreten von Cyberangriffen	[Chance] Verhinderung von Cyberangriffen
Konzernrichtlinie Informationssicherheit	X	X	X	X

Das Ziel der Informationssicherheitsrichtlinie von Hapag-Lloyd ist es, den systematischen und nachhaltigen Schutz von analogen und digitalen Informationen vor Manipulation, unberechtigtem Zugriff auf und Verlust von Daten zu gewährleisten. Dieses Ziel unterstreicht die Notwendigkeit, alle relevanten Gesetze, rechtlichen Anforderungen, Vorschriften und vertraglichen Verpflichtungen einzuhalten. Die Richtlinie umreißt die Grundsätze und Ziele der Informationssicherheit und betont den Schutz von digitalen und nicht digitalen Informationen. Die identifizierten IROs werden umfassend behandelt. In Bezug auf die positiven Auswirkungen der Gewährleistung hoher IT-Sicherheitsstandards werden in der Richtlinie mehrere wichtige Maßnahmen beschrieben. Dazu gehören die Einführung eines Informationssicherheitsmanagementsystems (ISMS), die Festlegung von Zielen für die Klassifizierung und den Schutz von Informationen sowie die Definition und Zuweisung spezifischer Rollen und Verantwortlichkeiten, wie zum Beispiel des Chief Information Security Officer (CISO) und des Chief Information Officer (CIO). Die regelmäßigen Überprüfungen des ISMS durch den Vorstand gewährleisten dessen kontinuierliche Wirksamkeit und unterstreichen das Engagement für eine kontinuierliche Verbesserung der Informationssicherheit. In Bezug auf die festgestellten negativen Auswirkungen verlangt die Richtlinie außerdem die Meldung von Cyber- und Informationssicherheitsvorfällen sowie Sicherheitsprotokolle für Sofortmaßnahmen,

um mögliche Vorfälle umgehend zu beheben. In Anbetracht der sich entwickelnden Cyber-Risikolandschaft enthält das Dokument eine klare und eindeutige Definition von Informationssicherheitsvorfällen und ermöglicht es dadurch, proaktiv auf potenzielle Risiken zu reagieren und diese zu mindern. Als Vorfall gilt die Verletzung von Schutzziele, der Verlust von Informationen oder der mögliche unbefugte Zugriff auf sensible Informationen. Die Richtlinie enthält detaillierte Protokolle und Anweisungen für den Umgang mit solchen Vorfällen, einschließlich der sofortigen Meldung an den Service Desk und der anschließenden Untersuchung durch die Information Security-Abteilung. Schließlich wird die Möglichkeit, Cyberangriffe zu verhindern, systematisch durch einen risikobasierten Ansatz zur Informationsklassifizierung und eine regelmäßige Analyse des Schutzbedarfs als Teil des Informationssicherheits-Risikomanagementsystems abgedeckt. Die Richtlinie betont die Koordination mit dem konzernweiten RMS, um eine kontinuierliche Überwachung und Verbesserung zu gewährleisten. Sie umfasst auch Schulungen und Anweisungen für den Service Desk, um Cyber- und Informationssicherheitsvorfälle umgehend zu bearbeiten und so die Präventionsmaßnahmen insgesamt zu verbessern.

<b>Konzernrichtlinie Informationssicherheit</b>	<b>Beschreibung des Konzepts</b>
(MDR-P 65 a) Überwachungsprozess	Das Management von Informationssicherheitsvorfällen ist so strukturiert, dass im Einklang mit dem ISMS angemessene Maßnahmen ergriffen werden, sollten solche Vorfälle bei Hapag-Lloyd auftreten.
(MDR-P 65 b) Anwendungsbereich	Der Anwendungsbereich dieser Konzernrichtlinie umfasst das Segment Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Verbundene Unternehmen sind nach Möglichkeit über diese Richtlinie zu informieren und dazu anzuhalten, ihre Bestimmungen einzuhalten.
(MDR-P 65 c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist	Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die Informationssicherheit und Cyber Security bei Hapag-Lloyd. Der CIO ist verantwortlich für die konzernweite technologiegestützten und nicht technologiegestützten Informationsprozesse und -infrastrukturen und delegiert relevante Informationssicherheitsanforderungen an den CISO.
(MDR-P 65 d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat	Das ISMS basiert auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ISO 27001 – Internationaler Sicherheitsstandard für ISMS</li> <li>• NIST – National Institute of Standards and Technology (Vereinigte Staaten)</li> <li>• dem deutschen IT-Grundschutz</li> <li>• ISO 22301 – Standard für Business Continuity Management und Disaster Recovery</li> <li>• MITRE ATT&amp;CK – Adversarial Tactics, Techniques, and Common Knowledge</li> <li>• OWASP – Open Web Application Security Project</li> </ul> Hapag-Lloyd ist bestrebt, alle relevanten Anforderungen und Gesetze in Bezug auf Cyber- und Informationssicherheit zu befolgen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinie der Europäischen Kommission zur Netz- und Informationssicherheit (NIS)</li> <li>• Deutsches IT-Sicherheitsgesetz 1.0</li> <li>• Deutsches IT-Sicherheitsgesetz 2.0</li> <li>• Chinesisches Cyber Security-Gesetz</li> </ul>
(MDR-P 65 e) Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
(MDR-P 65 f) Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird	Das Konzept ist im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar. Robuste Meldemechanismen für das Management von und der Umgang mit Sicherheitsvorfällen stellen sicher, dass alle Mitarbeitenden die Informationssicherheitsstandards kennen und in diese eingebunden sind.

### 3.4.3. Mindestangabepflicht – Ziele (MDR-T) in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security

(ESRS 2 MDR-T 81 b, b i) Um die Wirksamkeit des Konzepts in Bezug auf die wesentlichen IROs im Zusammenhang mit der Informationssicherheit und Cyber Security zu überwachen, wird es jährlich von der jeweiligen Abteilung überprüft und validiert und das Nachhaltigkeitskomitee über mögliche Anpassungen informiert. Dabei prüft die jeweilige Abteilung, ob es notwendig ist, messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen. (ESRS 2 81b i, ii, ii 80 d) Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd sein allgemeines Anspruchsniveau und seine Ziele in seiner Cyber Security-Strategie definiert und wird nach dem Standard ISO 27001, den NIS und dem deutschen Dachgesetz zum Schutz kritischer Infrastrukturen (KRITIS) geprüft. Im Berichtsjahr wurden keine Ambitionen oder quantitativen Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security festgelegt. Obwohl das Unternehmen, wie in diesem Kapitel dargelegt, Ziele in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security festgelegt hat, erfüllen diese Ziele nicht die Anforderungen an messbare, ergebnisorientierte und zeitgebundene Ziele, wie sie in den ESRS festgelegt sind.

### 3.4.4. Mindestangabepflicht – Maßnahmen (MDR-A) in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security

(ESRS 2 MDR-A 62) Hapag-Lloyd treibt verschiedene Initiativen voran, um sein hohes Niveau an Informationssicherheit und Cyber Security zu erhalten und weiter zu verbessern. Diese Initiativen befassen sich mit Risiken im Bereich Cyber Security im Allgemeinen. Im Berichtszeitraum wurden keine Maßnahmen im Bereich der Informationssicherheit und Cyber Security angewendet, die speziell auf die Anforderungen der ESRS ausgerichtet sind.

## 3.5. Datenschutz (unternehmensspezifisch)

### 3.5.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (Datenschutz-IROs)

Hapag-Lloyd ist bestrebt, einen hohen Datenschutzstandard für seine Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden und weitere Geschäftspartner zu gewährleisten. Das Unternehmen verpflichtet sich, alle relevanten Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Dazu gehören Standards wie die Datenschutzgrundverordnung der EU (DSGVO) und andere Datenschutzgesetze, um die Vertraulichkeit und Sicherheit personenbezogener Daten zu gewährleisten.

In seiner DMA hat Hapag-Lloyd vier wesentliche IROs in Bezug auf das wesentliche Thema Datenschutz identifiziert.

#### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

- • **[Tatsächliche positive Auswirkung] Gewährleistung hoher Datenschutzstandards**  
 Durch die Festlegung hoher Datenschutzstandards und den Schutz personenbezogener Daten, der Mitarbeitenden und Kundinnen oder Kunden vor möglichem Identitätsdiebstahl oder Betrug bewahrt, kann Hapag-Lloyd einen positiven Einfluss für die Stakeholder erzielen.

---
- **[Mögliche negative Auswirkung] Auftreten von Datenschutzverletzungen**  
 Da Hapag-Lloyd Teil der kritischen Infrastruktur ist, kann eine Verletzung der Datensicherheit zu Unterbrechungen im globalen Handel und zu Verzögerungen in der Lieferkette führen.

---
- **[Risiko] Auftreten von Datenschutzverletzungen**  
 Hapag-Lloyd ist dem Risiko einer Verletzung der Datensicherheit ausgesetzt, die sensible Daten gefährden und den Betrieb unterbrechen könnten.

---
- **[Chance] Verhinderung von Datenschutzverletzungen**  
 Für Hapag-Lloyd bietet sich die Chance, den Schutz sensibler Daten zu erhöhen und so einen stabilen Geschäftsbetrieb zu gewährleisten, was die Kundenbindung verbessern und die finanzielle Stabilität fördern kann.

---



**3.5.2. Mindestangabepflicht – Konzepte (MDR-P) in Bezug auf den Datenschutz**

(ESRS 2 MDR-P 65 a) Hapag-Lloyd managt seine wesentlichen IROs in Bezug auf den Datenschutz im Unternehmen mithilfe der Konzernrichtlinie Datenschutz, die alle identifizierten IROs behandelt:

Konzept/IRO	[Positive Auswirkung] Gewährleistung hoher Datenschutzstandards	[Negative Auswirkung] Auftreten von Datenschutzverletzungen	[Risiko] Auftreten von Datenschutz- verletzungen	[Chance] Datenschutz- verletzungen verhindern
Konzernrichtlinie Daten- schutz im Unternehmen	X	X	X	X

**Konzernrichtlinie Datenschutz im Unternehmen**

Die Datenschutzrichtlinie von Hapag-Lloyd enthält eine Beschreibung des ordnungsgemäßen Umgangs mit personenbezogenen Daten von Kundinnen und Kunden sowie anderen Informationen Dritter. Hapag-Lloyd will sicherstellen, dass alle personenbezogenen Daten von Kundinnen und Kunden, Dritten sowie Mitarbeitenden in Übereinstimmung mit den geltenden Datenschutzgesetzen verwaltet werden, um so hohe Datenschutzstandards zu wahren und das Vertrauen zu stärken. Die personenbezogenen Daten der Hapag-Lloyd Mitarbeitenden werden mit großer Sorgfalt und unter strikter Einhaltung der Datenschutzbestimmungen behandelt, um sicherzustellen, dass ihre Rechte und Freiheiten gewährt werden. Die Einhaltung der Hapag-Lloyd Konzernrichtlinie Datenschutz im Unternehmen legt den Schwerpunkt auf die Verhinderung von Datenschutzverletzungen und die Aufrechterhaltung hoher Datenschutzstandards sowie auf das Management des Risikos und der negativen Auswirkungen potenzieller Datenschutzverletzungen. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd einen robusten organisatorischen und rechtlichen Rahmen für den globalen Umgang mit personenbezogenen Daten innerhalb seiner gesamten Geschäftstätigkeit geschaffen. Diese Maßnahmen sollen die Rechte und Freiheiten aller personenbezogenen Daten, die Hapag-Lloyd anvertraut wurden, schützen und jede Form der Verletzung personenbezogener Daten verhindern. Alle festgestellten Vorfälle werden nach einem standardisierten Verfahren bewertet, um die damit verbundenen Risiken zu beurteilen und zu identifizieren, ob es sich um eine meldepflichtige Verletzung des Schutzes personenbezogener Daten handelt.

**Konzernrichtlinie Datenschutz im Unternehmen**

(MDR-P 65 a)	Beschreibung des Konzepts
Überwachungsprozess	Der Konzerndatenschutz ist die zentrale Stelle für Datenschutzfragen und überwacht die Umsetzung der Datenschutzbestimmungen. Der Konzerndatenschutz untersucht alle gemeldeten Vorfälle, um festzustellen, ob eine Datenschutzverletzung vorliegt und welche Maßnahmen erforderlich sind.
(MDR-P 65 b) Anwendungsbereich	Der Anwendungsbereich dieser Konzernrichtlinie umfasst das Segment Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Verbundene Unternehmen sind nach Möglichkeit über diese Richtlinie zu informieren und dazu anzuhalten, ihre Bestimmungen einzuhalten.
(MDR-P 65 c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist	Senior Director of Corporate Audit
(MDR-P 65 d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat	Einhaltung der EU-DSGVO und anderer geltender Datenschutzgesetze

**Konzernrichtlinie Datenschutz im Unternehmen**

**Beschreibung des Konzepts**

<p><i>(MDR-P 65 e)</i> Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts</p>	<p>Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.</p>
<p><i>(MDR-P 65 f)</i> Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird</p>	<p>Das Konzept ist im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar. Es wurden Kommunikationskanäle, wie eine E-Mail-Adresse, eingerichtet, um Beratungsdienste zu Datenschutzfragen anzubieten. Die regionalen und für die Bereiche zuständigen Datenschutzbeauftragten dienen als Ansprechpartner für Mitarbeitende und externe Stakeholder und stellen die Einhaltung der Vorschriften auf allen Ebenen der Organisation sicher.</p>

**3.5.3. Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf den Datenschutz**

**Vorfälle im Zusammenhang mit dem Datenschutz**

	2024
Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle in Bezug auf den Datenschutz	–

*(ESRS 2 MDR-T 75)* Diese Kennzahl ermöglicht es dem Unternehmen, seine Datenschutzleistung zu überwachen und zu steuern, und trägt damit zu den IROs bei. Indem Hapag-Lloyd die Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle in Bezug auf den Datenschutz misst, kann das Unternehmen Verbesserungsmöglichkeiten erkennen und proaktiv Maßnahmen ergreifen, um Datenschutzverstöße zu verhindern. So kann die Gelegenheit genutzt werden, sein Engagement für den Datenschutz zu stärken und gleichzeitig hohe Standards zu setzen.

**3.5.4. Mindestangabepflicht – Ziele (MDR-T) in Bezug auf den Datenschutz**

*(ESRS 2 MDR-T 81 b, b i)* Um die Wirksamkeit des Konzepts in Bezug auf die wesentlichen IROs im Zusammenhang mit dem Datenschutz zu überwachen, wird es jährlich vom Nachhaltigkeitskomitee validiert. Das Nachhaltigkeitskomitee prüft, ob es notwendig ist, messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen.

*(ESRS 2 81b i, ii, ii 80 d)* Im Berichtsjahr wurden keine ambitionierten oder quantitativen Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen in Bezug auf den Datenschutz festgelegt. Obwohl das Unternehmen, wie in diesem Kapitel beschrieben, Ambitionen in Bezug auf die Datenschuttsicherheit festgelegt hat, erfüllen diese Ziele nicht die Anforderungen an messbare, ergebnisorientierte und zeitgebundene Ziele, wie sie in den ESRS festgelegt sind.

**3.5.5. Mindestangabepflicht – Maßnahmen (MDR-A) in Bezug auf den Datenschutz**

Die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um wesentliche IROs im Zusammenhang mit dem Datenschutz bei Hapag-Lloyd zu managen, werden nachfolgend zusammengefasst.

**Maßnahme: Den Datenschutz weltweit vorantreiben**

*(MDR-A 68a)* Hapag-Lloyd hat sich verpflichtet, durch wesentliche Maßnahmen eine gemeinsame Datenschutzkultur und einen standardisierten Prozess für Datenschutzverletzungen in Schwerpunktländern zu etablieren. Die Unterstützung bei der Implementierung des globalen Datenschutzmanagementsystems zielt darauf ab, die Einheitlichkeit der Datenschutzpraktiken in der gesamten Organisation zu gewährleisten.

Dazu gehört die Überwachung der Umsetzung und der Audits, um die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen und den ordnungsgemäßen Umgang mit jedem festgestellten Vorfall zu bestätigen.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd das IT-System OneTrust implementiert, um ein globales, standardisiertes Datenschutzmanagement in Schwerpunktländern zu unterstützen. Dieses System schafft Transparenz im Umgang mit personenbezogenen Daten, erleichtert den Zugang zu Informationen von Vorfällen und sorgt für eine ordnungsgemäße Dokumentation. Um ein grundlegendes Verständnis des Datenschutzes zu fördern, ist die webbasierte Datenschutzbildung bei Hapag-Lloyd für alle Mitarbeitenden weltweit verpflichtend.

**(MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Den Datenschutz weltweit vorantreiben**

MDR	Angaben
(MDR-A 68b) Umfang	Der Anwendungsbereich dieser Maßnahmen umfasst im Berichtszeitraum die Linienschiff-fahrtsaktivitäten von Hapag-Lloyd auf globaler Ebene, aber eine mögliche Ausweitung auf das Segment Terminal & Infrastruktur ist derzeit in Abstimmung.
(MDR-A 68c) Zeithorizont	Das übergeordnete Ziel bis 2030 ist es, den Grad der Einhaltung der Vorschriften und das Bewusstsein für den Datenschutz zu erhöhen. Dazu gehören die weltweite Nutzung des Onetrust-Systems und die Einrichtung des Datenschutz-Managementsystems.
(MDR-A 68d) Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Die Umsetzung des globalen Datenschutz-Managementsystems begann im Jahr 2023. Das Hauptregister der Verarbeitungstätigkeiten wurde 2024 aktualisiert und ist Teil des entwickelten Systems. Die konzerninterne Vereinbarung zum Datenschutz wurde 2023 erstellt und wird laufend aktualisiert. Die Umsetzung des Datenschutz-Management-systems durch die Unternehmen wird jährlich überprüft, um die Fortschritte zu verfolgen und die Einhaltung der Datenschutzstandards sicherzustellen.
(MDR-A 69a-c) Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Maßnahmenplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert und dies auch nicht geplant ist, sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

**3.5.6. Mindestangabepflicht – Kennzahlen (MDR-M) in Bezug auf den Datenschutz**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema: Datenschutz (unternehmensspezifisch)

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methode und Annahmen
Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle in Bezug auf den Datenschutz	Die gemeldete Zahl basiert auf der tatsächlichen Anzahl der meldepflichtigen Vorfälle im Bereich der zentralen IT-Sicherheit. Die Definition eines meldepflichtigen Vorfalls basiert auf den EDSA-Leitlinien: „Leitlinien 9/2022 für die Meldung von Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten gemäß der DSGVO“ vom 10. Oktober 2022, ergänzt durch die lokal geltenden Anforderungen.

### 3.6. Gesellschaftliches Engagement (unternehmensspezifisch)

#### 3.6.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs in Bezug auf gesellschaftliches Engagement)

Seit 2021 ist gesellschaftliches Engagement Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd und wird durch den Hapag-Lloyd Unternehmenswert „We Care“ zum Ausdruck gebracht. Innerhalb dieses Themas liegt der Schwerpunkt auf drei Aspekten: Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und Meeresschutz. In der DMA identifizierte das Unternehmen wie in diesem Kapitel beschrieben eine wesentliche positive Auswirkung und eine wesentliche Chance in Bezug auf das unternehmensspezifische Thema. Im Einklang mit dem Engagement für unternehmerische Verantwortung und gesellschaftlichen Einfluss befasst sich Hapag-Lloyd mit seinen wesentlichen IROs mit festgelegten Konzepten.

#### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Erleichterung von Freiwilligenarbeit und Sponsoring-Maßnahmen**  
Die Unterstützung von Gemeinschaften und nachhaltigen Projekten externer Partner kann eine positive gesellschaftliche Auswirkung haben und das Engagement, die Motivation und die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen stärken.
- **[Chance] Stärkung der Mitarbeitendenbindung an das Unternehmen durch gesellschaftliches Engagement**  
Hapag-Lloyd hat die Chance, seine Attraktivität als Arbeitgeber durch gesellschaftliches Engagement positiv zu beeinflussen.

#### 3.6.2. Mindestangabepflicht – Konzepte (MDR-P) in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement

(ESRS 2 MDR-P 65 a) Das Unternehmen hat zwei interne Richtlinien eingeführt, um die identifizierten IROs im Zusammenhang mit gesellschaftlichem Engagement zu managen und damit sein Engagement für verantwortungsvolle Geschäftspraktiken zu verstärken:

Konzept/IRO	[Positive Auswirkung] Erleichterung von Freiwilligenarbeit und Sponsoring-Maßnahmen	[Chance] Stärkung der Mitarbeitendenbindung an das Unternehmen durch gesellschaftliches Engagement
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	X	X
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	X	X

#### Richtlinie Hapag-Lloyd Cares

Hapag-Lloyd Cares ist eine Initiative zur Förderung lokalen Engagements mit sozialem und/oder ökologischem Bezug im Segment Linienschifffahrt. Sie ist ein wichtiger Bestandteil des strukturierten Ansatzes im Bereich gesellschaftliches Engagement und als solcher Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd. Die Richtlinie Hapag-Lloyd Cares soll den Mitarbeitenden als Anleitung für die Organisation lokaler Hapag-Lloyd Cares-Initiativen dienen. Die Initiativen unterstreichen das freiwillige gesellschaftliche Engagement von Hapag-Lloyd über die geschäftlichen Aktivitäten hinaus durch Spenden und unternehmerische Freiwilligenarbeit, um lokale Gemeinschaften zu unterstützen und so das Engagement der Mitarbeitenden zu fördern. Als Teil dieses Engagements haben alle Mitarbeitenden das Recht, einen Arbeitstag pro Jahr für dieses Engagement zu nutzen. Die Initiative legt Wert auf soziales Engagement mit dem Ziel, eine stärkere Bindung zwischen den Mitarbeitenden und dem Unternehmen zu fördern. Sie unterstreicht den Unternehmenswert „We Care“, der unter anderem darauf abzielt, das soziale und

ökologische Engagement der Mitarbeitenden zu fördern. Die Mitarbeitenden werden ermutigt, sich ehrenamtlich für lokale Initiativen zu engagieren, wobei ihnen genügend Flexibilität für ihr Engagement eingeräumt wird.

### Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden

Die Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden regelt das Behandeln von Anträgen auf Genehmigung von Sponsoring und Spenden bei Hapag-Lloyd. Sie soll eine konsequente Bearbeitung von Anfragen, einen gezielten Einsatz der verfügbaren Ressourcen ohne Überschneidungen und eine Ausrichtung an den strategischen Zielen von Hapag-Lloyd gewährleisten. Die Richtlinie befasst sich mit den Auswirkungen und Chancen, die sich aus der Förderung von Freiwilligenarbeit und Sponsoring ergeben, sowie mit der Stärkung der Mitarbeitendenbindung durch gesellschaftliches Engagement.

Hapag-Lloyd verzichtet auf Spenden an politische Parteien, wie im Abschnitt 4.1.6. *Politische Einflussnahme und Lobbying-Aktivitäten* beschrieben.

Konzept	Überwachungsprozess
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	Das Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Überprüfung von Beiträgen an NGOs umfasst Schritte zur Freigabe der Initiativen, bei denen die Zugehörigkeit zu den Fokusthemen und die Einhaltung der Vorschriften im Segment Linienschifffahrt überprüft wird.
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	Um überflüssige oder sich überschneidende Beiträge zu vermeiden, müssen alle Sponsoring- und Spendenaktivitäten mit der Konzernkommunikation abgestimmt und koordiniert werden, bevor eine Verpflichtung eingegangen wird. Alle Spenden müssen von der Konzernkommunikation statistisch erfasst werden, um Doppelarbeit zu vermeiden und Transparenz zu gewährleisten.
Konzept	(MDR-P 65 b) Anwendungsbereich
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie umfasst das Segment Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd.
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	Der Anwendungsbereich dieser Konzernrichtlinie umfasst das Segment Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Verbundene Unternehmen sind nach Möglichkeit über diese Richtlinie zu informieren und dazu anzuhalten, ihre Bestimmungen einzuhalten.
Konzept	(MDR-P 65 c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	Die höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung der Richtlinie Hapag-Lloyd Cares im Linienschifffahrt Segment verantwortlich ist, ist der Managing Director Regulatory Affairs & Sustainability.
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	Das jährliche Spendenbudget wird vom Senior Director Corporate Communications in Abstimmung mit dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG festgelegt. Alle Sponsoringaktivitäten und Spenden müssen mit der Konzernkommunikation abgestimmt und von ihr genehmigt werden, um überflüssige oder sich überschneidende Beiträge zu vermeiden.
Konzept	(MDR-P 65 d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	Bei der Umsetzung des Konzepts werden keine Standards oder Initiativen Dritter berücksichtigt.
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	Bei der Umsetzung des Konzepts werden keine Standards oder Initiativen Dritter berücksichtigt.

<b>Konzept</b>	<b>(MDR-P 65 e) Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts</b>
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	Mitarbeitende von Hapag-Lloyd
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	Mitarbeitende von Hapag-Lloyd

<b>Konzept</b>	<b>(MDR-P 65 f) Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird</b>
Richtlinie Hapag-Lloyd Cares	Das Konzept ist für alle Mitarbeitenden im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar.
Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden	Das Konzept ist für alle Mitarbeitenden im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar.

### 3.6.3. Mindestangabepflicht – Ziele (MDR-T) in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement

(ESRS 2 MDR-T 81 b, b i) Um die Wirksamkeit der Konzepte für das Management der IROs zu überwachen, werden die Konzepte jährlich von den jeweiligen Abteilungen überprüft und validiert und das Nachhaltigkeitskomitee über mögliche Anpassungen informiert. Dabei prüfen die jeweiligen Abteilungen die Notwendigkeit messbare, ergebnisorientierte Ziele im Einklang mit den ESRS-Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen, um positive Auswirkungen und Fortschritte zu erzielen. (ESRS 2 81b i, ii, ii 80 d) Hapag-Lloyd hat sich bewusst dafür entschieden, weder für das Berichtsjahr 2024 noch für die kommenden Jahre quantitative Ziele festzulegen, um so flexibel wie möglich auf Umstände und Entwicklungen reagieren zu können, die besondere Aufmerksamkeit erfordern.

### 3.6.4. Mindestangabepflicht – Maßnahmen (MDR-A) in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement

(ESRS 2 MDR-A 62) Nach einer gründlichen Bewertung der Auswirkungen und Chancen ist Hapag-Lloyd zuversichtlich, dass die bestehenden Initiativen, die in diesem Kapitel vorgestellt werden, die relevanten Herausforderungen wirksam adressieren. Daher hat das Unternehmen derzeit keinen Bedarf für die Einführung zusätzlicher Programme für gesellschaftliches Engagement festgestellt und geht auch nicht davon aus, dass dies in naher Zukunft der Fall sein wird. Sollten sich die IROs verändern, wird dieser Bedarf neu bewertet.

## 4. INFORMATIONEN ZUR GOVERNANCE

### 4.1. Unternehmensführung (G1)

Die Governance-Struktur von Hapag-Lloyd wird derzeit analysiert und verfeinert, um sie an das angestrebte Governance-Modell anzupassen. Das folgende Kapitel enthält allgemeine Aussagen, die für die gesamte Organisation gelten. Aufgrund der laufenden Integration des Segments Terminal & Infrastruktur kann es jedoch in bestimmten Bereichen zu Abweichungen kommen, auf die gesondert eingegangen wird.

#### 4.1.1. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (G1 IROs)

Die Unternehmensphilosophie von Hapag-Lloyd basiert auf zentralen Säulen wie Governance, Compliance und verantwortungsvollem Lieferkettenmanagement, die als wesentliche Elemente des Engagements für gute Unternehmenspraktiken, die Einhaltung von Gesetzen und eine nachhaltige Geschäftstätigkeit gelten. Mit der Einhaltung dieser Grundsätze unterstreicht das Unternehmen sein kontinuierliches Engagement für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und nachhaltigen Erfolg.

Bei der Ermittlung der wesentlichen IROs im Zusammenhang auf die Unternehmensführung wurden innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette IROs identifiziert. Das in den allgemeinen Informationen beschriebene Verfahren umfasste jedoch weder eine Überprüfung der Aktivitäten in der eigenen Geschäftstätigkeit und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette noch eine Überprüfung auf Ebene der einzelnen Vermögenswerte im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse. Im Rahmen der DMA werden in diesem Kapitel die folgenden wesentlichen IROs in Bezug auf die wesentlichen Themen Compliance, Governance und verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement beschrieben.

#### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

- **[Mögliche negative Auswirkung] Verstoß gegen Korruptions- oder Bestechungsgesetze**  
Die Nichteinhaltung der geltenden Gesetze kann zu Korruption oder Bestechung führen.

---

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Aufbau von vertrauensvollen Beziehungen zu Lieferanten**  
Ein verantwortungsvoller und fairer Umgang mit den Geschäftsbeziehungen zu den Lieferanten, einschließlich der Zahlungs- und Vertragspraktiken, kann Geschäftsbeziehungen stärken.

---

- **[Mögliche positive Auswirkung] Verankerung einer nachhaltigen und ethischen Denkweise in der Unternehmenskultur**  
Eine gute Governance-Struktur, die ESG-Themen durch die Stärkung und Umsetzung von Unternehmensrichtlinien unterstützt und fördert, kann potenziell positive Auswirkungen haben, indem sie das wirksame Management der identifizierten IROs unterstützen.

---

- **[Tatsächliche positive Auswirkung] Förderung des Schutzes von Whistleblowern**  
Die Durchsetzung des Schutzes von Whistleblowern und die Schaffung eines Bewusstseins für Whistleblowing-Möglichkeiten können ein offenes und ehrliches Arbeitsklima schaffen.

---

- **[Risiko] Beeinträchtigung des Geschäftserfolgs durch unsachgemäße Governance**  
Wenn die Governance-Praktiken nicht weiterentwickelt werden, kann dies die Ertragslage beeinträchtigen.

---

- **[Chance] Berücksichtigung von ESG-Anforderungen in Lieferantenbeziehungen**  
Die Verpflichtung zur Einhaltung von ESG-Anforderungen in der Lieferkette kann sich positiv auf die Reputation auswirken.

---

- **[Chance] Stärkung des Geschäftserfolgs durch gute Governance**  
Geeignete Governance-Systeme, die angemessene und wirksame Managementsysteme schaffen, können den Stakeholdern Vertrauen signalisieren und den Ruf eines verantwortungsvollen Unternehmens fördern.

---

- **[Chance] Berücksichtigung von Nachhaltigkeit in Geschäftsentscheidungen**  
Die Verinnerlichung von ESG im Vorstand kann zu einer positiven Wahrnehmung führen.

#### 4.1.2. Konzepte zur Unternehmensführung und zur Unternehmenskultur (G1-1)

(G1-1 7, ESRS 2 MDR-P) Hapag-Lloyd verfügt über sieben Konzepte, für den Umgang mit den wesentlichen IROs in Bezug auf seine Unternehmensführung und die Unternehmenskultur.

Konzept / IRO	[Negative Auswirkung] Verstoß gegen Korruptions- oder Bestechungsgesetze	[Positive Auswirkung] Aufbau von vertrauens- vollen Beziehungen zu Lieferanten	[Positive Auswirkung] Verankerung einer nach- haltigen und ethischen Denkweise in der Unter- nehmenskultur	[Positive Auswirkung] Förderung des Schutzes von Whistleblowern
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	X			
Globale Ethikrichtlinie			X	
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen				X
Beschaffungsrichtlinie		X	X	
Lieferanten-Verhaltenskodex		X	X	

Konzept / IRO	[Risiko] Beeinträchtigung des Geschäftserfolgs durch unsachgemäße Governance	[Chance] Berücksichtigung von ESG-Anforderun- gen in Lieferanten- beziehungen	[Chance] Stärkung des Geschäftserfolgs durch gute Governance	[Chance] Berücksichtigung von Nachhaltigkeit in Geschäfts- entscheidungen
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd AG	X		X	
Compliance-Organisation	X			
Globale Ethikrichtlinie	X			
Beschaffungsrichtlinie		X		
Lieferanten-Verhaltenskodex		X		

Im folgenden Abschnitt werden die Inhalte und Ziele der Konzepte erläutert.

#### Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption

(G1 ESRS 2 MDR-P 65a) Die Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption soll Leitlinien für die Unternehmensführung nach höchsten ethischen Standards aufstellen, die mit der Compliance-Verpflichtung des Vorstands und der Globalen Ethikrichtlinie übereinstimmen. Diese Richtlinie wurde erstellt und zusammengestellt, um alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu informieren und ihnen einen Leitfaden zu geben, und stellt eine Mindestanforderung zur Einhaltung der Vorschriften dar. Es sollte im Zusammenhang mit den einschlägigen Gesetzen des jeweiligen Landes gelesen werden, um die negativen Auswirkungen eines Verstoßes gegen Korruptions- oder Bestechungsgesetze zu mindern. Im Falle von Widersprüchen zwischen dieser Richtlinie und dem lokalen Recht hat das lokale Recht Vorrang. Das übergeordnete Ziel der Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption ist es, sicherzustellen, dass Hapag-Lloyd seine geschäftlichen Aktivitäten ethisch und rechtmäßig ausführt und dabei die Gesetze zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption einhält, einschließlich der Gesetze der Länder, in denen Hapag-Lloyd geschäftlich tätig ist. Mitarbeitende von Hapag-Lloyd sowie beauftragte Dritte dürfen weder direkt noch indirekt Zahlungen oder Gegenstände von Wert an eine Partei leisten, anbieten, versprechen oder genehmigen, einschließlich, aber nicht auf Geschäftspartner,



Regierungsbeamte oder Kolleginnen und Kollegen. Dies gilt insbesondere, wenn dies dazu dient, Hapag-Lloyd einen geschäftlichen Vorteil zu verschaffen oder zu sichern, sei es zum persönlichen Nutzen oder zum Vorteil Dritter – unabhängig davon, ob tatsächlich ein Vorteil erzielt wird.

### Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd AG

Die allgemeinen Grundsätze zur Arbeit, Rolle und Verantwortung des Vorstands sind in der vom Aufsichtsrat nach dem AktG erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd AG niedergelegt. Der Vorstand soll mit den anderen Organen des Unternehmens und der Arbeitnehmendenvertretung vertrauensvoll zum Wohle des Unternehmens zusammenarbeiten, um den Geschäftserfolg durch gute Unternehmensführung zu unterstützen. Jedes Vorstandsmitglied muss den Vorstandsvorsitzenden unverzüglich über wichtige Maßnahmen, Entscheidungen, bedeutende Geschäftsvorfälle, Risiken und Verluste in seinem Verantwortungsbereich informieren. Der Vorstandsvorsitzende bzw. das Vorstandsmitglied informiert den Vorstand auf der nächsten Vorstandssitzung. Um eine ausreichende Informationsversorgung des Aufsichtsrats zu gewährleisten, berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat gemäß den gesetzlichen Bestimmungen regelmäßig über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance. Der Vorstand befasst sich dabei auch mit den Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen und gibt die Gründe dafür an. Insbesondere berichtet der Vorstand schriftlich:

- Vierteljährlich über die Entwicklung des Ergebnisses, der Bilanz, des Cashflows, der Finanzschulden, der Beteiligungen, der Forderungen und des Personals des Konzerns, des Ergebnisses der Konzernbereiche und des Ergebnisses und der Bilanz des Unternehmens im bisherigen Geschäftsjahr sowie über die Prognoserechnung für das Gesamtjahr.
- In den Aufsichtsratssitzungen über die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns und der Geschäftsbereiche im bisherigen Geschäftsjahr und die Prognose für das Gesamtjahr.

Ein Beschluss des Vorstands ist in allen Angelegenheiten erforderlich, die für die Strategie, das Geschäfts-, Unternehmens-, Personal-, Finanz-, Preis- und Investitionskonzept oder die Risikolage des Unternehmens und der mit ihr verbundenen Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG von grundlegender Bedeutung sind.

Die Vorstandsmitglieder dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen oder Geschäftschancen, die sich für das Unternehmen oder verbundene Unternehmen ergeben haben, zum eigenen Vorteil nutzen. Die Vorstandsmitglieder unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Andere Verpflichtungen, insbesondere Aufsichtsratsmandate in Unternehmen, die nicht mit der Hapag-Lloyd AG verbunden sind, dürfen sie nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats eingehen. Wenn Vorstandsmitglieder mit Zustimmung des Aufsichtsrats solche Ämter annehmen, üben sie diese Funktion persönlich aus – unter Wahrung ihrer strikten Verschwiegenheitspflicht und strikter Trennung von ihrer Tätigkeit als Mitglied des Hapag-Lloyd Vorstands. Jedes Vorstandsmitglied ist verpflichtet, Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsrat und dem Vorstandsvorsitzenden offenzulegen und auch die anderen Vorstandsmitglieder zu informieren. Diese Bestimmungen zielen darauf ab, eine nachhaltige und ethische Denkweise in der Unternehmenskultur durchzusetzen.

### Compliance Organisation

Hapag-Lloyd ist der festen Überzeugung, dass die Einhaltung aller geltenden Gesetze, Vorschriften, Richtlinien, Branchen- und ethischen Standards für den ordnungsgemäßen Betrieb des Unternehmens und dessen wirtschaftlichen Erfolg unerlässlich ist. Hapag-Lloyd verpflichtet sich daher, alle geltenden Gesetze der Länder, in denen das Unternehmen tätig ist, mit der gebotenen Sorgfalt einzuhalten und seine Geschäfte nach hohen ethischen Standards zu führen. Mit dem

Ziel der Richtlinie gibt die Compliance-Organisation dem Hapag-Lloyd Konzern eine Anleitung zur Minderung von Compliance-bezogenen Risiken. Die durchgeführten Kontrollen werden überwacht, um die Interessen von Hapag-Lloyd zu wahren. Die Compliance-Organisation veröffentlicht informative Artikel, um andere Funktionen zu unterstützen und Geschäftsanforderungen zu erfüllen.

Um dieses Maß an Sorgfalt in der gesamten Hapag-Lloyd Organisation zu gewährleisten und den vielfältigen regulatorischen Anforderungen, den Empfehlungen des deutschen Corporate Governance Kodex sowie den gesetzlichen Vorgaben an die Unternehmensführung gerecht zu werden, ist eine wirksame Compliance-Organisation von großer Bedeutung. Eine unzureichende Compliance-Organisation könnte schwerwiegende Folgen für den Ruf und die Bewertung des Unternehmens haben.

Ziel der Richtlinie ist es, eine Compliance-Organisation zu definieren, einschließlich der Strukturen, Prozesse, Verantwortlichkeiten, Entscheidungs- und Weisungsbefugnisse sowie der Berichtskette. Die Compliance-Abteilung berät die Hapag-Lloyd Organisation bei der Minderung von Compliance-Risiken, überwacht die implementierten Compliance-Maßnahmen und -Kontrollen über verschiedene Kanäle, um die Interessen von Hapag-Lloyd zu wahren, und unterstützt andere Funktionen, um die Geschäftsanforderungen zu erfüllen.

Der Chief Compliance Officer (CCO) ist dafür verantwortlich, dass die konzernweite Compliance-Organisation und das Compliance-Management-System ordnungsgemäß funktionieren. Darüber hinaus hat der CCO die ständige Pflicht, den Vorstand und den Vorsitzenden des Aufsichtsrats rechtzeitig über Vorfälle von besonderer Bedeutung zu informieren, wie zum Beispiel intensive, schwerwiegende Compliance-Verstöße, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Verstöße gegen einschlägige Gesetze, Regeln oder unethisches Verhalten.

Die Compliance-Abteilung wurde eingerichtet, um den CCO bei der Umsetzung der Compliance-Verpflichtung des Vorstands der Hapag-Lloyd AG zu unterstützen, die berechtigten Interessen von Hapag-Lloyd vor Korruptions- und Betrugsversuchen zu schützen und die Hapag-Lloyd Organisation zu beraten und zu unterstützen, um Compliance-Risiken zu mindern und Geschäftsanforderungen zu erfüllen. Der CCO stellt sicher, dass die Compliance-Abteilung mit angemessenen Ressourcen in Bezug auf Personal, Budget und Zeit ausgestattet ist, um ihre Aufgaben und Verantwortlichkeiten wahrnehmen zu können.

Die Compliance-Abteilung ist unter der Leitung des CCO für die Compliance-Themen Bestechungs-, Korruptions- und Betrugsbekämpfung sowie Embargos und Sanktionen zuständig. Für wettbewerbsrechtliche Angelegenheiten ist die Compliance-Abteilung gemeinsam mit der Rechtsabteilung zuständig.

