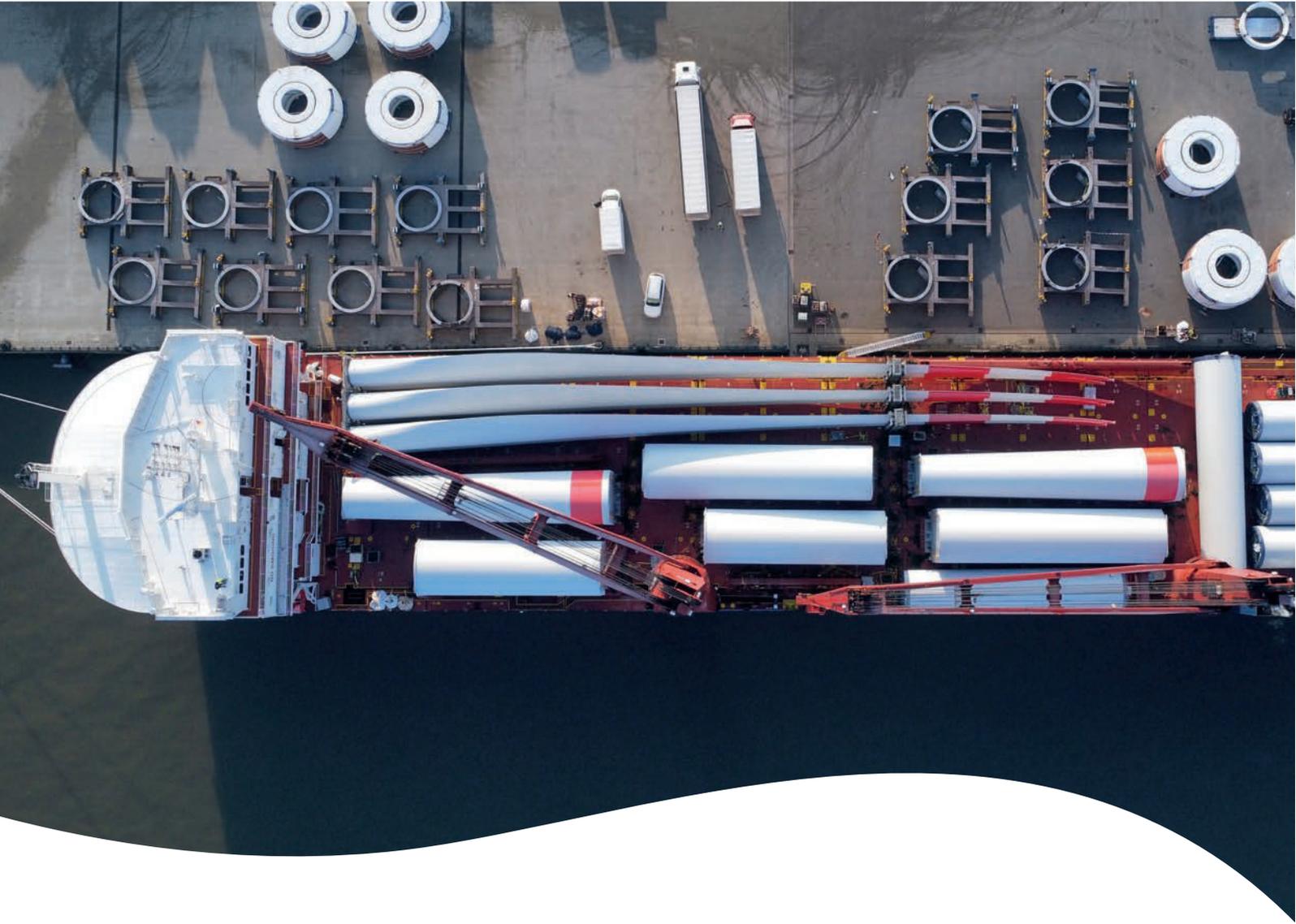




HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

GESCHÄFTSBERICHT

2023

Eckdaten

Schiffsportfolio (per 31.12.2023)

	LUTETIA	BALTICA	AURA M	ATHENE	ARTEMIS
Schiffstyp	Container-schiff	Container-schiff	Crude Tanker	Produkten-tanker	Produkten-tanker
Baujahr	2005	2011	2020	2015	2016
TEU / DWT	3.091	2.798	157.000	49.708	49.708
Beteiligt seit	2019	2019	2020	2022	2022

Finanzbeteiligungen (per 31.12.2023)

	Felicity	Flair	Finesse	Fierce
Schiffstyp	Multipurpose/ HeavyLift	Multipurpose/ HeavyLift	Multipurpose/ HeavyLift	Multipurpose/ HeavyLift
Baujahr	2022	2021	2021	2021
TEU / DWT	14.000	14.000	14.000	14.000
Beteiligt seit	2023	2023	2023	2023

Finanzkennzahlen

in TEUR	2023	2022
Jahresüberschuss	3.890	18.667
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-321	-266
Cashflow aus Investitionstätigkeit	3.290	-3.168
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.971	2.012



1 Begrüßung	05
2 Aktie	09
3 Lagebericht	12
3.1 Grundlagen des Unternehmens	12
3.1.1 Historie	12
3.1.2 Allgemeines	12
3.1.3 Steuerungssystem	12
3.2 Wirtschaftsbericht	12
3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	12
3.2.2 Geschäftsverlauf	15
3.2.3 Beteiligungen	16
3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	17
3.3.1 Ertragslage	17
3.3.2 Finanzlage	17
3.3.3 Vermögenslage	18
3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich	19
3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	19
3.4.1 Prognosebericht	19
3.4.2 Risikobericht	22
3.4.3 Chancenbericht	25
3.5 Abhängigkeitsbericht	26
4 Jahresabschluss	30
4.1 Bilanz	30
4.1.1 Aktiva	30
4.1.2 Passiva	31
4.2 Gewinn- und Verlustrechnung	32
5 Anhang	34
5.1 Allgemeine Angaben zum Unternehmen	34
5.2 Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	34
5.2.1 Allgemeine Angaben	34
5.2.2 Größenmerkmale	34
5.3 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	34
5.3.1 Anlagevermögen	34
5.3.2 Umlaufvermögen	34
5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten	34
5.4 Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	34
5.4.1 Erläuterungen der Bilanz	34
5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	36
5.5 Sonstige Angaben	37
5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz	37
5.5.2 Vorstand	37
5.5.3 Aufsichtsrat	37
5.5.4 Nachtragsbericht	37
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag	37
6 Aufstellung des Anteilsbesitzes	39
7 Bericht des Aufsichtsrats	41
8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	45



BEGRÜßUNG

1 Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

auf das historisch volatile Schifffahrtsjahr 2022 folgte ein weiteres ereignisreiches und durch außerordentliche Störungen des Welthandels geprägtes Jahr 2023.

Die beiden wichtigsten großen Schiffspassagen Panamakanal und Suezkanal waren bzw. sind für den globalen Warenhandel nur stark eingeschränkt verfügbar. Normalerweise werden durch den Panamakanal täglich bis zu 38 Frachtschiffe geschleust. Aufgrund der schwersten Dürre seit mehr als 140 Jahren wurde die Zahl der täglichen Durchfahrten bis Dezember 2023 auf 22 Schiffe begrenzt. In der Folge wurden längere und kostspieligere Ausweichrouten gewählt. Die Lage im Suezkanal müssen wir Ihnen aufgrund der starken Medienpräsenz kaum erläutern – die Angriffe der Huthi Rebellen zwingen Schiffsbesitzer zu Umwegen über das Kap der Guten Hoffnung mit ebenfalls entsprechend deutlich verlängerter Transitzeit und erhöhten Betriebskosten.

Auf den Containerschiffmarkt haben diese Störungen, vornehmlich die Krise im Roten Meer, starke Auswirkungen. Nach einer kurzfristigen extremen Zunahme der Frachtkosten zur Kompensation der erhöhten Betriebskosten legten die Spotraten stark zu. Seit dem Jahreswechsel 2023/2024 steigen auch die Charterraten über alle Segmente hinweg an, getrieben durch die Suche der Linienreeder nach freier Tonnage, um die längere Transportdistanz ausgleichen zu können. Das Niveau für Charterabschlüsse liegt nunmehr wieder deutlich über den Tiefständen der letzten Krise. Auch der Tankschiffmarkt hat auf den Gaza-Konflikt mit erhöhten Charterraten reagiert. Insbesondere kurzfristige Zeitcharterraten zogen deutlich an.

2023er Jahresergebnis liegt mit 3,9 Mio. € mittig der Prognosebandbreite

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat im Berichtsjahr ein Jahresergebnis in Höhe von 3,9 Mio. EUR und damit mittig der Prognosebandbreite erzielt. Wie erwartet, war das Jahresergebnis 2023 nicht durch Sondereffekte aufgrund von Schiffsverkäufen geprägt, sondern maßgeblich durch Beteiligungserträge der „HAMMONIA BALTICA“ (1,1 Mio. EUR) sowie die teilweise Auflösung der Rückstellungen für Besserungsscheine in Höhe von 3,2 Mio. EUR. Bei unseren Produktentankern „ARTEMIS“ und „ATHENE“ konnten trotz sehr guter Erträge aus der Profit-Split-Regelung sowie den im Wege eines Vergleiches von den Versicherern regulierten Beträgen von jeweils 725.000 EUR (s. Erläuterungen im Lagebericht) die vorhandenen Verlustvorräte der beiden Einschiffsgesellschaften nicht ausgeglichen werden. Nur die „ARTEMIS“ hat einen kleinen Beitrag in Höhe von 0,1 Mio. EUR zum Jahresergebnis 2023 der HAMMONIA Schiffsholding AG geliefert.

Im Dezember 2023 haben wir unser Portfolio um eine Beteiligung an vier Einschiffsgesellschaften erweitert,

die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Damit sind wir nun auch im wachsenden Teilsegment Schwerguttransport (für z.B. Rotorblätter von Windparks und Anlagenkomponenten für die Öl- und Gasindustrie) aktiv. Aus freier Liquidität haben wir zu einem Kaufpreis von insgesamt 2 Mio. EUR (je Gesellschaft 500 TEUR) jeweils 40,05 % an den vier Einschiffsgesellschaften erworben.