#### Globale Ethikrichtlinie

Die Globale Ethikrichtlinie beschreibt das Ziel von Hapag-Lloyd, alle anwendbaren lokalen, nationalen und internationalen Gesetze und Vorschriften, die für die Geschäftstätigkeit relevant sind, einzuhalten, und erwartet dasselbe von allen Geschäftspartnern. In einigen Fällen – etwa in einem bestimmten Land, einer bestimmten Branche oder bei einem bestimmten Geschäftspartner – können strengere Regeln gelten als in der Globalen Ethikrichtlinie beschrieben. In solchen Fällen wird der strengere Standard angewendet. Weitere Bestimmungen, die darauf abzielen, das Risiko einer Beeinträchtigung des Geschäftserfolgs durch unsachgemäße Governance zu eliminieren, beinhalten eine Nulltoleranzpolitik gegenüber Bestechung und Korruption. Hapag-Lloyd ist entschlossen, die höchsten ethischen Standards in allen Geschäftsbeziehungen oder -aktivitäten zu erreichen und aufrechtzuerhalten und verbietet jede Form von Korruption oder Bestechung, ob öffentlich oder privat, aktiv oder passiv. Geschenke und geschäftliche Gefälligkeiten werden nach strengen Richtlinien gehandhabt, die in der Konzernrichtlinie Business

Courtesy festgelegt sind, um sicherzustellen, dass sie nicht missbräuchlich verwendet oder als Bestechung wahrgenommen werden. Mitarbeitende dürfen Geschenke, Bewirtungen und Einladungen nur in Übereinstimmung mit den internen Richtlinien und niemals als Gegenleistung für einen Gefallen oder in korrupter Absicht anbieten und annehmen. Spenden, Sponsoring und wohlthätige Beiträge müssen im Voraus gemäß der Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden geprüft werden.

Dritte als Vermittler werden nur dann eingeschaltet, wenn ein legitimer geschäftlicher Bedarf besteht, und zwar nach einer strengen Prüfung zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht und in Übereinstimmung mit den Gesetzen zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption. Dies bezieht sich auf die kommerziellen und geschäftlichen Erwägungen, die bei der Entscheidung eine Rolle spielen, ob Hapag-Lloyd beim Eintritt in neue Märkte mit externen Dritten zusammenarbeiten oder eigene Niederlassungen eröffnen sollte. Hapag-Lloyd stellt die Einhaltung von Wirtschaftssanktionen und Embargos sicher, indem es Geschäfte mit sanktionierten Organisationen oder Personen vermeidet und keine Transporte annimmt, die Handelssanktionen unterliegen. Betrug ist streng verboten und wird als inakzeptable und mit den Werten von Hapag-Lloyd als unvereinbare Handlung angesehen, die dem Ruf und dem Image des Unternehmens großen Schaden zufügen kann. Die geltenden Gesetze und Vorschriften zur Bekämpfung von Geldwäsche werden vollständig eingehalten. Außerdem enthält die Globale Ethikrichtlinie eine Bestimmung über Interessenkonflikte. Von Mitarbeitenden, die sich in einem Interessenkonflikt befinden, wird erwartet, dass sie mit Integrität, im Einklang mit den ethischen Standards von Hapag-Lloyd und im besten Interesse des Unternehmens handeln.

Da bei jeder wirtschaftlichen Tätigkeit Entscheidungen unter unsicheren Umständen getroffen werden müssen, sind Risiken und Chancen ein fester Bestandteil des Geschäftslebens. Das Ziel einer effektiven Risikokultur ist es, Risiken und Chancen bewusst zu erkennen, darauf zu reagieren, sie zu überwachen und zu kontrollieren. Weitere Einzelheiten zur Globalen Ethikrichtlinie sind unter Abschnitt 3.1.3 zu finden.

#### **Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen**

Die Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen von Hapag-Lloyd beruht auf den Prinzipien der Integrität und Transparenz. Die Richtlinie betont, wie wichtig es ist, dass Mitarbeitende, Geschäftspartner, Kunden, Lieferanten und Auftragnehmer in gutem Glauben und mit der gebotenen Sorgfalt handeln, wenn sie auf Compliance-bezogene Bedenken stoßen oder diese vermuten. Zudem ermutigt die Richtlinie diese Stakeholder, ihre Bedenken zu äußern und zu melden, indem sie einen klaren Rahmen für die Berichterstattung vorgibt und sicherstellt, dass alle Meldungen auf faire, zeitnahe und vertrauliche Weise behandelt werden. Darüber hinaus beschreibt die Richtlinie den Schutz vor Vergeltungsmaßnahmen für Personen, die Compliance-Bedenken melden oder an entsprechenden Untersuchungen teilnehmen, und unterstreicht damit das Engagement von Hapag-Lloyd, eine Kultur der Verantwortlichkeit und des Vertrauens zu fördern. Jede Form der Vergeltung gegen einen Whistleblower ist bei Hapag-Lloyd strengstens verboten und wird sanktioniert. Das Gleiche gilt für Drohungen und versuchte Vergeltungsmaßnahmen.

#### **Beschaffungsrichtlinie**

Diese Richtlinie bildet den Rahmen für die Beschaffungsaktivitäten von Hapag-Lloyd. Bei allen Beschaffungsvorgängen und Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten sind die für Lieferanten und Einkäufer geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie die Richtlinien und Grundsätze von Hapag-Lloyd einzuhalten, insbesondere im Bereich der Korruptions- und

Geldwäschebekämpfung, des Kartellrechts, der Exportkontrolle, des LkSG und der arbeitsrechtlichen Bestimmungen. Hapag-Lloyd setzt sich für einen verantwortungsvollen Einkauf ein. Es ist wichtig, mit Lieferanten zusammenzuarbeiten, die die Gesetze einhalten und international anerkannte Standards für Umweltschutz, soziale Angelegenheiten und Corporate-Governance-Strukturen befolgen. Diese Standards werden bei der Lieferantenauswahl und -verwaltung aktiv berücksichtigt. Die kontinuierliche Verbesserung der Nachhaltigkeit basiert auf den gemeinsamen Verpflichtungen von Hapag-Lloyd und seinen Lieferanten, die im Hapag-Lloyd Lieferanten-Verhaltenskodex festgehalten sind. Die Procurement Abteilung muss sicherstellen, dass die Lieferanten den Lieferanten-Verhaltenskodex einhalten. Darüber hinaus müssen die Verträge mit den Lieferanten Klauseln zur menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfaltspflicht enthalten, die die Grundlage für die Einhaltung der Gesetze durch Hapag-Lloyd bilden. Diese Klauseln sind in Vertragsvorlagen enthalten, die von den Abteilungen Global Procurement und Legal entwickelt wurden. Hapag-Lloyd ist sich bewusst, dass das Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und die Verbesserung der Nachhaltigkeit nicht nur in der Verantwortung der Lieferanten liegt und hat daher Vorgaben für seine Mitarbeitenden entwickelt, die für die Beschaffung zuständig sind, um vertrauensvolle Beziehungen aufbauen zu können.

### Lieferanten-Verhaltenskodex

Die wichtigsten Inhalte des Lieferanten-Verhaltenskodex sind unter Abschnitt 3.2.2. beschrieben.

Konzept	Überwachungsprozess
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Richtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Hapag-Lloyd's internes Kontrollsystem soll die Integrität der Finanzberichterstattung von Hapag-Lloyd sicherstellen. Die Accounting Abteilung des Unternehmens hat dazu klare Richtlinien, Grundsätze und Verfahren festgelegt, die Hapag-Lloyd's Finanzpraktiken steuern.
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	Der Aufsichtsrat erstellt und überwacht die Geschäftsordnung des Vorstands.
Compliance-Organisation	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Richtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen	Der CCO ist dafür verantwortlich, diese Richtlinie jährlich zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.
Beschaffungsrichtlinie	Jährliche Überprüfung im Rahmen des internen Kontrollprozesses von Hapag-Lloyd durch den Senior Managing Director Global Procurement.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Siehe Abschnitt 3.2.2.

Alle beschriebenen Konzepte gelten für das Segment Linienschiffahrt von Hapag-Lloyd und alle seine Mitarbeitenden. Das neu gegründete Segment Terminal & Infrastruktur von Hapag-Lloyd ist noch nicht inkludiert.

Konzept	(G1 ESRS 2 MDR-P 65b) Anwendungsbereich
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst das Segment Linienschiffahrt.
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	Die Geschäftsordnung des Vorstands gilt für alle Vorstandsmitglieder.
Compliance-Organisation	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst das Segment Linienschiffahrt.
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.

<b>Konzept</b>	<b>(G1 ESRS 2 MDR-P 65b) Anwendungsbereich</b>
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen	Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst das Segment Linienschifffahrt.
Beschaffungsrichtlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Anwendungsbereich dieses Konzepts umfasst das Segment Linienschifffahrt.</li> <li>• Ausgabenkategorien, die nicht der Abteilung Procurement zuzuordnen sind, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Dies gilt für die folgenden Ausgaben: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Steuern, Abgaben, finanzielle und öffentliche Abgaben</li> <li>– Löhne und Gehälter (einschließlich Zulagen und Prämien)</li> <li>– Sponsoring, Spenden (siehe Konzernrichtlinie Sponsoring und Spenden) und Beiträge für Unternehmensmitgliedschaften</li> <li>– Finanzdienstleistungen von Finanzinstituten oder Banken (siehe Konzernrichtlinie Finanzmanagement), Fusionen und Übernahmen (siehe Konzernrichtlinie Fusionen &amp; Übernahmen) sowie Beratungsdienste von Investmentbanken und Anwaltskanzleien</li> </ul> </li> </ul>
Lieferanten-Verhaltenskodex	Siehe Abschnitt 3.2.2.

<b>Konzept</b>	<b>(G1 ESRS 2 MDR-P 65c) Höchste Ebene in der Organisation, die für die Umsetzung des Konzepts verantwortlich ist</b>
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	Der Abteilungsleiter bzw. die Abteilungsleiterin in der Unternehmenszentrale und Managing Director der jeweiligen Region bzw. Area, in der Hapag-Lloyd tätig ist, bzw. des Segments Terminal & Infrastruktur, sind für die Umsetzung in ihren jeweiligen Regionen oder Funktionen verantwortlich.
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG ist für die Umsetzung der Geschäftsordnung für den Vorstand verantwortlich.
Compliance-Organisation	Der Chief Compliance Officer
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen	Die Geschäftsführung ist mit Unterstützung des regionalen Compliance-Beauftragten beziehungsweise der Compliance-Abteilung für die Umsetzung der Richtlinien zum Schutz von Whistleblowern vor Vergeltungsmaßnahmen verantwortlich.
Beschaffungsrichtlinie	Senior Managing Director Global Procurement
Lieferanten-Verhaltenskodex	Siehe Abschnitt 3.2.2.

<b>Konzept</b>	<b>(G1 ESRS 2 MDR-P 65d) Standards oder Initiativen Dritter, zu deren Einhaltung sich das Unternehmen im Rahmen der Umsetzung des Konzepts verpflichtet hat</b>
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsches Antikorruptionsgesetz</li> <li>• U.S. Foreign Corrupt Practices Act</li> <li>• UK Bribery Act</li> </ul>
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AktG</li> </ul>
Compliance-Organisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutscher Corporate Governance Kodex</li> </ul>
Globale Ethikrichtlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe Abschnitt 3.1.3.</li> </ul>
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• §§ 5, 6 und 9 des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes (HinSchG)</li> </ul>
Beschaffungsrichtlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internationale Charta der Menschenrechte</li> <li>• ILO</li> <li>• Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit</li> <li>• ILO-Kernarbeitsnormen</li> <li>• ILO-Seearbeitsübereinkommen</li> <li>• UNGP</li> <li>• Die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und der OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln</li> <li>• SDGs</li> </ul>
Lieferanten-Verhaltenskodex	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe Abschnitt 3.2.2.</li> </ul>

<i>(G1 ESRS 2 MDR-P 65e)</i> <b>Beschreibung der Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Stakeholder bei der Festlegung des Konzepts</b>	
<b>Konzept</b>	
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
Compliance-Organisation	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
Beschaffungsrichtlinie	Es hat keine besondere Berücksichtigung der Interessen der relevanten Stakeholder bei der Konzeptgestaltung stattgefunden.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Siehe Abschnitt 3.2.2.

<i>(G1 ESRS 2 MDR-P 65f)</i> <b>Erläuterung, ob und wie das Konzept potenziell betroffenen Stakeholdern und Stakeholdern, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, zugänglich gemacht wird</b>	
<b>Konzept</b>	
Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption	Die Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption ist im Intranet verfügbar.
Geschäftsordnung für den Vorstand der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	Die Geschäftsordnung für den Vorstand ist im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar. Die Geschäftsordnung für den Vorstand wird mit den Vorstandsmitgliedern geteilt.
Compliance-Organisation	Die Konzernrichtlinie Compliance-Organisation ist im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar.
Globale Ethikrichtlinie	Siehe Abschnitt 3.1.3.
Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen	Der Abteilungsleiter in der Unternehmenszentrale und der Geschäftsführer des jeweiligen Bereichs, in dem Hapag-Lloyd tätig ist, sind dafür verantwortlich, die regionalen Compliance-Beauftragten und / oder die Compliance-Abteilung dabei zu unterstützen, dass die richtigen Onboarding-Prozesse eingerichtet werden, um sicherzustellen, dass alle neuen Mitarbeitenden diese Richtlinie lesen. Die Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen ist im Intranet von Hapag-Lloyd verfügbar.
Beschaffungsrichtlinie	Die Beschaffungsrichtlinie ist im Intranet verfügbar und wird außerdem direkt an die Stakeholder kommuniziert.
Lieferanten-Verhaltenskodex	Siehe Abschnitt 3.2.2.

*(G1 ESRS 2 GOV-1 5a, b)* Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane wird im Abschnitt 1.3 beschrieben.

### Unternehmenskultur

*(G1-1 9 AR 1)* Die Unternehmenskultur der Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd basiert auf der Globalen Ethikrichtlinie, die die Unternehmenswerte verkörpert: „We care. We move. We deliver.“. Diese Werte gelten als Grundlage der Unternehmenskultur und sollen das Handeln des Unternehmens als verantwortungsvolles und wertorientiertes Unternehmen leiten. Führungskräfte sind befähigt, mit gutem Beispiel voranzugehen, Verantwortung für die Handlungen ihres Teams zu übernehmen und Konflikte zu lösen. Durch das Vorleben dieser Werte möchte Hapag-Lloyd ein positives und integratives Arbeitsumfeld schaffen. Eine Kultur des ehrlichen und fairen Feedbacks soll sowohl durch Bottom-up- als auch durch Top-down-Modelle etabliert werden, und Verhaltensweisen, die nicht den Werten entsprechen, werden nicht toleriert und sanktioniert. Integrität und ein starkes ethisches Bewusstsein werden von den Führungskräften kontinuierlich gefördert.

Hapag-Lloyd Linienschifffahrt entwickelt seine Unternehmenskultur durch das Kompetenzmodell, das acht wertebasierte Verhaltensweisen umfasst, die die beobachtbaren Handlungen beschreiben, die von allen Mitarbeitenden erwartet werden. Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeitenden die Unternehmenswerte von Hapag-Lloyd leben, sind die wertebasierten Verhaltensweisen ein fester Bestandteil des jährlichen GSD's von Hapag-Lloyd, mit dem Hapag-Lloyd sowohl eine starke Feedback-Kultur als auch das wertebasierte Verhalten jedes einzelnen Mitarbeitenden fördern will.

Hapag-Lloyd Linienschifffahrt stellt sicher, dass alle Mitarbeitenden an Land und an Bord im Rahmen des Onboarding-Prozesses mit der Globalen Ethikrichtlinie vertraut gemacht werden und die darin enthaltenen Regeln kennen und verstehen. Besonderes Augenmerk wird auf die Aufrechterhaltung einer „speak up“-Kultur gelegt: Die Mitarbeitenden sollten sich bestärkt fühlen, alle Mängel, Schwächen oder Unklarheiten anzusprechen, wenn sie ein Verstoß gegen die Compliance-Vorschriften beobachten oder vermuten.

Hapag-Lloyd Linienschifffahrt bewertet seine Unternehmenskultur anhand von internen Kontrollen, zugehörigen Richtlinien und Verfahren, die dazu beitragen, etwaige Mängel zu vermeiden oder zu korrigieren. Festgestellte Verstöße gegen die Compliance-Vorschriften oder Verstöße gegen die Globale Ethikrichtlinie können zu disziplinarischen Maßnahmen führen. Schwerwiegende Verstöße können sogar zur Kündigung des Arbeitsvertrags, zur Anzeige bei den zuständigen Behörden oder zu anderen rechtlichen Konsequenzen führen.

Auch im Segment Terminal & Infrastruktur hat SAAM Terminals seine Unternehmenskultur auf der Grundlage der in der Ethikrichtlinie definierten Unternehmenswerte aufgebaut. Diese Werte sind Sicherheit, Ehrlichkeit, Respekt, Verantwortung und Service, die durch den Einführungsprozess, interne Kampagnen und das Performance-Management-System vermittelt und gefördert werden.

### Unternehmensführung

*(G1-1 11)* Hapag-Lloyd unterliegt den Bestimmungen des HinSchG, insbesondere den §§ 5, 6 und 9, die die Anforderungen der EU-Richtlinie 2019/1937 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden, umsetzen.

*(G1-1 10a)* Compliance-Bedenken können über verschiedene Kanäle gemeldet werden, zum Beispiel über eine „Speak Up Line“, die anonym auf einer sicheren, extern gehosteten Website rund um die Uhr in mehreren Sprachen zur Verfügung steht. Darüber hinaus können sich die Mitarbeitenden an die örtlichen oder regionalen Compliance-Beauftragten, das Global Compliance Team, ihre direkten Vorgesetzten oder die lokale / regionale / globale Personalabteilung wenden. Alle gemeldeten Vorwürfe müssen an die Compliance-Abteilung weitergeleitet und nach einem standardisierten Verfahren bearbeitet werden.

Während die „Speak Up Line“ auch für die Stakeholder des Segments Terminal & Infrastruktur zur Verfügung steht, hat SAAM Terminals einen eigenen Meldekanal, den „Canal de denuncias“, eingerichtet, der über seine Website zugänglich ist. Darüber hinaus hat jede Geschäftseinheit von SAAM Terminals ihren eigenen Whistleblower-Kanal.

Die Compliance-Abteilung führt eine Vorprüfung durch, um sicherzustellen, dass die vom Whistleblower gelieferten Informationen ausreichend sind und die Meldung glaubwürdig ist. Gemeldete Compliance-Bedenken, einschließlich tatsächlicher oder potenzieller Verstöße gegen Menschenrechte und/oder soziale Verpflichtungen, die von Hapag-Lloyd Mitarbeitenden begangen werden oder an denen sie beteiligt sind, werden an das Ethikkomitee weitergeleitet, der für die Bewertung der Berichte zuständig ist. Sie entscheiden akribisch über die notwendigen Schritte und geben anschließend ihr Feedback an die Compliance-Abteilung weiter. Dieses Feedback wird dann an den Whistleblower weitergeleitet, um Transparenz und Verantwortlichkeit bei der Bearbeitung der gemeldeten Bedenken zu gewährleisten. Innerhalb von

sieben Tagen nach Einreichung der Meldung erhält der Whistleblower eine Bestätigung über den Eingang der Meldung und innerhalb von drei Monaten gibt es eine Rückmeldung zu dem Fall. Sobald eine Untersuchung abgeschlossen ist, wird das Ergebnis, das in direktem Zusammenhang mit dem gemeldeten Compliance-Bedenken steht, dem Whistleblower mitgeteilt. Geltende Gesetze, wie zum Beispiel Datenschutzgesetze, werden eingehalten.

**(G1-1 10b)** Hapag-Lloyd hat eine umfassende Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption eingeführt, die auf international anerkannten Standards basiert, einschließlich der Standards des US-Justizministeriums und vergleichbar mit der deutschen ISO 37001. Die Richtlinie steht im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption, da sie auf dem deutschen Antikorruptionsgesetz basiert. Da Deutschland die Konvention ratifiziert hat, spiegelt die nationale Gesetzgebung einschließlich des Antikorruptionsgesetzes die Grundsätze der Konvention wider und gewährleistet damit die Übereinstimmung der Richtlinie mit internationalen Standards.

Durch regelmäßige Überprüfungen und Anpassungen stellt Hapag-Lloyd sicher, dass seine Konzepte umfassend und auf dem neuesten Stand bleiben, und unterstützt damit sein Ziel, ein verantwortungsvoller und ethischer Geschäftspartner zu sein.

**(G1-1 10c)** Für das Segment Linienschifffahrt gilt der Schutz gemäß der Richtlinie über Hinweisgeber- und Nicht-Vergeltungsmaßnahmen von Hapag-Lloyd für Whistleblower, die zum Zeitpunkt der Meldung nach dem HinSchG berechtigten Grund zu der Annahme hatten, dass die gemeldeten Informationen über Verstöße wahr sind. Die Fakten des Berichts sollten so wahrheitsgemäß und genau wie möglich beschrieben werden. Grundlose Spekulationen sollten vermieden werden. Ein Whistleblower ist vor jeder Art von Vergeltungsmaßnahmen geschützt, selbst wenn sich die Meldung im Nachhinein als unbegründet herausstellt. Zu möglichen Vergeltungsmaßnahmen zählen unter anderem Suspendierung, Entlassung, Kündigung oder gleichwertige Maßnahmen, Degradierung oder Verweigerung der Beförderung, Versetzung, Verlegung des Arbeitsortes, Lohnkürzung, Änderung der Arbeitszeit, Belästigung, Diskriminierung, Ablehnung der Vertragsverlängerung.

Alle Mitarbeitenden werden über die Kommunikationskanäle von Hapag-Lloyd wie das Intranet und die Mitarbeitendenzeitschrift „Logbook“ über die Meldewege für Whistleblower informiert. Die Schulung der Mitarbeitenden zur Nutzung der Meldewege für Whistleblower ist Teil des Schulungskonzepts für das Compliance-Management, das persönliche Schulungen und web-basierte Trainings umfasst.

Ähnliche Prozesse sind im Segment Terminal & Infrastruktur etabliert. Dies gilt insbesondere für SAAM Terminals und seine Geschäftseinheiten, da der Whistleblower-Kanal so gestaltet ist, dass Anonymität und keine Vergeltungsmaßnahmen gewährleistet sind. Der Kanal ist für Mitarbeitende, Kunden, Lieferanten und Dritte zugänglich. Die Untersuchung umfasst die Aufnahme, die vorläufige Analyse und die Untersuchung, die vom Vice President Internal Audit und dem Compliance-Beauftragten geleitet wird, wobei externe Beratende hinzugezogen werden, falls dies als notwendig erachtet wird.

**(G1-1 10e)** Mit den Verfahren zur Weiterverfolgung von Meldungen von Hinweisgebenden nach dem HinSchG verpflichtet sich Hapag-Lloyd, Vorfälle im Geschäftsverhalten offen und objektiv zu untersuchen und sowohl Fakten zu sammeln, die den Vorwurf belegen, als auch solche, die ihn entlasten. Solange keine Beweise für ein Fehlverhalten vorliegen, gilt die Unschuldsvermutung. Negative Folgen, die sich aus der Untersuchung selbst ergeben, sollten so weit wie möglich vermieden werden.



(G1-1 10g) Um Verstöße gegen die Compliance-Vorschriften zu verhindern, hat der Vorstand im Rahmen des Compliance-Management-Systems eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt, darunter auch Compliance-Schulungen zu der Unternehmensführung. Compliance-Schulungen sollen die Mitarbeitenden von Hapag-Lloyd in die Lage versetzen, ihrer persönlichen Verantwortung für gesetzeskonformes Verhalten in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich gerecht zu werden. Das reguläre Compliance-Schulungsprogramm besteht bisher aus den folgenden Teilen: Compliance-Management-Schulungen und -Workshops, Compliance-Präsenzs Schulungen und webbasierte Compliance-Schulungen. Darüber hinaus umfasst das Schulungsprogramm auch Compliance-Schulungen für Drittagenten. Jede durchgeführte Schulung wird auf der internen Website der Hapag-Lloyd Academy dokumentiert. Die Mitarbeitenden werden weltweit durch verschiedene interne Kommunikationsmaßnahmen regelmäßig auf die Einhaltung der Compliance-Themen aufmerksam gemacht. Die Compliance-Kommunikation leistet einen wichtigen Beitrag zur Verankerung von Compliance in der Unternehmenskultur. Das Global Compliance Team trägt aktiv zur Compliance-Kommunikation bei, indem es Compliance-Aktivitäten organisiert, zum Beispiel ein Compliance-Quiz, kurze obligatorische Compliance-Videos zu Compliance-Themen, um die Bedeutung der Compliance-Inhalte zu betonen.

(G1-1 10h) Hapag-Lloyd hat bestimmte Positionen identifiziert, die anfälliger für Korruption und Bestechung sind. Darüber hinaus ist sich das Unternehmen bewusst, dass Abteilungen, die in regelmäßigem Kontakt mit Geschäftspartnern wie Lieferanten und Kunden stehen, sowie diejenigen, die für die Preisgestaltung verantwortlich sind, ebenfalls besonders anfällig für Korruption und Bestechung sind.

Unter den Seeleuten hat Hapag-Lloyd die Positionen des Kapitäns, des Ersten Offiziers und des Leitenden Ingenieurs als besonders anfällig für Korruption und Bestechung identifiziert.

#### 4.1.3. Management der Beziehungen zu Lieferanten (G1-2)

(G1-2 15a AR 2 - AR 3) Bei allen Beschaffungsprozessen und Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten sind die für Lieferanten und Einkaufende geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie die Richtlinien und Grundsätze von Hapag-Lloyd einzuhalten. Dies gilt insbesondere – aber nicht ausschließlich – für Rechtsvorschriften im Bereich der Korruptions- und Geldwäschebekämpfung sowie für das Kartellrecht, die Exportkontrolle, das LkSG und arbeitsrechtliche Bestimmungen. Es ist untersagt, Verträge abzuschließen, die gegen die auf die Geschäftsbeziehung anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen, Verordnungen und Vorschriften und gegebenenfalls gegen die örtlichen gesetzlichen Bestimmungen oder die oben genannten Richtlinien und Grundsätze verstoßen.

Hapag-Lloyd ist sich der Bedeutung des Lieferantenmanagements für die Aufrechterhaltung einer effektiven Kontrolle und der kontinuierlichen Verbesserung der Lieferantenbeziehungen bewusst. Die Abteilung Global Procurement übernimmt eine proaktive Rolle bei der Verwaltung des Lieferantenportfolios, der Pflege strategischer Partnerschaften mit den Hauptlieferanten und der Durchführung strenger Leistungsbewertungen, um sicherzustellen, dass die anspruchsvollen Standards des Unternehmens eingehalten werden.

Zu den wichtigsten Praktiken von Hapag-Lloyd gehören:

- Auswahl der Lieferanten: Basierend auf vordefinierten Anforderungen pro Kategorie.
- Lieferantenqualifikation: Verpflichtende Einhaltung des Hapag-Lloyd Lieferanten-Verhaltenskodex und der Compliance-Standards.
- Lieferantenbewertung: Berücksichtigt kategoriespezifische KPIs und bewertet Leistung, Strategie, Risikomanagement, Menschenrechte und Nachhaltigkeit durch Selbsteinschätzung, Audits und Monitoring.

- Lieferantenklassifizierung: Die Rangliste basiert auf Leistung, Kritikalität, Risiko und strategischer Eignung.
- Lieferantenentwicklung: Langfristige Optimierungsmaßnahmen hinsichtlich Kosten, Leistung und Risiko.
- Regelmäßige Bewertungen: Besprechungen zur Geschäfts- und Leistungsüberprüfung zur Förderung der kontinuierlichen Verbesserung.
- Einstellung der Zusammenarbeit mit Lieferanten: Basierend auf strategischen Entscheidungen oder Leistung.

Der Ansatz von Hapag-Lloyd zur Einbindung von Lieferanten berücksichtigt eine Reihe von Nachhaltigkeitsrisiken, die sorgfältig bewertet und verringert werden, um sicherzustellen, dass die hohen Standards des Unternehmens für verantwortungsvolle Geschäftspraktiken in der gesamten globalen Lieferkette eingehalten werden.

Zu diesen Standards gehören:

- Verbot der Einstellung oder des Einsatzes von privaten oder öffentlichen Sicherheitskräften, die zu Beeinträchtigungen aufgrund mangelnder Anleitung oder Kontrolle führen würden
- Missachtung der Arbeitssicherheit, des Gesundheitsschutzes und der arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren
- Schädigung der Lebensgrundlagen Einzelner durch Umweltverschmutzung
- Missachtung der Vereinigungsfreiheit – des Rechts, Gewerkschaften beizutreten und Tarifverhandlungen zu führen
- Unrechtmäßige Verletzung von Landrechten
- Verbot der Beschäftigung von Personen in Zwangsarbeit und allen Formen der Sklaverei
- Verbot der Ungleichbehandlung bei der Beschäftigung
- Verbot von Kinderarbeit
- Verbot der Vorenthaltung eines angemessenen existenzsichernden Lohns
- Verbot der Herstellung und/oder Verwendung von Stoffen, die in den Anwendungsbereich des Stockholmer Übereinkommens fallen, und der nicht umweltverträglichen Behandlung von Abfall, der persistente organische Schadstoffe enthält
- Verbot der Einfuhr / Ausfuhr von gefährlichem Abfall im Sinne des Basler Übereinkommens
- Verbot der Herstellung, Verwendung und/oder Entsorgung von Quecksilber (Minamata-Übereinkommen)

*(G1-2 15b AR 2 - AR 3)* Der Lieferanten-Verhaltenskodex des Segments Hapag-Lloyd Linienschiffahrt beschreibt die gemeinsamen Verpflichtungen zur Nachhaltigkeit und dient als Leitprinzip für Procurement. Die Einhaltung des Lieferanten-Verhaltenskodex und die Aufnahme von Klauseln zur menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfaltspflicht in Verträge sind fundamentale Anforderungen an die Lieferanten.

Der Lieferanten-Verhaltenskodex ist eine Grundvoraussetzung für die Auswahl von Lieferanten und beschreibt die wesentlichen Kriterien, die von Hapag-Lloyd und seinen Lieferanten eingehalten werden müssen.

**Soziale Kriterien:**

- Effektive Abschaffung der Kinderarbeit
- Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit oder moderner Sklaverei
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Tarifverhandlungen
- Vielfalt und Inklusion
- Angemessene Vergütung
- Rechte von Gemeinschaften und Sicherheit

**Umweltkriterien:**

- Dekarbonisierung
- Biodiversität
- Kreislaufwirtschaft
- Verantwortungsvoller Umgang mit gefährlichen Materialien

(G1-2 14, G1-2 ESRS 2 MDR-P 62) Hapag-Lloyd hat kein spezielles Konzept für verspätete Zahlungen an kleine und mittelständische Unternehmen entwickelt. Dieser Aspekt ist jedoch Teil der allgemeinen Zahlungspraktiken des Unternehmens, bei denen die Schwerpunkte auf rechtzeitigen Abrechnungen und der Minderung von Risiken in Bezug auf Zahlungsverzug liegen.

**4.1.4. Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)**

(G1-3 18a AR 5– AR 6) Hapag-Lloyd hat umfassende Verfahren eingeführt, um Korruptions- und Bestechungsvorwürfe zu verhindern, aufzudecken, auf sie zu reagieren und sicherzustellen, dass alle Vorfälle umgehend und angemessen behandelt werden.

Für Hapag-Lloyd hat es höchste Priorität, dass das Unternehmen auf ethische und rechtmäßige Weise handelt und die geltenden Gesetze zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption einhält. Als globales Unternehmen hält sich Hapag-Lloyd an alle geltenden Gesetze zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption in den Ländern, in denen Hapag-Lloyd geschäftlich tätig ist. Hapag-Lloyd untersagt strikt das Geben, Anbieten, Versprechen, Autorisieren, Fordern, Erbiten oder Annehmen von etwas von Wert, direkt oder indirekt, mit korrupter Absicht, gegenüber und/oder von Regierungsbeamten, Geschäftspartnern, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Lieferanten, Agenten und Kunden, oder unter Mitarbeitenden weltweit. Hapag-Lloyd hat null Toleranz für jegliches Verhalten, das gegen dieses Konzept verstößt.

**Anschuldigungen oder Vorfälle von Korruption und Bestechung aufdecken**

Hapag-Lloyd setzt wie im Abschnitt „Unternehmensführung“ beschriebenen Mechanismen zur Aufdeckung von Korruptions- und Bestechungsvorwürfen beziehungsweise -vorfällen ein. Ziel dieser Mechanismen ist es, ein gründliches Monitoring zu gewährleisten und jegliches Fehlverhalten sofort zu erkennen.

**Anschuldigungen oder Vorfälle von Korruption und Bestechung adressieren**

Wenn Vorwürfe oder Vorfälle von Korruption und Bestechung entstehen, ist Hapag-Lloyd bestrebt, diese umgehend und effektiv anzugehen und dabei den Protokollen zu folgen, die zuvor im Abschnitt „Unternehmensführung“ beschrieben wurden. Mit diesem Ansatz will Hapag-Lloyd sicherstellen, dass alle gemeldeten Vorwürfe gründlich untersucht werden und geeignete Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, um Hapag-Lloyds Engagement für ethische Geschäftspraktiken aufrechtzuerhalten.

(G1-3 18b) Unter der Leitung des Ethikkomitees werden die Untersuchungen von Hapag-Lloyd in Bezug auf Bestechung und Korruption von der Abteilung Corporate Audit durchgeführt, die von der an Prävention und Aufdeckung beteiligten Managementkette getrennt ist, um Unparteilichkeit zu gewährleisten. Die Compliance-Abteilung von Hapag-Lloyd prüft die ersten Meldungen auf ihre Glaubwürdigkeit und hält während des gesamten Prozesses die Kommunikation mit den Whistleblowern aufrecht, um ihnen bei Bedarf Feedback und Updates zu geben.

(G1-3 18c) Der CCO berichtet dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG vierteljährlich über wichtige Vorfälle und Verstöße gegen die Compliance-Regeln. Darüber hinaus ist der CCO verpflichtet, den Vorstand und den Vorsitzenden des Aufsichtsrats rechtzeitig über Vorfälle von besonderer Bedeutung zu unterrichten, zum Beispiel über schwerwiegende Verstöße gegen die Compliance, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Verstöße gegen relevante Gesetze, Regeln oder unethisches Verhalten.

Die Ergebnisse der Untersuchungen möglicher Korruptions- und Bestechungsvorfälle werden dem Aufsichtsrat im Rahmen des jährlichen Berichts des CCO über die Compliance-Aktivitäten und -Vorfälle mitgeteilt.

#### Vorwürfe oder Vorfälle von Korruption und Bestechung verhindern

(G1-3 20) Die Konzernrichtlinien von Hapag-Lloyd sind in die allgemeine Online-Schulungsplattform integriert und werden im Hapag-Lloyd Intranet von der Abteilung Corporate Audit veröffentlicht. Neue Mitarbeitende von Hapag-Lloyd im Segment Linienschifffahrt müssen diese allgemeine Online-Schulung zu den Konzernrichtlinien innerhalb von 15 Tagen nach ihrem Eintritt in das Unternehmen absolvieren. Der örtliche Schulungsbeauftragte überwacht die Teilnahme an dieser Schulung, um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen. Außerdem obliegt es der zuständigen Abteilung zu entscheiden, ob über die allgemeine Veröffentlichung der Konzernrichtlinien hinaus weitere Kommunikation oder spezielle Schulungen erforderlich sind. Wenn es für notwendig erachtet wird, muss die zuständige Abteilung diese zusätzliche Schulung oder Kommunikation organisieren und ermöglichen.

(G1-3 21a) Das Schulungsprogramm, welches das Verständnis der Mitarbeitenden für die Vorschriften zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung verbessern soll, besteht aus Kommunikationsmitteln wie webbasierten Schulungen oder Videos, die über die Einhaltung von den Antikorruptions- und Bestechungsgesetzen informieren und geeignete Eskalationswege und -verfahren aufzeigen. Zusätzlich werden Präsenzs Schulungen angeboten, die diese Themen behandeln. (G1-3 21c) Sowohl die Mitglieder des Aufsichtsrats als auch die Mitglieder des Vorstands werden zu Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung geschult, um eine starke Compliance-Kultur zu gewährleisten.

#### 4.1.5. Vorfälle von Korruption oder Bestechung (G1-4)

Während des Berichtszeitraums gab es eine Verurteilung und keine Geldstrafen wegen Verstößen gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption oder Bestechung.

#### (G1-4 24 a) Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung

	2024
Anzahl der Verurteilungen aufgrund von Verstößen gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	1
Höhe der Geldbußen für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	–

### (G1-3 AR8) Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung – Schulungen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung

	2024
Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	98,6%
Anzahl der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	12.210
Anzahl der risikobehafteten Funktionen	12.389

(G1-4 24, ESRS 2 - MDR-A) Hapag-Lloyd hat zwei Maßnahmen ergriffen, um seine wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung zu mindern: ein umfassendes Compliance-Schulungsprogramm und das Monitoring von Lieferanten, die beide eine Kultur von Integrität und verantwortungsvollen Geschäftspraktiken fördern sollen.

#### Maßnahme: Compliance-Schulung

(ESRS 2 MDR-A 68 a) Hapag-Lloyd hat eine verpflichtende webbasierte Compliance-Schulung eingeführt, die alle Mitarbeitenden, die im Rahmen eines Vertrags bei Hapag-Lloyd Linienschiffahrt arbeiten, absolvieren müssen. In diesen Schulungen werden die Mitarbeitenden unter anderem über die Compliance-Arbeit und die vier Hauptthemen und Verantwortlichkeiten von Compliance informiert, darunter die Bekämpfung von Bestechung und Korruption und der Whistleblower-Kanal. Jede Abteilung, die in Bezug auf Compliance-Themen als risikoreich eingestuft wird, ist dafür verantwortlich, alle zwei Jahre oder bei Bedarf auch häufiger eine Präsenzschiulung zum Thema Compliance zu absolvieren.

Das erwartete Ergebnis dieser Maßnahme ist, dass den Mitarbeitenden des Segments Hapag-Lloyd Linienschiffahrt grundlegendes Wissen über Compliance vermittelt wird. Für künftige Berichtszeiträume ist eine Fortführung dieser Maßnahme geplant.

#### (MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Compliance-Schulung

MDR	Angaben
(MDR-A 68b) Umfang	Alle Mitarbeitenden mit Arbeitsverträgen bei Hapag-Lloyd Linienschiffahrt, sowohl auf See als auch an Land, sowie das Personal auf See auf den von Hapag-Lloyd gemanagten Schiffen.
(MDR-A 68c) Zeithorizont	Es handelt sich bei dieser Maßnahme um einen laufenden Prozess, weshalb kein bestimmtes Zieljahr festgelegt wurde.
(MDR-A 68d) Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden.
(MDR-A 68e) Fortschritt	Hapag-Lloyd bot Präsenzschiulungen zu Compliance-Themen an und zeigte damit, dass Hapag-Lloyd eine solide Compliance-Kultur in allen Bereichen seiner Geschäftstätigkeit fördert.
(MDR-A 69a-c) Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Maßnahmenplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

#### Maßnahme: Lieferantenmonitoring

(ESRS 2 MDR-A 68 a) Der zweite Aktionsplan bezieht sich auf die Lieferanten des Unternehmens. Hapag-Lloyd führt mit Hochrisikolieferanten ein Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht durch, bei dem umfassende Fragebögen verteilt werden, um wichtige Informationen zu sammeln und ihre Verpflichtung auf den Lieferanten-Verhaltenskodex des Unternehmens einzuholen. Darüber hinaus bezieht das Unternehmen sie in die regelmäßige Medienüberwachung ein. Das erwartete Ergebnis dieser Maßnahme ist die Stärkung des Engagements von Hapag-Lloyd für einen verantwortungsvollen Einkauf und die Gewährleistung, dass ausgewählte Lieferanten die geltenden

Gesetze einhalten und international anerkannte Standards für Umweltschutz, soziale Angelegenheiten und Corporate Governance befolgen. Für künftige Berichtszeiträume ist eine Fortführung dieser Maßnahme geplant.

**(MDR-A 68 b-e, 69a-c) Weitere Informationen zur Maßnahme: Lieferantenmonitoring**

<b>MDR</b>	<b>Angaben</b>
<a href="#">(MDR-A 68b)</a> Umfang	Der Umfang dieser Kernmaßnahme umfasst die Identifizierung und das Management von Hapag-Lloyds Hochrisiko-Lieferanten durch regelmäßige Risikobewertungen. Ein Hochrisikolieferant ist ein Lieferant, bei dem im Rahmen dieser Bewertungen – sowohl abstrakt als auch konkret – ein hohes Risiko für Verstöße gegen Menschen- und Arbeitsrechte oder Umweltthemen festgestellt wird. Die Lieferanten des Segments Terminal & Infrastruktur sind noch nicht in diesen Anwendungsbereich einbezogen.
<a href="#">(MDR-A 68c)</a> Zeithorizont	Die Umsetzung der Kernmaßnahme ist für 2025 geplant. Die Maßnahme soll als fortlaufende Initiative in zukünftigen Berichtsjahren durchgeführt werden.
<a href="#">(MDR-A 68d)</a> Wichtigste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Die Maßnahme wurde nicht ergriffen, um Abhilfe für diejenigen zu schaffen, die durch tatsächliche wesentliche Auswirkungen geschädigt wurden.
<a href="#">(MDR-A 68e)</a> Fortschritt	Aktuell gibt es keine Angabe zu Fortschritten, da die Maßnahme im vorherigen Berichtszeitraum keine Anwendung gefunden hat.
<a href="#">(MDR-A 69a-c)</a> Finanzielle Mittel	Da die Durchführung des Maßnahmenplans keine erheblichen OpEx beziehungsweise CapEx erfordert (und dies auch nicht geplant ist), sind die derzeitigen und künftigen finanziellen Mittel nicht ausschlaggebend.

**4.1.6. Politische Einflussnahme und Lobbyingtätigkeiten (G1-5)**

[\(G1-5 29a\)](#) Das Unternehmen hat eine Governance-Struktur zur Überwachung der politischen Einflussnahme und Lobbytätigkeiten mit spezifischen Verantwortlichkeiten innerhalb der Organisation eingerichtet. Der Managing Director Regulatory Affairs & Sustainability ist für die Beaufsichtigung politischer Einflussnahme und Lobbytätigkeiten verantwortlich. In dieser Funktion berichtet er direkt an den CEO von Hapag-Lloyd. Im Rahmen des Aufsichtsgremiums ist kein bestimmtes Mitglied für die Beaufsichtigung von Aktivitäten im Zusammenhang mit politischer Einflussnahme einschließlich Lobbytätigkeiten zuständig.

[\(G1-5 29b AR 9 - AR 10\)](#) [\(G1-5 29b I AR 9, ii\)](#) Im Einklang mit der Richtlinie hält sich Hapag-Lloyd strikt an das Prinzip der Überparteilichkeit und gewährt weder finanzielle noch Sachspenden an politische Parteien oder Wählerorganisationen. Daher wurde im Berichtszeitraum keine finanzielle oder materielle Unterstützung an politische Einrichtungen geleistet.

[\(G1-5 29c AR 14\)](#) Das Unternehmen beteiligt sich an Diskussionen und politischem Austausch zu Schlüsselthemen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Dekarbonisierung der Schifffahrt.

Hapag-Lloyd unterstützt vor allem die Arbeit des World Shipping Council (WSC). Der WSC arbeitet mit Gesetzgebern der IMO, der Europäischen Kommission, Regierungsbehörden und anderen Organisationen, um globale Regelungen zu schaffen, die die Dekarbonisierung der Schifffahrt beschleunigen. Hapag-Lloyd vertritt in Übereinstimmung mit dem WSC die Position, dass die Schifffahrtsindustrie die THG-Emissionen sowohl kurz- als auch langfristig reduzieren muss. Diese öffentliche Haltung steht im Einklang mit dem Management der wesentlichen IROs von Hapag-Lloyd im Zusammenhang mit dem Thema Klimawandel (siehe Abschnitt 2.2). Diese Position steht im Einklang mit der positiven Auswirkung *Priorisierung der Emissionsreduzierung in der Schifffahrtsbranche*.

SAAM Terminals führt Lobbying-Sitzungen gemäß den Richtlinien der jeweiligen Gesetzgebung durch, um schwerpunktmäßig Industrie- und Sicherheitsthemen zu adressieren. In dieser Hinsicht sind die Themen mit IROs verbunden, die sich auf Arbeitsstandards und Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz und Sicherheit der Vermögenswerte beziehen. Auf nationaler Ebene sind die Funktionen bezüglich Beziehungen zu den Behörden den Rollen wie dem oder der Senior Vice President Commercial & Business Development, Senior Vice President People & Sustainability und jeder Geschäftsführerin beziehungsweise jedem Geschäftsführer auf lokaler Ebene zugeordnet.

(G1-5 29d) Das Unternehmen ist seit November 2016 im EU-Transparenzregister unter der REG-Nr. 296016224456-02 eingetragen. (G1-5 30 AR 11) Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands von Hapag-Lloyd waren in den letzten zwei Jahren vor der Berufung in ihre Funktion bei Hapag-Lloyd in keiner Position in der öffentlichen Verwaltung tätig.

#### 4.1.7. Zahlungspraktiken (G1-6)

(G1-6 33b AR 16 - AR 17) Die vorherrschenden Zahlungsbedingungen von Hapag-Lloyd basieren auf einer 30-Tage-Zahlung, obwohl in bestimmten Kontexten Abweichungen möglich sind.

(G1-6 33c) Die durchschnittliche Zeit, die Hapag-Lloyd benötigt, um eine Rechnung zu bezahlen, wird auf der Grundlage des Datums berechnet, an dem die vertragliche oder gesetzliche Frist beginnt, bis zum Wertstellungsdatum der tatsächlichen Zahlung, und wird in Tagen angegeben. Die Zahlungsziele werden auf der Grundlage der tatsächlichen Daten aus einem vollständigen Zahlungsdatensatz abgeleitet, mit Ausnahme von Zahlungen, die nicht mit den Standardzahlungen an Lieferanten zusammenhängen (zum Beispiel interne Zahlungen, Investitionen, Absicherungsgeschäfte mit Banken). Um den KPI abzuleiten, wird der folgende Ansatz verwendet:

- Das Zahlungsvolumen für jeden spezifischen Zahlungszielzeitraum wird mit dem Zahlungsziel (in Tagen) multipliziert.
- Die Summe aller Ergebnisse aus dem vorherigen Schritt wird durch das gesamte Zahlungsvolumen geteilt, was den KPI als durchschnittliche Zeit bis zur Zahlung, gewichtet nach Volumen, ergibt.

Der Prozentsatz der an die Zahlungsbedingungen angepassten Zahlungen bezieht sich auf die Hapag-Lloyd AG und umfasst 49,8 % des relevanten Zahlungsvolumens des Konzerns. Hapag-Lloyd's Systeme sind derzeit noch nicht darauf ausgelegt, einen nachträglichen Abgleich mit den vertraglichen Zahlungszielen durchzuführen. Die Zahlungsparameter verschiedener Einkaufskategorien werden von einer großen Anzahl von Systemen gesammelt. Im derzeitigen System sind diese Daten nicht für alle weltweiten Tochtergesellschaften von Hapag-Lloyd harmonisiert. Es kann daher nicht überprüft werden, ob die Hapag-Lloyd AG repräsentativ für den gesamten Konzern ist. Die konzernweite Leistung kann entsprechend variieren. Für die Zahlung von Rechnungen, die „sofort“ fällig sind, wurde eine Karenzzeit von 14 Kalendertagen angenommen, um den Zeitunterschied zwischen Rechnungsdatum, Rechnungseingang, Bearbeitungszeit und tatsächlicher Zahlung widerzuspiegeln.

(G1-6 33a, b, c) **Zahlungspraktiken**

2024

Durchschnittliche Anzahl von Tagen bis zur Bezahlung der Rechnung ab dem Zeitpunkt, an dem die Berechnung der vertraglichen oder gesetzlichen Zahlungsfrist beginnt	35
Anteil der Zahlungen, die den Zahlungsbedingungen entsprechen	90,1 %
Anzahl der Gerichtsverfahren aufgrund von Zahlungsverzug	–

**4.1.8. Mindestangabepflicht – Kennzahlen (G1) (G1 MDR-M)**

(MDR-M 75) Beschreibung der Kennzahl, die zur Bewertung der Leistung und Wirksamkeit in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen verwendet wird

Zugehöriges wesentliches Nachhaltigkeitsthema:

Korruption und Bestechung;

Management der Beziehungen mit Lieferanten, einschließlich der Zahlungsmoral

(MDR-M 77a) Angabe der Methoden und wesentlichen Annahmen, die der Kennzahl zugrunde liegen

Kennzahl	Methoden und Annahmen
Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	Der Abdeckungsgrad bezieht sich auf die Anzahl der Mitarbeitenden in Positionen mit besonderem Risiko, die von den spezifischen Schulungsprogrammen zu den Themen Bekämpfung von Korruption und Bestechung erfasst werden. Der KPI wird berechnet, indem die Anzahl der Positionen mit besonderem Risiko, die durch Schulungsprogramme abgedeckt werden, durch die Gesamtzahl der Positionen mit besonderem Risiko geteilt wird.
Anzahl der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen	Der KPI umfasst Mitarbeitende, die in Positionen mit besonderem Risiko arbeiten und die Zugang zu Schulungen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung haben beziehungsweise die von diesem Schulungsangebot abgedeckt werden. Die spezifischen Schulungsprogramme beinhalten die Themen Bekämpfung von Korruption und Bestechung.
Anzahl der Verurteilungen aufgrund von Verstößen gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Fälle, die im Berichtszeitraum zu einer Verurteilung aufgrund eines Verstoßes gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung führen, werden in den KPI einbezogen, unabhängig davon, ob der Fall im Berichtsjahr aufgetreten ist oder nicht.



## 5. ANHÄNGE ZUR NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

### 5.1. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Name
AER	Annual efficiency ratio
AktG	Aktiengesetz
ALPHA	Agile Leadership Program@Hapag-Lloyd
ATL	ATL Haulage Contractors Limited
CapEx	Investitionsausgaben
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CRVA	Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
DEI	Vielfalt, Gleichberechtigung und Inklusion
DMA	Doppelte Wesentlichkeitsanalyse
DNSH	Do no significant harm
DSGVO	Datenschutzgrundverordnung
DWT	Tragfähigkeit
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
EEDI	Energy Efficiency Design Index
EEXI	Energy Efficiency Existing Ship Index
ESG	Umwelt, Soziales und Unternehmensführung
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
EU-ETS	Europäisches Emissionshandelssystem
EU	Europäische Union
FUP	Fleet Upgrade Program
GRI	Global Reporting Initiative
GSD	Global Staff Dialogue
HGB	Handelsgesetzbuch
HGT	Hanseatic Global Terminals
HinSchG	Hinweisgeberschutzgesetz
IHM	Inventory of hazardous materials (Gefahrenstoffinventar)
ILO	Internationale Arbeitsorganisation
IMDG	International Maritime Dangerous Goods (Gefährliche Güter im Seeschiffsverkehr)
IMO	International Maritime Organization
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change (Weltklimarat)
IRO	Auswirkungen, Risiken und Chancen
ISM	International Safety Management
ISMS	Informationssicherheitsmanagementsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie
ITF	Internationale Transportarbeiter-Föderation
KBA	Key Biodiversity Areas
KPI	Leistungsindikatoren
LkSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
LMS	Learning Management System
LNG	Flüssigerdgas
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MDR-P	Mindestangabepflichten in Bezug auf Konzepte
MDR-A	Mindestangabepflichten in Bezug auf Maßnahmen
MDR-T	Mindestangabepflichten in Bezug auf Ziele
MLC	Seearbeitsübereinkommen

<b>Abkürzung</b>	<b>Name</b>
NACE	Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft
NIS	Richtlinie der Europäischen Kommission zur Netz- und Informationssicherheit
NOAA	Nationale Ozean- und Atmosphärenbehörde
NO <sub>x</sub>	Stickoxide
NPS	Net Promoter Score
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OpEx	Betriebsausgaben
PSSA	Particularly Sensitive Sea Areas
QEM	Qualitäts- und Umweltmanagementsystem
RCP	Representative Concentration Pathway
RMS	Risikomanagementsystem
SDG	Ziele für nachhaltige Entwicklung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
SO <sub>x</sub>	Schwefeloxide
SSP	Shared Socioeconomic Pathway
TCFD	Task Force on Climate-Related Financial Disclosures
TDP	Talent Development Program
TEU	Zwanzig-Fuß (20') Standardcontainer
THG	Treibhausgas
UK	United Kingdom (Vereintes Königreich)
UNGP	UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
WSC	World Shipping Council
ZEMBA	Zero Emission Maritime Buyers Alliance

## 5.2. Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben (IRO-2)

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt im Vorstand, Abs. 21 (d)	Indikator Nr. 13 der Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission (27), Anhang II	
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der unabhängigen Vorstandsmitglieder, Abs. 21 (e)			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht, Abs. 30	Indikator Nr. 10, Tabelle 3 in Anhang 1			
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen, Abs. 40 (d) i	Indikator Nr. 4, Tabelle 1 in Anhang 1	Art. 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission (28) Tabelle 1: Qualitative Informationen über Umweltrisiken und Tabelle 2: Qualitative Informationen zum sozialen Risiko	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit der chemischen Produktion, Abs. 40 (d) ii	Indikator Nr. 9, Tabelle 2 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen, Abs. 40 (d) iii	Indikator Nr. 14, Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (29), Art. 12(1) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak, Abs. 40 (d) iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Art. 12(1) Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050, Abs. 14		nicht anwendbar für Hapag-Lloyd		
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den „Paris-aligned Benchmarks“ ausgeschlossen sind, Abs. 16 (g)		nicht anwendbar für Hapag-Lloyd		
ESRS E1-4 Ziele zur Reduzierung der THG-Emissionen, Abs. 34	Indikator Nr. 4, Tabelle 2 in Anhang 1	Art. 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission Vorlage 3: Bankbuch – Übergangsrisiko des Klimawandels: Anpassungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Art. 6	
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Quellen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur Sektoren mit hoher Klimaauswirkung), Abs. 38	Indikator Nr. 5, Tabelle 1 und Indikator 5 Tabelle 2 in Anhang 1			
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix, Abs. 37	Indikator Nr. 5, Tabelle 1 in Anhang 1			
ESRS E1-5 Energieintensität in Verbindung mit Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, Abs. 40 bis 43	Indikator Nr. 6, Tabelle 1 in Anhang 1			

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2, 3 sowie THG-Gesamtemissionen, Abs. 44	Indikatoren Nr. 1 und 2, Tabelle 1 in Anhang 1	Art. 449a; Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission Vorlage 1: Bankbuch – Übergangsrisiko Klimawandel: Kreditqualität der Engagements nach Sektor, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Art. 5(1), 6 und 8(1)	
ESRS E1-6 Brutto-THG-Emissionsintensität, Abs. 53 bis 55	Indikator Nr. 3, Tabelle 1 in Anhang 1	Art. 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission Vorlage 3: Bankbuch – Übergangsrisiko des Klimawandels: Anpassungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Art. 8(1)	
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Kohlenstoffgutschriften, Abs. 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Art. 2(1)
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser oder Boden emittiert wird, Abs. 28	Indikator Nr. 8, Tabelle 1 in Anhang 1; Indikator Nr. 2, Tabelle 2 in Anhang 1; Indikator Nr. 1, Tabelle 2 in Anhang 1; Indikator Nr. 3, Tabelle 2 in Anhang 1			
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen, Abs. 9		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS E3-1 Spezifisches Konzept, Abs. 13		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere, Abs. 14		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS E3-4 Gesamtmenge des recycelten und wiederverwendeten Wassers, Abs. 28c		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m <sup>3</sup> pro Nettoumsatz im Eigenbetrieb, Abs. 29		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS 2 SBM-3 – E4 Abs. 16 (a) i	Indikator Nr. 7, Tabelle 1 in Anhang 1			
ESRS 2 SBM-3 – E4 Abs. 16 (b)	Indikator Nr. 10, Tabelle 2 in Anhang 1			
ESRS 2 SBM-3 – E4 Abs. 16 (c)	Indikator Nr. 14, Tabelle 2 in Anhang 1			
ESRS E4-2 Nachhaltige Agrar-/Landwirtschaftspraktiken oder -konzepte, Abs. 24 (b)		nicht anwendbar für Hapag-Lloyd		
ESRS E4-2 Nachhaltige Praktiken oder Konzepte für die Ozeane/Meere, Abs. 24 (c)	Indikator Nr. 12, Tabelle 2 in Anhang 1			
ESRS E4-2 Maßnahmen zur Bekämpfung der Entwaldung, Abs. 24 (d)		nicht anwendbar für Hapag-Lloyd		
ESRS E5-5 Nicht verwerteter Abfall, Abs. 37 (d)		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS E5-5 Gefährlicher Abfall und radioaktiver Abfall, Abs. 39		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS 2 SBM-3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit, Abs. 14 (f)	Indikator Nr. 13, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS 2 SBM-3 – S1 Risiko von Kinderarbeit, Abs. 14 (g)	Indikator Nr. 12, Tabelle 3 in Anhang I			

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnung-Referenz	EU-Klimagesetz-Referenz
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Hinblick auf Menschenrechte, Abs. 20	Indikator Nr. 9, Tabelle 3, und Indikator Nr. 11, Tabelle 1 in Anhang I			
ESRS S1-1 Konzepte hinsichtlich der Sorgfaltspflicht zu Themen, die in den grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) 1 bis 8 behandelt werden, Abs. 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS S1-1 Prozesse und Maßnahmen zur Verhinderung von Menschenhandel, Abs. 22	Indikator Nr. 11, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Abs. 23	Indikator Nr. 1, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS S1-3 Mechanismen zur Behandlung von Beschwerden, Abs. 32 (c)	Indikator Nr. 5, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS S1-14 Zahl der Todesopfer sowie Zahl und Rate der Arbeitsunfälle, Abs. 88 (b) und (c)	Indikator Nr. 2, Tabelle 3 in Anhang I		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Lohngefälle, Abs. 97 (a)	Indikator Nr. 12, Tabelle 1 in Anhang I		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS S1-16 Exzessive CEO-Vergütung, Abs. 97 (b)	Indikator Nr. 8, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS S1-17 Vorfälle von Diskriminierung, Abs. 103 (a)	Indikator Nr. 7, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze, Abs. 104 (a)	Indikator Nr. 10, Tabelle 1 und Indikator 14, Tabelle 3 in Anhang I		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II; Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Art. 12 (1)	
ESRS 2 SBM-3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette, Abs. 11 (b)	Indikatoren Nr. 12 und 13, Tabelle 3 in Anhang I			
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Hinblick auf Menschenrechte, Abs. 17	Indikator Nr. 9, Tabelle 3 und Indikator 11, Tabelle 1 in Anhang 1			
ESRS S2-1 Konzepte für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, Abs. 18	Indikator Nr. 11 und 4, Tabelle 3 in Anhang 1			
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze, Abs. 19	Indikator Nr. 10, Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II; Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Art. 12 (1)	
ESRS S2-1 Konzepte hinsichtlich der Sorgfaltspflicht zu Themen, die in den grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) 1 bis 8 behandelt werden, Abs. 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS S2-4 Menschenrechtsfragen und Vorfälle im Zusammenhang mit der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Abs. 36	Indikator Nr. 14, Tabelle 3 in Anhang 1			

<b>Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt</b>	<b>SFDR-Referenz</b>	<b>Säule-3-Referenz</b>	<b>Benchmark-Verordnung-Referenz</b>	<b>EU-Klimagesetz-Referenz</b>
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Hinblick auf Menschenrechte, Abs. 16	Indikator Nr. 9, Tabelle 3 in Anhang 1 und Indikator Nr. 11, Tabelle 1 in Anhang 1			
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der ILO-Prinzipien oder der OECD-Leitsätze, Abs. 17	Indikator Nummer, 10 Tabelle 1 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II; Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Art. 12 (1)	
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Bereich Menschenrechte, Abs. 36	Indikator Nr. 14, Tabelle 3 in Anhang 1			
ESRS S4-1 Konzepte in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer, Abs. 16		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze, Abs. 17		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Bereich Menschenrechte, Abs. 35		nicht wesentlich für Hapag-Lloyd		
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption, Abs. 10 (b)	Indikator Nr. 15, Tabelle 3 in Anhang 1			
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern, Abs. 10 (d)	Indikator Nr. 6, Tabelle 3 in Anhang 1			
ESRS G1-4 Geldbußen für Verstöße gegen Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Abs. 24 (a)	Indikator Nr. 17, Tabelle 3 in Anhang 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Abs. 24 (b)	Indikator Nr. 16, Tabelle 3 in Anhang 1			

\* Datenpunkte, die der Phase-In Regelung unterliegen und gegenwärtig vom Unternehmen nicht berichtet werden, sind nicht abgebildet.

### 5.3. Inhaltsübersicht – Liste der ESRS-Angabepflichten (IRO-2)

Angabepflichten	Titel	Kapitel
<b>ESRS 2</b>	<b>Allgemeine Informationen</b>	<b>1</b>
ESRS 2 BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung von Nachhaltigkeitserklärungen	1.1
ESRS 2 BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	1.2
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	1.3
ESRS 2 GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	1.4
ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung von nachhaltigkeitsbezogenen Leistungen in Anreizsysteme	1.5
ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	1.6
ESRS 2 GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	1.7
ESRS 2 SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	1.8
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Stakeholder	1.9
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	1.10
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	1.11
ESRS 2 IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	1.12
	<b>Umweltinformationen</b>	<b>2</b>
EU Taxonomie	Konsolidierte Angaben nach Art. 8 der Taxonomie-Verordnung	2.1
ESRS E1	Klimawandel	2.2
ESRS E1 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	2.2.1
ESRS E1 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	2.2.2
ESRS E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	2.2.3
ESRS E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Klimakonzepten	2.2.4
ESRS E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	2.2.5
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	2.2.6
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	2.2.7
ESRS E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO <sub>2</sub> -Zertifikate	2.2.8
ESRS E1-8	Interne CO <sub>2</sub> -Bepreisung	2.2.9
ESRS E1 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	2.2.10
ESRS E2	Umweltverschmutzung	2.3
ESRS E2 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	2.3.1
ESRS E2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	2.3.2
ESRS E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	2.3.3
ESRS E2-2	Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	2.3.4
ESRS E2-4	Ziele im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	2.3.5
ESRS E2-4	Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden	2.3.6
ESRS E2 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	2.3.7
ESRS E4	Biodiversität und Ökosysteme	2.4
ESRS E4 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	2.4.1
ESRS E4 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	2.4.2
ESRS E4 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen	2.4.3
ESRS E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von Biodiversität und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	2.4.4
ESRS E4-2	Konzepte in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme	2.4.5
ESRS E4-3	Maßnahmen und Ressourcen in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme	2.4.6
ESRS E4-4	Ziele in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme	2.4.7
ESRS E4-5	Auswirkungskennzahlen in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme	2.4.8
ESRS E5	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.5

Angabepflichten	Titel	Kapitel
ESRS E5 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	2.5.1
ESRS E5 IRO-1	Beschreibung der Prozesse zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.5.2
ESRS E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.5.3
ESRS E5-2	Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.5.4
ESRS E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.5.5
ESRS E5-4	Ressourcenzuflüsse	2.5.6
ESRS E5	Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	2.5.7
ESRS E5 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	2.5.8
ESRS entity specific transport of dangerous goods	Transport von Gefahrgütern	2.6
ESRS entity specific transport of dangerous goods IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	2.6.1
ESRS entity specific transport of dangerous goods, ESRS 2 MDR-P	Mindestangabepflicht – Konzepte in Bezug auf den Transport von Gefahrgut	2.6.2
ESRS entity specific transport of dangerous goods	Unternehmensspezifische Kennzahlen für den Transport von Gefahrgut	2.6.3
ESRS entity specific transport of dangerous goods, ESRS 2 MDR-T	Mindestangabepflicht – Ziele in Bezug auf den Transport von Gefahrgut	2.6.4
ESRS entity specific transport of dangerous goods, ESRS 2 MDR-A	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf den Transport von Gefahrgut	2.6.5
ESRS entity specific transport of dangerous goods, ESRS 2 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen in Bezug auf den Transport von Gefahrgut	2.6.6
	<b>Sozialinformationen</b>	<b>3</b>
ESRS S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	3.1
ESRS S1 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	3.1.1
ESRS S1 SBM-1	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	3.1.2
ESRS S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft der Gesellschaft	3.1.3
ESRS S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Arbeitskräfte und der Arbeitnehmervertretung in Bezug auf Auswirkungen	3.1.4
ESRS S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigenen Beschäftigten Bedenken äußern können	3.1.5
ESRS S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen in der eigenen Belegschaft und Ansätze zur Minderung wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	3.1.6
ESRS S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	3.1.7
ESRS S1-6	Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens	3.1.8
ESRS S1-7	Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der Belegschaft von Hapag-Lloyd	3.1.9
ESRS S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	3.1.10
ESRS S1-9	Diversitätskennzahlen	3.1.11
ESRS S1	Unternehmensspezifische Kennzahlen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	3.1.12
ESRS S1-10	Angemessene Entlohnung	3.1.13
ESRS S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	3.1.14
ESRS S1-16	Vergütungskennzahlen	3.1.15
ESRS S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	3.1.16



Angabepflichten	Titel	Kapitel
ESRS S1 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	3.1.17
ESRS S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	3.2
ESRS S2 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	3.2.1
ESRS S2-1	Konzepte für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	3.2.2
ESRS S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	3.2.3
ESRS S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	3.2.4
ESRS S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Umgang mit wesentlichen Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	3.2.5
ESRS S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	3.2.6
ESRS S3	Betroffene Gemeinschaften	3.3
ESRS S3 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	3.3.1
ESRS S3 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	3.3.2
ESRS S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	3.3.3
ESRS S3-2	Verfahren zur Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	3.3.4
ESRS S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	3.3.5
ESRS S3-4	Maßnahmen zur Bewältigung wesentlicher Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	3.3.6
ESRS S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	3.3.7
	Informationssicherheit und Cyber Security	3.4
ESRS entity specific Information & cyber security IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	3.4.1
ESRS entity specific Information & cyber security, ESRS 2 MDR-P	Mindestangabepflicht – Konzepte in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security	3.4.2
ESRS entity specific Information & cyber security, ESRS 2 MDR-T	Mindestangabepflicht – Ziele in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security	3.4.3
ESRS entity specific Information & cyber security, ESRS 2 MDR-A	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf Informationssicherheit und Cyber Security	3.4.4
ESRS entity specific data protection	Datenschutz	3.5
ESRS entity specific data protection IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	3.5.1
ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-P	Mindestangabepflicht – Konzepte in Bezug auf den Datenschutz	3.5.2
ESRS entity specific data protection	Unternehmensspezifische Kennzahlen in Bezug auf den Datenschutz	3.5.3
ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-T	Mindestangabepflicht – Ziele in Bezug auf den Datenschutz	3.5.4
ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-A	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf den Datenschutz	3.5.5
ESRS entity specific data protection, ESRS 2 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen in Bezug auf den Datenschutz	3.5.6

Angabepflichten	Titel	Kapitel
ESRS entity specific corporate citizenship	Gesellschaftliches Engagement	3.6
ESRS entity specific corporate citizenship IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	3.6.1
ESRS entity specific corporate citizenship, ESRS 2 MDR-P	Mindestangabepflicht – Konzepte in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement	3.6.2
ESRS entity specific corporate citizenship, ESRS 2 MDR-T	Mindestangabepflicht – Ziele in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement	3.6.3
ESRS entity specific corporate citizenship, ESRS 2 MDR-A	Mindestangabepflicht – Maßnahmen in Bezug auf das gesellschaftliche Engagement	3.6.4
<b>Informationen zur Governance</b>		<b>4</b>
ESRS G1	Unternehmensführung	4.1
ESRS G1 IROs	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	4.1.1
ESRS G1-1	Konzepte zur Unternehmensführung und zur Unternehmenskultur	4.1.2
ESRS G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	4.1.3
ESRS G1-3	Prävention und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	4.1.4
ESRS G1-4	Vorfälle von Korruption oder Bestechung	4.1.5
ESRS G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbying-Aktivitäten	4.1.6
ESRS G1-6	Zahlungspraktiken	4.1.7
ESRS G1 MDR-M	Mindestangabepflicht – Kennzahlen	4.1.8
<b>Anhänge zur Nachhaltigkeitserklärung</b>		<b>5</b>
	Liste der Abkürzungen	5.1
ESRS IRO-2	Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben	5.2
ESRS IRO-2	Inhaltsübersicht – Liste der ESRS-Angabepflichten	5.3
	Überleitung zu den GRI-Standards	5.4

#### 5.4. Überleitung zu den Standards der Global Reporting Initiative (GRI)

GRI-Standard	GRI-Name	ESRS-DR-Referenz
<b>GRI 2: Allgemeine Angaben</b>		
GRI 2 2-2	Unternehmen, die in die Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation einbezogen sind	ESRS 2 BP-1
GRI 2 2-4	Anpassungen von Informationen	ESRS 2 BP-2
GRI 2 2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	ESRS 2 SBM-1
GRI 2 2-7	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	ESRS 2 SBM-1; S1-6
GRI 2 2-8	Arbeitskräfte, die keine angestellten Mitarbeitenden sind	S1-7
GRI 2 2-9	Governance-Struktur und -Zusammensetzung	ESRS 2 GOV-1
GRI 2 2-12	Rolle des höchsten Leitungsorgans bei der Überwachung des Umgangs mit Auswirkungen	ESRS 2 GOV-1; ESRS 2 GOV-2; ESRS 2 SBM-2; G1.GOV-1
GRI 2 2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	ESRS 2 GOV-1; ESRS 2 GOV-2; G1-3
GRI 2 2-14	Rolle des höchsten Leitungsorgans in der Nachhaltigkeitsberichterstattung	ESRS 2 GOV-5; ESRS 2 IRO-1
GRI 2 2-16	Kommunikation von kritischen Anliegen	ESRS 2 GOV-2; G1-1
GRI 2 2-17	Kollektives Wissen des höchsten Leitungsorgans	ESRS 2 GOV-1
GRI 2 2-19	Vergütungskonzepte	ESRS 2 GOV-3, E1.GOV-3
GRI 2 2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	ESRS 2 GOV-3
GRI 2 2-21	Jährliche Gesamtvergütungsquote	S1-16
GRI 2 2-22	Erklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	ESRS 2 SBM-1; ESRS 2 BP-2
GRI 2 2-23	Verpflichtungen im Rahmen von Konzepten	S1-1; S2-1; S3-1; G1-1

GRI-Standard	GRI-Name	ESRS-DR-Referenz
GRI 2 2-24	Einbindung von Verpflichtungen	S2-1; G1-1
GRI 2 2-25	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen	S1-3; S1-17; S2-3
GRI 2 2-26	Mechanismen, um Rat zu suchen und Bedenken zu äußern	G1-1
GRI 2 2-27 a	Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften	G1-1; G1-3; S1-17; G1-4
GRI 2 2-29	Ansatz zur Einbindung von Stakeholdern	ESRS 2 SBM-2; S1-1; S1-2; S2-1; S2-2; S2-3; S3-1; S3-2
GRI 2 2-30	Tarifverträge	S1-8
<b>GRI 3: Wesentliche Themen</b>		
GRI 3 3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	ESRS 2 BP-1; ESRS 2 IRO-1
GRI 3 3-2	Liste der wesentlichen Themen	ESRS 2 BP-2; ESRS 2 SBM-3
<b>GRI 201: Konjunkturelle Entwicklung</b>		
GRI 201 201-1	Direkt erzeugter und verteilter wirtschaftlicher Wert	ESRS 2 SBM-1; E1-6
<b>GRI 202: Marktpräsenz</b>		
GRI 202 202-1	Verhältnis des Standardeinstiegslohns nach Geschlecht im Vergleich zum lokalen Mindestlohn	S1-10
<b>GRI 204: Beschaffungspraktiken</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	G1-2
<b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	G1-1; G1-3; G1-4
GRI 205 205-1	Bewertung von Aktivitäten im Hinblick auf Korruptionsrisiken	G1-3
GRI 205 205-2	Kommunikation und Schulung zu Korruption	G1-3
<b>GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten</b>		
GRI 206 206-1	Klagen wegen wettbewerbswidrigen Verhaltens, Kartell- und Monopolpraktiken	G1-4
<b>GRI 301: Materialien</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	E5-1; E5-2; E5-3
GRI 301 301-1	Verwendete Materialien nach Gewicht oder Volumen	E5-4
GRI 301 301-2	Verwendete recycelte Inputmaterialien	E5-4
GRI 301 301-3	Zurückgewonnene Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	E5-4
<b>GRI 302: Energie</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	E1-2; E1-3; E1-4
GRI 302 302-1		
GRI 302 302-3	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	E1-5
<b>GRI 304: Biodiversität</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	E4-1; E4-2; E4-3; E4-5
GRI 304 304-1	Eigene, gepachtete oder verwaltete Betriebsstätten, die in Schutzgebieten oder angrenzend an Schutzgebiete liegen, sowie Gebiete mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten	E4-5
GRI 304 304-3	Geschützte oder wiederhergestellte Lebensräume	E4-3
<b>GRI 305: Emissionen</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	E1-2; E1-3; E1-4; E1-7; E2.IRO-1 E2-1; E2-2; E2-3
GRI 305 305-1	Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1)	E1-6
GRI 305 305-2	Indirekte Treibhausgasemissionen aus Energie (Scope 2)	E1-6
GRI 305 305-3	Andere indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)	E1-6
GRI 305 305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	E1-6
GRI 305 305-5	Verringerung der Treibhausgasemissionen	E1-3; E1-4
GRI 305 305-7	Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen	E2-4
<b>GRI 308: Umweltprüfung für Lieferanten</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	G1-2
GRI 308 308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien geprüft wurden	G1-2
<b>GRI 401: Beschäftigung</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5

GRI-Standard	GRI-Name	ESRS-DR-Referenz
GRI 401 401-1	Neueinstellungen und Fluktuation von Mitarbeitenden	S1-6
<b>GRI 402: Arbeitgeber- /Arbeitnehmerbeziehungen</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
<b>GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
GRI 403 403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	S1-1
GRI 403 403-2	Gefahrenerkennung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	S1-3
GRI 403 403-7	Vorbeugung und Milderung von Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz, die direkt mit den Geschäftsbeziehungen verbunden sind	S2-4
GRI 403 403-8	Arbeitskräfte, die unter ein Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz fallen	S1-14
GRI 403 403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	S1-14
<b>GRI 404: Aus- und Weiterbildung</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
<b>GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
GRI 405 405-1	Vielfalt der Leitungsorgane und Mitarbeitenden	ESRS 2 GOV-1; S1-9; S1-12
GRI 405 405-2	Verhältnis von Grundgehalt und Vergütung im Vergleich Frauen und Männer	S1-16
<b>GRI 406: Nicht-Diskriminierung</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
GRI 406 406-1	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Abhilfemaßnahmen	S1-17
<b>GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
<b>GRI 408: Kinderarbeit</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
GRI 408 408-1	Aktivitäten und Lieferanten mit hohem Risiko für Kinderarbeit	S1.SBM-3; S2.SBM-3
<b>GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S1.SBM-3; S1-1; S1-2; S1-4; S1-5; S2.SBM-3; S2-1; S2-2; S2-4; S2-5
GRI 409 409-1	Aktivitäten und Lieferanten, bei denen ein erhebliches Risiko für Zwangs- oder Pflichtarbeit besteht	S1.SBM-3; S2.SBM-3
<b>GRI 413: Lokale Gemeinschaften</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	S3.SBM-3; S3-1; S3-2; S3-4
<b>GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	G1-2
GRI 414 414-1	Neue Lieferanten, die nach sozialen Kriterien geprüft wurden	G1-2
<b>GRI 415: Öffentliche Politik</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	G1-5
GRI 415 415-1	Politische Beiträge	G1-5
<b>GRI 418: Privatsphäre der Kunden</b>		
GRI 3 3-3	Management von wesentlichen Themen	Entity-specific chapter „Data Protection“
GRI 418 418-1	Begründete Beschwerden über die Verletzung der Privatsphäre von Kunden und den Verlust von Kundendaten	Entity-specific chapter „Data Protection“

\* Das Übergangsdokument ist nicht Bestandteil der Prüfung.

# ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG

## ALLGEMEINE GRUNDLAGEN/VORBEMERKUNGEN

Der Hapag-Lloyd Konzern wird ganz wesentlich durch die Aktivitäten der Muttergesellschaft Hapag-Lloyd AG, mit Sitz in Hamburg, bestimmt. Die Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind überwiegend als Agenturen im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG tätig.

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG unterliegt grundsätzlich den gleichen Risiken und Chancen wie die des Linienschiffahrtsegments des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Ausblick für dieses Segment des Hapag-Lloyd Konzerns spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die vorstehenden Ausführungen für den Hapag-Lloyd Konzern auch für die Hapag-Lloyd AG.

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) und hierbei insbesondere hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Dementsprechend bestehen für die Hapag-Lloyd AG Wechselkursrisiken insbesondere aus in US-Dollar denominierten Finanzschulden sowie Kassenbeständen und Geldanlagen in Fremdwährungen, während im Konzern Währungsrisiken aus den in Euro aufgenommenen Finanzschulden und Euro Kassenbeständen und Geldanlagen entstehen.

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt und vom Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft. Er wird im Unternehmensregister bekannt gemacht.

Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Sales und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien), Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark).

Zum 31. Dezember 2024 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 299 Containerschiffen, davon 118 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 253 Schiffe, davon 110 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 4.167 Mitarbeitende (Vorjahr: 4.070 Mitarbeitende).

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2024 gemessen an der Prognose

Im zusammengefassten Lagebericht 2023 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2024 ein deutlicher Rückgang des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung prognostiziert. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat am 24. Oktober 2024 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 für das Konzern-EBITDA und Konzern-EBIT angehoben. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2024 von 2.377,5 Mio. EUR fiel das Ergebnis leicht höher aus als im Vorjahreszeitraum mit 2.143,6 Mio. EUR und übertraf damit die ursprünglichen Erwartungen deutlich. Die Ergebnisverbesserung ist insbesondere auf die gute Nachfrageentwicklung im Geschäftsjahr 2024 sowie auf die höher als ursprünglich erwarteten Frachtraten infolge der erneuten Störungen in den globalen Lieferketten zurückzuführen. Die wesentlichen Gründe für diese Entwicklungen sind sowohl im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts des Konzerns als auch in der nachfolgenden Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG ausführlich beschrieben.

### Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Hapag-Lloyd AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

### Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2024 war geprägt von einer guten Nachfragesituation, was zu einer Erhöhung der Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr sowie auf dem Niveau des Vorjahres liegenden durchschnittlichen Frachtraten führte. Ein deutlich gesteigener Bunkerverbrauch, der auf die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer und die damit notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen war, führte zu einem Anstieg der Transportaufwendungen. Darüber hinaus ergaben sich positive Ergebniseffekte aus der stärkeren Notierung des USD / EUR-Kurses mit 1,04 USD / EUR zum Stichtag 31. Dezember 2024 (Vorjahr: 1,11 USD / EUR). Der durchschnittliche USD / EUR-Kurs entsprach mit 1,08 USD / EUR dem USD / EUR-Kurs des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1,08 USD / EUR). Durch diese Entwicklungen hat sich das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 233,9 Mio. EUR auf 2.377,5 Mio. EUR erhöht. Unter Berücksichtigung eines deutlich zurückgegangenen Finanzergebnisses von 255,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.084,2 Mio. EUR) erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2024 einen Jahresüberschuss in Höhe von 2.551,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.013,5 Mio. EUR).

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.-31.12.2024	1.1.-31.12.2023
Umsatzerlöse	18.456,6	18.289,4
Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	53,8	62,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	24,9	21,2
Sonstige betriebliche Erträge	1.343,1	1.157,5
Transportaufwendungen	14.285,2	13.901,3
Personalaufwendungen	455,7	454,6
Abschreibungen	797,7	693,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.962,3	2.337,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2.377,5</b>	<b>2.143,6</b>
Finanzergebnis	225,1	1.084,2
davon Zinsergebnis	78,2	423,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	25,2	-143,8
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.627,9</b>	<b>3.084,0</b>
Sonstige Steuern	76,6	70,5
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>2.551,3</b>	<b>3.013,5</b>
Gewinnvortrag	11.319,8	9.932,1
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>13.871,1</b>	<b>12.945,6</b>
<b>EBIT</b>	<b>2.416,1</b>	<b>2.709,3</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>13,1</b>	<b>14,8</b>
<b>EBITDA</b>	<b>3.213,8</b>	<b>3.402,8</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>17,4</b>	<b>18,6</b>

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2024 um rd. 1 % auf 18.456,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18.289,4 Mio. EUR) gestiegen. Ursächlich hierfür war das aufgrund der guten Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Transportvolumen. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 12.351 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.809 TTEU), was einem Anstieg um 542 TTEU oder 4,6 % entspricht. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2024 betrug 1.489 USD / TEU und liegt damit auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahreszeitraum: 1.496 USD / TEU).

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Berichtsjahr von 1.157,5 Mio. EUR auf 1.343,1 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen Auflösungen aus Rückstellungen von 374,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 299,0 Mio. EUR) sowie Zuschreibungen auf Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 69,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,3 Mio. EUR) und Geldmarktfonds von 62,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich die im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkenen Wechselkursgewinne in Höhe von 616,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 650,6 Mio. EUR) aus, die vor allem aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsposten infolge der USD / EUR-Kursentwicklung resultierten.