Ausblick auf 2024: Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 bis 6,0 Mio. EUR geplant

Für das laufende Geschäftsjahr sehen unsere Planungen ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 bis 6,0 Mio. EUR vor. Wesentliche Einflussfaktoren stellen die erzielbaren Ergebnisse aus den Profit Split-Vereinbarungen der Tankschiffe, Artemis und Athene und dem Ergebnis der laufenden Vergleichsverhandlungen im Rechtsstreit zwischen der Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding und dem ehemaligen Zeitcharterer dar.

Hinsichtlich der Ablösung der verbliebenen Besserungsscheine gibt es keine Fortschritte. Die Inhaber dieser Besserungsscheine zeigen derzeit keine Gesprächsbereitschaft.

Erfreuliche Entwicklung unserer Tankschiff-Investments

Die Produktentanker „ARTEMIS“ und „ATHENE“ fahren technisch ohne Probleme. Über den Profit-Split brachten beide Schiffe in 2023 sehr gute Zusatzerträge ein, die im laufenden Geschäftsjahr 2024 nochmals besser erwartet werden. Für die „ARTEMIS“ rechnen wir für 2024 daher erstmals mit einem Ergebnisbeitrag in Höhe von 0,3 Mio. EUR, die „ATHENE“ wird voraussichtlich erst ab 2025 einen Ergebnisbeitrag liefern.

Die Gesellschaft konnte eine Anschlusscharter für das Schiff MT AURA M abschließen, nachdem die bisherige Charter mit Trafigura Anfang Mai 2024 abgelaufen ist. Das Schiff wird für drei Jahre (zzgl. Verlängerungsoptionen für zwei Jahre) mit Stena Bulk AB, einem großen europäischen Operator, verchartert. Dabei wurde eine Basis-Rate von 28.000 USD/Tag zzgl. Profit-Split vereinbart. Der Profit Split bemisst sich an den Erlösen aus dem Einnahmepool, in dem das Schiff durch den Charterer eingesetzt wird.

Ein Verkauf des Schiffes wurde ebenfalls verfolgt, wobei mehrere Kaufinteressenten das Schiff inspiert haben. Allerdings wurden final nur Preise indiziert, die im Vergleich zu einer Weiterbeschäftigung nachteilig waren.

Positives Momentum auf dem Containerschiffmarkt wird nicht von Dauer sein

Die Zahl der unbeschäftigten Containerschiffe ist mit der Krise im Roten Meer zu Jahresbeginn 2024 auf ein 23-Monatsminimum gesunken, was sich wie zuvor beschrieben in steigenden Charterraten widerspiegelt. Beim MS „HAMMONIA BALTICA“ konnten wir von dem positiven Momentum profitieren und ein größeres

Chartervolumen festmachen: Es konnte eine Verlängerung mit Hapag Lloyd zu USD 16.250/Tag abzgl. 1,75 % Kommissionen bis 1. Mai 2025 (min.) bzw. 1. August 2025 (max.) vereinbart werden. Das MS „LUTETIA“ ist noch langfristig (min. Januar 2026) zu einer auskömmlichen Rate verchartert.

Sobald die Krise im Roten Meer beendet ist, gibt es aber keine Grundlage mehr für steigende Charraten. In den nächsten zwei bis drei Jahren wird der Containerschiffmarkt durch die erheblich in den Markt kommende Neutonnage – auch wenn der Peak überschritten zu sein scheint, das Orderbuch-Flottenverhältnis liegt „nur noch“ bei 20 % – massiv belastet. Wir bereiten uns auf die absehbar schwächere Entwicklung des Containerschiffmarktes vor und prüfen Optionen zur Risikoreduzierung beziehungsweise Gewinnmitnahme durch De-Investments. Mögliche Alternativen sind zum Beispiel die Aufnahme externer Gesellschafter in die Schiffsgesellschaften oder auch ein Verkauf inklusive noch bestehender Rest-Chartern.

Für das Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ arbeiten wir derzeit an der Umsetzung einer attraktiven Möglichkeit für die Gesellschaft, die bisher entstandenen Liquiditätsüberschüsse dieses Investments zu realisieren sowie weiterhin an den Marktchancen zu partizipieren.

Das Schiff soll in eine Co-Investment-Struktur mit norwegischen Partnern verkauft werden. Die Gesellschaft kann durch eine Beteiligung an diesem Co-Investment von 25 % des Eigenkapitals weiterhin die vorhandenen Marktchancen (auch gerade aufgrund des kürzlich verlängerten Chartervertrages) nutzen, während zeitgleich ein De-Risking der eigenen Position und Liquiditätsmitnahme erfolgt.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Aktionärinnen und Aktionären für Ihre Treue zu unserem Unternehmen sowie beim Aufsichtsrat für die stets konstruktive und effektive Zusammenarbeit bedanken.