Im Geschäftsjahr 2024 erhöhten sich die Transportaufwendungen um 383,8 Mio. EUR auf 14.285,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.901,3 Mio. EUR), was einem prozentualen Anstieg von rd. 3 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des deutlich gestiegenen Bunker- verbrauchs durch die notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung um 388,2 Mio. EUR auf 2.630,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.241,8 Mio. EUR) erhöht. Die Aufwen- dungen für bezogene Leistungen lagen mit 11.655,2 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahreszeitraum: 11.659,5 Mio. EUR). Während sich Aufwendungen für Container und Reposi- tionierung sowie das Handling von Containern um 711,6 Mio. EUR auf 8.067,8 Mio. EUR erhöht haben, reduzierten sich die Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) insbeson- dere aufgrund der Vermeidung des Suezkanals um 716,0 Mio. EUR auf 3.587,4 Mio. EUR.

Die Personalaufwendungen lagen mit 455,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 454,6 Mio. EUR) nur leicht über dem Vorjahr. Im Berichtsjahr 2024 waren bei Hapag-Lloyd durchschnittlich 4.109 Mitarbeitende (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahreszeitraum: 4.107 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote, gemessen an den Umsatzerlösen, liegt wie im Geschäftsjahr 2023 bei 2,5 %.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 797,7 Mio. EUR (Vor- jahreszeitraum: 693,5 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesent- lichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch die im Laufe des Geschäftsjahres getätigten Investitionen in Seeschiffe und Container.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 374,9 Mio. EUR auf 1.962,3 Mio. EUR resultierte insbesondere aus gesunkenen Wechselkursverlusten in Höhe von 653,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 842,5 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stich- tagsbezogenen Bewertung von Fremdwährungsbeträgen sowie niedrigeren realisierten Verlusten aus derivativen Finanzinstrumenten im Rahmen der Dividendensicherung.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 2.377,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.143,6 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Zu- und Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwen- dungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 2.416,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.709,3 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 2.577,5 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis etwas niedriger. Trotz im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG enthaltener Beteiligungserträge, die im aktuellen Geschäftsjahr 131,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 682,1 Mio. EUR) betragen, wirkten sich insbesondere die Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern sowie unterschiedliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach IFRS und HGB gegenläufig aus. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 3.213,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.402,8 Mio. EUR) unter dem Niveau des Konzerns mit 4.649,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.460,9 Mio. EUR).



Das Finanzergebnis lag mit 225,1 Mio. EUR deutlich unter Vorjahr (Vorjahreszeitraum: 1.084,2 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Rückgang des Zinsergebnisses um 345,0 Mio. EUR auf 78,2 Mio. EUR. Ursächlich dafür sind im Wesentlichen die niedrigeren Zinserträge, welche insbesondere durch das niedrigere Volumen an Geldmarktgeschäften um 272,2 Mio. EUR auf 283,8 Mio. EUR zurückgegangen sind. Zusätzlich wirkte sich der Rückgang von Beteiligungserträgen um 550,9 Mio. EUR auf 131,2 Mio. EUR vermindernd auf das Finanzergebnis aus. Hierin waren im Vorjahr insbesondere Beteiligungserträge aus der Tochtergesellschaft UASC Ltd. mit insgesamt 585,0 Mio. EUR (aktuelles Geschäftsjahr: 10,2 Mio. EUR) enthalten.

Nach Berücksichtigung von positiven Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 25,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steueraufwand 143,8 Mio. EUR) und sonstiger Steuern von 76,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 70,5 Mio. EUR) ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Jahresüberschuss in Höhe von 2.551,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.013,5 Mio. EUR). Unter Beachtung eines nach Ausschüttung von 1.625,8 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrags in Höhe von 11.319,8 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 13.871,1 Mio. EUR (Vorjahr: 12.945,6 Mio. EUR) aus.

## Finanz- und Vermögenslage

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	17.760,1	15.675,7
davon Sachanlagen	12.049,1	10.220,5
Umlaufvermögen	8.635,5	8.152,5
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	3.591,6	4.369,6
Rechnungsabgrenzungsposten	38,3	46,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>26.433,9</b>	<b>23.874,9</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	16.544,8	15.619,3
Rückstellungen	2.262,2	2.116,9
Finanzverbindlichkeiten	965,1	998,0
davon kurzfristig	97,5	151,6
Übrige Verbindlichkeiten	6.633,5	5.137,0
davon kurzfristig	4.783,5	3.691,2
Rechnungsabgrenzungsposten	3,4	3,7
Passive latente Steuern	24,8	–
<b>Bilanzsumme</b>	<b>26.433,9</b>	<b>23.874,9</b>
Nettofinanzposition (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks einschließlich Wertpapiere und abzüglich Finanzverbindlichkeiten)	5.902,6	6.191,4
Eigenkapitalquote (%)	62,6	65,4

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 2.559,0 Mio. EUR von 23.874,9 Mio. EUR auf 26.433,9 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024. Diese Veränderung resultierte insbesondere aus einem Anstieg des Anlagevermögens um 2.084,3 Mio. EUR auf 17.760,1 Mio. EUR.

Innerhalb des Anlagevermögens stiegen die Sachanlagen um 1.828,6 Mio. EUR auf 12.049,1 Mio. EUR. Darin enthalten waren Investitionen in Höhe von 2.589,5 Mio. EUR, die hauptsächlich Zugänge zu Seeschiffen in Höhe von 1.040,7 Mio. EUR, zu Containerneubauten in Höhe von 1.206,5 Mio. EUR und geleistete Anzahlungen, insbesondere auf Schiffsneu- und -umbauten, in Höhe von 261,6 Mio. EUR betrafen. Vermindernd auf das Sachanlagevermögen wirkten sich insbesondere planmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 720,0 Mio. EUR aus. Am Bilanzstichtag bestand aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen, insbesondere aus 28 bestellten Neubauten, ein Bestellobligo für Investitionen von insgesamt 3.970,7 Mio. EUR, von denen 505,0 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2025 fällig werden. Die finanziellen Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Schiffsneubauten sind mit Finanzierungen abgedeckt, die bei Ablieferung der Schiffe gezogen werden.

Die Finanzanlagen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 305,6 Mio. EUR auf 4.917,8 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf um 251,4 Mio. EUR höheren Anteilen an verbundenen Unternehmen infolge von Eigenkapitalausstattungen bestehender Tochtergesellschaften.

Der Anstieg des Umlaufvermögens um 483,0 Mio. EUR auf 8.635,5 Mio. EUR resultierte mit 220,5 Mio. EUR aus gestiegenen Vorräten, insbesondere durch den verpflichtenden Erwerb von EU-Allowances (EUAs) für CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem hat sich der Forderungsbestand stichtagsbedingt um 607,6 Mio. EUR erhöht. Gegenläufig wirkte sich die Verminderung der Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 778,5 Mio. EUR aus, die jedoch wiederum in Höhe von 433,0 Mio. EUR auf eine Umschichtung in Wertpapiere des Umlaufvermögens kompensiert werden.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2024 über ein Eigenkapital in Höhe von 16.544,8 Mio. EUR (Vorjahr: 15.619,3 Mio. EUR). Der Anstieg zum Vorjahr resultierte aus dem Jahresüberschuss in Höhe von 2.551,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3.013,5 Mio. EUR) sowie der gegenläufig wirkenden Dividendenzahlung in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der Ausschüttung der Dividende aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres und eines verbleibenden Gewinnvortrags von 11.319,8 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2024 ein Bilanzgewinn von 13.871,1 Mio. EUR (Vorjahr: 12.945,6 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2024 unter Berücksichtigung der von 23.874,9 Mio. EUR auf 26.433,9 Mio. EUR angestiegenen Bilanzsumme rd. 63 % (Vorjahr: rd. 65 %).

Die Rückstellungen erhöhten sich im Berichtszeitraum von 2.116,9 Mio. EUR auf 2.262,2 Mio. EUR. Darin enthalten war ein Anstieg der sonstigen Rückstellungen um 207,4 Mio. EUR auf 1.738,8 Mio. EUR sowie ein gegenläufiger Rückgang der Steuerrückstellungen um 58,3 Mio. EUR auf 234,8 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 965,1 Mio. EUR (Vorjahr: 998,0 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Euro-Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Die Verminderung der Finanzverbindlichkeiten resultierte insbesondere aus den Regel- und Sondertilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 188,6 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte sich die Auszahlung einer Schiffsfinanzierung für einen im Geschäftsjahr 2024 in Dienst gestellten Schiffsneubau in Höhe von 133,2 Mio. EUR aus. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage des Konzerns vorgenommen.

Die übrigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 5.137,0 Mio. EUR auf 6.633,5 Mio. EUR. Dieser Anstieg entfiel mit 322,3 Mio. EUR sowohl auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen als auch in Höhe von 450,6 Mio. EUR auf Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Daneben erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing von 3,6 Mio. EUR auf 394,5 Mio. EUR.

Zu weiteren Angaben, insbesondere zu Art und Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten, verweisen wir auf Anmerkung (11) Verbindlichkeiten im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG.

Die Hapag-Lloyd AG steuert auf Grundlage eines konzernweit geltenden Liquiditätskonzepts zentral die Liquidität des Hapag-Lloyd Konzerns. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein wesentlicher Teil der Konzernliquidität bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der Hapag-Lloyd AG angesiedelte Cash Pool. Die Höhe der Liquiditätsposition der Hapag-Lloyd AG spiegelt somit die globalen Geschäftstätigkeiten der Hapag-Lloyd AG und weiterer Konzerngesellschaften wider.

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Guthaben bei Kreditinstituten und bilaterale sowie syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus Guthaben bei Kreditinstituten, Wertpapieren des Umlauf- und Anlagevermögens und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2024 insgesamt 7.565,3 Mio. EUR (Vorjahr: 7.843,9 Mio. EUR).

Für die Hapag-Lloyd AG bestehen Transaktionsrisiken insbesondere aus in US-Dollar denominierten Finanzschulden sowie Geldanlagen.

Zur Absicherung der Euro-Wechselkursrisiken werden derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, die ihre Sicherungswirkung ausschließlich im Konzern entfalten. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und zum Teil durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

Der Einsatz von derivativen Sicherungsgeschäften erfolgt grundsätzlich geschäftsbezogen; eingesetzte Derivate dienen nicht der Spekulation.

Die außerbilanziellen Verpflichtungen der Hapag-Lloyd AG sind in den Anmerkungen (14) Haftungsverhältnisse und (15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG dargestellt.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Ausblick für das Linienschiffahrtsegment des Hapag-Lloyd Konzerns spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht dargestellten Ausführungen zur Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich auch für die Hapag-Lloyd AG. Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) und hierbei insbesondere hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar).

Aufgrund der Entwicklung des operativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung zum Bilanzstichtag im Jahr 2024 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD / EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 von einem deutlichen Rückgang des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2025 zu sehen.

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG unterliegt grundsätzlich den segmentübergreifenden Risiken und Chancen des Hapag-Lloyd Konzerns sowie den gleichen Risiken und Chancen des Schiffahrtsegments, die ausführlich im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Darüber hinaus bestehen folgende abweichende oder ergänzende Risiken:

- Eine nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG bzw. zu einer Wertminderung der Beteiligungsbuchwerte führen. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch eingestuft. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken als niedrig eingeschätzt.
- Die Hapag-Lloyd AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken und Chancen ihrer Unternehmensbeteiligungen. Daraus resultierende negative Auswirkungen auf Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.
- Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars – insbesondere für die Bewertungseffekte aus den in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres Risiko dar. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig und die Auswirkungen solcher Wechselkursschwankungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als tragbar eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro ergibt sich dagegen eine Chance. Umgekehrt verhalten sich die Chancen und Risiken bezüglich der getätigten Geldanlagen der Hapag-Lloyd AG in US-Dollar; eine Schwächung des US-Dollars stellt ein Risiko dar, eine Stärkung dagegen eine Chance.

Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf den Risiko- und Chancenbericht im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

## BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, den 26. Februar 2025

### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



# Konzern- abschluss

<b>302</b>	<b>KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>
<b>303</b>	<b>KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG</b>
<b>304</b>	<b>KONZERNBILANZ</b>
<b>306</b>	<b>KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG</b>
<b>308</b>	<b>KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG</b>
<b>310</b>	<b>KONZERNANHANG</b>
310	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
336	Segmentberichterstattung
340	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
352	Erläuterungen zur Konzernbilanz
398	Sonstige Erläuterungen

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse	(1)	19.111,8	17.929,5
Transport- und Terminalaufwendungen	(2)	12.865,4	11.928,9
Personalaufwendungen	(3)	1.154,4	1.029,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	2.071,7	1.931,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(5)	-441,8	-526,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>2.578,5</b>	<b>2.513,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	0,2	13,9
Ergebnis aus Beteiligungen	(12)	-1,2	2,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>2.577,5</b>	<b>2.529,2</b>
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	(6)	370,5	593,8
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	(6)	316,8	242,3
Übrige Finanzposten	(7)	-9,3	151,6
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>2.621,9</b>	<b>3.032,3</b>
Ertragsteuern	(8)	229,8	83,7
<b>Konzernergebnis</b>		<b>2.392,1</b>	<b>2.948,6</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	(9)	2.385,5	2.934,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	6,6	14,2
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>(9)</b>	<b>13,57</b>	<b>16,70</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.



# KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
<b>Konzernergebnis*</b>		<b>2.392,1</b>	<b>2.948,6</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(20)	11,5	-18,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		12,6	-20,4
Steuereffekt		-1,1	1,8
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)*	(20)	1.211,1	-1.033,4
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	-12,7	-17,1
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		-24,0	15,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		10,4	-31,8
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Cashflow Hedges		0,9	-1,0
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(20)	0,6	1,8
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		-3,7	-3,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		4,1	5,1
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Kosten der Absicherung		0,2	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	(20)	-1,3	5,3
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern		-2,1	5,3
Steuereffekt		0,7	-
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>1.209,1</b>	<b>-1.062,0</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>3.601,2</b>	<b>1.886,5</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre* der Hapag-Lloyd AG		3.590,4	1.873,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis*	(21)	10,8	13,4

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

# KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2024

## AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	2.057,1	1.909,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.725,9	1.721,1
Sachanlagen	(11)	17.179,6	13.580,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	1.464,7	1.281,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(13)	71,0	56,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	(14)	22,5	18,7
Derivative Finanzinstrumente	(15)	0,8	1,4
Ertragsteuerforderungen	(8)	7,4	6,1
Aktive latente Ertragsteuern	(8)	62,4	186,5
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>22.591,2</b>	<b>18.761,6</b>
Vorräte	(16)	630,6	454,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	2.447,1	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(13)	2.307,1	2.083,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	(14)	146,4	202,6
Derivative Finanzinstrumente	(15)	–	11,8
Ertragsteuerforderungen	(8)	14,0	13,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	5.480,6	5.809,8
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>11.025,8</b>	<b>10.232,5</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>33.617,1</b>	<b>28.994,2</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

**PASSIVA**

Mio. EUR	Anhang	31.12.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Gezeichnetes Kapital	(18)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(18)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(19)	16.063,9	15.304,5
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(20)	1.776,8	571,9
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>		<b>20.653,8</b>	<b>18.689,5</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	69,4	73,2
<b>Eigenkapital</b>		<b>20.723,2</b>	<b>18.762,7</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	240,7	247,0
Sonstige Rückstellungen	(24)	143,6	86,6
Finanzschulden	(25)	2.370,8	2.318,9
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	(25)	2.715,9	1.489,2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(26)	4,7	35,1
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	(27)	1,2	0,5
Passive latente Ertragsteuern	(8)	255,1	153,7
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>5.731,9</b>	<b>4.330,9</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	13,2	12,4
Sonstige Rückstellungen	(24)	1.397,8	1.101,2
Ertragsteuerschulden	(8)	134,6	239,3
Finanzschulden	(25)	480,8	451,2
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	(25)	1.040,8	804,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(26)	2.765,9	2.487,4
Vertragsverbindlichkeiten	(27)	1.037,9	566,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(26)	201,4	176,0
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	(27)	70,4	51,3
Derivative Finanzinstrumente	(28)	19,1	10,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>7.162,0</b>	<b>5.900,6</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>33.617,1</b>	<b>28.994,2</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

# KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Konzernergebnis	2.392,1	2.948,6
Ertragsteueraufwendungen (+)/-erträge (-)	229,8	83,7
Übrige Finanzposten	9,3	-151,6
Zinsergebnis	-53,7	-351,5
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	2.071,7	1.931,8
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-18,9	-41,8
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-2,8	-16,2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-26,3	-18,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-140,5	-22,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-608,3	1.148,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	147,3	245,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	459,6	-650,7
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-94,4	-138,7
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>4.364,9</b>	<b>4.966,0</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	70,8	110,6
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity Methode einbezogenen Unternehmen	40,5	57,6
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	15,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.166,4	-1.704,6
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-23,2	-762,8
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	12,4	0,7
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-14,1	-2,9
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen <sup>1</sup>	-193,1	-873,5
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-40,5	924,8
Zinseinzahlungen	336,0	587,0
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.977,5</b>	<b>-1.648,2</b>

<sup>1</sup> enthält auch Auszahlungen für Kapitaleinlagen in bereits bestehende nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-1,0	-
Auszahlungen für Dividenden	-1.639,5	-11.088,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	406,2	484,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-487,1	-474,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-1.036,4	-1.026,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-311,8	-231,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendensicherung	-13,4	159,2
<b>Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-3.083,0</b>	<b>-12.176,5</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-695,6</b>	<b>-8.858,7</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>5.809,8</b>	<b>15.236,1</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	366,4	-567,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-695,6	-8.858,7
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>5.480,6</b>	<b>5.809,8</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

## KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schaftetes Konzern- eigenkapital
<b>Stand 1.1.2023</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>23.447,3</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.934,3</b>
davon			
Konzernergebnis*	-	-	2.934,3
Sonstiges Ergebnis*	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-11.077,0</b>
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-11.072,9
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung*	-	-	-
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-4,1
<b>Umgliederungen aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-0,2</b>
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>15.304,5</b>
<b>Stand 1.1.2024</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>15.304,5</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.385,5</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	2.385,5
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1.626,1</b>
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-1.625,8
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-0,3
<b>Stand 31.12.2024</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>16.063,9</b>

\* Die Vergleichsinformationen zum 31. Dezember 2023 wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

der Hapag-Lloyd AG

Neube- wertungen aus leistungs- orientierten Pensions- plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögens- werte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungs- rücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	<b>Summe</b>	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	<b>Summe Eigenkapital</b>
<b>-33,8</b>	<b>39,0</b>	<b>1,5</b>	<b>-</b>	<b>1.626,3</b>	<b>1.632,9</b>	<b>27.893,4</b>	<b>17,7</b>	<b>27.911,1</b>
<b>-18,6</b>	<b>-17,1</b>	<b>1,8</b>	<b>5,3</b>	<b>-1.032,6</b>	<b>-1.061,2</b>	<b>1.873,1</b>	<b>13,4</b>	<b>1.886,5</b>
-	-	-	-	-	-	2.934,3	14,2	2.948,6
-18,6	-17,1	1,8	5,3	-1.032,6	-1.061,2	-1.061,2	-0,8	-1.062,0
-	-	-	-	-	-	<b>-11.077,0</b>	<b>42,0</b>	<b>-11.035,0</b>
-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-	-11.072,9
-	-	-	-	-	-	-	-15,0	-15,0
-	-	-	-	-	-	-	57,3	57,3
-	-	-	-	-	-	-4,1	-0,4	-4,5
<b>0,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>-52,3</b>	<b>21,8</b>	<b>3,3</b>	<b>5,3</b>	<b>593,7</b>	<b>571,9</b>	<b>18.689,5</b>	<b>73,2</b>	<b>18.762,7</b>
<b>-52,3</b>	<b>21,8</b>	<b>3,3</b>	<b>5,3</b>	<b>593,7</b>	<b>571,9</b>	<b>18.689,5</b>	<b>73,2</b>	<b>18.762,7</b>
<b>11,5</b>	<b>-12,7</b>	<b>0,6</b>	<b>-1,3</b>	<b>1.206,9</b>	<b>1.204,9</b>	<b>3.590,4</b>	<b>10,8</b>	<b>3.601,2</b>
-	-	-	-	-	-	2.385,5	6,6	2.392,1
11,5	-12,7	0,6	-1,3	1.206,9	1.204,9	1.204,9	4,2	1.209,1
-	-	-	-	-	-	<b>-1.626,1</b>	<b>-14,5</b>	<b>-1.640,6</b>
-	-	-	-	-	-	-1.625,8	-	-1.625,8
-	-	-	-	-	-	-	-13,9	-13,9
-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,7	-1,0
<b>-40,8</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>1.800,5</b>	<b>1.776,8</b>	<b>20.653,8</b>	<b>69,4</b>	<b>20.723,2</b>

# KONZERNANHANG

## WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

### Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte, alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen sowie Umschlaganlagen (Terminals) betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und der Öffentlichkeit auf der Internetseite des Unternehmens ([www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)) dauerhaft zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 und wurde am 26. Februar 2025 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss planmäßig am 19. März 2025 prüfen und billigen.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Darüber hinaus wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB in der Fassung, die für das Geschäftsjahr anzuwenden ist, zusätzlich zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Der Konzernabschluss wird im Unternehmensregister veröffentlicht.



### Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2024 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig und langfristige Schulden mit Kreditbedingungen
- Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion
- Änderungen an IAS 7 und IFRS 7: Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2024 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

### Im Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2024 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard/ Interpretation		Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IAS 21	Änderungen an IAS 21: Mangel an Umtauschbarkeit	1.1.2025	Erfolgt
IFRS 9/ IFRS 7	Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	1.1.2026	Ausstehend
IFRS 9/ IFRS 7	Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verträge über naturabhängige Stromversorgung	1.1.2026	Ausstehend
IFRS 18	IFRS 18: Darstellung und Angaben im Abschluss	1.1.2027	Ausstehend
IFRS 19	IFRS 19: Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	1.1.2027	Ausstehend

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2025 oder später anzuwenden sind. Eine vorzeitige Anwendung der Standards findet im Hapag-Lloyd Konzern nicht statt. Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern gegebenenfalls relevanten Vorschriften erläutert. Soweit nicht anders angegeben, geht der Konzern derzeit davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

**EU-Endorsement ist bereits erfolgt****Änderungen an IAS 21: Mangel an Umtauschbarkeit**

Durch die Änderungen wird IAS 21 um detaillierte Regelungen ergänzt, nach denen zu bestimmen ist, ob zwei Währungen untereinander getauscht werden können und wie Umrechnungskurse zu bestimmen sind, wenn die Umtauschbarkeit nicht gegeben ist. Darüber hinaus werden Angabepflichten eingeführt, die es den Abschlussadressaten ermöglichen sollen, die tatsächlichen oder erwarteten Auswirkungen der mangelnden Umtauschbarkeit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens einzuschätzen.

**EU-Endorsement ist noch ausstehend****Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten**

Die Änderungen beinhalten eine Klärung der Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten, die mit Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungs-(ESG-) und ähnlichen Merkmalen verknüpft sind. Es wurde in der Praxis diskutiert, inwiefern sich solche ESG-Merkmale in Finanzinstrumenten auf die Folgebilanzierung, also die Bilanzierung zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert, auswirken. Die Folgebilanzierung hängt von den Zahlungsstrom-eigenschaften des finanziellen Vermögenswertes ab. Das IASB will mit den Änderungen klarstellen, wie die vertraglichen Zahlungsströme entsprechender Instrumente in diesem Kontext zu beurteilen sind.

Darüber hinaus adressiert die Änderung die Erfüllung von Verbindlichkeiten durch elektronische Zahlungssysteme. Die Änderungen stellen zum einen klar, zu welchem Zeitpunkt die Ausbuchung erfolgt. Darüber hinaus wird die Option eingeführt, eine finanzielle Verbindlichkeit auszubuchen, bevor das Unternehmen am Erfüllungstag Barmittel liefert, sofern bestimmte Kriterien erfüllt sind.

Mit den Änderungen hat das IASB auch zusätzliche Angabepflichten im Hinblick auf Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert durch das sonstige Ergebnis bewertet werden, sowie auf Finanzinstrumente mit bedingten Merkmalen (bspw. ESG-Ziele) eingeführt.

**Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Verträge über naturabhängige Stromversorgung**

Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen, helfen Unternehmen dabei, auf Strom aus Quellen, wie Wind- oder Solarkraft, zugreifen zu können. Diese sind häufig als sogenannte Power Purchase Agreements (PPA) strukturiert. Der Bezug auf Basis dieser Verträge kann aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen, wie den Wetterbedingungen, schwanken. Die Anwendung der derzeitigen Rechnungslegungsvorschriften konnte zu Erfolgswirkungen führen, die nicht zwingend den Einfluss dieser Verträge auf die Performance des bilanzierenden Unternehmens adäquat reflektierten.

Um eine bessere Abbildung dieser Verträge in den Abschlüssen der Unternehmen zu ermöglichen, beinhalten die Änderungen eine Klarstellung zur Anwendung der sogenannten Eigenbedarfsausnahme („own use exemption“) auf diese Verträge, Anpassung der Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften und zusätzliche Angabepflichten.

**IFRS 18: Darstellung und Angaben im Abschluss**

Primäres Ziel des IFRS 18 ist es, die Beurteilung der Leistung eines Unternehmens durch erhöhte Vergleichbarkeit in der Darstellung zu verbessern. Dazu wird für die Gewinn- und Verlustrechnung vorgegeben, welche Aufwendungen und welche Erträge den neu definierten Bereichen

betrieblicher Bereich (operating), Investitionsbereich (investing) und Finanzierungsbereich (financing) zuzuordnen sind. Ausweiswahlrechte entfallen mithin. Nach den ersten beiden Bereichen sind verpflichtende Zwischengrößen darzustellen.

In der Kapitalflussrechnung entfallen entsprechend die Ausweiswahlrechte für erhaltene und gezahlte Dividenden und Zinsen und das Betriebsergebnis wird als Startpunkt bei der Anwendung der indirekten Methode vorgegeben.

Ein weiteres Ziel des IFRS 18 besteht darin, unternehmensspezifische nützliche Informationen zur Verfügung stellen zu lassen. Dazu werden Vorgaben gemacht, ob und wie Anhangangaben zu sogenannten Management-defined Performance Measures zu machen sind. Zudem wird neu geregelt, nach welchen Aggregations- und Disaggregationsregeln Angaben im Anhang zu machen sind.

Die Auswirkungen durch den ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend anzuwendenden IFRS 18 – Darstellung und Angaben im Abschluss – werden derzeit untersucht. Nach aktuellem Stand wird die Erstanwendung von IFRS 18 einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge haben.

#### **IFRS 19: Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben**

Der neue Standard erlaubt es bestimmten Tochterunternehmen, die IFRS-Rechnungslegungsstandards mit reduzierten Anhangangaben anzuwenden. IFRS 19 kann von einem Tochterunternehmen angewendet werden, wenn das Tochterunternehmen selbst keiner öffentlichen Rechenschaftspflicht unterliegt und sein Mutterunternehmen einen IFRS-Konzernabschluss erstellt. Eine öffentliche Rechenschaftspflicht liegt insbesondere vor, wenn Eigenkapital- oder Fremdkapitalinstrumente des Tochterunternehmens an einem öffentlichen Markt notiert sind. Wendet ein Tochterunternehmen in seinem Einzel- oder Konzernabschluss die vollständigen IFRS an, so reduziert die optionale Anwendung des IFRS 19 den Umfang der anzugebenden Anhangangaben.

#### **Konsolidierungsgrundsätze und -methoden**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

#### **Tochtergesellschaften**

Tochtergesellschaften sind alle Unternehmen, bei denen direkt oder indirekt Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG besteht. Beherrschung ist gegeben, wenn die Hapag-Lloyd AG die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte innehat, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch ihre Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Wesentliche Tochterunternehmen werden ab dem Zeitpunkt vollkonsolidiert, zu dem die Beherrschung über das wesentliche Tochterunternehmen erlangt wird. Endet die Beherrschung, scheiden die entsprechenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis aus.

Die Erstkonsolidierung eines Tochterunternehmens erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei wird zunächst eine vollständige Zeitwertbewertung aller identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Die zum Zeitwert bewertete Gegenleistung für den Erwerb des Beteiligungsanteils wird mit dem auf den erworbenen Anteil entfallenden Eigenkapital verrechnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passiver Unterschiedsbetrag wird zum Zeitpunkt der Entstehung sofort erfolgswirksam erfasst und im sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwerts auf nicht beherrschende Anteile wird nicht angewendet. Mit einem Unternehmenserwerb verbundene Transaktionskosten werden als Aufwand erfasst.

Ein derivativer Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Folgeperioden mindestens einmal jährlich nach Abschluss des Planungsprozesses sowie bei Vorliegen von Hinweisen oder Ereignissen, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, auf Werthaltigkeit überprüft und bei vorliegender Wertminderung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag abgeschrieben (Wertminderungsprüfung). Diese Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte ausgewiesen.

Basis für die Erstellung des Konzernabschlusses bilden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt sind.

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert. Zwischenergebnisse werden eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung für den Konzern sind. Latente Steuern werden für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen angesetzt.

Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital eines Tochterunternehmens werden innerhalb des Konzerneigenkapitals als Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ausgewiesen. Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung als solche ausgewiesen. Transaktionen, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern Anteile an einem bestehenden Tochterunternehmen hinzuerwirbt oder Anteile veräußert, ohne dass damit ein Kontrollwechsel einhergeht, werden als Eigenkapitaltransaktionen zwischen Gesellschaftern bilanziert. Der Unterschiedsbetrag zwischen der erhaltenen bzw. transferierten Gegenleistung und den veräußerten bzw. erhaltenen Anteilen wird im Konzerneigenkapital erfasst.

#### **Gemeinschaftliche Vereinbarungen und Assoziierte Unternehmen**

Gemeinschaftliche Vereinbarungen sind vertragliche Vereinbarungen, auf deren Grundlage zwei oder mehr Parteien eine wirtschaftliche Aktivität begründen, die sie gemeinschaftlich beherrschen. Gemeinschaftliche Führung liegt vor, wenn die Partner zusammenarbeiten müssen, um die relevanten Aktivitäten zu steuern, und Entscheidungen einstimmig getroffen werden müssen. Hat der Hapag-Lloyd Konzern zusammen mit anderen Parteien gemeinschaftliche Beherrschung über ein Unternehmen, wird untersucht, ob es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen handelt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und

Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Gesellschaften, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Ein maßgeblicher Einfluss wird widerlegbar vermutet, wenn die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt einen Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % besitzt.

Ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Gegenüberstellung der Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten zum Erwerbszeitpunkt ist als Geschäfts- oder Firmenwert im Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens enthalten. Ein passiver Unterschiedsbetrag wird als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Ergebnis aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen erfasst.

Der Anteil des Hapag-Lloyd Konzerns am Periodenergebnis bzw. sonstigen Ergebnis von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung bzw. im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Die kumulierten Veränderungen nach dem Erwerbszeitpunkt erhöhen oder vermindern den Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens. Anteilige Verluste, die den Wert des Beteiligungsbuchwerts des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens im Konzern übersteigen, werden nicht erfasst, sofern nicht weitere Instrumente an das Unternehmen ausgegeben werden.

### Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2024 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 153 (31. Dezember 2023: 151) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2023	7	123	3	18	151
Zugänge	2	4	0	0	6
Abgänge	0	4	0	0	4
<b>31.12.2024</b>	<b>9</b>	<b>123</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>153</b>

Im Rahmen des Erwerbs der britischen Gesellschaft ATL Haulage Contractors Limited, Stanford-Le-Hope, geht eine vollkonsolidierte Gesellschaft in den Konsolidierungskreis ein. Weiterhin wurden fünf Gesellschaften neu gegründet, die vollkonsolidiert werden.

Vier unwesentliche Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr 2024 liquidiert. Aus den Entkonsolidierungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Folgende Gesellschaften werden vollkonsolidiert, da die Hapag-Lloyd AG trotz einer Beteiligung von 50 % oder weniger jeweils die Stimmrechtsmehrheit besitzt und somit Beherrschung besteht:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Hapag-Lloyd (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	49,0
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	49,0
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Limited Company	Amman	50,0
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,9
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	49,0
Hapag-Lloyd Bangladesh Private Limited	Dhaka	40,0
Hapag-Lloyd Cote d'Ivoire SAS	Abidjan	25,0
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	49,0
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C.	Kuwait-Stadt	49,0
Hapag-Lloyd Ukraine LLC	Odessa	50,0
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	49,0
NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	49,0

Darüber hinaus hält die Hapag-Lloyd AG an der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, Chile, zwar nur 48,95 % der stimmberechtigten Anteile, stellt aber die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 % der dividendenberechtigten Anteile, sodass Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG vorliegt.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter finden sich unter Anmerkung (21).

Sieben vollkonsolidierte Gesellschaften und zwei nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen haben im Berichtsjahr ein vom Konzern abweichendes Geschäftsjahr. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die fortgeschriebenen Werte jeweils zum 31. Dezember verwendet. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Geschäftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd AG überein.

Eine Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns ist unter Anmerkung (41) aufgeführt.

#### **Anpassungen im Bewertungszeitraum**

Die Erwerbsbilanzierung der am 1. August 2023 erworbenen chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S. A. und SAAM Logistics S. A. sowie ein dazugehöriges Immobilienportfolio (zusammen SAAM Terminals) war im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 aufgrund der hohen Komplexität noch nicht abgeschlossen.

Nach Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023 wurden neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Anpassungen der folgenden Vermögenswerte und Schulden zu diesem Zeitpunkt führten. Die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen immateriellen Vermögenswerte (Verringerung um 117,7 Mio. EUR) und die damit korrespondierenden passiven latenten Steuern (Verringerung um 46,9 Mio. EUR) wurden rückwirkend angepasst. Bei den immateriellen Vermögenswerten handelt es sich überwiegend um erworbene Terminalkonzessionen und Kundenbeziehungen, deren Laufzeiten angepasst wurden. In direktem Zusammenhang damit wurden auch die entsprechenden unter den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte für Terminalflächen (Erhöhung um 33,2 Mio. EUR) und die Leasingverbindlichkeiten (Erhöhung um 33,2 Mio. EUR) angepasst. Insgesamt erhöhte sich durch diese Anpassungen der Geschäfts- oder Firmenwert von 191,9 Mio. EUR um 68,5 Mio. EUR auf 260,4 Mio. EUR. Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist damit abgeschlossen.

Die nachfolgende Tabelle fasst die fortgeführten Anpassungen in der Konzernbilanz unter Berücksichtigung von Währungseffekten zum 31. Dezember 2023 zusammen. Die Auswirkungen auf das erwirtschaftete Konzerneigenkapital resultieren aus den sich durch die beschriebenen Anpassungen ergebenden Veränderungen der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte (Erhöhung um 1,2 Mio. EUR) und den gegenläufigen Effekten auf den Steueraufwand aus der Entwicklung der passiven latenten Steuern (Verringerung um 0,1 Mio. EUR) im Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023.

Mio. EUR	Wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.841,1	68,2	1.909,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.840,7	-119,6	1.721,1
Sachanlagen	13.547,5	33,2	13.580,7
Sonstiges	11.783,1	-	11.783,1
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>29.012,4</b>	<b>-18,2</b>	<b>28.994,2</b>
Leasingverbindlichkeiten	2.260,5	33,2	2.293,7
Passive latente Ertragsteuern	200,8	-47,1	153,7
Sonstiges	7.784,2	-	7.784,2
<b>Summe Schulden</b>	<b>10.245,5</b>	<b>-13,9</b>	<b>10.231,5</b>
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.305,6	-1,1	15.304,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	76,4	-3,2	73,2
Sonstiges	3.384,9	-	3.384,9
<b>Eigenkapital</b>	<b>18.766,9</b>	<b>-4,3</b>	<b>18.762,7</b>

Für das Vorjahr ergeben sich durch die oben beschriebenen Anpassungen nur unwesentliche Veränderungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

### Währungsumrechnung

Jahresabschlüsse werden in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft aufgestellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfelds bezeichnet, in dem die Gesellschaft primär tätig ist. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und fast aller Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung erfolgt hingegen in Euro.

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs und nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) designed sind. Diese sind im sonstigen Ergebnis erfasst.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft werden im sonstigen betrieblichen Ergebnis und im Zusammenhang mit Ertragsteuern im Posten Ertragsteuern gezeigt. Resultieren wechselkursbedingte Gewinne und Verluste aus der Bilanzierung von Finanzschulden, werden diese in der Position übrige Finanzposten gezeigt.

### Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
US-Dollar	1,03935	1,10765	1,08170	1,08150
Kanadischer Dollar	1,49526	1,46686	1,48202	1,45922
Chinesischer Renminbi	7,58658	7,84510	7,78629	7,65923
Singapur-Dollar	1,41684	1,46237	1,44579	1,45228

### Bilanzierung und Bewertung

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

### Geschäfts- oder Firmenwerte

Geschäfts- oder Firmenwerte unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, sondern werden mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt „Wertminderungsprüfung“.



### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworbene Markenrechte, Konzessionen und Kundenstämme werden mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt erfasst. Einzelne erworbene Software wird zu Anschaffungskosten erfasst.

Entwicklungskosten, die direkt dem Entwurf und dem Testen identifizierbarer unternehmensspezifischer Individualsoftwareprodukte zuzuordnen sind, die vom Konzern kontrolliert werden, werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Die aktivierten Herstellungskosten werden auf Grundlage von Einzel- und der Herstellung direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Grundsätzlich erfasst der Hapag-Lloyd Konzern einen immateriellen Vermögenswert aus einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung, wenn er einen Anspruch darauf hat, für die Nutzung der Infrastruktureinrichtung der Konzession eine Gebühr zu verlangen. Der immaterielle Vermögenswert wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert entsprechend dem beizulegenden Zeitwert der erbrachten Dienstleistungen und gegebenenfalls zum Barwert der vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Im Hapag-Lloyd Konzern werden immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer in der Folge zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, abzüglich kumulierter planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibung, bilanziert. Die planmäßige Abschreibung erfolgt linear über folgende Zeiträume bzw. voraussichtlich unternehmensspezifischen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	5–30
Konzessionen	5–12
Computersoftware	3–10

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer und noch nicht nutzungs-bereite immaterielle Vermögenswerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Geschäfts- oder Firmenwerte mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt „Wertminderungsprüfung“. Für immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird jährlich überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden prospektiv als Schätzungsänderung behandelt.

Der weltweite Containerliniendienst wird unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung bzw. Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad bereits durch die weltweiten Tätigkeiten erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

### Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Die Anschaffungskosten umfassen alle Gegenleistungen, die notwendig sind, um einen Vermögenswert zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten werden auf Basis von Einzelkosten sowie direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen.

Nachträgliche Ausgaben werden als nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, wenn eine physische Mehrung vorliegt und es wahrscheinlich ist, dass der mit den Ausgaben verbundene künftige wirtschaftliche Nutzen dem Hapag-Lloyd Konzern zufließen wird.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden voraussichtlichen unternehmensspezifischen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude und Bauten	20 – 80
Schiffe	24 – 29
Container	15
Technische Anlagen und Maschinen	5 – 20
Übrige Anlagen	3 – 10

Die Trockendockarbeiten zur Erzielung der Betriebsgenehmigung (Klassekosten) werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Gleiches gilt für die Einbauten von Abgasreinigungssystemen (sogenannte Scrubber) in Schiffen, die als separate Komponente zu betrachten sind und einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von sieben Jahren unterliegen. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswerts erwarteten Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihrer Schrottwerte ermittelt. Bei Containern ergibt sich der Restwert aus einem festgelegten Anteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, die in der Regel dem ursprünglichen Neupreis des Containers entsprechen. Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

Überprüfungen auf Wertminderung werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt „Wertminderungsprüfung“.

Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 werden zum Zugangszeitpunkt grundsätzlich einzeln und in den entsprechenden Vermögensklassen in Höhe der jeweiligen Leasingverbindlichkeit abzüglich gegebenenfalls erhaltener Leasinganreize und zuzüglich initialer direkter Kosten bewertet. Das Nutzungsrecht wird planmäßig über die Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben und bei Vorliegen einer Wertminderung entsprechend um diese Wertminderung reduziert. Für detaillierte Informationen zur Bilanzierung von Nutzungsrechten siehe nachstehenden Abschnitt „Leasing“.

### Wertminderungsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, Sachanlagen und nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen werden dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise/Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Dabei wird der erzielbare Betrag des zu prüfenden Vermögenswerts dem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit).

Der Geschäfts- oder Firmenwert aus einem Unternehmenszusammenschluss wird den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugewiesen, von denen erwartet wird, dass sie von den Synergien des Zusammenschlusses profitieren werden. Diese Einheiten bzw. Gruppen von Einheiten müssen die niedrigste Stufe innerhalb des Unternehmens darstellen, für die der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird und dürfen nicht größer als ein Segment sein, welches gemäß IFRS 8 Geschäftssegmente ermittelt wurde. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Eine Überprüfung erfolgt auch, wenn Ereignisse oder Umstände eintreten, die darauf hinweisen, dass der Buchwert möglicherweise wertgemindert sein könnte.

Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist. Sofern ein Wertminderungsbedarf ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüberhinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden Vermögenswerte verteilt. Dabei darf der Buchwert eines Vermögenswerts nicht unter seinen beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, seinen Nutzungswert oder Null sinken.

Ergibt sich zu einem späteren Zeitpunkt nach einer in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sind unzulässig.

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (fair value less costs of disposal) und dem Nutzungswert (value in use) des einzelnen Vermögenswerts, der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder der Gruppe zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht notwendig, beide Werte zu ermitteln.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswerts bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zahlen würden. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der künftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme sowie der letztendlichen Veräußerung ermittelt.

### Leasing

Ein Leasingverhältnis ist ein Vertrag, der das Recht auf Nutzung eines Vermögenswerts (des Leasinggegenstands) für einen vereinbarten Zeitraum gegen Entgelt überträgt. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird von Hapag-Lloyd auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

### Leasingnehmer

Hapag-Lloyd erfasst im Rahmen des Single Accounting Model nach IFRS 16 zu Beginn eines jeden Leasingverhältnisses ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in der Bilanz, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit eines Leasingverhältnisses beträgt zwölf Monate oder weniger oder (2) es handelt sich bei dem Leasingobjekt um einen geringwertigen Vermögenswert.

Die Leasingobjekte innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns entfallen auf die folgenden wesentlichen Vermögenswertklassen:

- (1) angemietete Containerschiffe,
- (2) angemietete Container,
- (3) angemietete Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen.

Wie eigene Vermögenswerte werden Nutzungsrechte für die vorstehenden Vermögenswertklassen in dem Bilanzposten Sachanlagen ausgewiesen.

Werden die oben dargestellten Erleichterungsvorschriften nach IFRS 16 nicht in Anspruch genommen, werden die Nutzungsrechte im Zugangszeitpunkt, ausgehend von der Höhe der Leasingverbindlichkeit, zu Anschaffungskosten bewertet. Diese erhöhen sich um alle bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen sowie um anfängliche direkte Kosten, welche Hapag-Lloyd entstanden sind, und reduzieren sich um etwaige erhaltene Leasinganreize. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen und Neubewertungen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag implizit festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

In Abhängigkeit von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung wendet Hapag-Lloyd einen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen Grenzfremdkapitalzinssatz für die drei definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrigen Anlagen.

Hapag-Lloyd berücksichtigt ein- und zweiseitig vorliegende Verlängerungs- und Kündigungsrechte in den untersuchten Verträgen gemäß IFRS 16. Bei einseitigen Verlängerungs- bzw. Kündigungsrechten, die bei Hapag-Lloyd vor allem bei Containerschiffsverträgen und bei angemieteten Grundstücken, Gebäuden, Bauten und übrige Anlagen vorliegen können, wird für die Bestimmung der Laufzeit des Vertrags die Wahrscheinlichkeit der Ausübung der bestehenden Option unter Beachtung ökonomischer Gegebenheiten und auf Einzelbasis beurteilt.

Beidseitige Kündigungsrechte bestehen im Wesentlichen bei einer überwiegenden Anzahl von Containermietverträgen. Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen, ob bei der Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem signifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer gegebenenfalls vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert. Die Beurteilung hat wesentliche Auswirkungen auf den Betrag der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte.

Ein Teil der Containermietverträge wird auf Basis eines Portfolioansatzes bilanziert, da die einzelnen Leasingverträge im gebildeten Portfolio ähnlich ausgestaltet sind.

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente und ordnet die vertragliche Gegenleistung jeder Leasing- und Nichtleasingkomponente auf der Grundlage ihres relativen Einzelveräußerungspreises zu. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

Die Vorschriften nach IFRS 16 werden nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

### Finanzinstrumente

Im Hapag-Lloyd Konzern sind die finanziellen Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums als „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC), „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ (FVTPL) und „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet“ (FVOCI) klassifiziert. Es wird weder von der Fair-Value-Option noch von der OCI-Option Gebrauch gemacht.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden entweder zu „fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ oder „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“. Sie sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder beim erstmaligen Ansatz – unter bestimmten Voraussetzungen – als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ designiert wurden (FV-Option).

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) eingebunden sind, sondern „zu Handelszwecken gehalten“ werden, sind der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zuzuordnen.

Nicht derivative Basisverträge, bei denen es sich nicht um finanzielle Vermögenswerte im Anwendungsbereich von IFRS 9 handelt, werden bezüglich der Existenz von eingebetteten Derivaten analysiert. Eingebettete Derivate sind hierbei getrennt vom Basisvertrag als eigenständiges Finanzinstrument auszuweisen, wenn unter anderem beide Komponenten unterschiedliche wirtschaftliche Eigenschaften aufweisen, die nicht eng miteinander verbunden sind. Liegt eine Trennungspflicht vor, sind eingebettete Derivate erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Der Hapag-Lloyd Konzern reklassifiziert finanzielle Vermögenswerte nur dann, wenn sich das Geschäftsmodell des Vermögenswertes ändert. Im Geschäftsjahr 2024 gab es wie im vorangegangenen Geschäftsjahr keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

### Originäre finanzielle Vermögenswerte

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei originären finanziellen Vermögenswerten, die nicht der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zugeordnet sind, werden zusätzlich dem Erwerb direkt zurechenbare Transaktionskosten bei der Erstbewertung berücksichtigt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet. Der erstmalige Ansatz erfolgt mit der Entstehung des unbedingten Anspruchs auf Zahlung bei Übergabe der Ware an den Verfrachter.

Die Folgebewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, eines Großteils der sonstigen finanziellen Forderungen sowie von den meisten Finanzinstrumenten innerhalb der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode.

Erwartete Kreditverluste bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden als Wertberichtigung erfasst. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungs Komponente sind dabei die Wertberichtigungen stets in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste zu bemessen.

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird, oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt.

Ein Ausfall bei einem finanziellen Vermögenswert gilt als eingetreten, wenn die vertraglichen Zahlungen nicht eingetrieben werden konnten und von einer Uneinbringlichkeit ausgegangen wird.

Einige sonstige finanzielle Forderungen und ein bestimmter Teil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Hierbei handelt es sich einerseits um Wertpapiere und andererseits um Beteiligungen. Die Bewertungsgewinne und -verluste werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für Ersteres in den Zinserträgen und sonstigen Finanzerträgen bzw. Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzaufwendungen und für Zweiteres im Ergebnis aus Beteiligungen erfasst.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion übertragen werden, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswerts verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden. Werden alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus einem finanziellen Vermögenswert weder übertragen noch behalten und wird die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert nicht behalten, findet ebenfalls eine Ausbuchung statt. Darüber hinaus werden finanzielle Vermögenswerte, die als ausgefallen gelten, dann ausgebucht, wenn alle Maßnahmen zur Eintreibung erfolglos blieben.

Transaktionen, bei denen bilanzierte Vermögenswerte übertragen werden, aber entweder alle oder alle wesentlichen Risiken und Chancen aus den übertragenen Vermögenswerten behalten werden, führen zu keiner Ausbuchung der übertragenen Vermögenswerte.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Schecks sowie kurzfristige Bankguthaben und sonstige kurzfristige, hochliquide Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Zu diesen Geldanlagen gehören auch Geldmarktfonds und Reverse Repo-Geschäfte. Geldmarktfonds sind Geldanlagen, die überwiegend in verschiedene, kurzfristige und liquide Geldmarkt- und Wertpapiere, wie zum Beispiel Termingelder, Reverse Repo-Geschäfte und Anleihen investieren. Bei Reverse Repo-Geschäften handelt es sich um einen Kauf von Wertpapieren mit der Vereinbarung, sie auf Termin zuzüglich Zinsen wieder zu verkaufen; wirtschaftlich handelt es sich um eine durch Wertpapiere besicherte Geldanlage. Zahlungsmitteläquivalente dienen dazu, kurzfristigen Zahlungsverpflichtungen nachkommen zu können.

Die Bilanzierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt – bis auf Geldmarktfonds – zu fortgeführten Anschaffungskosten. Zinserträge werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge erfasst. Geldmarktfonds werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Kursgewinne und -verluste sowie Dividenderträge aus Geldmarktfonds werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge bzw. Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen erfasst.

Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht saldiert, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen sowie der hohen Bonität der kontrahierenden Kreditinstitute sind die erwarteten Kreditausfälle bei Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen geringfügig (niedriges Ausfallrisiko am Abschlussstichtag) und werden nicht angesetzt.

### Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

Der erstmalige Ansatz einer originären finanziellen Verbindlichkeit erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Im Rahmen der Folgebewertung werden originäre finanzielle Verbindlichkeiten in der Regel zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Führt eine Überprüfung von geänderten Vertragsbedingungen anhand quantitativer und qualitativer Kriterien zu der Einschätzung, dass beide Vertragswerke als substanziell gleich anzusehen sind, so wird die alte Verbindlichkeit zu geänderten Bedingungen fortgeführt, indem der Buchwert ergebniswirksam angepasst wird. Der neue Buchwert der Verbindlichkeit ergibt sich dabei aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme, die mit dem ursprünglichen Effektivzinsatz diskontiert werden.

### Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert am Tag des Vertragsabschlusses bewertet. Die Folgebewertung erfolgt ebenfalls zu dem am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument designiert wurde und welche Art der Sicherungsbeziehung vorliegt.



Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges abgebildet.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrunde liegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, inwieweit die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte kompensieren.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird in der Rücklage für Cashflow Hedges im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Der nicht designierte Teil des Derivats wird in einer separaten Rücklage für Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern werden die Wertveränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften von der Sicherungsbeziehung ausgeschlossen.

Führt die abgesicherte Transaktion später zum Ansatz eines nichtfinanziellen Postens, so wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag von der separaten Eigenkapitalkomponente umgegliedert und bei den anfänglichen Kosten oder beim sonstigen Buchwert des abgesicherten Vermögenswerts oder der abgesicherten Verbindlichkeit als sogenanntes Basis Adjustment berücksichtigt.

Bei allen anderen Cashflow Hedges hingegen wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag in der Periode oder den Perioden, in denen sich die abgesicherten Zahlungsströme auf die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) auswirken, als Reklassifizierungsbetrag in die GuV umgegliedert.

Wenn ein Sicherungsgeschäft im Hapag-Lloyd Konzern ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im sonstigen Ergebnis kumulierte Gewinn bzw. Verlust im sonstigen Ergebnis und wird erst dann erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn das Grundgeschäft eintritt. Wird der Eintritt der künftigen Transaktion nicht länger erwartet, sind die außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste sofort erfolgswirksam zu vereinnahmen.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) erfüllen – einschließlich trennungspflichtiger eingebetteter Derivate -, werden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### **Vorräte**

Die Vorräte werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Bei einem am Bilanzstichtag niedrigeren Marktpreis am Beschaffungsmarkt werden die Brennstoffe nur abgeschrieben, soweit die damit in Verbindung stehenden Transportdienstleistungen nicht mit Gewinn erbracht werden können. Zur Bewertung der Anschaffungskosten wendet der Hapag-Lloyd Konzern die gleitende Durchschnittsmethode an.

Eine Abwertung der Vorräte zum Bilanzstichtag erfolgt, wenn der Marktpreis unter dem Buchwert liegt.

Im Mai 2023 hat die Europäische Union beschlossen den Seeverkehr in das EU-Emissionshandelssystem (EU ETS) einzubeziehen. Das EU-Emissionshandelssystem ist ein System, das die Treibhausgasemissionen bestimmter Sektoren in der EU reguliert und begrenzt. Die Schifffahrtsemissionen sind ab 2024 in das EU ETS einbezogen. Daher muss Hapag-Lloyd für die Geschäftsjahre ab 2024 EU-Allowances (EUAs) für CO<sub>2</sub>-Emissionen erwerben, die zunächst 40 % der Emissionen abdecken mit sukzessiver Erhöhung in den Folgejahren. Da es sich bei den Emissionszertifikaten effektiv um einen Input handelt, der im Leistungserbringungsprozess verbraucht wird, bilanziert die Gruppe die EUAs als Vorräte. Darüber hinaus bestehen die Vorräte im Wesentlichen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, welche insbesondere Brennstoffbestände (Bunker) umfassen.

### **Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (zum Beispiel Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer nach der Projected Unit Credit Method. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit Obligation – DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten künftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industrieanleihen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industrieanleihen lauten auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf.

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden – ebenso wie die Differenz zwischen typisiert ermitteltem Zinsertrag und tatsächlichem Ertrag aus Planvermögen – vollständig im sonstigen Ergebnis, d. h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert oder gekürzt, werden sowohl der Teil der Leistungsänderung, der sich auf vergangene Perioden bezieht (nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand), als auch die Gewinne und Verluste aus der Plankürzung sofort erfolgswirksam berücksichtigt. Die Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfasst.

Sofern einzelne Pensionsverpflichtungen durch externe Vermögenswerte finanziert werden (zum Beispiel durch qualifizierte Versicherungen), werden die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, die dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Bilanzstichtag entsprechen, abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens bilanziert.

Eine aus Vorauszahlungen auf künftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge entsteht.

Bei beitragsorientierten Plänen leistet der Konzern aufgrund einer gesetzlichen, einer vertraglichen oder einer freiwilligen Verpflichtung Beiträge an öffentliche oder private Pensionsversicherungspläne. Der Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

### **Sonstige Rückstellungen**

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe sowie Fälligkeit verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen kaufmännischen Schätzung des Erfüllungsbetrags angesetzt und berücksichtigen künftige Kosten- und Preissteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst.

Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gebildet wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

Für am Abschlussstichtag noch nicht abgeschlossene Transportaufträge, die im Zusammenhang mit belastenden Verträgen stehen, wird eine Rückstellung passiviert. Der zurückzustellende Betrag wird unter Berücksichtigung der, den Transportaufträgen zurechenbaren, variablen Kosten sowie der anteiligen Fixkosten berechnet.

Die ab dem Geschäftsjahr 2020 gewährten langfristigen Vergütungspläne stellen „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ im Sinne des IAS 19 dar. Der Konzern erfasst für diese Vergütungspläne Verbindlichkeiten und Aufwendungen auf der Grundlage einer Formel, welche die Entwicklung bestimmter KPIs im Zeitablauf berücksichtigt, wobei die zum jeweiligen Bilanzstichtag bilanzierte Verpflichtung die bisher erdienten Leistungen umfasst.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten künftigen Schadensverlaufs gebildet.

### **Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten**

Im Segment Linienschiffahrt werden Umsätze im Wesentlichen im Zusammenhang mit Transportdienstleistungen innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden generiert. Pro Transportauftrag (Shipment) besteht eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Die Leistungsverpflichtung beinhaltet als variablen Bestandteil des Transaktionspreises unter anderem auch Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise führt hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunkts der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt nach der inputorientierten Methode zur Messung des Leistungsfortschritts.

Eine Vertragsverbindlichkeit reflektiert die zum Abschlussstichtag tatsächlich noch zu erbringende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit noch nicht beendeten Schiffsreisen. Die Leistungsverpflichtung bemisst sich aus dem unbedingten Anspruch auf Zahlung des Transportentgelts und wird mit Übergabe der Ware an den Verfrachter, entsprechend der zugehörigen Forderung aus Lieferung und Leistung, erfasst.

In der Folge wird die Vertragsverbindlichkeit gemäß Transportfortschritt gegen die Umsatzerlöse ratierlich aufgelöst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen je Schiffsreise. Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegen einer hohen Komplexität. Im Laufe des Geschäftsjahres hat der Konzern eine Überprüfung der dem Transportfortschritt zuzurechnenden Kosten für noch nicht beendete Schiffsreisen vorgenommen und die Ermittlung zugunsten einer wirtschaftlich besseren Darstellung prospektiv angepasst.

Die Umsatzerlöse im Segment Terminal & Infrastruktur bestehen im Wesentlichen aus hafennahen Dienstleistungen (Kaigebühren, Stauen und Löschen von Containern, Stückgut und Schüttgut), die in der Regel innerhalb eines kurzen Zeitraums erbracht werden. Diese hafennahen Dienstleistungen werden mit den Kunden als eine einzige Transaktion vertraglich vereinbart und weisen einen hohen Integrationsgrad auf. Dementsprechend stellen die hafennahen Dienstleistungen eine Leistungsverpflichtung dar. Umsätze aus Verträgen mit Kunden werden zu dem Zeitpunkt realisiert, an dem die Dienstleistungen für den Kunden erbracht werden. Für die Umsatzrealisierung bestimmt der Hapag-Lloyd Konzern den Transaktionspreis in Übereinstimmung mit den von den Hafenbehörden in bestimmten Ländern veröffentlichten oder mit den Kunden vereinbarten Tarifen.

Im Segment Terminal & Infrastruktur werden auch Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Containern auf der Grundlage der Nutzungsdauer des Lagerplatzes erbracht, die eine separate Leistungsverpflichtung darstellen. Erträge aus Containerlagerungsdiensten werden über einen Zeitraum von Lagertagen erfasst.

Erbringt Hapag-Lloyd Bau- oder Ausbauleistungen, ist grundsätzlich die hierfür erhaltene Gegenleistung gemäß IFRS 15 anzusetzen. Die mit Bau- oder Ausbauleistungen im Rahmen einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung verbundenen Umsatzerlöse werden in der Regel über einen Zeitraum erfasst.

## Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen für Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags werden keine Steuerverbindlichkeiten oder Steuerforderungen für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive latente Steuer für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge angepasst. Ertragsteuerverbindlichkeiten werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 auf der Grundlage der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode gebildet. Sie resultieren aus temporären Unterschieden in den Wertansätzen von Vermögenswerten und Schulden in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz.

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen bzw. aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2025 bis 2029, die für steuerliche Zwecke auf zehn Jahre verlängert wurde.

Latente Steuern werden unmittelbar dem sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet, wenn sie sich auf Posten beziehen, die ebenfalls unmittelbar dem sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet werden.

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten werden.

Latente Steueransprüche (aktive latente Steuern) und latente Steuerschulden (passive latente Steuern) werden saldiert, soweit das Unternehmen ein Recht zur Aufrechnung der laufenden Ertragsteueransprüche und -schulden hat und wenn sich die aktiven und passiven latenten Steuern auf laufende Ertragsteuern beziehen.

Hapag-Lloyd fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Modellregelungen der globalen Mindestbesteuerung (Pillar II). Die Pillar II Gesetzgebung wurde in Deutschland, der Jurisdiktion in der die Hapag-Lloyd AG als Konzernobergesellschaft steuerlich ansässig ist, am 27. Dezember 2023 gesetzlich verankert und ist am 1. Januar 2024 in Kraft getreten.

Gemäß den Regelungen zur globalen Mindeststeuer muss Hapag-Lloyd für jedes Land eine Zusatzsteuer in Höhe der Differenz zwischen dem konsolidierten Landeseffektivsteuersatz und dem Mindeststeuersatz von 15 % – berechnet auf Basis der sogenannten GloBE Regelungen – zahlen, in dem Hapag-Lloyd eine oder mehrere sogenannte Constituent Entities zuzurechnen sind.

Hapag-Lloyd hat eine umfassende Analyse hinsichtlich der Auswirkungen von Pillar II auf die steuerliche Gesamtbelastung, insbesondere vor dem Hintergrund der Ausnahme für Einkünfte aus dem internationalen Seeverkehr, durchgeführt. Die Ausnahmeregelung gilt vor allem für die Hapag-Lloyd AG als auch für Hapag-Lloyd (USA) LLC.

Für beide Gesellschaften wurden umfangreiche Berechnungen vorgenommen und basierend auf dem derzeitigen Kenntnisstand erachtet Hapag-Lloyd das Risiko, eine Ergänzungssteuer für Deutschland sowie die USA nach dem deutschen Mindeststeuergesetz leisten zu müssen, für sehr gering.

Zudem hat eine Analyse über die Länder und Constituent Entities, bei denen keine Einkünfte aus internationaler Schifffahrt vorliegen, hinsichtlich der sogenannten Safe Harbour Regelungen auf Basis des qualifizierten Country-by-Country Reports des Geschäftsjahres 2024 gezeigt, dass ca. die Hälfte der Länder, denen Hapag-Lloyd Constituent Entities zuzurechnen sind, bereits aufgrund des De-Minimis-Tests (Umsatz und Gewinn nach Country-by-Country Report unterhalb der De-Minimis-Schwelle) ausgeschlossen werden können.

Eine weitere Analyse der Effektivsteuersätze auf Basis des Country-by-Country Reports des Geschäftsjahres 2024 hat ergeben, dass zusätzlich viele Jurisdiktionen, welche nicht bereits aufgrund des De-Minimis-Tests auszunehmen sind, aus dem Anwendungsbereich der Mindeststeuer fallen werden, da der Effektivsteuersatz in diesen Jurisdiktionen jeweils größer als 15 % ist. Verblieben sind danach im Geschäftsjahr 2024 fünf Länder, welche umfangreich analysiert wurden.

Zusammenfassend rechnet Hapag-Lloyd damit, dass die globale Mindeststeuer keinen signifikanten Einfluss auf die Konzernsteuerquote haben wird.

### **Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen**

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfordert die Anwendung rechnungslegungsbezogener Schätzungen, die per Definition selten den tatsächlichen Ergebnissen entsprechen. Die Anwendung der Rechnungslegungsmethoden des Konzerns unterliegt zudem der Ausübung von Ermessen durch das Management. Nachstehend geben wir einen Überblick über Sachverhalte mit höheren Beurteilungsspielräumen oder höherer Komplexität, bei denen es zu einer wesentlichen Anpassung kommt, wenn die Schätzung und Annahmen innerhalb des nächsten Geschäftsjahres überarbeitet werden. Ausführliche Informationen zu diesen Schätzungen und Ermessensentscheidungen sind in den sonstigen Anhangangaben enthalten. Darüber hinaus wird erläutert, welche Anpassung in diesem Jahr infolge einer Änderung vorheriger Schätzungen vorgenommen wurde. Für weitere Ausführungen zu signifikanten Ermessensentscheidungen, die die Bestimmung von Höhe und Zeitpunkt aus Verträgen mit Kunden erheblich beeinflussen, wird auf Anmerkung (1) verwiesen.

### **Ermessensentscheidungen bei der Identifizierung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und der Allokation von Geschäfts- oder Firmenwerten für Zwecke der Wertminderungsprüfung**

Die Identifizierung von zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGE) unterscheidet sich je nach Geschäftsaktivität. In der Containerlinienschifffahrt werden alle maritimen Vermögenswerte in einem integrierten Liniennetz eingesetzt, so dass die operativen Zahlungsströme nicht einzelnen Vermögenswerten zugeordnet werden und daher das Segment Linienschifffahrt in seiner Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert wird. Innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur wird jedes Terminal als eigene ZGE betrachtet. Für Zwecke der Wertminderungsprüfung müssen bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwerte auf ZGE oder Gruppen von ZGE allokiert werden. Diese Allokation ist ermessensbehaftet und in Anmerkung (10) Immaterielle Vermögenswerte dargestellt.

### **Schätzungen im Rahmen der Wertminderungsprüfung der Geschäfts- und Firmenwerte**

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Linienschifffahrt basiert auf der Schätzung diskontierter Cashflows. Die Cashflows basieren auf der vom Management genehmigten Planung. Es liegt in der Natur von Planungen, dass sie auf Annahmen beruhen, die mit Unsicherheit behaftet sind. Die den wesentlichen Annahmen zugewiesenen Werte stellen die Einschätzung des Managements über die zukünftigen Entwicklungen der Containerlinienschifffahrt dar und basieren auf internen und externen Quellen.

Die Einheitlichkeit der Planung hinsichtlich der Schätzungen wird durch zentralisierte Prozesse unter Einbeziehung zentraler Konzernfunktionen sichergestellt. Die verwendeten Abzinsungssätze spiegeln den Zeitwert des Geldes und die spezifischen Geschäftsrisiken wider, die mit den zugrunde liegenden Cashflows verbunden sind.

Die wesentlichen Annahmen, die der Schätzung des erzielbaren Betrags zugrunde lagen, sind in Anmerkung (10) Immaterielle Vermögenswerte beschrieben.

### **Ermessensentscheidungen im Rahmen der Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht**

Im Rahmen der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen bei Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Wahrscheinlichkeit der Ausübung bestehender Optionen getroffen. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch aktuelle Marktgegebenheiten und mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Verträgen mit beidseitigem Kündigungsrecht bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer gegebenenfalls vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert.

Bei ähnlich ausgestalteten Containermietverträgen werden die Laufzeiten sowie grundsätzlich die als Leasingzahlungen zu berücksichtigenden festen Zahlungen auf Basis eines Portfolioansatzes bestimmt und einheitlich für alle Leasingverträge des Portfolios angewendet.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (31) Leasing.

### **Schätzung der Nutzungsdauern und Restwerte für Sachanlagen**

Nutzungsdauern und Restwerte für Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen der Nutzungsdauern und Restwerte für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umweltaforderungen oder rechtlichen Beschränkungen, technischen Entwicklungen oder sonstigen Marktzwängen (unter anderem Umsetzung der Sustainable-Finance Strategie der EU) und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Die Schätzung der Restwerte von Containerschiffen unterliegt Unsicherheiten und Schätzungen. Diese resultieren im Wesentlichen aus der langen Nutzungsdauer der Schiffe, der Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und des künftigen Stahlpreises, der eine wesentliche Bestimmungsgröße des Restwerts eines Containerschiffs darstellt. Grundsätzlich entspricht der Restwert eines Containerschiffs bzw. einer Klasse von Containerschiffen dessen Schrottwert. Der Schrottwert wird bestimmt auf Basis des Leergewichts eines Containerschiffs und des durchschnittlichen Stahlpreises. Anpassungen des Restwerts von Containerschiffen werden dann vorgenommen, wenn die Änderung des Restwerts zum Abschlussstichtag wesentlich ist.

Die Angaben der geschätzten Nutzungsdauern finden sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“. Die Buchwerte der Sachanlagen sind der Anmerkung (11) Sachanlagen zu entnehmen.



### **Schätzung der Verpflichtung für leistungsorientierte Pensionspläne**

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen unter anderem Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftlicher Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen.

Für detailliertere Erläuterungen wird auf die Anmerkung (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen verwiesen.

### **Ermessensentscheidungen beim Ausweis von Geldmarktfonds als Zahlungsmitteläquivalente**

Die Hapag-Lloyd AG hat liquide Mittel in Geldmarktfonds angelegt. Dabei haben die Geldmarktfonds weder eine begrenzte Laufzeit noch einen festen Rückzahlungsbetrag. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die von der Hapag-Lloyd AG gehaltenen Anteile an den Geldmarktfonds erfüllen aufgrund ihrer spezifischen Ausstattungsmerkmale dennoch die Definition von Zahlungsmitteläquivalenten und werden deshalb in der Bilanz und Kapitalflussrechnung unter dem Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen. Diese Einschätzung wurde für Geldmarktfonds auf Basis einer Beurteilung relevanter Merkmale des Fonds und der vom Fonds gehaltenen Instrumente, wie beispielsweise Volatilität, Rendite, Bonität, Laufzeit und Diversifikation vorgenommen, wobei diese Einschätzungen teilweise ermessensbehaftet sind.

### **Risiken und Unsicherheiten**

Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

### **Klimabezogene Sachverhalte**

Durch klimabezogene Sachverhalte könnten sich durch veränderte Annahmen in Zusammenhang mit der Nutzungsdauer von Schiffen Auswirkungen auf den Konzernabschluss von Hapag-Lloyd ergeben. Wesentliche Faktoren zur Ermittlung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer eines Schiffes umfassen insbesondere die Wirtschaftlichkeit und Effizienz, welche im engen Zusammenhang mit der Dekarbonisierung der Flotte stehen. Im Rahmen der Strategie 2030 werden die Kapazitäten der Hapag-Lloyd Flotte durch Neuanschaffung oder Umbau bestehender Schiffe erweitert. Gleichzeitig werden vergleichsweise ineffiziente Schiffe durch modernere Schiffe ersetzt, wobei hier der Fokus im Wesentlichen auf Charterschiffen liegt. Durch entsprechende Modernisierungsmaßnahmen in der Flotte wird auch bei älteren Schiffen ein effizienter Betrieb sichergestellt, sodass die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer unverändert Gültigkeit besitzt. Aus den zuvor beschriebenen Maßnahmen ergeben sich (derzeit) deshalb keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss von Hapag-Lloyd.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitäten gliedern sich seit dem 30. September 2023 in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Informationen für das Vorjahr wurden entsprechend angepasst. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

### Segment Linienschifffahrt

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Linienschifffahrt umfasst den Seetransport von Containern sowie den dazugehörigen Transport im Hinterland. Folglich resultieren die global generierten Umsatzerlöse aus der Verschiffung und dem Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen. Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen Fahrtgebiete.

### Segment Terminal & Infrastruktur

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur umfasst im Wesentlichen den Betrieb von Terminals. Damit verbunden ist das Handling von Containern und anderen Frachten. Die relevanten Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns als Grundlage für die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind das EBIT und EBITDA.

### Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen für die Segmentberichterstattung liegen die im Konzernabschluss verwendeten International Financial Reporting Standards (IFRS) zugrunde. Für weitere Erläuterungen wird auf das Kapitel „Bilanzierung und Bewertung“ verwiesen.

### Segmentberichtsinformationen

In der nachfolgenden Tabelle werden die vom Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zur Beurteilung der Leistung der operativen Segmente herangezogenen Steuerungsgrößen und darüber hinausgehende segmentbezogene Größen dargestellt. Die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich aus den konsolidierten Umsatzerlösen der Einzelsegmente und der Bereinigung der Intersegmentumsatzerlöse.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024			
	Linien-schiff-fahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>18.754,3</b>	<b>401,1</b>	<b>-43,6</b>	<b>19.111,8</b>
davon Intersegmentumsatzerlöse	4,1	39,5	-43,6	-
davon externe Umsatzerlöse	18.750,2	361,6	-	19.111,8
Transport- und Terminalaufwendungen	12.783,0	123,4	-41,0	12.865,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-24,8	25,0	-	0,2
<b>EBITDA</b>	<b>4.509,9</b>	<b>139,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>4.649,2</b>
EBITDA-Marge (in %)	24,0	34,8	-	24,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.998,5	73,2	-	2.071,7
<b>EBIT</b>	<b>2.511,3</b>	<b>66,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>2.577,5</b>
EBIT-Marge (in %)	13,4	16,5	-	13,5
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	361,8	8,8	-0,1	370,5
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	303,9	12,9	-0,1	316,8
Ertragsteuern	210,7	19,1	-0,1	229,8
<b>EAT</b>	<b>2.349,0</b>	<b>43,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>2.392,1</b>

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*			
	Linien-schiff-fahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>17.762,3</b>	<b>187,1</b>	<b>-19,8</b>	<b>17.929,5</b>
davon Intersegmentumsatzerlöse	0,5	19,4	-19,8	-
davon externe Umsatzerlöse	17.761,8	167,7	-	17.929,5
Transport- und Terminalaufwendungen	11.909,3	44,2	-24,6	11.928,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-4,0	17,9	-	13,9
<b>EBITDA</b>	<b>4.414,9</b>	<b>46,0</b>	<b>0,1</b>	<b>4.460,9</b>
EBITDA-Marge (in %)	24,9	24,6	-	24,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.902,3	29,5	-	1.931,8
<b>EBIT</b>	<b>2.512,6</b>	<b>16,5</b>	<b>0,1</b>	<b>2.529,2</b>
EBIT-Marge (in %)	14,1	8,8	-	14,1
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	591,3	3,3	-0,7	593,8
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	235,8	6,6	-0,7	241,7
Ertragsteuern	82,2	1,6	-	83,7
<b>EAT</b>	<b>2.937,4</b>	<b>11,1</b>	<b>0,1</b>	<b>2.948,6</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

### Informationen über geografische Gebiete

Die Zuordnung des Sachanlagevermögens sowie der immateriellen Vermögenswerte zu einzelnen Ländern erfolgt in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns sowie von dem eingetragenen Firmensitz der Konzerngesellschaften. Für bestehende Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, welche unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurden, erfolgt die Zuordnung auf der Grundlage des jeweiligen Firmensitzes der Beteiligungsgesellschaften.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die langfristigen Vermögenswerte nach geographischen Gebieten.

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Inland	19.846,5	16.126,4
Drittland	2.580,7	2.366,3
<b>Hapag-Lloyd Konzern</b>	<b>22.427,2</b>	<b>18.492,8</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die Allokation der Nettofrachterlöse erfolgt auf Basis von abgeschlossenen Schifffreisen und des Landes, in dem sich der Löschhafen des Transportauftrags befindet. Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) werden auf der Grundlage des Standortes der Häfen allokiert, an dem sich die betroffenen Container befanden. Erlöse aus der Vercharterung von Schiffen sowie aus der entgeltlichen Überlassung von Containerstellplätzen auf Schiffen werden in Abhängigkeit des Firmensitzes des Vercharterers allokiert. Die aus dem Terminalgeschäft resultierenden Umsatzerlöse werden in Abhängigkeit des Firmensitzes der Terminalgesellschaften zugeordnet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die extern generierten Umsatzerlöse nach geographischen Gebieten.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Inland	1.091,1	853,6
Drittland	18.020,6	17.075,9
USA	4.263,9	4.101,6
<b>Hapag-Lloyd Konzern</b>	<b>19.111,8</b>	<b>17.929,5</b>

Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet<sup>1</sup> werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Asien – Europa	4.946,8	3.963,2
Pazifik	5.351,6	4.511,5
Atlantik	3.710,0	4.850,0
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	3.182,6	3.193,5
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.563,3	1.244,2
<b>Gesamt</b>	<b>18.754,3</b>	<b>17.762,3</b>

<sup>1</sup> Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammengefasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

#### Informationen über Produkte und Dienstleistungen

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden für die Gruppen vergleichbarer Produkte und Dienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
<b>Segment Linienschifffahrt</b>	<b>18.750,2</b>	<b>17.761,8</b>
Containertransportdienstleistung	17.344,8	16.309,9
Sonstige	1.405,4	1.451,9
<b>Segment Terminal &amp; Infrastruktur</b>	<b>361,6</b>	<b>167,7</b>
Containerhandling	265,1	117,0
Sonstige	96,5	50,7
<b>Hapag-Lloyd Konzern</b>	<b>19.111,8</b>	<b>17.929,5</b>

#### Informationen über wichtige Kunden

Im Geschäftsjahr 2024 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (1) Umsatzerlöse

#### Umsatzerlösströme

Der Hapag-Lloyd Konzern erbringt Transportdienstleistungen von Containern über See, aber auch daran gekoppelte Hinterlandtransporte für Kunden und somit das Angebot des Transports von Tür zu Tür sowie Terminaldienstleistungen. Demzufolge erzielt der Hapag-Lloyd Konzern Umsatzerlöse hauptsächlich aus Seefracht, Containerinlandstransporten und Terminal-Handling-Gebühren.

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Produkten und Dienstleistungen sowie im Segment Linienschifffahrt nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt „Segmentberichterstattung“ entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2024 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.182,2 Mio. EUR auf 19.111,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.929,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 6,6% entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der Transportmenge um 4,7% im Vergleich zum Vorjahr, während sich die durchschnittliche Frachtrate nahezu auf Vorjahresniveau bewegte. Die Entwicklung des US-Dollars im Vergleich zum Euro in Bezug auf den USD/EUR-Durchschnittskurs wirkte sich nur unwesentlich auf die Umsatzerlöse aus.

#### Vertragsverbindlichkeiten

Die Vertragsverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen die zum Abschlussstichtag verbleibende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit auf nicht beendeten Reisen befindlichen Transportaufträgen. Die in der Berichtsperiode erfassten Erlöse, die zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 566,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 952,9 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd bestehen auch Verträge mit Kunden, deren Laufzeit gemäß IFRS 15 ein Jahr übersteigt. Betrachtet man indes die damit zusammenhängende Umsatzrealisierung im Zeitablauf, wird ersichtlich, dass die Laufzeit der Verträge keine Auswirkungen auf die zeitliche Realisierung der Umsätze innerhalb eines Jahres hat. Der Grund besteht in der maximalen Dauer einer Schiffsreise, die unter einem Jahr liegt. Somit überschreitet die Umsatzrealisierung eines einzelnen Transportdienstauftrages nicht den Zeitraum eines Jahres. Folgerichtig bestehen im Hapag-Lloyd Konzern hinsichtlich der Ertragsrealisierung nur Verträge mit einer kurzfristigen Ausrichtung von unter einem Jahr. Auf dieser Grundlage wird gemäß IFRS 15.121 (a) in Verbindung mit IFRS 15.122 von weiteren Angaben zu verbleibenden Leistungsverpflichtungen zugeordneter Transaktionspreise abgesehen.

### Leistungsverpflichtungen und Methoden der Erlöserfassung

Im Hapag-Lloyd Konzern wird der Umsatz auf Basis der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt werden mit der Erbringung von Transportdienstleistungen im Hapag-Lloyd Konzern realisiert. Die Erfüllung dieser Leistungsverpflichtung und die Realisierung der Umsatzerlöse erfolgen über den Zeitraum, über den die Transportdienstleistungen vom Hapag-Lloyd Konzern erbracht werden, d. h. zeitraumbezogen.

Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich nach Maßgabe des Leistungsfortschritts. Zur Ermittlung des Leistungsfortschritts im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Reisen zum Stichtag wird von Hapag-Lloyd das inputorientierte Verfahren unter Berücksichtigung der bis zum Abschlussstichtag angefallenen Aufwendungen angewendet. Aufgrund der über den Reiseablauf verteilten transportbezogenen Aufwendungen wird das Verfahren als verlässlich und geeignet erachtet. In die Bestimmung des Leistungsfortschritts fließen Annahmen hinsichtlich des voraussichtlich erzielten Deckungsbeitrags pro Transportauftrag ein, die ermessensbehaftet sind.

Im Segment Terminal & Infrastruktur werden Umsatzerlöse im Rahmen von Terminaldienstleistungen und der damit in Verbindung stehenden zu erbringenden Leistungsverpflichtung zeitpunktbezogen realisiert. Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Containern werden zeitraumbezogen auf der Grundlage der Nutzungsdauer des Lagerplatzes realisiert.

Die Zahlungsbedingungen bei Hapag-Lloyd variieren auf lokaler Ebene. Die im Konzern überwiegend genutzte Zahlungsbedingung stellt die Zahlung innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ausgangsrechnung dar.

### Transaktionspreis und Transaktionspreisbestandteile

Bei der Erbringung von Transportdienstleistungen gemäß dem Transportauftrag eines Kunden besteht für Hapag-Lloyd eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15.22 (a), da die Zusage an den Kunden nur eine unterscheidbare Dienstleistung umfasst. Dies ist die Zusage, Ware von einem bestimmten Ursprung zu einem vereinbarten Ziel zu transportieren. Für die Transportdienstleistung wird ein fixierter Transaktionspreis im Rahmen eines Vertrags vereinbart. Der Transaktionspreis umfasst unter anderem auch variable Bestandteile wie Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Diese werden basierend auf Erfahrungen der Vergangenheit erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden.

Als weitere Transaktionspreisbestandteile ist im Hapag-Lloyd Konzern auf Nachlässe aller Art, zum Beispiel Barzahlungs-, Mengen- oder Sondernachlässe hinzuweisen. Es handelt sich hierbei um manifestierte und nicht manifestierte Rabatte. Letztere werden auf monatlicher Basis erlösschmälernd vom Transaktionspreis in Abzug gebracht und basieren auf festgelegten Rabattkonditionen, die eine Begrenzung der variablen Gegenleistung sicherstellen. Sie führen somit zu einer Minderung des Transaktionspreises. Da die Gewährung des Rabatts im Nachgang durch eine Zahlung an den Kunden erfolgt, ist auf monatlicher Basis für die voraussichtliche Inanspruchnahme eine Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung (Erstattungsverbindlichkeit) zu erfassen. Bei manifestierten Rabatten hingegen wird die Rabattgewährung bereits bei der Buchung der Forderungen berücksichtigt. Es werden dementsprechend bereits um die gewährten Rabatte reduzierte Umsatzerlöse erfasst.

**(2) Transport- und Terminalaufwendungen****Transportaufwendungen**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Transportaufwendungen für beendete Reisen	12.707,8	11.816,4
Brennstoffe	2.649,2	2.253,9
Handling und Haulage	6.283,4	5.618,5
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	1.617,3	1.515,5
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	2.157,9	2.428,4
Veränderung der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	-35,0	-68,6
<b>Gesamt</b>	<b>12.742,8</b>	<b>11.884,9</b>

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

<sup>2</sup> Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen Periode und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in der Vorperiode erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind im aktuellen Geschäftsjahr als Transportaufwendungen für beendete Reisen dargestellt.

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2024 um 857,9 Mio. EUR auf 12.742,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.884,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,2 %.