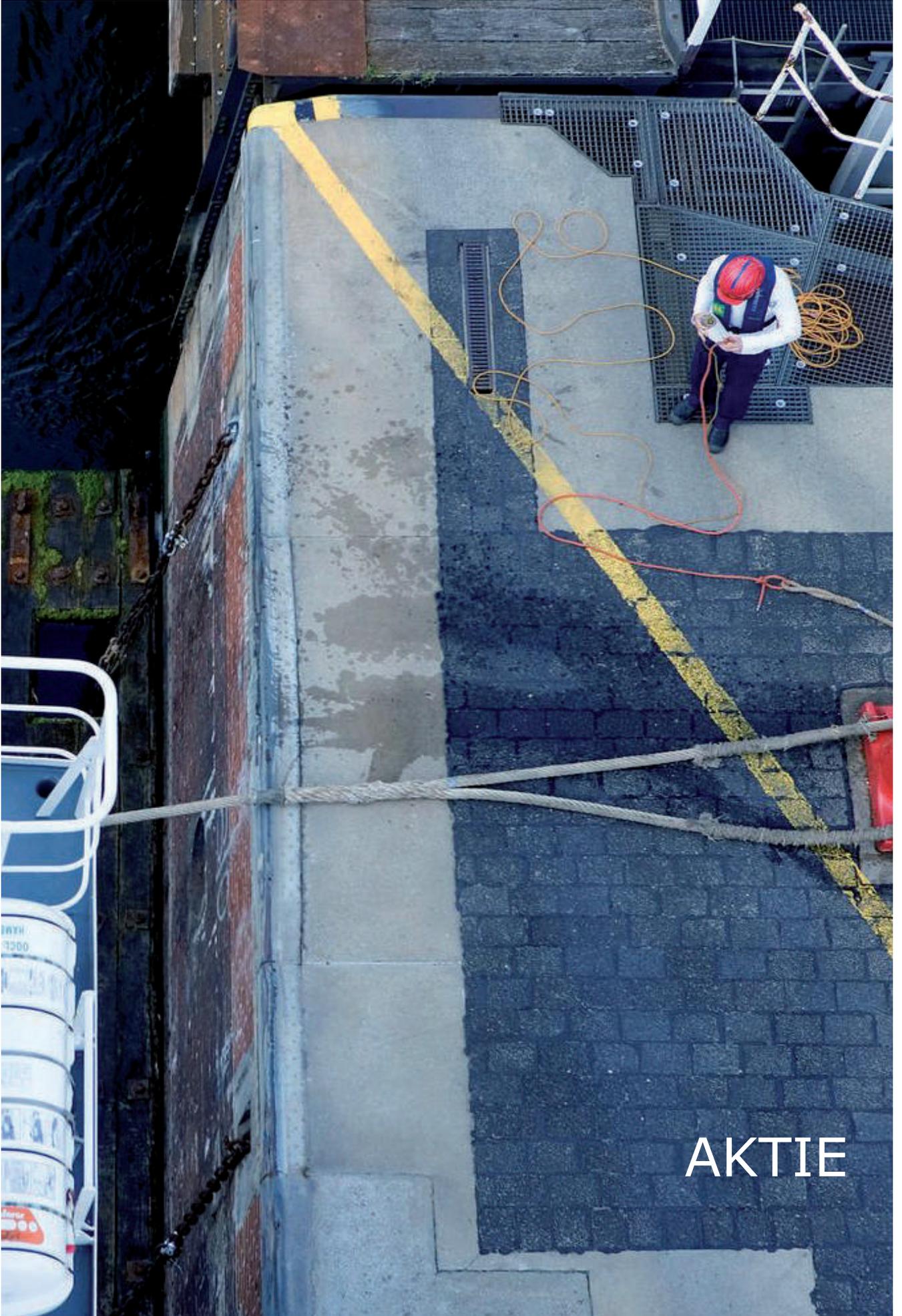
Mit freundlichen Grüßen

Hamburg, den 10. Mai 2024

Vorstand



WECO MADELEINE
MONROVIA
IMO 9693824



AKTIE

2 Aktie

Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG ist in der Mittelstandsbörse Deutschland am Börsenplatz Hamburg gelistet.

Eigentlich hat es im Jahr 2023 mit dem anhaltenden Ukraine-Russland-Konflikt, dem Nahostkonflikt, der hohen Inflation und steigenden Zinsen, pessimistischen Unternehmensausblicken und in Deutschland der eingetrübten Konjunktur genug Risikofaktoren an den Börsen gegeben. Dennoch war 2023 ein starkes Börsenjahr. Der deutsche Leitindex DAX kletterte in 2023 immer wieder auf neue Rekordwerte (in der Spitze erstmals über die Marke von 17.000 Punkten) und hat mit einem Kursgewinn von etwas mehr als 20 % das stärkste Börsenjahr der vergangenen zehn Jahre verbucht. Auf einen zunächst guten Jahresstart folgten im März 2023 mit der US-Bankenkrise plötzliche deutliche Kurseinbrüche. Da ein Übergreifen der Bankenkrise auf Europa schnell abgewendet werden konnte, hat sich der DAX ebenso rasant von seinen vorherigen Kursverlusten erholt. Die Sorgen um die Inflationsentwicklung und die Zinspolitik dies- und jenseits des Atlantiks hatten eine Sommerflaute zur Folge. Schlussendlich überwogen an den Börsen in den letzten Wochen des Jahres 2023 die Hoffnungen auf ein zeitnahes Ende der Zinsanhebungen durch die Notenbanken, was in einer starken Jahresendrallye mündete. Auch an der Wallstreet erreichten der Leitindex Dow Jones und der Nasdaq100 in 2023 neue Höchststände, wobei der technologielastige Nasdaq100 erheblich um 54 % zulegte.