Die erhöhten Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch gestiegene Aufwendungen für Brennstoffe um 395,3 Mio. EUR auf 2.649,2 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 2.253,9 Mio. EUR). Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im Geschäftsjahr 2024 mit 588 USD/t um 26 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 614 USD/t lag, trug der erhöhte Bunkerverbrauch, insbesondere durch das Umleiten der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung, zu einer Erhöhung der Aufwendungen für Brennstoffe bei. Darüber hinaus führten die erstmalig in 2024 zu erfassenden Aufwendungen für CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate in Höhe von 84,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) zum Anstieg der Brennstoffe und Emissionen bei. Mit der Einbeziehung der Schifffahrtsemission in das EU-Emissionshandelssystem ist Hapag-Lloyd seit dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtet, EU-Allowances (EUAs) für CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erwerben und einzureichen.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 664,9 Mio. EUR auf 6.283,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.618,5 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Aufwendungen durch Umladungen von Containern sowie höhere Stand- und Lagergelder für Container in Verbindung mit dem Konflikt im Roten Meer zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung sind im Vergleich zum Vorjahr um 101,8 Mio. EUR auf 1.617,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.515,5 Mio. EUR) gestiegen. Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus einem höheren Transportvolumen und damit verbundenen Umschlagsaktivitäten von Leercontainern aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer.



Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 270,5 Mio. EUR auf 2.157,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.428,4 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus geringeren Kanalkosten im Zusammenhang mit der Meidung des Suezkanals. Im Gegensatz dazu sind insbesondere die Aufwendungen für kurzfristig gecharterte Schiffe im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

### Terminalaufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im Geschäftsjahr 2024 insbesondere durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 122,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 43,9 Mio. EUR),

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transport- und Terminalaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2024 im Hapag-Lloyd Konzern 32,7 % (Vorjahreszeitraum: 33,5 %).

### (3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Löhne und Gehälter	951,8	860,4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	202,5	169,3
<b>Gesamt</b>	<b>1.154,4</b>	<b>1.029,7</b>

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2024 um 124,7 Mio. EUR (12,1 %) auf 1.154,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.029,7 Mio. EUR). Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus den erhöhten Aufwendungen für die übernommenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften im dritten Quartal des Vorjahres. Zusätzlich trugen Gehaltssteigerungen zum Anstieg bei.

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Linienschifffahrt	13.568	13.619
Seepersonal	1.226	1.327
Landpersonal	12.110	12.066
Auszubildende	232	226
Terminal & Infrastruktur	2.916	1.191
<b>Gesamt</b>	<b>16.484</b>	<b>14.810</b>

**(4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Planmäßige Abschreibungen	2.071,7	1.931,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	139,3	112,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.932,4	1.818,8
<b>Gesamt</b>	<b>2.071,7</b>	<b>1.931,8</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen den Kundenstamm.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.081,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.036,4 Mio. EUR). Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

**(5) Sonstiges betriebliches Ergebnis**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>179,2</b>	<b>112,7</b>
Erträge aus der Ausbuchung von verjährten Verbindlichkeiten	48,7	55,7
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	24,8	21,8
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	22,7	44,7
Wechselkursgewinne/-verluste	22,3	-51,3
Übrige betriebliche Erträge	60,7	41,7
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>621,0</b>	<b>638,9</b>
IT- und Kommunikationskosten	290,2	282,4
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	65,2	114,6
Büro- und Verwaltungskosten	47,9	50,2
Training und sonstige Personalkosten	37,1	47,6
Sonstige Steuern	29,6	25,6
Versicherungsaufwendungen	25,3	37,5
Marketingaufwendungen	19,5	19,9
Fahrt- und Reisekosten	19,4	21,7
Beiträge, Spenden und sonstige Gebühren	10,4	11,0
Bankgebühren	9,6	11,9
Übrige betriebliche Aufwendungen	66,9	16,4
<b>Gesamt</b>	<b>-441,8</b>	<b>-526,2</b>

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.

Die Wechselkursgewinne und -verluste sind saldiert unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen und resultieren im Wesentlichen aus Kursveränderungen von Vermögenswerten und Schulden (ausgenommen Finanzschulden).

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.

## (6) Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Das Zins- und sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
<b>Zinserträge und sonstige Finanzerträge</b>	<b>370,5</b>	<b>593,8</b>
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	276,3	432,4
Sonstige Finanzerträge	94,2	161,4
<b>Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen</b>	<b>316,1</b>	<b>243,3</b>
Zinsaufwendungen für Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	164,2	107,5
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	138,9	118,2
Nettozinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,9	8,4
Sonstige Finanzaufwendungen	4,1	9,2
<b>Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,0</b>
<b>Gesamt</b>	<b>53,7</b>	<b>351,5</b>

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Geldmarktgeschäften und den Zinserträgen aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“. Der Rückgang der übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften. Die sonstigen Finanzerträge umfassen realisierte und unrealisierte Kursgewinne und Ausschüttungen aus Geldmarktfonds. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie aus Zinsen aus sonstigen Finanzschulden zusammen.

Zu den Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen entstanden sind, verweisen wir auf Anmerkung (31) Leasing.

## (7) Übrige Finanzposten

Die übrigen Finanzposten in Höhe von -9,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 151,6 Mio. EUR) beinhalten im Wesentlichen die realisierten Kurseffekte der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2024 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsverluste aus der entsprechenden Dividendenzahlung. Die übrigen Finanzposten im Vorjahr in Höhe von 151,6 Mio. EUR beinhalten im Wesentlichen die realisierten Kurseffekte der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2023 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsgewinne aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

**(8) Ertragsteuern**

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2024 sowie 2023 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen im Jahr 2024 zwischen 8,0 % und 39,0 % (Vorjahreszeitraum: zwischen 8,0 % und 35,0 %).

Außerdem werden in dieser Position gemäß IAS 12 Ertragsteuern latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und gegebenenfalls realisierbare Verlustvorträge erfasst.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag	13,8	201,6
davon Inland	–62,1	147,5
davon Ausland	75,4	54,1
davon globale Mindestbesteuerung	0,5	–
Latenter Steuerertrag/-aufwand	216,0	–117,9
davon aus zeitlichen Differenzen	231,3	–117,2
davon aus Verlustvorträgen	–15,3	–0,7
<b>Gesamt</b>	<b>229,8</b>	<b>83,7</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 146,0 Mio. EUR erhöhte Aufwand aus Steuern vom Einkommen und Ertrag ist im Wesentlichen auf den Abbau der aktiven latenten Steuern des Vorjahres sowie auf die Bildung von passiven latenten Steuern des laufenden Geschäftsjahres auf unrealisierte Bewertungs- und Kurseffekte außerhalb des Tonnagesteuerbereiches der Hapag-Lloyd AG im Inland zurückzuführen, was für die Gesellschaft im Geschäftsjahr insgesamt zu einem latenten Steueraufwand in Höhe von 217,4 Mio. EUR führte (Vorjahreszeitraum: latenter Steuerertrag in Höhe von 112,0 Mio. EUR).

Teilweise wurde dieser Effekt aus latenten Steuern durch eine Reduzierung bei den laufenden Ertragsteuern im Inland wieder kompensiert. Gegenläufig erhöhten sich im Geschäftsjahr die ausländischen laufenden Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr, was im Wesentlichen dadurch bedingt ist, dass SAAM Terminals im Vorjahr erst ab dem Erwerb im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2023 in den Konzernabschluss einbezogen wurde.

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 5,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,7 Mio. EUR) enthalten, die auf den Tonnagesteuerbereich entfallen.

Die tatsächlichen inländischen Ertragsteueraufwendungen sind um 209,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr gesunken. Die Entwicklung resultiert zum einen aus insgesamt gesunkenen Einkünften aus Geldmarktgeschäften außerhalb des Tonnagesteuerbereiches und zum anderen aus der Anpassung der steuerlichen Behandlung von Aufwendungen und Erträgen aus dem Kapitalanlagebereich der Vorjahre, welche zu einer Reduzierung des periodenfremden tatsächlichen Ertragsteueraufwandes um 53,2 Mio. EUR führte.

Insgesamt sind in den Steuern vom Einkommen und Ertrag periodenfremde Steuererträge in Höhe von 12,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwand in Höhe von 41,5 Mio. EUR) enthalten. Neben dem vorgenannten periodenfremden tatsächlichen Steuerertrag in Höhe von 53,2 Mio. EUR wurden im Geschäftsjahr als wesentlicher gegenläufiger Effekt die latenten Steuern des Vorjahres um 39,3 Mio. EUR angepasst. Grund hierfür waren ebenfalls die neuen Erkenntnisse im Rahmen einer laufenden Betriebsprüfung im Bereich der steuerlichen Behandlung der Einkünfte des Kapitalanlagebereiches der Hapag-Lloyd AG im Inland.

Des Weiteren unterliegt der Konzern der globalen Mindestbesteuerung gemäß den Muster Vorschriften für Pillar 2. Die Hapag-Lloyd AG hat eine umfassende Analyse der anzuwendenden Regularien durchgeführt und basierend auf dem Ergebnis kann die Mehrzahl der Länder in denen Hapag-Lloyd steuerlich präsent ist aus dem Kreis der potenziellen globalen Mindestbesteuerung ausgeschlossen werden. Der Konzern erfasste, nach weiteren detaillierten Berechnungen, einen laufenden Steueraufwand in Höhe von 0,5 Mio. EUR für die Ergänzungssteuer im Zusammenhang mit der globalen Mindestbesteuerung, die von dem Unternehmen potenziell zu entrichten sein wird (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Der Konzern wendet die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, an und erfasst diese Steuer dann als tatsächlichen Steueraufwand/-ertrag, wenn sie entsteht.

Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher insoweit temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden für die Hapag-Lloyd AG grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2024 sowie 2023 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3%.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2024 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,0% und 39,0% (Vorjahreszeitraum: zwischen 8,2% und 35,0%).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Konzernergebnis zuerst in das Ergebnis, das unter die Tonnagebesteuerung fällt, und das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, aufgeteilt. Das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, wird mit dem im Geschäftsjahr jeweils gültigen gesetzlichen Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 % multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

### Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Ergebnis vor Steuern	2.621,9	3.032,3
davon unter Tonnagesteuer	2.017,3	2.861,3
davon unter Regelbesteuerung	604,6	171,0
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-) (Steuersatz 32,3%)</b>	<b>195,1</b>	<b>55,2</b>
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-2,9	-32,6
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-6,6	-13,8
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	30,7	27,5
Effekte aus Ansatzkorrekturen	6,0	7,2
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	-12,0	41,5
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,4	-20,5
Kursdifferenzen	-3,2	2,4
Sonstige Abweichungen	17,8	12,1
<b>Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung</b>	<b>224,5</b>	<b>79,0</b>
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuer	5,3	4,7
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-)</b>	<b>229,8</b>	<b>83,7</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen

Die Auswirkungen der vom Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG abweichenden Steuersätze für in- und ausländische Steuern sind in der Überleitungsrechnung unter den Unterschieden aus abweichenden Steuersätzen ausgewiesen.

In der Position Effekte aus Ansatzkorrekturen sind die nicht berücksichtigten Erträge aus Ertragsteuern in Höhe von 5,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,4 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen nicht berücksichtigte Erträge in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,8 Mio. EUR) auf nicht angesetzte aktive latente Steuern aus temporären Differenzen.

Die Veränderung der effektiven periodenfremden Steuererträge im Geschäftsjahr sind im wesentlichen eine Folge der Neubewertung der steuerlichen Behandlung der Einkünfte des Kapitalanlagebereiches der Hapag-Lloyd AG im Inland.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 11,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,9 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Dividendenausschüttungen im Segment Terminal & Infrastruktur

zurückzuführen. Weiterhin werden hier die Aufwendungen der laufenden Periode aus der Erhöhung von passiven latenten Steuern auf zukünftige Ausschüttungen einer chilenischen Konzerngesellschaft in Höhe von 5,8 Mio. EUR ausgewiesen (Vorjahreszeitraum: 8,7 Mio. EUR).

Die aktiven und passiven latenten Ertragsteuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023 (angepasst)*	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,0	151,2	2,2	147,8
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,8	115,3	135,5	8,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,8	1,2	4,9	0,8
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	12,6	–	12,2	0,3
Sonstige Transaktionen	27,0	–0,8	31,8	5,8
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	26,0	–	9,5	–
davon realisierbar durch Tonnagesteuerbemessungsgrundlage	–	–	–	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–11,8	–11,8	–9,6	–9,6
<b>Bilanzansatz</b>	<b>62,4</b>	<b>255,1</b>	<b>186,5</b>	<b>153,7</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die Veränderung der latenten Steuern in der Bilanz ist wie folgt erfasst:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2023	Veränderung Konsolidierungskreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2023 (angepasst)*
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	–44,9	–93,0	–10,2	–	2,5	–145,6
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,5	5,4	120,7	–	0,3	126,9
Bewertung von Pensionsrückstellungen	2,3	1,9	–1,8	1,9	–	4,3
davon erfolgsneutral	2,4	–	–	1,9	–0,1	4,2
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	8,1	–8,1	12,5	–	–0,6	11,9
Sonstige Transaktionen	16,9	13,4	–4,0	–	–0,6	25,7
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,3	–	0,7	–	–0,5	9,5
<b>Bilanzansatz</b>	<b>–7,8</b>	<b>–80,4</b>	<b>117,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,1</b>	<b>32,7</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2024	Veränderung Konsoli- dierungs- kreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2024
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sach- anlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-145,6	-1,4	7,1	-	-9,3	-149,2
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	126,9	-	-238,5	0,7	-2,6	-113,5
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,3	-	-0,1	-0,7	0,3	3,8
davon erfolgsneutral	4,2	-	-	-0,7	0,3	3,8
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	11,9	-	-0,1	-	0,8	12,6
Sonstige Transaktionen	25,7	-	0,1	-	1,7	27,5
Aktivierbare Steuer- ersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,5	-	15,5	-	1,0	26,0
<b>Bilanzansatz</b>	<b>32,7</b>	<b>-1,4</b>	<b>-216,0</b>	<b>-</b>	<b>-8,1</b>	<b>-192,8</b>

Die Veränderung der Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten in Höhe von 240,4 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf den Abbau der aktiven latenten Steuern des Vorjahres sowie die Bildung von passiven latenten Steuern auf unrealisierte Bewertungs- und Kurseffekte außerhalb des Tonnagesteuerbereiches der Hapag-Lloyd AG zurückzuführen.

Der Anstieg der aktivierten Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen in Höhe von 16,5 Mio. EUR ist im Wesentlichen durch die Hapag-Lloyd AG begründet.

Gemäß IAS 12 „Ertragsteuern“ sind passive latente Steuern auf den Unterschiedsbetrag zwischen dem in der Konzernbilanz erfassten anteiligen Eigenkapital einer Tochtergesellschaft und dem Beteiligungsbuchwert für diese Tochtergesellschaft in der Steuerbilanz der Muttergesellschaft zu bilden (sogenannte Outside Basis Differences), wenn mit der Realisierung zu rechnen ist. Ursächlich für diese Unterschiedsbeträge sind im Wesentlichen thesaurierte Gewinne in- und ausländischer Tochtergesellschaften. Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen, deren Umkehrung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist, wurden passive latente Steuern in Höhe von 5,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 8,7 Mio. EUR) angesetzt. Der Anstieg basiert auf einer Fortführung der geänderten Bar-mittelrepatriierungsstrategie bei einem Tochterunternehmen in Chile. Auf die übrigen temporären Differenzen in Höhe von 68,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 73,0 Mio. EUR) wurden im Geschäftsjahr 2024 grundsätzlich keine latenten Steuern angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern, und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist. Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.



Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Wesentlichen betreffen die nicht angesetzten Verlustvorträge ausländische Tochterunternehmen, die nicht unter die Tonnagebesteuerung fallen. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
<b>Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>80,9</b>	<b>26,9</b>
<b>Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>1.393,2</b>	<b>1.325,4</b>
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	–	–
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.393,2	1.325,4
<b>Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge</b>	<b>1.474,1</b>	<b>1.352,3</b>

### (9) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023 (angepasst)*
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	2.385,5	2.934,3
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>13,57</b>	<b>16,70</b>

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Im Geschäftsjahr 2024 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

## (10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert (angepasst)*	Kunden- stamm (ange- passt)*	Konzes- sionen (ange- passt)*	Marke	Soft- ware	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<b>Gesamt (angepasst)*</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 1.1.2023	1.712,1	1.956,8	–	240,5	148,9	23,3	4.081,6
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	260,4	119,1	199,6	–	2,6	–	581,7
Zugänge	–	–	–	–	1,0	26,8	27,8
Umbuchungen	–	–	–	–	14,2	–14,2	–
Wechselkursdifferenzen	–63,1	–71,5	–1,3	–8,7	–5,8	–1,1	–151,5
<b>Stand zum 31.12.2023</b>	<b>1.909,4</b>	<b>2.004,5</b>	<b>198,3</b>	<b>231,7</b>	<b>161,0</b>	<b>34,8</b>	<b>4.539,6</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 1.1.2023	–	696,8	–	–	132,3	–	829,0
Zugänge	–	91,3	14,8	–	6,9	–	112,9
Wechselkursdifferenzen	–	–27,4	–0,5	–	–5,0	–	–32,9
<b>Stand zum 31.12.2023</b>	<b>–</b>	<b>760,7</b>	<b>14,3</b>	<b>–</b>	<b>134,2</b>	<b>–</b>	<b>909,1</b>
<b>Buchwerte 31.12.2023</b>	<b>1.909,4</b>	<b>1.243,8</b>	<b>184,1</b>	<b>231,7</b>	<b>26,8</b>	<b>34,8</b>	<b>3.630,5</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 1.1.2024	1.909,4	2.004,5	198,3	231,7	161,0	34,8	4.539,6
Zugänge <sup>1</sup>	21,4	6,2	0,4	–	10,7	21,4	60,1
Umbuchungen	–	–	0,2	–	15,0	–15,2	–
Wechselkursdifferenzen	126,3	132,0	4,5	15,2	11,6	2,5	292,2
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>2.057,1</b>	<b>2.142,7</b>	<b>203,5</b>	<b>247,0</b>	<b>198,3</b>	<b>43,5</b>	<b>4.891,9</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 1.1.2024	–	760,7	14,3	–	134,2	–	909,1
Zugänge	–	96,8	35,1	–	7,4	–	139,3
Wechselkursdifferenzen	–	53,9	–2,5	–	9,1	–	60,5
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>–</b>	<b>911,4</b>	<b>46,8</b>	<b>–</b>	<b>150,6</b>	<b>–</b>	<b>1.108,9</b>
<b>Buchwerte 31.12.2024</b>	<b>2.057,1</b>	<b>1.231,2</b>	<b>156,6</b>	<b>247,0</b>	<b>47,6</b>	<b>43,5</b>	<b>3.783,0</b>

<sup>1</sup> Zugänge in Höhe von 27,5 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Für die Zwecke der Wertminderungsprüfung sind den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns Geschäfts- oder Firmenwerte und die Marke Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2024 wie folgt zugeordnet worden:

Zahlungsmittelgenerierende Einheit (ZGE) bzw. Gruppe von ZGE in Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Marke Hapag-Lloyd
Linienschifffahrt	1.986,8	247,0
Mehrere Einheiten bzw. Gruppen von Einheiten ohne signifikanten Geschäfts- oder Firmenwert	70,2	
<b>Buchwert</b>	<b>2.057,1</b>	<b>247,0</b>

Diese Zuordnung basiert auf Ermessensentscheidungen, die im Abschnitt Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen dargestellt sind.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Linienschifffahrt basiert auf dem Nutzungswert, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Cashflow-Prognosen enthalten spezifische Schätzungen für fünf Jahre und die Extrapolation einer ewigen Rente danach.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Schätzung des erzielbaren Betrags verwendet wurden, werden im Folgenden angegeben.

Basierend auf den in der Unternehmensstrategie definierten Wachstumszielen und der gemäß Investitionsplanung verfügbaren Kapazitäten plant das Management für den Detailplanungszeitraum ein Wachstum der Transportmengen, das über dem von Branchenexperten geschätzten Marktwachstum liegt. Hierbei werden die von Branchenexperten geschätzten Entwicklungen der globalen Containerschifffahrt durch Erfahrungen und Einschätzungen der eigenen Wettbewerbsposition in den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt. Die Planung berücksichtigt insbesondere die Umstellung von „THE Alliance“ auf die „Gemini Cooperation“ und das damit verbundene neue Netzwerk, die Fokussierung auf Wachstums- und Nischenmärkte sowie die Qualitätsposition von Hapag-Lloyd im Wettbewerbsumfeld. Darüber hinaus berücksichtigt die Investitionsplanung neben den Kapazitätsanforderungen aus dem Netzwerk auch die Entwicklung externer Nachhaltigkeitsanforderungen und interner Nachhaltigkeitsziele.

Frachtraten werden von verschiedenen wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst und unterliegen erheblichen Schwankungen. Einer dieser Faktoren ist die Entwicklung der Bunkerpreise, die ebenfalls unsicher ist und Schwankungen unterliegt. Daher wird die Frachtrate ex Bunker geplant, also die erwartete Frachtrate nach Abzug der erwarteten Bunkerkosten. Im Vergleich zum Jahr 2024 berücksichtigt die Planung für die Jahre 2025 und 2026 zunächst einen Rückgang der Frachtraten. Für den Planungszeitraum 2027 bis 2029 wird mit einem anhaltenden Wachstum der Frachtraten geplant, wobei die vom Management im letzten Planjahr 2029 erwartete Frachtrate unter der Frachtrate des Jahres 2024 liegt.

Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 9,6 %. Dieser wurde auf Grundlage historischer branchendurchschnittlicher gewichteter Kapitalkosten geschätzt. Der Kapitalkostensatz vor Ertragsteuern entspricht aufgrund der Tonnagebesteuerung dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern. Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 2,0 % berücksichtigt, sodass die gewichteten Kapitalkosten für die nachhaltige Periode 7,6 % betragen.

Der Wachstumsabschlag von 2,0 % p. a. entspricht der Wachstumsrate in der ewigen Rente. Sie wurde anhand verschiedener externer Quellen bestimmt und berücksichtigt die künftige Inflation, die Effizienz- und die Wettbewerbserwartungen. Die angenommene nachhaltige Wachstumsrate in der ewigen Rente liegt unterhalb der von Branchenexperten erwarteten langfristigen durchschnittlichen Wachstumsrate für weltweite Containermengen.

Die EBIT-Marge in der ewigen Rente entspricht der langfristig erwarteten durchschnittlichen Branchenentwicklung. Sie liegt innerhalb der Bandbreite der EBIT-Margen im Detailplanungszeitraum und wurde durch externe Quellen validiert.

Die Aufwendungen für Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 115,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 100,0 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen im Geschäftsjahr bei 23,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 21,5 Mio. EUR).

**(11) Sachanlagen**

Mio. EUR	Schiffe	Container	Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<b>Gesamt</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand zum 1.1.2023	14.190,5	5.474,5	544,2	824,4	21.033,6
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse*	–	–	322,9	9,2	332,1
Zugänge	1.267,6	853,8	82,0	332,2	2.535,6
Abgänge	356,1	295,7	53,3	–	705,1
Umbuchungen	184,1	8,3	14,6	–206,9	–
Wechselkursdifferenzen *	–540,0	–211,8	–18,8	–32,6	–803,2
<b>Stand zum 31.12.2023*</b>	<b>14.746,0</b>	<b>5.829,1</b>	<b>891,6</b>	<b>926,3</b>	<b>22.393,0</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand zum 1.1.2023	5.424,6	2.219,6	249,2	–	7.893,4
Zugänge	1.300,3	456,8	61,7	–	1.818,8
Abgänge	322,2	217,1	46,0	–	585,3
Wechselkursdifferenzen	–219,6	–86,1	–8,9	–	–314,6
<b>Stand zum 31.12.2023</b>	<b>6.183,1</b>	<b>2.373,2</b>	<b>256,1</b>	<b>–</b>	<b>8.812,3</b>
<b>Buchwerte 31.12.2023*</b>	<b>8.562,9</b>	<b>3.456,0</b>	<b>635,5</b>	<b>926,3</b>	<b>13.580,7</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand zum 1.1.2024	14.746,0	5.829,1	891,6	926,3	22.393,0
Zugänge <sup>1</sup>	2.806,0	1.430,2	104,1	298,9	4.639,2
Abgänge	584,6	254,2	32,8	–	871,6
Umbuchungen	493,7	8,8	21,3	–522,8	1,0
Wechselkursdifferenzen	1.079,2	431,3	53,2	51,6	1.615,4
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>18.540,3</b>	<b>7.445,2</b>	<b>1.037,5</b>	<b>754,0</b>	<b>27.777,0</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand zum 1.1.2024	6.183,1	2.373,2	256,1	–	8.812,3
Zugänge	1.362,1	492,5	77,5	–	1.932,0
Abgänge	545,9	196,9	27,2	–	770,0
Wechselkursdifferenzen	439,4	168,0	15,7	–	623,0
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>7.438,6</b>	<b>2.836,8</b>	<b>322,1</b>	<b>–</b>	<b>10.597,4</b>
<b>Buchwerte 31.12.2024</b>	<b>11.101,6</b>	<b>4.608,5</b>	<b>715,4</b>	<b>754,0</b>	<b>17.179,6</b>

<sup>1</sup> Zugänge in Höhe von 11,8 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 4.302,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 4.842,7 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypotheken für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

Die Entwicklungen der Nutzungsrechte je wesentlicher Anlageklasse im Geschäftsjahr sind in Anmerkung (31) Leasing dargestellt.

### Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Im Geschäftsjahr 2024 wurden für im Bau befindliche Schiffe 31,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 35,2 Mio. EUR) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen, d. h. nicht zweckgebundenen, Fremdfinanzierung aktiviert. Der Finanzierungssatz, der bei der Bestimmung der zu aktivierenden Fremdkapitalkosten zugrunde gelegt worden ist, wird quartalsweise ermittelt und beträgt für das Geschäftsjahr 2024 zwischen 5,4 % und 5,7 % p. a. (Vorjahreszeitraum: zwischen 4,8 % und 5,4 % p. a.).

Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2024 direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,6 Mio. EUR) aktiviert. Der Zinssatz der entsprechenden Darlehen beträgt wie im Vorjahr: 2,5 % p. a.

### (12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2024 wurden die folgenden Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2024	2023
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	47,93	47,93
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	39,00	39,00
Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhelmshaven	30,00	30,00
Inmobiliaria Sepbio Ltda	Talcahuano	50,00	50,00
J M Baxi Ports & Logistics Private Limited	Mumbai	48,00	40,00
Muellaje del Maipo S.A.	San Antonio	50,00	50,00
Norcoast Logística S.A.	São Paulo	50,00	50,00
Portuaria Corral S.A.	Santiago de Chile	50,00	50,00
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH	Wilhelmshaven	50,00	50,00
San Antonio Terminal Internacional S.A.	San Antonio	50,00	50,00
San Vicente Terminal Internacional S.A.	Talcahuano	50,00	50,00
Servicios Portuarios y Extraportuarios Bio Bio Ltda	Talcahuano	50,00	50,00
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	50,00	50,00
Transportes Fluviales Corral S.A.	Santiago de Chile	50,00	50,00
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
Antofagasta Terminal Internacional S.A.	Antofagasta	35,00	35,00
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	38,89	38,89
EA Technologies FZCO	Dubai	68,85	61,59
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	25,10
Puerto Buenavista S.A.	Cartagena	33,33	33,33
Spinelli S.r.l.	Genua	49,00	49,00

### Gemeinschaftsunternehmen

Im August 2024 erwarb der Hapag-Lloyd Konzern weitere 8 % der Anteile an der J M Baxi Ports & Logistics Private Limited, Mumbai, Indien. Die J M Baxi Ports & Logistics Private Limited betreibt zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Gruppe (J M Baxi)

Containerterminals und ein Mehrzweckterminal, Inlandcontainerdepots und Containerfrachtstationen sowie weitere Logistikaktivitäten, wie zum Beispiel schienengebundene Dienstleistungen in ganz Indien. Durch die Beteiligung an J M Baxi kann Hapag-Lloyd seine Präsenz im strategischen Wachstumsmarkt Indien stärken. Die Anteile werden als Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert. Der Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten von insgesamt 680,2 Mio. EUR, die dem Erwerb direkt zurechenbare Kosten darstellen. Das Wirtschaftsjahr der J M Baxi Ports & Logistics Private Limited endet zum 31. März eines Jahres.

### Assoziierte Unternehmen

Im November 2024 erwarb der Hapag-Lloyd Konzern weitere 7,26 % Anteile an EA Technologies FZCO, Dubai Silicon Oasis, Vereinigte Arabische Emirate, welches zusammen mit dem Verbundunternehmen ODeX India Solutions Private Ltd, Mumbai, India, Kunden der Schifffahrtsbranche eine digitale Plattform für die Rechnungsstellung, elektronische Bezahlung und die Dokumentation von Lieferaufträgen anbietet. Für relevante Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik sind in den Gesellschaftsverträgen qualifizierte Mehrheiten, die über der Beteiligungsquote von Hapag-Lloyd liegen, festgelegt. Daher wurde trotz einer Mehrheitsbeteiligung von 68,85 % maßgeblicher Einfluss festgestellt. Die Anteile werden als Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der Ansatz der zusätzlichen Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten (2,1 Mio. EUR), die dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten darstellen und wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

### Finanzinformationen

Die nachstehenden Tabellen fassen die Finanzinformationen der für den Hapag-Lloyd Konzern wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen zusammen. Die in der Tabelle dargestellten Finanzinformationen der J M Baxi Ports & Logistics Private Limited basieren auf dem zuletzt verfügbaren Abschluss zum 30. September 2024 und wurden auf den 31. Dezember 2024 fortgeschrieben. Die Tabellen beinhalten auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf die Buchwerte der Anteile zum Geschäftsjahresende.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2024	2023
<b>Gesamtergebnisrechnung</b>		
Umsatzerlöse	276,4	274,2
Gewinn	43,9	49,7
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-24,7	-41,3
<b>Bilanz</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte	73,8	138,6
Langfristige Vermögenswerte	170,7	104,7
Kurzfristige Schulden	42,8	35,1
Langfristige Schulden	77,4	78,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>124,3</b>	<b>130,2</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	31,2	32,7
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Periodenfremdes Ergebnis	11,8	13,1
<b>Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende</b>	<b>319,8</b>	<b>322,6</b>

Mio. EUR	Spinelli S.r.l.	
	2024	2023
<b>Gesamtergebnisrechnung</b>		
Umsatzerlöse	180,0	179,0
Gewinn	18,3	16,3
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-11,6	-12,5
<b>Bilanz</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte	76,0	80,5
Langfristige Vermögenswerte	142,2	132,2
Kurzfristige Schulden	91,2	81,8
Langfristige Schulden	26,9	26,4
Nicht beherrschende Anteile	6,7	5,8
<b>Nettovermögen</b>	<b>93,4</b>	<b>98,7</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	45,8	48,4
Geschäfts- oder Firmenwert	211,8	211,8
<b>Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende</b>	<b>257,6</b>	<b>260,2</b>

Mio. EUR	J M Baxi Ports & Logistics Private Limited	
	2024	2023
<b>Gesamtergebnisrechnung</b>		
Umsatzerlöse	232,0	178,6
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	43,5	33,7
Zinsaufwendungen	33,8	14,2
Ertragssteuern	2,7	0,4
Gewinn	-5,5	0,8
Sonstiges Ergebnis	2,0	-0,4
Gesamtergebnis	-3,5	0,3
<b>Bilanz</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte	186,6	172,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40,4	56,7
Langfristige Vermögenswerte	1.142,0	1.033,9
Kurzfristige Schulden	100,7	60,4
davon kurzfristige finanzielle Schulden	49,7	32,3
Langfristige Schulden	493,4	440,2
davon langfristige finanzielle Schulden	291,6	239,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>734,5</b>	<b>705,9</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	352,6	282,4
Geschäfts- oder Firmenwert	336,3	288,7
Wechselkursdifferenzen	1,1	-10,9
<b>Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende</b>	<b>690,0</b>	<b>560,2</b>



Der bilanzierte Anteil an sämtlichen einzeln für sich genommenen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, hat sich folgendermaßen entwickelt:

Mio. EUR	Nicht wesentliche assoziierte Unternehmen		Nicht wesentliche Gemeinschaftsunternehmen	
	2024	2023	2024	2023
<b>Anteil 1.1.</b>	65,9	17,3	15,4	2,2
Zugänge aus Beteiligungserwerb	1,6	55,2	–	3,4
Umklassifizierung	–39,4	–	39,4	–
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	–0,4	–7,7	–27,3	–16,3
Ausschüttungen	–1,4	–1,6	0,3	–
Erfolgsneutrale Veränderung	0,4	3,8	79,4	26,2
Wechselkursdifferenzen	1,6	–1,0	1,1	–0,1
<b>Anteil 31.12.</b>	<b>28,3</b>	<b>65,9</b>	<b>108,3</b>	<b>15,4</b>

### (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2.447,1</b>	<b>–</b>	<b>1.657,0</b>	<b>–</b>
<b>Sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>2.378,1</b>	<b>71,0</b>	<b>2.139,2</b>	<b>56,0</b>
Staatsanleihen, Unternehmensanleihen und Geldmarktpapiere	2.032,1	–	1.841,5	–
Forderungen aus Verrechnungen und vorauslagten Beträgen	117,0	–	107,6	–
Forderungen aus Versicherungsentschädigungen	89,7	41,4	61,4	21,9
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	27,8	3,8	25,8	3,7
Forderungen aus Darlehen und sonstigen Finanzforderungen	20,0	7,4	17,3	8,1
Beteiligungen und Wertpapiere	11,1	11,1	14,3	14,3
Forderungen aus Zinsen	5,7	2,9	4,0	2,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	74,7	4,3	67,3	5,3
<b>Summe finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>4.825,2</b>	<b>71,0</b>	<b>3.796,2</b>	<b>56,0</b>

Es bestanden zum 31. Dezember 2024 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

Zusätzlich wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen verpfändet. Solche Forderungen wurden im Konzern nicht ausgebucht, sondern im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen (Held to Collect).

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 2.032,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

### Kreditrisiken

Die Bruttobuchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, betragen zum 31. Dezember 2024 2.835,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.990,7 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität bzw. ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 236,4 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 212,1 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 584,0 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (31. Dezember 2023: 470,5 Mio. EUR).

Die folgende Tabelle zeigt neben der oben dargestellten Risikokategorisierung die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen:

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>		
Nicht überfällig	2.458,9	1.689,6
Überfällig bis 30 Tage	205,5	151,0
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	84,7	69,6
Überfällig über 90 Tage	86,4	80,6
<b>Bruttobuchwert</b>	<b>2.835,5</b>	<b>1.990,7</b>
Wertberichtigung	-54,0	-50,8
<b>Buchwert</b>	<b>2.781,5</b>	<b>1.940,0</b>

### Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige finanzielle Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2024	2023
<b>Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>		
<b>Wertberichtigungen zum 1.1.</b>	<b>50,8</b>	<b>54,1</b>
Inanspruchnahmen	2,0	0,6
Veränderung der Wertberichtigungen	2,0	-0,9
Veränderung der Währungsrücklage	3,3	-1,9
<b>Wertberichtigungen zum 31.12.</b>	<b>54,1</b>	<b>50,8</b>

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2024 betragen 54,1 Mio. EUR und entfallen mit 47,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 45,1 Mio. EUR) auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

**(14) Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte**

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
<b>Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte</b>				
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	75,3	1,1	139,7	0,8
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	21,9	7,8	17,0	8,9
Rechnungsabgrenzungsposten	51,5	2,6	50,3	0,7
Übrige nicht-finanzielle Vermögenswerte	20,3	11,1	14,4	8,4
<b>Summe</b>	<b>168,9</b>	<b>22,5</b>	<b>221,4</b>	<b>18,7</b>

**(15) Derivative Finanzinstrumente**

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	0,8	0,8	13,3	1,4
davon Derivate im Hedge Accounting <sup>1</sup>	0,0	0,0	3,5	0,0
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	0,8	0,8	9,8	1,4

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Ebenfalls ausgewiesen werden eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen aus der begebenen Anleihe. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung (28)).

**(16) Vorräte**

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	497,8	431,2
Emissionszertifikate	132,5	22,8
Geleistete Anzahlungen	0,4	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>630,6</b>	<b>454,3</b>

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoff- und Schmierölbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 420,8 Mio. EUR auf 486,6 Mio. EUR erhöht haben. Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 2.578,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.253,9 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr wurden zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 4,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,2 Mio. EUR) vorgenommen. Wertaufholungen wurden wie im Vorjahr nicht vorgenommen.

Die Emissionszertifikate umfassen EU-Allowances in Höhe von 132,5 Mio. EUR (Vorjahr: 22,8 Mio. EUR). Für die Emissionszertifikate wurden in der Berichtsperiode erstmalig Aufwendungen in Höhe von 84,4 Mio. EUR erfasst (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

### (17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	665,3	670,3
Reverse Repo-Geschäfte	2.603,5	2.920,3
Geldmarktfonds	1.428,3	979,5
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	783,4	1.239,7
<b>Gesamt</b>	<b>5.480,6</b>	<b>5.809,8</b>

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 24,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 85,2 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen. Diese Mittel stehen der Hapag-Lloyd AG oder anderen Tochtergesellschaften nicht jederzeit zur allgemeinen Verwendung zur Verfügung.

Die Sichteinlagen enthalten einen Betrag von 11,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 10,9 Mio. EUR), der Nutzungsbeschränkungen aus vertraglichen Vereinbarungen mit Dritten unterliegt. Während dieser Betrag jederzeit und ohne Strafe von der Bank abgerufen werden kann, verpflichten die vertraglichen Vereinbarungen Hapag-Lloyd dazu, einen Gesamtbetrag von 11,2 Mio. EUR auf bestimmten Sichteinlagenkonten als Sicherheit für kreditgebende Banken zu belassen.

Die Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wird im Konzernlagebericht im Abschnitt zur Finanzlage des Konzerns erläutert.

### (18) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2024 ist wie im Vorjahr in 175,8 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt wie im Vorjahr ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital.

#### Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 6 Mio. EUR gegen Bar- und /oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu sechs Millionen neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung einschließlich des weiteren Inhalts der Aktienrechte und die Bedingung der Aktienaussgabe festzulegen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 beträgt das Genehmigte Kapital 6 Mio. EUR.

**(19) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital**

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst im Wesentlichen die Ergebnisse des Geschäftsjahres und früherer Jahre sowie Umgliederungen aus den Kapitalrücklagen.

**Dividendenausschüttung 2024**

Am 6. Mai 2024 wurde eine Dividende von 9,25 EUR (Vorjahr: 63,00 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. insgesamt 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahr: 11.072,9 Mio. EUR), an die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG ausgezahlt.

**Verwendung Bilanzgewinn**

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags aus 2023 in Höhe von 11.319,8 Mio. EUR und eines Jahresüberschusses in Höhe von 2.551,3 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 13.871,1 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 8,20 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 1.441,2 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 12.429,9 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

**(20) Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2024: –40,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2023: –52,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im Geschäftsjahr 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 11,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –18,6 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 9,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: 21,8 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –24,0 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 15,7 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 10,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –31,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 3,9 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: 3,3 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –3,7 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –3,2 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 4,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,1 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert umfasst die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der Spezialfonds Instrumente und beträgt zum 31. Dezember 2024 4,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 5,3 Mio. EUR). Der im Geschäftsjahr 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt -1,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,3 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.800,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 593,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2024 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1.211,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum\*: -1.033,4 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

### **(21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter**

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich. Im Geschäftsjahr 2024 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.

### **(22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

#### **Leistungsorientierte Pensionspläne**

Die Hapag-Lloyd AG unterhält inländische und ausländische leistungsorientierte Pensionspläne.

Für die Beschäftigten des Land- und Seebetriebs der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft existiert im Rahmen der bestehenden Versorgungsordnung ein Modell der betrieblichen Altersversorgung. Es handelt sich dabei um ein beitragsorientiertes Versorgungssystem mit einer beitragsorientierten Leistungszusage. Die Versorgungsordnung enthält Ansprüche auf Alters-, Erwerbsminderungs-, und Hinterbliebenenleistungen.

Für die Berechnung der Leistungen wird im Wesentlichen ein Basisbetrag herangezogen, der sich nach der Maßgabe des versorgungsfähigen Arbeitsverdienstes bemisst. Zusätzlich besteht die Möglichkeit für die Beschäftigten weitere monatliche Beiträge zu entrichten, die mit einem zusätzlichen Arbeitgeberbeitrag berücksichtigt werden. Darüber hinaus können Arbeitnehmerbeiträge aus variablen Vergütungen eingezahlt werden.