Die Schifffahrtsmärkte wurden in 2023 ebenso von den leitenden Themen Zinspolitik und geopolitischen Risiken geprägt. Belastend hinzu kam die Normalisierung der globalen Lieferketten nach dem Ende der Corona-Pandemie mit rückläufiger Nachfrage nach See-Transporten, was sich auf dem Containerschiffmarkt in stark sinkenden Fracht- und Chartersraten widerspiegelt hat. Die verschlechterten Geschäftsaussichten mit starken Gewinneinbrüchen haben die Aktien von Container-Reedereien in weiten Teilen des Jahres 2023 auf Talfahrt geschickt. Stabiler entwickelten sich dagegen die Aktien von Tankschiff-Reedereien. Für den Tankschiffmarkt war 2023 ein weiteres

außergewöhnliches Jahr mit robusten Gewinnen für Schiffseigentümer in allen Segmenten, geprägt von einem starken Nachfragewachstum bei gleichzeitig knappem Angebot und anhaltender Handelsineffizienzen aufgrund geopolitischer und klimabedingter Ereignisse.

Im Dezember 2023 hatten die vermehrten Angriffe der Huthi-Rebellen auf Handelsschiffe im Roten Meer eine Umleitung der Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung im südlichen Afrika mit erhöhten Transitzeiten und Transportkosten zur Folge. Anleger setzen wegen der erhöhten Risiken und längeren Schiffsrouten auf steigende Frachtraten und investierten wieder mehr in Reederei-Aktien, was deren Kurse stützte und zu steigenden Notierungen zum Jahresende 2023 führte.

Entsprechend hat der Vergleichsindex New ConTex (ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe) im Jahr 2023 mit einem Schlusswert von 514 Punkten einen Jahresverlust von mehr als 35 % eingebüßt. Für den Tankschiffmarkt war das Jahr 2023 zwar nicht so volatil wie 2022, dennoch aber turbulent (für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt 3.2 Wirtschaftsbericht verwiesen). Das Zeitcharteräquivalent für eine theoretische Atlantik-Rundreise (Produktentanker) war im Jahresverlauf 2023 Schwankungen unterworfen, zum Jahresende zog es kräftig an, weshalb sich auf Jahressicht ein Plus von rund 28 % ergibt. Die 1-Jahrescharterraten für Suezmax Tanker legten nach einer Schwächephase im Herbst 2023 wieder etwas zu, gegenüber Jahresbeginn 2023 verblieb jedoch ein Rückgang von 7 %.

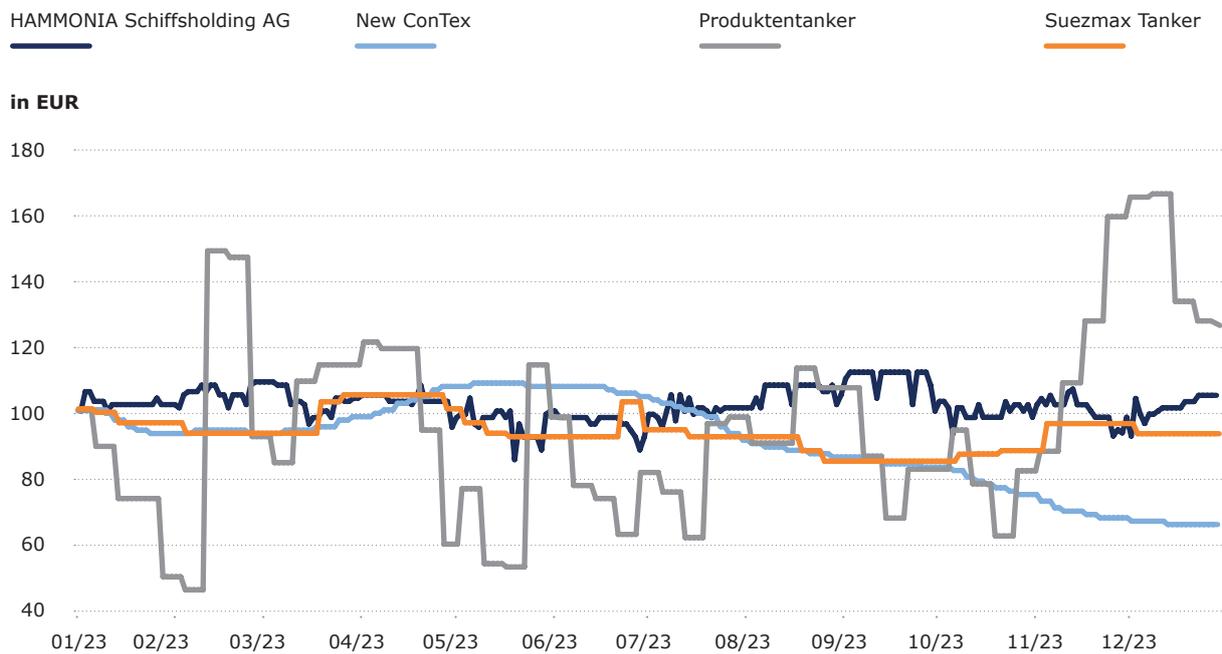
Aufgrund des diversifizierten Portfolios aus Container- und Tankschiffen in verschiedenen Teilsegmenten hat sich die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG im Geschäftsjahr 2023 wesentlich stabiler als andere Reederei-Aktien entwickelt. Auf Jahressicht legte die HAMMONIA Aktie mit einem Kurs zu Beginn des Geschäftsjahres von 260 EUR und einem Schlusskurs zum Jahresende von 272 EUR um rund 5 % zu. Gleichwohl bewegte sich die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG bei weiterhin geringem Handelsvolumen in einer recht großen Spannbreite von zumeist 240 bis 280 EUR, wobei es kräftige Ausreißer nach oben (Jahreshoch: 290 EUR) und unten (Jahrestief: 220 EUR) gab. Ihr seit dem Jahr 2022 erhöhtes Kursniveau hat die HAMMONIA Schiffsholding Aktie jedoch gehalten.

Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG

in EUR



Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zum Container Ship Time Charter Assessment Index (New ConTex) sowie Zeitcharteräquivalent für eine theoretische Atlantik-Rundreise (Produktentanker) bzw. 1-Jahreszeitcharterraten (Suezmax Tanker)

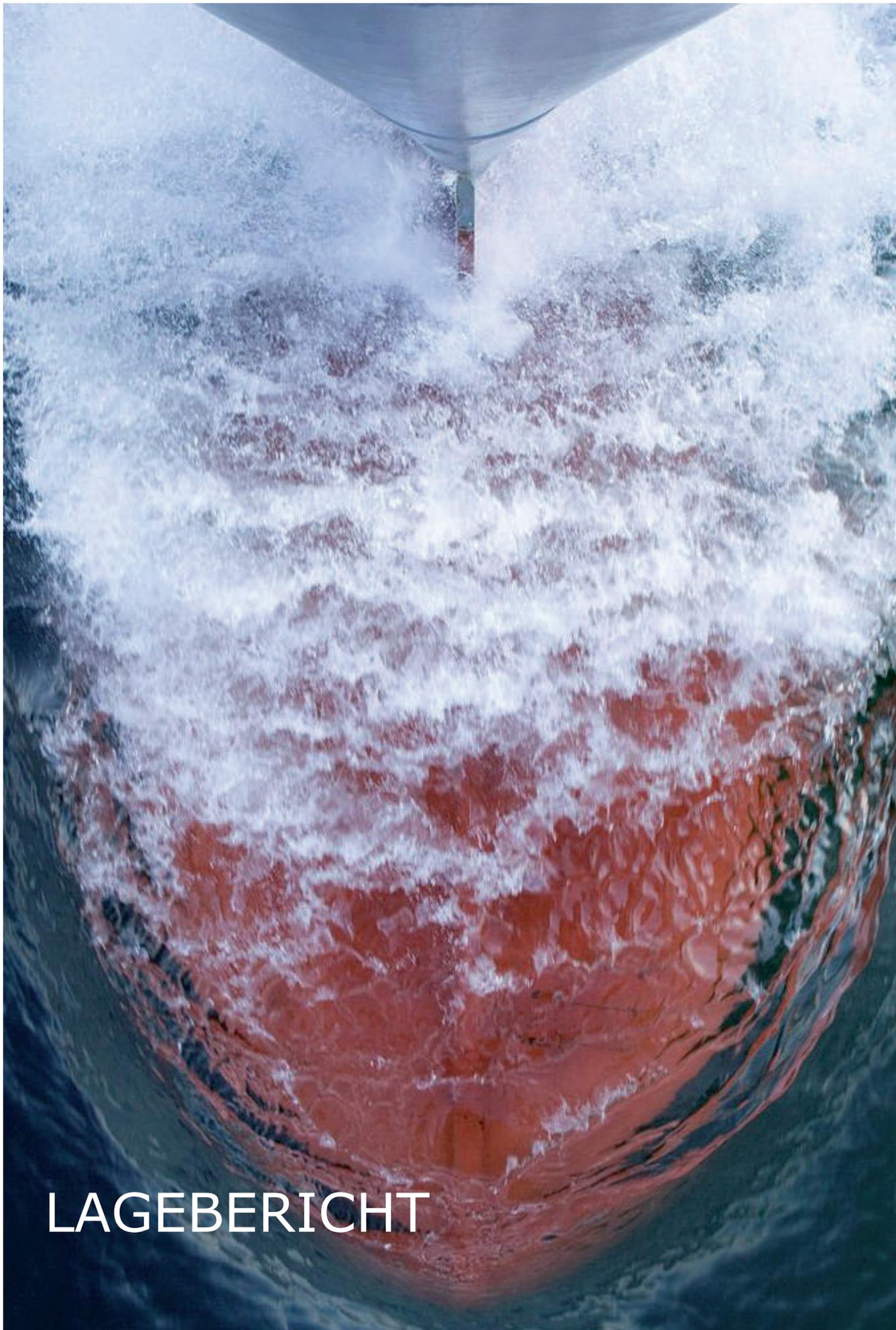


BASISDATEN ZUR AKTIE

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Börsensegment	Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg)
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag	37.923.092,00 EUR (Vj. 31.375.220,00 EUR)
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	56,00 EUR
Aktionärsstruktur	HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG: Ca. 48 % Freefloat: Ca. 52 %
Ergebnis je Aktie	28,52 EUR (im Vorjahr: 136,84 EUR)