Für jeden Mitarbeiter besteht mit Zuteilung des ersten Beitrags ein Versorgungskonto, auf dem das Versorgungsguthaben geführt wird. Das Versorgungsguthaben ergibt sich aus den im Rahmen einer Kapitalanlage angelegten Beiträgen und der daraus erzielten positiven oder negativen Wertentwicklung. Die Kapitalanlage erfolgt nach Vorgabe der Gesellschaft. Dabei werden die zugeteilten Beiträge spätestens am letzten Tag des Folgemonats gemäß eines von der Gesellschaft festgelegten Kapitalanlagekonzepts investiert. Hapag-Lloyd gewährt eine nominale Beitragsgarantie, d. h. dass mindestens die Summe, der bis zum Eintritt des Leistungsfalles insgesamt dem Versorgungskonto zugeteilten Versorgungsbeiträge zum Zeitpunkt der Fälligkeit zur Verfügung steht.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die ausstehenden Versorgungsleistungen sind sowohl durch den Pensions-Sicherungs-Verein sowie darüber hinaus – im Umfang des jeweils vorhandenen Fondsvermögens – über eine Treuhandvereinbarung (Contractual Trust Agreement) zwischen der Hapag-Lloyd und einem Treuhänder abgesichert. In der Verwaltungstreuhand werden die eingezahlten Beiträge treuhänderisch verwaltet und vom externen Vermögensverwalter entsprechend des Kapitalanlagekonzepts und bestehenden Richtlinien angelegt.

Weiterhin bestehen einzelvertragliche Pensionszusagen mit Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten, deren Höhe in den entsprechenden Verträgen festgelegt ist. Für einen eingeschränkten Personenkreis besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Tantiemезahlungen zugunsten einer betrieblichen Altersversorgung zu verzichten.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder bestehen Versorgungszusagen nach einem gesonderten leistungsorientierten Plan. Danach besteht ebenfalls Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich nach einem individuell festgelegten Prozentsatz der ruhehaltfähigen Bezüge richtet und teilweise durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gesichert ist. Aktive Vorstandsmitglieder haben bis auf eine Ausnahme keine leistungsorientierten Zusagen auf betriebliche Altersversorgung. Für ein Vorstandsmitglied besteht hiervon abweichend eine Zusage auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich aus einem Festbetrag bestimmt. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

Bei den ausländischen leistungsorientierten Pensionsplänen handelt es sich im Wesentlichen um die Pläne im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden und Mexiko. Diese beinhalten ebenfalls Ansprüche für Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten. Die Höhe der Bezüge entspricht einem festgelegten Prozentsatz in Verbindung mit anrechnungsfähigen Dienstjahren und Bezügen. Zusätzlich werden die aus den eingezahlten Beträgen erwirtschafteten Überschüsse berücksichtigt. Für diese Pläne sind Planvermögen vorhanden. Die Beitragszahlungen der ausländischen Pläne werden von Hapag-Lloyd und seinen Beschäftigten geleistet. In Mexiko werden die Beiträge ausschließlich durch den Arbeitgeber gezahlt. Die Auszahlung der Versorgungsbezüge im Ausland erfolgt grundsätzlich in Form laufender Rentenzahlungen. In Mexiko besteht allerdings ein Wahlrecht zwischen laufenden Rentenzahlungen und Einmalzahlungen. Bei den Leistungen an Arbeitnehmer handelt es sich im Wesentlichen um gesetzliche Ansprüche aus Leistungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Pensionsplänen ist die Gesellschaft verschiedenen Risiken ausgesetzt. Neben allgemeinen versicherungs- und finanzmathematischen Risiken wie dem Langlebighkeitsrisiko und dem Zinssatzänderungsrisiko ist die Gesellschaft dem Währungsrisiko sowie dem Anlage- bzw. Kapitalmarktrisiko ausgesetzt.

### Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
<b>Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen</b>		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	220,6	213,8
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	22,2	12,0
<b>Unterdeckung (Nettoschuld)</b>	<b>198,4</b>	<b>201,8</b>
<b>Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen</b>		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	157,8	160,2
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	112,0	109,6
<b>Unterdeckung (Nettoschuld)</b>	<b>45,9</b>	<b>50,6</b>
<b>Summe</b>	<b>244,3</b>	<b>252,4</b>

### Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
<b>Eigenkapitalinstrumente</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	36,5	25,1
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,0	1,1
<b>Staatsanleihen</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	30,1	25,3
<b>Unternehmensanleihen</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	4,3	6,3
<b>Sonstige Fremdkapitalinstrumente</b>		
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	0,6	0,6
<b>Derivate</b>		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	15,6	19,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,5	5,3
<b>Rückdeckungsversicherung</b>	<b>8,2</b>	<b>8,4</b>
<b>Immobilien</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>8,1</b>	<b>8,0</b>
<b>Sonstiges</b>	<b>23,3</b>	<b>21,0</b>
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens</b>	<b>134,1</b>	<b>121,6</b>

Das Planvermögen wurde externen unabhängigen Finanzdienstleistern zur Anlage und Verwaltung überlassen. Im Planvermögen sind weder eigene Finanzinstrumente noch selbst genutzte Immobilien enthalten. Sämtliche im Planvermögen gehaltenen Anleihen weisen zum Stichtag ein Rating von mindestens AA auf.

Für die Verwaltung der ausländischen Planvermögen existieren im Vereinigten Königreich und Mexiko Komitees (Treuhand), die aus Teilnehmern des Plans und Vertretern des Hapag-Lloyd Managements bestehen.



Bei der Anlage der Planvermögen in diesen Ländern werden rechtlich unabhängige Finanzdienstleister zur Beratung und Unterstützung herangezogen. Diese legen dem jeweiligen Komitee einen Vorschlag zur Kapitalanlage mit entsprechenden Risiko- und Erfolgsszenarien vor. Die Entscheidung über die Anlage obliegt dem Komitee in enger Abstimmung mit der Hapag-Lloyd AG und steht im Einklang mit der jeweiligen Anlagestrategie. Die Anlagestrategie ist im Wesentlichen auf die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie auf Liquiditätssicherung und Renditeoptimierung ausgerichtet. Zu diesem Zweck werden die erwarteten Pensionszahlungen, die in einem bestimmten Zeithorizont anfallen, mit der Laufzeit der Kapitalanlagen abgestimmt. Für eine Laufzeit von acht bis zwölf Jahren werden Anlageformen mit niedrigem Risiko wie festverzinsliche bzw. indexierte Staats- und Unternehmensanleihen gewählt. Für darüber hinaus fällige Verpflichtungen wird in Kapitalanlagen mit höherem Risiko und höherer erwarteter Rendite investiert.

In den Niederlanden wird sowohl die Verwaltung als auch die Entscheidung über die Investitionen des Planvermögens von einem unabhängigen Finanzdienstleister durchgeführt.

Die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Danach erfolgt alle drei Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan im Vereinigten Königreich ein Finanzierungsdefizit. Das Unternehmen und die Treuhänder haben sich auf einen Plan zum Abbau des Defizits geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen beinhaltet.

#### Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2024	2023
<b>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.</b>	<b>374,0</b>	<b>334,3</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	17,2	13,4
Zinsaufwand	14,3	13,9
Neubewertungen:		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-0,2	-1,4
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-9,4	15,0
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-1,4	1,4
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,1	0,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,3	0,5
Geleistete Pensionszahlungen	-16,9	-14,6
Wechselkursveränderungen	0,5	1,9
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-0,2	9,6
<b>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>378,4</b>	<b>374,0</b>

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2024 auf 14,4 Jahre (31. Dezember 2023: 15,3 Jahre).

### Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

Die Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens stellt sich wie folgt dar:

Mio. EUR	2024	2023
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.</b>	<b>121,6</b>	<b>118,9</b>
Zinserträge	5,3	5,7
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	1,4	-4,8
Beiträge des Arbeitgebers	10,7	4,9
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,1	0,1
Geleistete Pensionszahlungen	-6,7	-5,6
Wechselkursveränderungen	1,7	2,3
Zugänge zu dem Konsolidierungskreis	0,0	0,1
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.</b>	<b>134,1</b>	<b>121,6</b>

### Nettopensionsaufwand

Der im Gewinn oder Verlust der Periode erfasste Nettopensionsaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Laufender Dienstzeitaufwand	17,2	13,4
Zinsaufwand	14,3	13,9
Zinserträge	-5,3	-5,7
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,1	0,1
<b>Nettopensionsaufwand</b>	<b>26,3</b>	<b>21,8</b>

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
Personalaufwendungen	17,3	13,5
Zinsaufwendungen	9,0	8,2
<b>Gesamt</b>	<b>26,3</b>	<b>21,8</b>

### Versicherungsmathematische Annahmen

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Nettopensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie der Zinssatz zur Bestimmung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Zinserträge aus Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage die Richttafeln 2018 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2024	2023
Abzinsungsfaktoren	3,40	3,20
Erwartete Rentensteigerungsraten	2,20	2,20

Für die Bewertung der wesentlichen ausländischen Pensionsverpflichtungen wurden zur Bestimmung der demografischen Annahmen lokale allgemeingültige Richttafeln zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2024	2023
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	5,45	5,20
Niederlande	3,40	3,20
Mexiko	10,49	9,68
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,78	2,74
Niederlande	2,20	2,20
Mexiko	3,50	3,50

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich auf Basis von erstrangigen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industrieanleihen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikoaufschlags extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt.

### Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2024 für das Geschäftsjahr 2024 12,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –20,4 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/ Verluste (–) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	0,2	1,4
Änderungen finanzieller Annahmen	9,4	–15,0
erfahrungsbedingten Anpassungen	1,4	–1,4
Ergebnis aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	1,4	–4,8
Wechselkursänderungen	0,2	–0,7
<b>Neubewertungen</b>	<b>12,6</b>	<b>–20,4</b>

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2024 11,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: –52,3 Mio. EUR).

### Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2025 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 9,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7,9 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2025 voraussichtlich 3,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,1 Mio. EUR) betragen.

### Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2024 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2024	Δ Barwert 31.12.2023
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-36,9	-39,5
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	44,8	48,1
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	6,1	6,6
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-5,9	-6,3
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	10,0	10,6

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2024 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2024 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestufteten versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweisen Informationen bzw. Tendenzaussagen.

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 72,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 53,3 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd existieren zwei leistungsorientierte Gemeinschaftspläne mehrerer Arbeitgeber. Dabei handelt es sich sowohl um einen Plan für Altersvorsorge- und medizinische Versorgungspflichten in den USA als auch um den im Vereinigten Königreich registrierten „Merchant Navy Officer’s Pension Fund“ (MNOPF), der weltweit für britische Offiziere gegründet wurde.

Da von den gemeinschaftlichen Pensionsplänen keine ausreichenden Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeitende des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, werden diese Pläne seitdem als beitragsorientierte Pläne bilanziert.

Die beiden Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber sind im Hapag-Lloyd Konzern quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

## **(23) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer**

### **Vorstandsmitglieder**

Die Bilanzierung der langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder (d. h. „LTIP 2020 ESG“ und „LTIP 2023“) erfolgt nach den Regelungen des IAS 19 und stellt „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ dar.

#### **LTIP 2020 ESG**

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde der LTIP 2020 ESG eingeführt mit der erstmaligen Bedingung, dass ein Ziel aus dem Bereich Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) („ESG“) berücksichtigt wird (sogenannter „LTIP 2020 ESG“).

Im Rahmen des LTIP 2020 ESG wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag zu 40 % in eine Bindungskomponente, zu 40 % in eine Performancekomponente und zu 20 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt drei Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation des anteiligen Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die Bindungskomponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2022: 2022 bis 2024) im Vergleich zum Konzern-EBITDA in der Referenzperiode (für die Tranche 2022: 2022 bis 2024). Der Zielerreichungsgrad der Bindungskomponente kann maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Bei der Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Performancekomponente wird der wie oben ermittelte Zielerreichungsgrad zusätzlich unter Berücksichtigung des Drei-Jahres-Durchschnitts des ROIC im Erdienungszeitraum anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Der Zielerreichungsgrad für die Performancekomponente kann ebenfalls maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Die Zielerreichung bei der ESG-Komponente wird anhand eines zentralen ESG-Leistungskriteriums ermittelt. Das Kriterium ist der durchschnittliche Wirkungsgrad (Average Efficiency Ratio – AER), mit dem die Kohlenstoffintensität der konzerneigenen Flotte gemessen wird. Dafür bestimmt der Aufsichtsrat basierend auf dem Nachhaltigkeitsanleihen-Programm der HLAG (Sustainability Linked Bond Framework) einen Wert, der einer Zielerreichung von 100 % entspricht und legt eine konkrete Zielerreichungskurve fest. Die Auszahlungsbeträge der drei Komponenten sind jeweils auf 150 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt.

Die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente verfallen jeweils vollständig, wenn ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurücktritt, der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet wird („Bad Leaver“) oder der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder weniger besteht. In allen anderen Fällen verfallen die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente jeweils nur, wenn der Dienstvertrag bereits im Geschäftsjahr der Gewährung endet; in diesem Fall erfolgt der Verfall zeitanteilig entsprechend dem Verhältnis der Zeitdauer vom Ende des Dienstvertrags bis zum Ende des Geschäftsjahres zur Zeitdauer des gesamten Geschäftsjahres. Der zeitanteilige Verfall tritt nicht ein, soweit das unterjährige Ende des Dienstvertrags bereits bei der Höhe des Zuteilungsbetrags berücksichtigt wurde. Soweit die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente nicht verfallen, gilt der ursprüngliche, dreijährige Erdienungszeitraum.

### LTIP 2023

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 wurde der LTIP 2020 ESG für künftige Tranchen in der Art geändert, dass fortan die Komponenten EBIT, EBITDA, Rendite auf das investierte Kapital („ROIC“) und auch ein Ziel aus dem Bereich Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) („ESG“) maßgeblich sind (sogenannter „LTIP 2023“).

Im Rahmen des LTIP 2023 wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag jeweils zu 25 % in eine EBIT-Komponente, zu 25 % in eine ROIC-Komponente, zu 25 % eine EBITDA-Komponente und zu 25 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt unverändert drei Jahre.

Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Addition der Auszahlungsbeträge der einzelnen Komponenten. Der Zielerreichungsgrad für die EBIT-Komponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBIT im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2024: 2024 bis 2026) im Vergleich zum arithmetischen Durchschnitt der entsprechend berechneten EBIT-Marge von geeigneten Peer-Group Unternehmen, die im Schwerpunkt in der Transport- und Logistikbranche insbesondere in der Hochseeschifffahrt tätig sind. Der Zielerreichungsgrad dieser Komponente kann maximal 200 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag aus der EBIT-Komponente bestimmt sich aus der Multiplikation des wie vorstehend ermittelten Prozentsatzes der Zielerreichung mit dem auf die EBIT-Komponente entfallenden 25 % des Zuteilungsbetrags. Der Zielerreichungsgrad für die ROIC-Komponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-ROIC im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2024: 2024 bis 2026) und wird anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Der Zielerreichungsgrad für diese Komponente kann ebenfalls maximal 200 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag für die ROIC-Komponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die EBITDA-Komponente berechnet sich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA (Performance-EBITDA) im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2024: 2024 bis 2026). Der Auszahlungsbetrag berechnet sich indem das tatsächlich erreichte Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum mit einem Sharing-Factor multipliziert wird, wobei sich dieses nach dem Zielwert für das Performance-EBITDA bestimmt, welches mindestens EUR 0,00 und maximal 200 % des EBITDA-Zielwerts erreichen kann. Der EBITDA-Zielwert beträgt seit dem Geschäftsjahr 2023 und bis auf weiteres EUR 1.950.000.000,00. Der Sharing-Factor ist der Prozentsatz dieses EBITDA Zielwerts, der den auf die EBITDA-Komponente entfallenden Zuteilungsbetrag entspricht und ergibt sich aus vom Aufsichtsrat festgelegten Werten. Die Zielerreichung bei der ESG-Komponente wird anhand eines zentralen ESG-Leistungskriteriums ermittelt. Das Kriterium ist der durchschnittliche Wirkungsgrad (Average Efficiency Ratio – AER), mit dem die Kohlenstoffintensität der konzerneigenen Flotte gemessen wird. Dafür bestimmt der Aufsichtsrat basierend auf dem Nachhaltigkeitsanleihen-Programm der HLAG (Sustainability Linked Bond Framework) einen Wert, der einer Zielerreichung von 100 % entspricht und legt eine konkrete Zielerreichungskurve fest. Die Auszahlungsbeträge der drei Komponenten sind jeweils auf 200 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt. Der Auszahlungsbetrag für die ESG-Komponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad.

Der auf dieser Grundlage ermittelte Auszahlungsbetrag wird am 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres als Bruttobetrag zur Auszahlung fällig.

Analog zum LTIP 2020 ESG verfallen die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente und die ESG-Komponente jeweils vollständig, wenn ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurücktritt, der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet wird („Bad Leaver“) oder der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder weniger besteht. In allen anderen Fällen verfallen die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente und die ESG-Komponente jeweils nur, wenn der Dienstvertrag bereits im Geschäftsjahr der Gewährung endet; in diesem Fall erfolgt der Verfall zeitanteilig entsprechend dem Verhältnis der Zeitdauer vom Ende des Dienstvertrags bis zum Ende des Geschäftsjahres zur Zeitdauer des gesamten Geschäftsjahres. Der zeitanteilige Verfall tritt nicht ein, soweit das unterjährige Ende des Dienstvertrags bereits bei der Höhe des Zuteilungsbetrags berücksichtigt wurde. Soweit die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente und die ESG-Komponente nicht verfallen, gilt der ursprüngliche, dreijährige Erdienungszeitraum.

#### Obere Management-Ebenen

Die langfristige variable Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 eingeführt (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“). Die wesentlichen Bestimmungen der eingeführten langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen entsprechen den Bestimmungen der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands, wobei die im Geschäftsjahr 2022 vorgenommenen Anpassungen („LTIP 2020 ESG“) nicht übernommen wurden. Im Geschäftsjahr 2023 wurde dann eine weitere Vereinbarung geschlossen, welche im Wesentlichen wieder der Vergütung des Vorstands („LTIP 2023“) entspricht. Diese Vereinbarung gilt bis auf Weiteres für das Geschäftsjahr 2024 sowie für die darauffolgenden Geschäftsjahre. Die Bilanzierung der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen erfolgt gemäß den Regelungen des IAS 19 unter Anmerkung (24) sonstige Rückstellungen.

**(24) Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2023	Zugang durch Unternehmensabschluss	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2023
Risiken aus schwebenden Geschäften	328,7	1,0	317,4	0,4	308,6	-11,7	308,7
Personalbereich	250,8	7,6	164,7	17,5	237,5	-5,2	308,4
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	146,8	-	37,6	11,5	39,6	-5,1	132,2
Versicherungsprämien	17,0	-	4,8	0,3	11,5	-0,8	22,7
Restrukturierung	10,6	-	4,3	3,2	9,8	-0,2	12,7
Rückstellungen für sonstige Steuern	20,4	3,9	10,0	2,8	1,0	-0,5	12,0
Übrige Rückstellungen	271,3	0,3	40,0	5,6	182,4	-17,3	391,0
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>1.045,6</b>	<b>12,7</b>	<b>578,8</b>	<b>41,3</b>	<b>790,3</b>	<b>-40,8</b>	<b>1.187,8</b>

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2024	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2024
Personalbereich	308,4	215,1	19,5	242,4	9,7	325,9
Risiken aus schwebenden Geschäften	308,7	309,4	2,6	302,6	19,9	319,2
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	132,2	30,5	-	56,6	9,7	167,9
Versicherungsprämien	22,7	6,7	3,2	6,3	1,3	20,5
Rückstellungen für sonstige Steuern	12,0	1,3	1,1	0,5	0,7	10,8
Restrukturierung	12,7	2,6	6,2	4,8	0,8	9,5
Übrige Rückstellungen	391,0	34,1	21,4	332,8	19,2	687,5
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>1.187,8</b>	<b>599,6</b>	<b>54,0</b>	<b>946,0</b>	<b>61,3</b>	<b>1.541,4</b>



Die Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Wesentlichen bestehende Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Schiffsreisen.

Die Personalarückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, noch nicht genommenen Urlaub, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung (23) dargestellt. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstige Forderungen in Höhe von 63,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 38,2 Mio. EUR) aktiviert.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen. Insbesondere werden hier Rückstellungen für Rechtsrisiken resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten ausgewiesen.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2024				31.12.2023			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Personalbereich	325,9	290,8	24,5	10,6	308,4	279,2	21,3	7,9
Risiken aus schwebenden Geschäften	319,2	319,1	0,1	–	308,7	307,2	1,5	–
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	167,9	100,4	65,4	2,1	132,2	87,3	43,9	1,0
Versicherungsprämien	20,5	20,5	–	–	22,7	22,7	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,8	7,4	–	3,4	12,0	8,1	–	3,9
Restrukturierung	9,5	9,5	–	–	12,7	12,7	–	–
Übrige Rückstellungen	687,5	650,2	34,5	2,8	391,0	384,0	4,8	2,3
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>1.541,4</b>	<b>1.397,8</b>	<b>124,6</b>	<b>19,0</b>	<b>1.187,8</b>	<b>1.101,2</b>	<b>71,4</b>	<b>15,2</b>

## (25) Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Mio. EUR	31.12.2024				31.12.2023			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	2.851,5	480,8	1.599,2	771,6	2.770,1	451,2	1.834,8	484,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	1.519,6	363,6	895,3	260,7	1.672,1	342,2	1.116,9	213,0
Anleihen	301,1	1,6	299,6	–	301,1	1,5	299,6	–
Sonstige Finanzschulden	1.030,8	115,6	404,3	510,9	797,0	107,5	418,4	271,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.756,7	1.040,8	1.985,7	730,2	2.293,7	804,5	1.104,4	384,8
<b>Gesamt</b>	<b>6.608,2</b>	<b>1.521,6</b>	<b>3.584,9</b>	<b>1.501,8</b>	<b>5.063,8</b>	<b>1.255,8</b>	<b>2.939,2</b>	<b>868,8</b>

<sup>1</sup> Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, sofern die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten oder gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

### Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	6.121,6	4.581,4
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	400,9	406,2
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	101,7	92,2
Zinsverbindlichkeiten	20,1	19,5
Transaktionskosten	–36,1	–35,5
<b>Gesamt</b>	<b>6.608,2</b>	<b>5.063,8</b>

Die Finanzschulden enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und sonstige Finanzschulden.

### **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige Finanzschulden**

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige Finanzschulden beinhalten im Wesentlichen Darlehen und wie Darlehen bilanzierte Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen zur Finanzierung der Schiffsflotte und von Containern.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm.

Der gewichtete Durchschnittsnominalzinssatz der Finanzschulden zum Stichtag beträgt 5,3 % (Vorjahr: 5,4 %).

Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten in Form von sogenannten Chinese Leases (Sale-and-Lease-Back-Transaktionen). Diese sind ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch Leasinggesellschaften aufgesetzt und fallen daher in die Kategorie der sonstigen Finanzschulden. Im Geschäftsjahr 2024 wurden unter bestehenden Finanzierungszusagen in Form von Chinese Leases Bauraten in Höhe von 273,1 Mio. EUR (Vorjahr: 90,1 Mio. EUR) abgerufen. Außerdem bestehen weitere Leasing-Finanzierungen, die auch in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen werden. Insgesamt resultierten zum Stichtag aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 771,2 Mio. EUR (Vorjahr: 881,2 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 1.025,1 Mio. EUR (Vorjahr: 788,8 Mio. EUR).

### **Anleihen**

In 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 2,5 %, der sich ab dem 15. Oktober 2025 bei Nicht-Erreichen der gesetzten Sustainability-Performance-Ziele um 0,25 %-Punkte erhöhen würde. Der Emissionserlös wurde für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125 %-Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd verwendet, die eine ursprüngliche Fälligkeit in 2024 hatte.

### **Leasingverbindlichkeiten**

Angaben zu Leasingverbindlichkeiten im Hapag-Lloyd Konzern sind in Anmerkung (31) Leasing enthalten.

### **Kreditlinien**

Zum 31. Dezember 2024 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 697,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 654,5 Mio. EUR).

### Überleitung der Veränderungen der Schulden zum Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Mio. EUR	Finanzschulden			Leasing- verbindlich- keiten	Verbindlichkeiten (+)/ Forderungen (-) aus- derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
	Verbind- lichkeiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Sonstige Finanz- schulden		Devisen- terminge- schäfte	Zinsswaps	
<b>Stand zum 1.1.2023</b>	<b>1.604,6</b>	<b>300,9</b>	<b>871,3</b>	<b>2.660,1</b>	<b>34,9</b>	<b>-40,3</b>	<b>5.431,5</b>
<b>Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	393,8	-	91,0	-	-	-	484,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-338,2	-	-136,1	-	-	-	-474,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-	-	-	-1.026,5	-	-	-1.026,5
Einzahlungen (+)/Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-	-	109,7	49,5	159,2
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-59,7	-7,5	-56,9	-107,5	-	-	-231,6
<b>Summe aus zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>	<b>-4,1</b>	<b>-7,5</b>	<b>-102,1</b>	<b>-1.134,0</b>	<b>109,7</b>	<b>49,5</b>	<b>-1.088,4</b>
Veränderung aufgrund der Übernahme oder dem Verlust der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	71,0	-	21,4	11,9	-	-0,7	103,6
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	-57,4	-	-38,4	-86,9	-0,5	0,8	-182,4
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	-	-	-	-	-143,9	-9,7	-153,6
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	58,0	7,7	44,7	842,6	-	-	953,0
<b>Stand zum 31.12.2023 (angepasst)*</b>	<b>1.672,1</b>	<b>301,1</b>	<b>796,9</b>	<b>2.293,7</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>5.063,7</b>

<sup>1</sup> Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen sowohl die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 1.453,2 Mio. EUR als auch konsolidierungskreisbedingte Veränderungen.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Mio. EUR	Finanzschulden			Leasing- verbindlich- keiten	Verbindlichkeiten (+)/ Forderungen (-) aus- derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting		<b>Gesamt</b>
	Verbind- lichkeiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Sonstige Finanz- schulden		Devisen- terminge- schäfte	Zinsswaps	
<b>Stand zum 1.1.2024</b>	<b>1.672,1</b>	<b>301,1</b>	<b>796,9</b>	<b>2.293,7</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>5.063,7</b>
<b>Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	133,1	-	273,1	-	-	-	406,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-386,7	-	-100,4	-	-	-	-487,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-	-	-	-1.036,4	-	-	-1.036,4
Einzahlungen (+)/Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-	-	-	-	-13,9	0,5	-13,4
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-70,9	-7,6	-69,0	-164,3	-	-	-311,8
<b>Summe aus zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten</b>	<b>-324,5</b>	<b>-7,6</b>	<b>103,7</b>	<b>-1.200,7</b>	<b>-13,9</b>	<b>0,5</b>	<b>-1.442,5</b>
Veränderung aufgrund der Übernahme oder des Verlusts der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	3,1	-	2,4	8,1	-	-	13,6
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	95,6	0,1	67,5	193,3	0,7	-	357,2
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	-	-	-	-	31,0	-0,1	30,9
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	73,3	7,6	60,2	2.462,3	-	-	2.603,4
<b>Stand zum 31.12.2024</b>	<b>1.519,6</b>	<b>301,2</b>	<b>1.030,8</b>	<b>3.756,7</b>	<b>18,0</b>	<b>-</b>	<b>6.626,3</b>

<sup>1</sup> Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 2.298,0 Mio. EUR.

## (26) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2024				31.12.2023			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2.765,9</b>	<b>2.765,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.487,4</b>	<b>2.487,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-</b>
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>206,1</b>	<b>201,4</b>	<b>4,7</b>	<b>-</b>	<b>211,1</b>	<b>176,0</b>	<b>28,2</b>	<b>6,9</b>
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	13,4	13,4	-	-	7,2	7,2	0,0	-
Verbindlichkeiten aus Verrechnung oder Überzahlung	64,4	64,4	-	-	52,8	52,8	0,0	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	128,3	123,6	4,7	-	151,1	116,0	28,2	6,9
<b>Summe finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>2.972,0</b>	<b>2.967,3</b>	<b>4,7</b>	<b>-</b>	<b>2.698,5</b>	<b>2.663,4</b>	<b>28,2</b>	<b>6,9</b>

## (27) Vertragsverbindlichkeiten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2024				31.12.2023			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
<b>Vertragsverbindlichkeiten</b>	<b>1.037,9</b>	<b>1.037,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>566,5</b>	<b>566,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>71,6</b>	<b>70,4</b>	<b>1,2</b>	<b>-</b>	<b>51,7</b>	<b>51,2</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	33,2	33,2	-	-	22,3	22,3	-	-
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Zöllen	33,7	33,7	-	-	28,1	28,1	-	-
Rechnungsabgrenzungsposten	1,8	0,6	1,2	-	1,3	0,8	0,5	-
Übrige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2,8	2,8	-	-	-	-	-	-
<b>Summe nichtfinanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.109,5</b>	<b>1.108,3</b>	<b>1,2</b>	<b>-</b>	<b>618,2</b>	<b>617,7</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>

**(28) Derivative Finanzinstrumente**

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	19,1	–	10,8	–
davon Derivate im Hedge Accounting <sup>1</sup>	19,1	–	1,4	–
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	–	–	9,4	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren ausschließlich aus Devisentermingeschäften. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung (29)).

**(29) Finanzinstrumente****Finanzwirtschaftliche Risiken und Risikomanagement****Grundsätze Risikomanagement**

Der Hapag-Lloyd Konzern ist aufgrund seiner globalen Geschäftstätigkeit Marktrisiken ausgesetzt. Zu den Marktrisiken gehören insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreisrisiko sowie das Zinsrisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden bei der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als ökonomische Sicherungsmaßnahme genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.

Neben den Marktrisiken unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest.

Der Abschluss der zur Begrenzung der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Der Abteilung Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Die zur Reduktion der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente stimmen hinsichtlich der Zahlungstermine und des zugrunde liegenden Risikos („Underlying“) mit den Grundgeschäften überein. Die als Cashflow Hedge designierten Finanzinstrumente sichern somit die Höhe der Zahlungsflüsse und erhöhen demnach die finanzielle Sicherheit. Die Bilanzierung der Sicherungsbeziehung führt zu einer Reduktion der Volatilität in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, da die ergebniswirksame Erfassung des Grundgeschäfts zum entsprechenden Zeitpunkt durch die gegenläufige Wertänderung des Sicherungsgeschäfts in derselben GuV-Position abgedeckt wird.

### Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstruments aufgrund von zugrunde liegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Hapag-Lloyd Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG, dem Treibstoffverbrauch sowie Zinsrisiken, die aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

### Währungsrisiko

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cashflow des Hapag-Lloyd Konzerns maßgeblich beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cashflows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskursschwankungen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Neben dem Euro sind die Währungen Kanadische Dollar (CAD), Chinesischer Renminbi (CNY) und Singapur Dollar (SGD) von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen Kosten-Exposures in Kanadischen Dollar (CAD) mittels Devisentermingeschäften auf 13-Wochen-Horizont ab mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Absicherungsquote der Kosten in CAD beträgt bis zu 80 %.

Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird bis zu 100 % gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (beispielsweise Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt. Die zur Absicherung der Euro-Schulden abgeschlossenen Termingeschäfte haben eine Laufzeit von unter einem Jahr.

Zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus Kaufpreisverpflichtungen in Indischen Rupien hat der Konzern ein US-Dollar/Indische Rupien-Devisentermingeschäft mit einem Nominalbetrag von 3,8 Mrd. INR abgeschlossen und als Cashflow-Sicherungsgeschäft bilanziert.



Darüber hinaus werden Euro-Pensionsverpflichtungen zu 100 % gesichert. Analog zu den Euro-Finanzschulden werden zur Sicherung sowohl Devisentermingeschäfte als auch Euro-Geldmarktanlagen verwendet.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den Kassaanteil der Devisentermingeschäfte. Die Veränderung der Terminkomponente wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Zeitliche Differenzen zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Devisentermingeschäften, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, das entsteht, falls die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CAD, CNY) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von umgerechnet -174,6 Mio. USD zum 31. Dezember 2024.

Mio. USD	31.12.2024			31.12.2023		
	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
USD/EUR						
+10 %	11,7	–	0,2	11,9	–	–0,5
–10 %	–11,7	–	–0,2	–11,9	–	0,5
USD/CAD						
+10 %	9,2	1,2	–	–5,5	2,1	–
–10 %	–9,2	–1,2	–	5,5	–2,1	–
USD/CNY						
+10 %	–5,1	–	–	n.a.	n.a.	n.a.
–10 %	5,1	–	–	n.a.	n.a.	n.a.

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG ergeben sich aus der Umrechnung des US-Dollar-Konzernabschlusses in die Berichtswährung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cashflow des Konzerns, sondern spiegelt sich im Eigenkapital wider und wird derzeit nicht abgesichert.

### Treibstoffpreisrisiko

Aufgrund der operativen Geschäftstätigkeit unterliegt der Hapag-Lloyd Konzern einem Marktpreisrisiko für die Beschaffung von Bunkertreibstoff.

Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen wurden in der Vergangenheit derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen und -swaps eingesetzt. Die letzten sind bis Ende 2021 ausgelaufen. Somit waren zum Bilanzstichtag sowohl des Geschäftsjahres als auch des Vorjahres keine mehr im Bestand.

Die gestiegene Risikotragfähigkeit der Gesellschaft sowie die in den Frachtverträgen enthaltene Marine Fuel Recovery (MFR) führten in 2021 zu einer Änderung der Risikomanagementstrategie, sodass Hapag-Lloyd seitdem keine Neuabschlüsse von derivativen Finanzinstrumenten zur Treibstoffpreissicherung vorgenommen hat. Die Sicherung des prognostizierten Bunkerbedarfs kann zukünftig in Abhängigkeit von der Risikotragfähigkeit wieder aufgenommen werden.

### Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Des Weiteren werden Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus. Zwecks Reduktion des Zinsrisikos designiert Hapag-Lloyd Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts. Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. Somit werden einige der Grundgeschäfte nicht vollständig designiert, sondern lediglich einzelne Risikokomponenten abgesichert.

Die Cashflow-Schwankungen des Grundgeschäfts werden wesentlich durch die Veränderung der variablen Zinsen beeinflusst.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft stimmen in der Regel hinsichtlich des designierten Nominalvolumens, des Referenzzinssatzes sowie der Zinsfeststellungstage überein.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Zinsswaps, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal 0 vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 1.651,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.301,0 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 0,4 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 0,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1,4 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinsniveau				
Rücklage für Cashflow Hedges	0,1	-0,1	0,1	-0,1
Ergebnis vor Steuern	-7,0	7,6	-9,8	10,3

### Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Kreditrisiken ausgesetzt. Das Kreditrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zusätzlich werden auch kollektive Faktoren, wie Länderrisiken, berücksichtigt. Zum Schutz vor Ausfallrisiken bestehen zudem zum Bilanzstichtag eine Kreditversicherung und Bankgarantien.

Der Hapag-Lloyd Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstammes begrenzt.

Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen und Informationen zu Wertberichtigungen auf diese finanziellen Vermögenswerte wird auf Anmerkung (13) und die Beschreibung der Bilanzierung und Bewertung von originären Finanzinstrumenten verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.

Für die derivativen Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten in Höhe von insgesamt 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 11,9 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –19,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: –10,8 Mio. EUR) ergibt sich unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte und des ISDA-Rahmenvertrags ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 8,4 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1,4 Mio. EUR).

### Liquiditätsrisiko

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Aktionäre sowie den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilswechsels von mehr als 50% durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Risiko- und Chancenbericht des Zusammengefassten Lageberichts.

Die derzeit vertraglich fixierten Cashflows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

#### Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2023)

Mio. EUR	Mittelaufriß				Summe
	2024	2025	2026–2028	ab 2029	
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-411,2	-400,1	-854,7	-257,5	-1.923,5
Anleihen	-7,5	-7,5	-318,8	-	-333,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-890,2	-608,7	-631,3	-394,3	-2.524,5
Sonstige Finanzschulden	-289,1	-106,9	-315,2	-235,8	-947,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2.487,4	-	-	-	-2.487,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-176,0	-	-28,2	-6,9	-211,1
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-4.261,3</b>	<b>-1.123,2</b>	<b>-2.148,1</b>	<b>-894,5</b>	<b>-8.427,2</b>
<b>Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>9,8</b>	<b>-</b>	<b>0,0</b>	<b>-</b>	<b>9,8</b>

#### Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2024)

Mio. EUR	Mittelaufriß				Summe
	2025	2026	2027–2029	ab 2030	
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-415,3	-526,8	-498,1	-320,9	-1.761,2
Anleihen	-7,5	-7,5	-311,3	-	-326,3
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-1.230,5	-953,7	-1.386,7	-881,2	-4.452,1
Sonstige Finanzschulden	-172,4	-161,4	-420,4	-672,4	-1.426,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2.765,9	-	-	-	-2.765,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-201,4	-	-4,7	-	-206,1
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-4.793,1</b>	<b>-1.649,5</b>	<b>-2.621,2</b>	<b>-1.874,4</b>	<b>-10.938,1</b>
<b>Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>19,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19,3</b>

Es wird grundsätzlich nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Zeitpunkten oder in wesentlich anderer Höhe auftreten werden.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2024, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die zum Stichtag undiskontierten Marktwerte der eingesetzten Devisentermingeschäfte.

### Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- und Zinsrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisentermingeschäften abgesichert. Zur Absicherung von Zinsrisiken dienen Zinsswaps.

Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente:

Mio. EUR	31.12.2024		31.12.2023	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Devisentermingeschäfte	–	–19,1	3,1	–1,4
Zinsswaps	–	–	0,4	–
<b>Sicherungsinstrumente<sup>1</sup></b>	<b>–</b>	<b>–19,1</b>	<b>3,5</b>	<b>–1,4</b>
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Devisentermingeschäfte	–	–	8,4	–9,4
Eingebettete Derivate	0,8	–	1,4	–
<b>Sonstige derivative Finanzinstrumente</b>	<b>0,8</b>	<b>–</b>	<b>9,8</b>	<b>–9,4</b>
<b>Gesamt</b>	<b>0,8</b>	<b>–19,1</b>	<b>13,3</b>	<b>–10,8</b>

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und/oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Eine Analyse der Basisverträge der seitens Hapag-Lloyd begebenen Anleihen führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit den beizulegenden Zeitwerten ausgewiesen. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte sowie die Durchschnittspreise oder -kurse der Sicherungsinstrumente pro Risikokategorie dar:

	31.12.2024			31.12.2023		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
<b>Währungsrisiko</b>						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	322,6	–	322,6	323,9	–	323,9
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	47,5	–	47,5	52,5	–	52,5
Gesichertes Nominal in Mio. INR	3.832,6	–	3.832,6	13.500,5	–	13.500,5
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/EUR	1,10	–	1,10	1,10	–	1,10
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/CAD	0,72	–	0,72	0,74	–	0,74
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/INR	85,78	–	85,78	83,11	–	83,11
<b>Zinsrisiko</b>						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	–	3,3	3,3	8,0	4,4	12,4
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	0,00 %	5,30 %	5,30 %	3,31 %	5,30 %	4,02 %

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Sicherungsinstrumente haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

Absicherung von Cashflows	31.12.2023				Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR <sup>1</sup>	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR <sup>1</sup>	Posten in der Bilanz	
<b>Währungsrisiko</b>					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	323,9 Mio. EUR	2,2	–	Derivative Finanzinstrumente	5,7
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	52,5 Mio. CAD	0,9	0,0	Derivative Finanzinstrumente	0,9
Devisentermingeschäfte (USD/INR)	13.500,5 Mio. INR	–	1,4	Derivative Finanzinstrumente	–2,5
<b>Zinsrisiko</b>					
Zinsswaps	12,4 Mio. USD	0,4	–	Derivative Finanzinstrumente	0,4

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

31.12.2024					
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR <sup>1</sup>	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR <sup>1</sup>	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
<b>Währungsrisiko</b>					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	322,6 Mio. EUR	–	18,0	Derivative Finanzinstrumente	–14,1
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	47,5 Mio. CAD	–	1,0	Derivative Finanzinstrumente	–0,9
Devisentermingeschäfte (USD/INR)	3.832,6 Mio. INR	–	0,1	Derivative Finanzinstrumente	–0,1
<b>Zinsrisiko</b>					
Zinsswaps	3,3 Mio. USD	–	–	Derivative Finanzinstrumente	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Grundgeschäfte haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

31.12.2023		
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
<b>Währungsrisiko</b>		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–5,7	–
Kaufpreiszahlung in INR	2,5	–2,7
Operative Kosten in CAD	–0,9	0,4
<b>Zinsrisiko</b>		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–0,4	24,2

31.12.2024		
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
<b>Währungsrisiko</b>		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	14,1	–
Kaufpreiszahlung in INR	0,1	–2,2
Operative Kosten in CAD	0,9	–0,2
<b>Zinsrisiko</b>		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–	11,6



Die vorstehenden Sicherungsbeziehungen haben folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung oder das sonstige Ergebnis des Konzerns:

31.12.2023					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
<b>Währungsrisiko</b>					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	13,0	–	–	–13,0	Übrige Finanzposten
Kaufpreiszahlung in INR	–2,7	–2,3	Zinsaufwendungen	–	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	0,8	–	–	–0,4	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
<b>Zinsrisiko</b>					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	4,7	–	–	–18,5	Zinsaufwendungen

31.12.2024					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
<b>Währungsrisiko</b>					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–19,9	–	–	19,9	Übrige Finanzposten
Kaufpreiszahlung in INR	–1,3	–1,1	Zinsaufwendungen	1,9	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	–2,8	–	–	2,2	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
<b>Zinsrisiko</b>					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–	–	–	–13,7	Zinsaufwendungen

Die folgende Tabelle stellt eine Überleitung der Eigenkapitalrücklagen dar, die aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen resultieren:

Cashflow Hedges Mio. EUR	2024		2023	
	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung
<b>Saldo zum 1.1.</b>	<b>21,8</b>	<b>3,3</b>	<b>39,0</b>	<b>1,5</b>
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:				
Währungsrisiko <sup>1</sup>	-24,0	-3,7	15,7	-3,2
Zinsrisiko	-	-	4,7	-
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:				
Währungsrisiko <sup>1</sup>	24,1	4,1	-13,3	5,1
Zinsrisiko	-13,7	-	-18,5	-
Währungsumrechnungs- differenzen:				
Währungsrisiko <sup>1</sup>	-0,2	0,2	0,1	-0,1
Zinsrisiko	1,0	-	-1,1	-
<b>Saldo zum 31.12.</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>	<b>21,8</b>	<b>3,3</b>

<sup>1</sup> Das Währungsrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit den Terminkomponenten von Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von überwiegend zeitraumbezogenen Grundgeschäften eingesetzt werden.

#### Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswerts erhalten würde oder bei Übertragung einer Schuld zu zahlen hätte.

Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstrumentes der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Die Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, wesentliche Teile der sonstigen finanziellen Vermögenswerte und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie für diejenigen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des im Geschäftsjahr gezeichneten Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 2.032,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 2.015,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.831,5 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 17,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 10,1 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 0,6 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören. Diese Wertpapiere werden mit ihren quotierten Marktpreisen bewertet. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese Beteiligungen mit den Anschaffungskosten in Höhe von 10,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 13,7 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ Geldmarktfonds in Höhe von 1.428,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 979,5 Mio. EUR) enthalten. Für einen Teil dieser Geldmarktfonds erfolgt die Bewertung anhand ihrer notierten Marktpreise. Für den anderen Teil der Geldmarktfonds, die laufende Ausschüttungen tätigen, liegen keine direkten Preisnotierungen zu Grunde; hier ergibt sich der beizulegende Zeitwert aus dem jeweiligen Anlagebetrag zuzüglich der abgegrenzten Ausschüttungen, die mit Hilfe eines am Markt täglich veröffentlichten Ausschüttungsfaktors bemessen werden.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.

### Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2023

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2023 (angepasst)*	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9			Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	Beizulegender Zeitwert Finanz- instrumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam		
<b>Aktiva</b>							
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	AC	282,9	282,9	–	–	–	282,9
	n.a. <sup>2</sup>	0,5	–	–	–	–	–
	FVTPL	24,3	–	–	24,3	–	24,3
	FVOCI	1.831,5	–	1.831,5	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	9,8	–	–	9,8	–	9,8
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	3,5	–	3,5	–	–	3,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.657,0	1.657,0	–	–	–	1.657,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	AC	4.830,2	4.830,2	–	–	–	4.830,2
	FVTPL	979,5	–	–	979,5	–	979,5
<b>Passiva</b>							
Finanzschulden	FLAC	2.770,1	2.770,1	–	–	–	2.722,4
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	n.a. <sup>2</sup>	2.293,7	–	–	–	2.293,7	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	211,1	211,1	–	–	–	211,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	9,4	–	–	9,4	–	9,4
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	1,4	–	1,4	–	–	1,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.487,4	2.487,4	–	–	–	2.487,4
<b>Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:</b>							
Financial Assets measured at Amortised Cost (AC)		6.770,2	6.770,2	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		1.023,0	–	–	1.023,0	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Other Comprehensive Income (FVOCI)		1.831,5	–	1.831,5	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)		5.468,6	5.468,6	–	–	–	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>2</sup> n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt bzw. das Finanzinstrument nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen  
und Bewertungskategorien zum 31.12.2024**

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2024	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9			Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	Beizulegender Zeitwert Finanz- instrumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam		
<b>Aktiva</b>							
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	AC	334,5	334,5	–	–	–	334,5
	n.a. <sup>2</sup>	0,3	–	–	–	–	–
	FVTPL	28,1	–	–	28,1	–	28,1
	FVOCI	2.015,1	–	2.015,1	–	–	2.015,1
Derivative Finanzinstrumente							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	0,8	–	–	0,8	–	0,8
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	0,0	–	0,0	–	–	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	2.447,1	2.447,1	–	–	–	2.447,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	AC	4.052,2	4.052,2	–	–	–	4.052,2
	FVTPL	1.428,3	–	–	1.428,3	–	1.428,3
<b>Passiva</b>							
Finanzschulden	FLAC	2.851,5	2.851,5	–	–	–	2.827,5
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	n.a. <sup>2</sup>	3.756,7	–	–	–	3.756,7	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	206,1	206,1	–	–	–	206,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	–	–	–	–	–	–
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	n.a. <sup>2</sup>	19,1	–	19,1	–	–	19,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.765,9	2.765,9	–	–	–	2.765,9
<b>Davon aggregiert nach Bewer- tungskategorien des IFRS 9:</b>							
Financial Assets measured at Amortised Cost (AC)		6.833,8	6.833,8	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		1.457,3	–	–	1.457,3	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Other Comprehensive Income (FVOCI)		2.015,1	–	2.015,1	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)		5.823,6	5.823,6	–	–	–	–

<sup>1</sup> Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

<sup>2</sup> n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt bzw. das Finanzinstrument nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt.

Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Jede Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wird anhand des Bewertungsparameters mit der niedrigsten Hierarchiestufe eingestuft, sofern es sich um einen wesentlichen Bewertungsparameter handelt.

Ändert sich die Methode zur Bewertung des beizulegenden Zeitwerts bei regelmäßig zu bewertenden Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten, sodass diese einem anderen Level zuzuordnen sind, wird diese Umklassifizierung zum Ende der Berichtsperiode vorgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen ein bis drei gegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bemessenen Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Neben den beizulegenden Zeitwerten der nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert zu bilanzierenden Finanzinstrumente enthält die Darstellung auch Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden beizulegenden Zeitwert besitzen.

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2023			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Aktiva</b>					
Wertpapiere/Beteiligungen	FVTPL	10,6	–	13,7	24,3
Wertpapiere/Beteiligungen	FVOCI	1.831,5	–	–	1.831,5
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>2</sup>	–	3,5	–	3,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	9,8	–	9,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel- äquivalente	FVTPL	979,5	–	–	979,5
<b>Passiva</b>					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>2</sup>	–	1,4	–	1,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	9,4	–	9,4
Finanzschulden	FLAC	282,0	2.440,4	–	2.722,4

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2024			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Aktiva</b>					
Wertpapiere/Beteiligungen	FVTPL	17,6	–	10,5	28,1
Wertpapiere/Beteiligungen	FVOCI	2.015,1	–	–	2.015,1
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>2</sup>	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	0,8	–	0,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel- äquivalente	FVTPL	1.428,3	–	–	1.428,3
<b>Passiva</b>					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. <sup>2</sup>	–	19,1	–	19,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	–	–	–
Finanzschulden	FLAC	290,7	2.536,8	–	2.827,5

<sup>1</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

<sup>2</sup> n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

### Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2024			31.12.2023		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	198,6	-65,0	133,6	389,2	-42,2	347,0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-143,5	121,7	-21,8	-125,3	3,8	-121,5
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	95,6	-0,0	95,5	53,9	-0,6	53,3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	62,8	-9,1	53,7	140,4	144,8	285,2
<b>Gesamt</b>	<b>213,5</b>	<b>47,5</b>	<b>261,0</b>	<b>458,2</b>	<b>105,8</b>	<b>564,0</b>

Das Nettoergebnis setzt sich im Wesentlichen zusammen aus den Zins- und sonstigen Finanzerträgen der Geldmarktgeschäfte, Spezialfonds und der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte. Darüber hinaus beinhaltet das Nettoergebnis die Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, sonstige Finanzschulden sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebunden sind.

### Kapitalmanagement

Vorrangiges strategisches Ziel der Hapag-Lloyd Gruppe ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge, den operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie dem Return on Invested Capital (ROIC) als periodischer Messgröße für die Rendite auf das investierte Kapital. Mittelfristig wird angestrebt, über einen Wirtschaftszyklus eine Rendite auf das investierte Kapital zu erwirtschaften, die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten der Gruppe (Weighted Average Cost of Capital – WACC) entspricht. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns sowie Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2024 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass sie auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### **(30) Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen**

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von verschiedenen Gesellschaften, die im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen das ausschließliche Recht für die Entwicklung, Instandhaltung und Nutzung von insgesamt fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika übertragen bekommen haben. Die Konzessionsvereinbarungen beinhalten das Recht, von den Nutzern der Terminals Gebühren für die erbrachten Hafendienstleistungen zu verlangen.

Im Hapag-Lloyd Konzern sind sowohl Vereinbarungen mit Bau- und Ausbauleistungen durch Hapag-Lloyd als Konzessionsnehmer als auch Vereinbarungen einschlägig, bei denen Hapag-Lloyd für bestehende Infrastruktureinrichtungen fixe (Mindest-)Zahlungen an den Konzessionsgeber leistet. Zudem gibt es im Hapag-Lloyd Konzern Vereinbarungen, die eine Kombination aus den beiden vorgenannten Vereinbarungen darstellen.

Die Restlaufzeiten der Konzessionsvereinbarungen liegen zwischen einem und 47 Jahren. Teilweise bestehen einseitige Verlängerungsoptionen für die Unternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns.

Grundsätzlich sind zum Zeitpunkt der Beendigung der Konzession alle in den Konzessionsverträgen festgelegten und im Zusammenhang mit dem Betrieb der Terminals bzw. der Erbringung der Dienstleistungen stehenden Vermögenswerte unverzüglich, in gutem Zustand und frei von Belastungen auf die Konzessionsgeber zu übertragen. In einem Fall hat der Konzessionsgeber abweichend die Möglichkeit, die Infrastruktur am Ende der Konzessionslaufzeit zu einem Restwert zu erwerben.

Zwei Konzessionsvereinbarungen erfüllen nicht die Definition einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung nach IFRIC 12 und werden daher nach IFRS 16 bilanziert. Bei allen anderen Konzessionsvereinbarungen erfolgt die Bilanzierung in Übereinstimmung mit IFRIC 12.



### (31) Leasing

#### Leasingnehmer

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet im Wesentlichen Containerschiffe, Container, Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen.

Die Charterverträge für Containerschiffe werden fast ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h. der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten die laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charraten erstattet werden. Nichtleasingkomponenten, die in der Preisgestaltung der Charraten enthalten sind, sind nicht Teil der Leasingverbindlichkeit. Diese Kosten werden entsprechend ihrem zeitlichen Anfall in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein Teil der Charterverträge enthält Verlängerungsoptionen, die es Hapag-Lloyd ermöglichen, flexibel auf Veränderungen am Markt zu reagieren und die Nutzung der Containerschiffe zu sichern. Bei Ausübung derjenigen Verlängerungsoptionen, welche zum Stichtag bilanziell unberücksichtigt geblieben sind, da deren Ausübung jeweils als nicht hinreichend sicher eingestuft wird, würden potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 1.122,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 840,2 Mio. EUR) entstehen.

Die Mietverträge für Container sind unterschiedlich ausgestaltet. Bei einer Vielzahl der Verträge bestehen beidseitige Kündigungsrechte. Diese Kündigungsrechte ermöglichen es Hapag-Lloyd, flexibel und kurzfristig auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Bei Nichtausübung der Kündigungsrechte würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 146,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 132,7 Mio. EUR) pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Die Verträge für die Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrigen Anlagen sind ebenfalls unterschiedlich ausgestaltet. Bei einem Großteil der Verträge bestehen einseitige Kündigungsrechte. Darüber hinaus enthält ein Teil der Mietverträge Verlängerungsoptionen. Bei Ausübung derjenigen Verlängerungsoptionen, welche zum Stichtag bilanziell unberücksichtigt geblieben sind, würden potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 102,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 102,1 Mio. EUR) entstehen.

Diejenigen Verträge für Grundstücke und Bauten, welche im Zusammenhang mit den Terminalkonzessionen stehen und nicht in den Anwendungsbereich einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung nach IFRIC 12 fallen, enthalten Nutzungsrechte in Höhe von 98,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 51,1 Mio. EUR) sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 86,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023\*: 39,9 Mio. EUR). Die Laufzeiten orientieren sich in der Regel an den vertraglichen Vereinbarungen der Terminalkonzessionen.

Für weiterführende Angaben zur Erfassung von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern wird an dieser Stelle auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ verwiesen.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die Leasingverträge der zuvor aufgeführten Vermögenswertklassen haben Laufzeiten zwischen einem Jahr (zum Beispiel Schiffe) und 23 Jahren (Gebäude).

Bei Hapag-Lloyd bestehen Leasingverhältnisse für gemietete Container, Containerschiffe sowie für gemietete Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen, die eine Laufzeit von weniger als zwölf Monaten haben. Für diese kurzfristigen Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte und keine Leasingverbindlichkeiten in der Konzernbilanz bilanziert.

Hapag-Lloyd schließt IT-Verträge und Verträge über immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 aus.

Die nachstehende Tabelle stellt die Entwicklung der Nutzungsrechte je wesentlicher Vermögenswertklasse im Geschäftsjahr 2024 dar. Für nicht wesentliche Vermögenswertklassen, welche gemietete Fahrzeuge sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung umfassen, wurden im Geschäftsjahr 2024 keine Nutzungsrechte bilanziert.

Mio. EUR	Charter- schiffe	Gemietete Container	Gemietete Grund- stücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen	Gesamt
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2023</b>	<b>1.944,9</b>	<b>548,9</b>	<b>119,2</b>	<b>2.613,0</b>
Abschreibungen der Vorjahresperiode*	-793,4	-218,9	-31,4	-1.043,6
Zugänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	589,0	107,6	32,0	728,6
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse*	-	-	57,2	57,2
Abgänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	-	-14,3	-1,6	-15,9
Umbuchungen	7,2	-16,2	-0,1	-9,1
Wechselkursdifferenzen	-65,8	-16,9	-4,3	-87,1
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2023</b>	<b>1.681,9</b>	<b>390,2</b>	<b>171,1</b>	<b>2.243,2</b>
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2024</b>	<b>1.681,9</b>	<b>390,2</b>	<b>171,1</b>	<b>2.243,2</b>
Abschreibungen des Berichtsjahres	-827,8	-214,1	-40,2	-1.082,1
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres <sup>1</sup>	2.017,6	227,6	83,2	2.328,3
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	-21,3	-25,0	-4,0	-50,2
Umbuchungen	10,2	-3,4	0,1	6,9
Wechselkursdifferenzen	158,6	25,0	12,4	195,9
<b>Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2024</b>	<b>3.019,1</b>	<b>400,4</b>	<b>222,5</b>	<b>3.642,0</b>

<sup>1</sup> Zugänge in Höhe von 10,1 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

\* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die Nutzungsrechte für die aufgeführten wesentlichen Vermögenswertklassen werden unter dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und sind somit ebenfalls in der Tabelle der Anmerkung (11) Sachanlagen enthalten.

Die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2024 sind in der Tabelle zu den Finanzschulden in Anmerkung (25) Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen dargestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2024:

Mio. EUR	1.1.– 31.12.2024	1.1.– 31.12.2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse/Sonstige betrieblichen Erträge	19.111,8	17.929,5
Transport- und Terminalaufwendungen	12.865,4	11.928,9
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	154,5	65,3
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.071,7	1.931,8
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	1.082,1	1.043,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	316,8	242,3
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	160,7	107,5

\* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 1.703,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.472,9 Mio. EUR). Aufwendungen in Höhe von 8,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,6 Mio. EUR) betreffen variable Leasingzahlungen, die nicht in den Leasingverbindlichkeiten enthalten sind.

Zum 31. Dezember 2024 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 35,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 75,4 Mio. EUR).

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung (32) Sonstige finanzielle Verpflichtungen verwiesen.

### Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in einem geringen Umfang als Leasinggeber im Rahmen von Operating Lease-Verträgen auf. Im Geschäftsjahr 2024 wurden unter anderem Containerschiffe in unwesentlichem Umfang im Rahmen von Operating Lease-Verträgen vermietet.

**(32) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. Dezember 2024 insgesamt 4.086,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 975,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 28 Containerschiffen in Höhe von 3.873,7 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 17,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 105,8 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbuchs von Containerschiffen in Höhe von 68,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 10,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,5 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,5 Mio. EUR.

Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Bestellung von 24 neuen Containerschiffen im vierten Quartal 2024.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.116,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.524,2 Mio. EUR).

**(33) Beihilfen der öffentlichen Hand**

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt im Berichtsjahr 2024 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,5 Mio. EUR) gewährt. Insgesamt hat der Hapag-Lloyd Konzern Zuschüsse aus öffentlicher Hand in Höhe von 8,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,9 Mio. EUR) erhalten, die im Geschäftsjahr 2024 erfolgswirksam von den Personalaufwendungen abgezogen wurden.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Program (MSP). Im Berichtsjahr 2024 betrug die staatliche Zuwendung 24,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,5 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

**(34) Rechtsstreitigkeiten**

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren zu Zahlungsverpflichtungen führen, die jedoch am 31. Dezember 2024 nicht hinreichend genau bestimmbar waren und keinen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (zum Beispiel im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 218,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 189,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen und Währungsumrechnungseffekte für die Regionen Südeuropa sowie Mittlerer Osten. Im Gegenzug reduzierten sich wesentliche Risiken aufgrund von Gesetzesklarstellungen in der Region Latein Amerika.

### (35) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrags ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2024 bestanden wie zum Vorjahresstichtag keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

### (36) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd AG sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch:

- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg

### (37) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2024 wurden folgende Honorare gemäß § 314 HGB i. V. m. IDW RS HFA 36 an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbunds geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2024		1.1.–31.12.2023	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	4,5	3,3	4,5	3,1
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,3	0,4	0,4
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,0	–	0,0	–
Honorar für sonstige Leistungen	0,4	0,3	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>5,2</b>	<b>3,9</b>	<b>4,9</b>	<b>3,5</b>

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragsweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen. Zudem erfolgten prüfungsintegrierte Tätigkeiten im Zusammenhang mit prüferischen Durchsichten von Zwischenabschlüssen.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen im Wesentlichen Leistungen im Zusammenhang mit der Prüfung der Nachhaltigkeitserklärung zum 31. Dezember 2024, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants, die Prüfung des Vergütungsberichts sowie andere Prüfungsleistungen.

Die sonstigen Leistungen betreffen qualitätssichernde Leistungen im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie Financial-Due-Diligence-Leistungen.

### **(38) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd AG in Ausübung ihrer normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Im Geschäftsjahr 2024 verfügte die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV) über einen Anteil an Hapag-Lloyd von 30,0% und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) über einen Anteil von ebenfalls insgesamt 30,0%. Der Anteil der Qatar Holding Germany GmbH betrug 12,3%. Die Anzahl der Anteile hat sich im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr nicht geändert und die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd blieb unverändert. Zum 31. Dezember 2024 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnender Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 74% des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit Kühne und der CSAV und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen berichtet. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd mit Kühne und CSAV sowie deren nahestehenden Unternehmen Rechtsgeschäfte im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit durchgeführt. Diese umfassen insbesondere Terminal- und Transportdienstleistungen. Die Vereinbarung von Leistung und Gegenleistung erfolgte zu marktüblichen Bedingungen.

Hinsichtlich der HGV und ihrer Gesellschafterin Freie und Hansestadt Hamburg sowie deren Konzerngesellschaften wendet der Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Hafен- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

## Stimmrechtsanteile

in %	2024	2023
Kühne Holding AG/Kühne Maritime GmbH	30,0	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	3,6	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.– 31.12.2024	1.1.– 31.12.2023	1.1.– 31.12.2024	1.1.– 31.12.2023
Gesellschafter	972,1	905,1	104,4	171,3
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	0,0	–	–
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	0,6	5,5	203,3	239,5
<b>Gesamt</b>	<b>972,7</b>	<b>910,6</b>	<b>307,7</b>	<b>410,9</b>

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Gesellschafter	99,5	63,6	14,5	7,7
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	4,5	2,0	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	0,1	–	27,9	35,1
<b>Gesamt</b>	<b>104,1</b>	<b>65,6</b>	<b>42,6</b>	<b>42,9</b>

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Transportdienstleistungen (972,7 Mio. EUR; 31. Dezember 2023: 910,6 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 307,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 410,9 EUR) im Wesentlichen auf operative (transportbezogene) Dienstleistungen.

### Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2024	2023	2024	2023
Kurzfristig fällige Leistungen	8,9	9,6	3,3	3,1
Andere langfristig fällige Leistungen	5,5	3,7	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>14,4</b>	<b>13,3</b>	<b>3,3</b>	<b>3,1</b>

Die Arbeitnehmersvertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2024 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

### Ergänzende Angaben zu den Gesamtbezügen nach §315e HGB

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2024	2023	2024	2023
Aktive Organmitglieder	8,9	9,6	2,6	2,5
Ehemalige Organmitglieder	1,1	1,0	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>10,0</b>	<b>10,6</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>

Im Geschäftsjahr 2024 wurden den aktiven Vorstandmitgliedern Zusagen im Zusammenhang mit langfristigen variablen Vergütungsplänen (sog. Long Term Incentive Plan 2023 „LTIP 2023“) in Höhe von 4,4 Mio. EUR (Vorjahr: 3,6 Mio. EUR) erteilt. Im Geschäftsjahr 2023 wurde einmalig ein Integrationsbonus in Höhe von 2,3 Mio. EUR für eine zeitnahe und erfolgreiche Integration der Terminal-Beteiligungen gewährt. Für weitere Erläuterungen zu diesen langfristigen variablen Vergütungsplänen wird auf Anmerkung (23) verwiesen. In den Gesamtbezügen der aktiven Vorstandsmitglieder sind jährliche Einmalzahlungen an eine rückgedeckte Unterstützungskasse im Zusammenhang mit der Altersversorgung der Vorstandsmitglieder enthalten. Über die jährlichen Einmalzahlungen hinaus bestehen für Hapag-Lloyd aufgrund der Rückdeckung keine weiteren Verpflichtungen aus diesen Altersversorgungszusagen gegenüber den Vorstandsmitgliedern.

Zum 31. Dezember 2024 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 22,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 22,8 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.



### (39) Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im März 2024 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft: [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com) im Bereich „Unser Unternehmen“ in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

### (40) Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

### (41) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
<b>Verbundene konsolidierte Unternehmen</b>			
<b>Linienschifffahrt</b>			
<b>Zentrale</b>			
Dritte Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
HL Crewmanagement GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
<b>Nordeuropa</b>			
ATL Haulage Contractors Limited	Stanford- Le-Hope	GBP	100,00
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Paris	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00
Hapag-Lloyd Knowledge Center Sp.z.o.o.	Danzig	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Danzig	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00
NileDutch Africa Line B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
<b>Südeuropa</b>			
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00 <sup>4</sup>
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Assago	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Bulgaria EOOD	Varna	BGN	100,00
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00
Hapag-Lloyd Morocco SAS	Casablanca	MAD	50,08
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Romania S.r.l.	Bukarest	RON	70,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00
Hapag-Lloyd Tasimacilik Destek Servis Merkezi A.S.	Izmir	TRY	100,00
Hapag-Lloyd Ukraine LLC	Odessa	UAH	50,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valletta	USD	100,00
<b>Asien</b>			
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd (Cambodia) Co., Ltd.	Phnom Penh	KHR	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipeh	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt	VND	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNY	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
<b>Mittlerer Osten</b>			
Hapag-Lloyd (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,00 <sup>1</sup>
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	100,00
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Shareholding Company	Amman	JOD	50,00
Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Bangladesh Private Limited	Dhaka	BDT	40,00 <sup>9</sup>
Hapag-Lloyd Business Services LLP	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Cameroon S.A.	Douala	XAF	90,00 <sup>6</sup>
Hapag-Lloyd Congo S.A.	Pointe-Noire	XAF	70,00 <sup>7</sup>
Hapag-Lloyd Cote d'Ivoire SAS	Abidjan	XOF	25,00 <sup>10</sup>
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Kenya Ltd.	Nairobi	KES	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	100,00
Hapag-Lloyd Nigeria Shipping Limited	Lagos	NGN	100,00
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd.	Karatschi	PKR	100,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	QAR	49,00
Hapag-Lloyd Quality Service Centre Mauritius	Ebene	MUR	100,00
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd.	Dschidda	SAR	100,00
Hapag-Lloyd Senegal SASU	Dakar	XOF	100,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait (K.S.C.C.)	Kuwait-Stadt	KWD	49,00 <sup>1</sup>
Hapag-Lloyd Technology Center Pvt.Ltd	Chennai	INR	51,00
Hapag-Lloyd Uganda Ltd.	Kampala	UGX	100,00
NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,00 <sup>1</sup>
NileDutch Congo Forwarding & Logistics S.A.	Pointe-Noire	XAF	75,00 <sup>8</sup>
OISP Holding Limited	Dubai	USD	100,00
Simba Africa Maritime (Pty) Ltd	Durban	ZAR	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Bagdad	IQD	100,00
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
<b>Nordamerika</b>			
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00
<b>Lateinamerika</b>			
Agencias Grupo CSAV Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00
CSAV Ships S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	USD	100,00
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Bolivia S.R.L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	USD	100,00
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala- Stadt	GTQ	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Hapag-Lloyd Quality Service Center Bogotá S.A.S.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada	São Paulo	BRL	100,00
Norasia Alya S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Rahue Investment Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
<b>Sonstige</b>			
Aenaos Container Carrier S.A.	Majuro	USD	100,00
Al Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00
Aristos Container Carrier S.A.	Majuro	USD	100,00
Empros Container Carrier S.A.	Majuro	USD	100,00
<b>Terminal &amp; Infrastruktur</b>			
CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH	Hamburg	EUR	100,00
COSEM S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Florida International Terminal LLC	Miami	USD	70,00
Hanseatic Global Terminals Rotterdam Depot B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Damietta GmbH	Hamburg	EUR	100,00
HL Terminal Holding B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
HL Terminals GmbH	Hamburg	EUR	100,00
HLTH Holding Chile Uno SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
HLTH Holding Chile Dos SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
Inarpi S.A.	Guayaquil	USD	100,00
Inversiones San Marco Ltda	Santiago de Chile	CLP	100,00
Iquique Terminal Internacional S.A.	Iquique	CLP	100,00
Lighthouse (Italy) S.r.l.	Mailand	EUR	100,00
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 <sup>2</sup>
Muellaje ITI S.A.	Iquique	CLP	100,00
SAAM Extraportuarios S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
SAAM Florida Inc.	Miami	USD	100,00
SAAM Logistics S.A.	Santiago de Chile	CLP	100,00
SAAM Operadora de Puertos Empresa de Estiba y Desestiba Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
SAAM Ports S.A.	Santiago de Chile	CLP	100,00
SAAM Puertos S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
SEPSA S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A.	Caldera – Puntarenas	CRC	51,00
Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC) S.A.	Caldera – Puntarenas	CRC	51,00
Terminal El Colorado S.A.	Iquique	CLP	100,00
Terminal Las Golondrinas S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Terminal Marítima de Mazatlán S.A. de C.V	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
TPG Transportes S.A.	Guayaquil	CLP	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
<b>Linienschifffahrt</b>			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	USD	47,93 <sup>5</sup>
Norcoast Logistica S.A.	São Paulo	BRL	50,00
<b>Terminal &amp; Infrastruktur</b>			
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	USD	39,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhelmshaven	EUR	30,00
Inmobiliaria Sepbio Ltda	Talcahuano	CLP	50,00
J M Baxi Ports & Logistics Private Limited	Mumbai	INR	48,00
Muellaje del Maipo S.A.	San Antonio	USD	50,00
Portuaria Corral S.A.	Santiago de Chile	CLP	50,00
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH	Wilhelmshaven	EUR	50,00
San Antonio Terminal Internacional S.A.	San Antonio	CLP	50,00
San Vicente Terminal Internacional S.A.	Talcahuano	USD	50,00
Servicios Portuarios y Extraportuarios Bio Bio Ltda	Talcahuano	CLP	50,00
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00
Transportes Fluviales Corral S.A.	Santiago de Chile	CLP	50,00
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
<b>Linienschifffahrt</b>			
EA Technologies FZCO	Dubai	AED	68,85
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00
<b>Terminal &amp; Infrastruktur</b>			
Antofagasta Terminal Internacional S.A.	Antofagasta	CLP	35,00
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	DJF	38,89 <sup>3</sup>
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
Puerto Buenavista S.A.	Cartagena	COP	33,33
Spinelli S.r.l.	Genua	EUR	49,00
<b>Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen</b>			
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven Beteiligungsgesellschaft mbH	Wilhelmshaven	EUR	30,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00
HLAG Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00
UASC Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95
UASC Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay (S.A.)	Montevideo	UYU	94,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00 <sup>1</sup>
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi- Minh-Stadt	VND	100,00

<sup>1</sup> Weitere 51,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>2</sup> Weitere 5,64% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>3</sup> Weitere 2,19% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>4</sup> Weitere 33,50% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>5</sup> Weitere 2,07% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>6</sup> Weitere 10,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>7</sup> Weitere 30,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>8</sup> Weitere 25,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>9</sup> Weitere 60,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

<sup>10</sup> Weitere 75,00% werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 26. Februar 2025

### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

## VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht 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, 26. Februar 2025

### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

## VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS

### Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.



**Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

**Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

**Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen**

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten“ sowie „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – (1) Umsatzerlöse“.

**DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS**

Die Umsatzerlöse für noch nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd nach Maßgabe des Transportfortschritts am Abschlussstichtag erfasst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen je Schiffsreise. Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Umsatzerlöse für noch nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind.

### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse sichergestellt werden soll, beurteilt. Die von Hapag-Lloyd angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Umsatzrealisierung haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 15 gewürdigt. Außerdem haben wir beurteilt, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und die rechnerische Richtigkeit des Modells beurteilt.

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorgehensweise der Hapag-Lloyd bei der Periodenabgrenzung der Umsatzerlöse ist insgesamt sachgerecht.

#### **Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Linienschiffahrt“**

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Konzernanhangangaben im Abschnitt „Wertminderungsprüfung“ und zu den Angaben zu Ermessensausübungen des Managements auf den Abschnitt „Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen“. Angaben zur Höhe der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie den wesentlichen Annahmen, die bei der Schätzung des erzielbaren Betrags verwendet wurden, finden sich im Konzernanhang im Abschnitt „Erläuterungen zur Konzernbilanz – (10) Immaterielle Vermögenswerte“.

### DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Geschäfts- oder Firmenwerte betragen zum 31. Dezember 2024 EUR 2.057,1 Mio.

Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“ wird jährlich anlassunabhängig überprüft. Ergibt sich unterjährig Impairment-Trigger, wird zudem unterjährig eine anlassbezogene Goodwill-Wertminderungsprüfung durchgeführt. Für die Goodwill-Wertminderungsprüfung wird der Buchwert mit dem erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verglichen. Liegt der Buchwert über dem erzielbaren Betrag, ergibt sich ein Abwertungsbedarf. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung und Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Der erzielbare Betrag wurde auf Basis des Nutzungswerts bestimmt. Stichtag für die Wertminderungsprüfung ist der 31. Dezember 2024.

Die Wertminderungsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Hierzu zählen unter anderem die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, insbesondere die unterstellte EBIT-Marge in der ewigen Rente sowie die Wachstumsrate der Umsatzerlöse in der ewigen Rente und daraus abgeleitet die Zahlungsmittelzuflüsse (Free Cashflows) in der ewigen Rente, sowie der verwendete Kapitalkostensatz.

Als Ergebnis der durchgeführten Wertminderungsprüfung hat die Hapag-Lloyd AG keinen Wertminderungsbedarf festgestellt.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende Wertminderung nicht erkannt wurde. Außerdem besteht das Risiko, dass die damit zusammenhängenden Angaben im Konzernanhang nicht sachgerecht sind.

#### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Berechnungsmethoden der Gesellschaft beurteilt. Dazu haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung, insbesondere die unterstellte EBIT-Marge in der ewigen Rente und die Wachstumsrate der Umsatzerlöse in der ewigen Rente als Basis für die Zahlungsmittelzuflüsse in der ewigen Rente, mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung mit der vom Vorstand erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Managementplanung abgestimmt. Darüber hinaus haben wir die Konsistenz der Annahmen mit externen Markteinschätzungen beurteilt.

Ferner haben wir uns von der bisherigen Prognosegüte der Gesellschaft überzeugt, indem wir Planungen früherer Geschäftsjahre mit den tatsächlich realisierten Ergebnissen verglichen und Abweichungen analysiert haben. Wir haben die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen.

Zur Beurteilung der methodisch und mathematisch sachgerechten Umsetzung der Bewertungsmethode haben wir die von der Gesellschaft vorgenommene Bewertung anhand eigener Berechnungen nachvollzogen und Abweichungen analysiert.

Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir die Auswirkungen möglicher Veränderungen der EBIT-Marge in der ewigen Rente und die Wachstumsrate der Umsatzerlöse in der ewigen Rente als Basis für die Zahlungsmittelzuflüsse in der ewigen Rente sowie des Kapitalkostensatzes in der ewigen Rente auf den Nutzungswert untersucht, indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Werten der Gesellschaft verglichen haben (Sensitivitätsanalyse).

Schließlich haben wir beurteilt, ob die Konzernanhangangaben zur Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte sachgerecht sind. Dies umfasste auch die Beurteilung der Angemessenheit der Konzernanhangangaben nach IAS 36.134(f) zu Sensitivitäten bei einer für möglich gehaltenen Änderung wesentlicher der Bewertung zugrunde liegender Annahmen.

#### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Wertminderungsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte zugrunde liegenden Berechnungsmethoden sind sachgerecht und stehen im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Daten der Gesellschaft sind vertretbar. Die damit zusammenhängenden Angaben im Konzernanhang sind sachgerecht.

**Die Finalisierung der Erwerbsbilanzierung der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A.**

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Abschnitt Bilanzierung und Bewertung im Konzernanhang. Angaben zur Finalisierung der Erwerbsbilanzierung der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A finden sich im Konzernanhang im Abschnitt Anpassungen im Bewertungszeitraum.

**DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS**

Die Erwerbsbilanzierung der am 1. August 2023 erworbenen chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie ein dazugehöriges Immobilienportfolio (zusammen SAAM Terminals) war im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 aufgrund der hohen Komplexität noch nicht abgeschlossen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden sowie die damit korrespondierenden passiven latenten Steuern rückwirkend angepasst. Insgesamt erhöhte sich durch diese Anpassungen der Geschäfts- oder Firmenwert von EUR 191,9 Mio um EUR 68,5 Mio auf EUR 260,4 Mio.

Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden werden nach IFRS 3 im Regelfall zum beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt angesetzt. Zur Identifikation und Bewertung der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden hat die Hapag-Lloyd AG einen externen Sachverständigen hinzugezogen.

Identifikation und Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden sind komplex und beruhen auf ermessensbehafteten Annahmen des Vorstands. Die wesentlichen Annahmen betreffen insbesondere die Umsatzplanung, die Margenentwicklung der erworbenen Terminals, und die Kapitalkosten als wesentliche Annahmen der Bewertung der wesentlichen angesetzten immateriellen Vermögenswerte in Form von Dienstleistungskonzessionen und Kundenbeziehungen sowie der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen. Für die Bewertung der vorstehend genannten erworbenen Vermögenswerte stellen die Laufzeiten der Terminalkonzessionen wesentliche Daten dar. Für die Bewertung der Kundenbeziehungen sind darüber hinaus die Contributory Asset Charges weitere wesentliche Annahmen.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass die erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden unzutreffend identifiziert bzw. fehlerhaft bewertet sowie die Bewertungsanpassung unzutreffend ermittelt sind. Außerdem besteht das Risiko, dass die Angaben im Konzernanhang nicht vollständig und sachgerecht sind.

**UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG**

Unter Einbezug unserer eigenen Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen und Daten sowie der Identifikations- und Bewertungsmethoden beurteilt. Dafür haben wir uns zunächst durch Befragungen von Mitarbeitern des Finanzbereichs sowie durch Würdigung der relevanten Verträge ein Verständnis von der Erwerbstransaktion verschafft.

Wesentliche Grundlage für unsere Beurteilung waren Bewertungsgutachten der von der Hapag-Lloyd AG beauftragten unabhängigen Sachverständigen.

Wir haben die Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität des von der Hapag-Lloyd AG beauftragten unabhängigen Sachverständigen beurteilt.

Außerdem haben wir den Prozess zur Identifizierung der Vermögenswerte und Schulden vor dem Hintergrund unserer Kenntnisse des Geschäftsmodells der SAAM Terminals auf Übereinstimmung mit den Anforderungen nach IFRS 3 gewürdigt.

Die verwendeten Bewertungsmethoden haben wir auf Übereinstimmung mit den Bewertungsgrundsätzen untersucht.

Die erwartete Umsatz- und Margenentwicklung haben wir mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir Abstimmungen mit dem von den gesetzlichen Vertretern aufgestellten Business Plan vorgenommen. Die zentralen Planungsannahmen haben wir unter Berücksichtigung von makroökonomischen Annahmen und Wettbewerbsanalysen anhand von Analystenschätzungen analysiert.

Die den Kapitalkosten zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, haben wir mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen.

Die Laufzeiten der Terminalkonzessionen haben wir zu den zugrunde gelegten Verträgen abgestimmt. Die angesetzten Contributory Asset Charges haben wir auf rechnerische Richtigkeit geprüft und mit von uns ermittelten Werten verglichen.

Zur Beurteilung der rechnerischen Richtigkeit haben wir unter risikoorientierten Gesichtspunkten ausgewählte Berechnungen nachvollzogen. Schließlich haben wir beurteilt, ob die Anhangangaben zu den Anpassungen im Bewertungszeitraum aufgrund der Finalisierung der Erwerbskonsolidierung der SAAM Terminals vollständig und sachgerecht sind.

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das der Identifikation und Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zugrunde liegende Vorgehen ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen. Die wesentlichen Annahmen und Daten sind angemessen und die Darstellung im Konzernanhang ist vollständig und sachgerecht.

### Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die Nachhaltigkeitserklärung einschließlich der enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns, die in einem gesonderten Abschnitt des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist, und
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, die in einem gesonderten Abschnitt des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

#### **Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht**

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet,

im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.



## SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

### **Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB**

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „hapagloydag-2024-12-31-de.zip“ (SHA 256-Hashwert: 9dff99f5cc66305d4b78041b8d63dcc84f1a9aac0f85b72b71b7cbfc29f7c0ab) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

#### **Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. April 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 13. August 2024 vom Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrates beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2010 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft tätig, davon zehn Geschäftsjahre, während derer das Unternehmen ununterbrochen die Definition als Unternehmen von öffentlichem Interesse i. S. d. § 316a S. 2 HGB erfüllte. Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

### SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

### VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Andreas Modder.

Hamburg, den 7. März 2025

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Modder  
Wirtschaftsprüfer

gez. Lippmann  
Wirtschaftsprüfer

# PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

## PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT IN BEZUG AUF DIE KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

### Prüfungsurteil

Wir haben die im Abschnitt Nachhaltigkeitsklärung des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernklärung und der §§ 289b bis 289e HGB an eine nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernklärung, der §§ 289b bis 289e HGB an eine nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt 1.10 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-1) der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die in Abschnitt 2.1. Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie Verordnung enthaltenen Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022) und des vom IAASB herausgegebenen International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Konzernnachhaltigkeitserklärung**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

#### **Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung**

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeits-sachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher. Wie ferner in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargelegt, unterliegt auch die Quantifizierung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren inhärenten Unsicherheiten.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung**

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

### **Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten**

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt,
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen,
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt,
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten,
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt,
- Standortbesuche durchgeführt,
- die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt,
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.

#### **Verwendungsbeschränkung / AAB-Klausel**

Dieser Prüfungsvermerk ist an die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2024 zugrunde ([www.kpmg.de/AAB\\_2024](http://www.kpmg.de/AAB_2024)). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der im Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Hamburg, den 7. März 2025

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andreas Modder                      Björn Knorr  
Wirtschaftsprüfer                      Wirtschaftsprüfer

## FINANZKALENDER

**30. APRIL 2025**

Ordentliche Jahreshauptversammlung

**14. MAI 2025**

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2025

**14. AUGUST 2025**

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2025

**13. NOVEMBER 2025**

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2025



# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

Telefon: +49 40 3001 – 3705  
E-Mail: [ir@hlag.com](mailto:ir@hlag.com)

## **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 40 3001 – 2529  
E-Mail: [presse@hlag.com](mailto:presse@hlag.com)

## **Beratung, Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group, Hamburg  
[www.silvestergroup.com](http://www.silvestergroup.com)

[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