AKTIENKURSE IM BERICHTSJAHR

Höchstkurs	01.09.2023	292,00 EUR
Tiefstkurs	22.05.2023	220,00 EUR
Anfangskurs	02.01.2023	260,00 EUR
Schlusskurs	29.12.2023	272,00 EUR



LAGEBERICHT

3 Lagebericht

3.1 GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

3.1.1 Historie

Die HAMMONIA Schiffsholding AG wurde im Jahr 2007 als HCI HAMMONIA SHIPPING AG von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und der HCI Capital AG (heute Ernst Russ AG) initiiert. Bis zum 30. Dezember 2014 war die Gesellschaft an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg im Regulierten Markt notiert. Seit dem 31. Dezember 2014 ist die Aktie im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert. Mit Wirkung vom 14. Juli 2017 wurde die HCI HAMMONIA SHIPPING AG in HAMMONIA Schiffsholding AG umbenannt. Seit dem Geschäftsjahr 2019 werden die Geschäftsberichte auf Basis des Einzelabschlusses der Gesellschaft erstellt (gem. HGB § 293 Größenabhängige Befreiungen).

3.1.2 Allgemeines

Die Tätigkeit der Gesellschaft ist auf den Erwerb, das aktive Management und die Veräußerung von Beteiligungen an Schiffsgesellschaften ausgerichtet.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG steuert als geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der jeweiligen Tochtergesellschaften. Die Tochtergesellschaften in der Rechtsform „GmbH & Co. KG“ sind Einschiffsgesellschaften und zivilrechtlich die Eigentümer oder Bareboat Charterer und Betreiber einzelner Schiffe. Des Weiteren ist die HAMMONIA Schiffsholding AG bislang an den jeweiligen Komplementärgesellschaften, in der Rechtsform „GmbH“, der Schiffsgesellschaften als Alleingesellschafterin beteiligt. Diese Struktur erlaubt überwiegend die Nutzung der steuerlich vorteilhaften Gewinnermittlungsmethode nach § 5a EStG (sog. „Tonnagesteuer“).

In der HAMMONIA Schiffsholding AG sind keine Mitarbeiter angestellt. Die Bereitstellung sämtlicher Dienstleistungen erfolgt durch externe Dienstleister. Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG (beziehungsweise deren Tochtergesellschaft) übernimmt alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Schiffe der Schiffsgesellschaften.

3.1.3 Steuerungssystem

Die Steuerung der Unternehmensgruppe basiert auf einem einheitlichen und methodischen Vorgehen. Dabei werden unterschiedliche finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren in den Fokus gestellt.

Die Prognoserechnungen der Schiffsgesellschaften werden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat regelmäßig auf aggregierter Basis zur Verfügung gestellt, wobei die Veränderungen des Betriebskapitals je Schiff in die konsolidierte Rechnung einfließen. Die operative Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt auf Basis des operativen Gesamtergebnisses der Schiffsflotte sowie der Chartererinnahmen pro Tag.

Grundsätzlich sichern positive Entwicklungen an den Schiffsmärkten und die erfolgten Charterverlängerungen bei akzeptablen Kreditrisiken auf Seiten der Charterer die Liquiditätsentwicklung der Schiffsgesellschaften. Voraussetzung hierfür ist die technische Verfügbarkeit der Schiffe im Rahmen der geplanten Einsatztage pro Jahr, die damit einen größeren Stellenwert einnimmt als noch in der Vergangenheit.

Der faktische Entfall von Zahlungsgarantien bzw. deren signifikante Begrenzung verschieben den Fokus der Steuerungsgröße von der Liquiditätsentwicklung hin zur operativen Verfügbarkeit der Schiffe in der HAMMONIA Schiffsholding AG-Flotte als wichtigster Faktor für die Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit.

Für Neuinvestitionen wird ein ausgewogenes Rendite-Risiko-Profil angestrebt. Die Möglichkeit eines Totalverlustes soll minimiert werden und andererseits soll eine Partizipation an einer Markterholung ermöglicht werden.

3.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingung

Der internationale Währungsfonds (IWF) geht für das Jahr 2023 von einem Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,1 % aus. In den USA und mehreren großen Schwellen- und Entwicklungsländern fiel das Wirtschaftswachstum im zweiten Halbjahr 2023 stärker aus als erwartet. Mit Blick auf den Welthandel (Waren und Dienstleistungen) rechnet der IWF für 2023 nur mit einem leichten Plus von 0,4 %.

Die Welthandelsorganisation (WTO) hatte zuletzt im Oktober 2023 ihre Prognose für das Wachstum des globalen Welthandels (Waren) deutlich gesenkt. Statt zuvor +1,7 % ging die WTO davon aus, dass der globale Welthandel in 2023 nur noch um 0,8 % zulegen würde. Der Grund für den Handelsabschwung in vielen Ländern ließe sich dabei nicht eindeutig feststellen, es liege vielmehr an einer Kombination aus den Faktoren hohe Inflation in vielen Ländern, die Zinswende, die Aufwertung des Dollar und geopolitische Spannungen. Im April 2024 veröffentlichte die WTO für 2023 final stattdessen einen Rückgang des Welthandelsvolumens in Höhe von 1,2 %. Die hohen Energiepreise und die Inflation hatten die Nachfrage nach hergestellten Gütern schwer belastet.

Der globale Warenhandel war in 2023 mit schweren Störungen der beiden wichtigen großen Schiffspassagen Panamakanal und Suezkanal aufgrund von Umwelt- und geopolitischen Problemen konfrontiert. Die Transitzapazität des Panamakanals wurde durch eine schwere Dürre erheblich eingeschränkt: Während unter normalen Bedingungen auf dem Kanal zwischen 36 und 38 Schiffe pro Tag abgefertigt werden, wurde die Zahl der täglichen Durchfahrten bis Dezember 2023 auf 22 Schiffe begrenzt. Dies zwang Schiffe, längere und kostspieligere Routen zu wählen. Die Rolle des Suezkanals als zentraler Seeweg zwischen Asien und Europa ist durch die vermehrten Angriffe der Huthi-Rebellen im

Roten Meer auf Handelsschiffe erheblich unter Druck geraten. Die führenden Container-Reeder reagierten auf die Schiffsangriffe mit entweder ausgesetzten Sendungen oder Umleitungen (Umweg über das Kap der Guten Hoffnung). Dieser Umweg resultiert in einer deutlich verlängerten Transitzeit und erhöhten Betriebskosten. Gleichzeitig legte dadurch die Nachfrage nach Tonnage zu, was einen Teil der in den Containerschiffmarkt kommenden Kapazität kompensierte. Die Spotpreise auf der Fernost-Europaroute kletterten wegen des Gaza-Konflikts Ende Dezember 2023 auf das höchste Niveau der vergangenen 15 Monate, auch die Container-Frachtraten hatten sich seit dem Dezemberbeginn mehr als verdreifacht.

Dem Kieler Trade Indicator zu Folge lag die transportierte Menge an Containern im Roten Meer im Dezember 2023 aufgrund der Schiffsumlagerungen fast 70 % unter dem eigentlich zu erwartenden Aufkommen mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Im- und Exporte von Deutschland und der EU. Die Transportzeiten für Warenlieferungen zwischen Asien und der EU haben sich um bis zu 20 Tage verlängert.

Containerschiffmarkt

Nach dem Peak in den Coronajahren 2021 und 2022 mit Rekordraten über alle Größenklassen hinweg hat sich die im zweiten Halbjahr 2022 eingesetzte Normalisierung des Containerschiffmarktes im Jahr 2023 fortgesetzt. Die Charraten für alle Containerschiffstypen* waren im ersten Halbjahr 2023 zunächst stark gesunken. Zur Jahresmitte 2023 schien eine Stabilisierung der Raten eingesetzt zu haben, die sich jedoch als nicht nachhaltig erwies. Die Charraten* gaben bis zum Jahresende weiter nach, befanden sich aber noch immer über den Raten aus der Vor-Corona-Krisenzeit. Segmentübergreifend sanken die Charraten* per Dezember 2023 im Vorjahresvergleich in einer Bandbreite von 32 bis knapp 40 %.

Größe in TEU	Dezember 2023 USD/Tag	Dezember 2022 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	34.000	52.000	-35
5.600	21.500	35.000	-39
4.000	16.750	25.000	-33
2.500	11.250	18.000	-38
1.700	9.500	14.000	-32
1.000	7.500	12.000	-38

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Die Anzahl der inaktiven Schiffe war zunächst zur Jahresmitte 2023 auf knapp 3 % gesunken, legte dann bis Oktober 2023 auf etwas mehr als 4 % zu. Der größte Teil dieser inaktiven Schiffe befand sich zu Reparaturen, Klasedockungen oder Upgrades in Werften. Im Dezember 2023 belief sich der Anteil inaktiver Schiffe nur noch auf 1,0 % der Gesamtflotte, was auf die Störungen im Roten Meer und den Fokus auf

Kapazitätssicherung der Containerlinien zurückzuführen ist.

In 2023 nahm die globale Containerflotte um 8 % zu – das ist die bislang höchste registrierte Wachstumsrate seit dem Jahr 2011. Werften lieferten 343 neue Containerschiffe mit einer Kapazität von 2,3 Mio. TEU. Dies betraf weitestgehend Schiffe mit mehr als 15.000 TEU, was zu einem Wachstum des Segments um 28 % führte.

Dem stand eine Verschrottung von 79 Einheiten mit 142.284 TEU gegenüber (Vj. 5 Einheiten mit 10.379 TEU). Auch wenn damit der äußerst niedrige Vorjahreswert deutlich übertroffen wurde, reichte das 2023er Verschrottungsniveau mit Blick auf das hohe Orderbuch (per Dezember 2023: 7,1 Mio. TEU bzw. rund 25 % der bestehenden Flotte) nicht für einen Ausgleich der globalen Flotte aus.

Tankermarkt

Für den Tankschiffmarkt war das Jahr 2023 zwar nicht so volatil wie 2022, dennoch aber turbulent. Zu Beginn des Jahres sorgte Chinas Abkehr von der Null-Covid-Politik für einen deutlichen Aufschwung der Nachfrage am Ölmarkt, das weitere Aufwärtspotenzial für Tankschiffe wurde aber durch hohe Lagerbestände, die vor Einführung des europäischen und US-amerikanischen Embargos für russische Raffinerieprodukte per Februar 2023 aufgebaut wurden, begrenzt. Im Sommer 2023 führten die zuvor genannten Probleme beim Panamakanal zu Störungen im Produkthandel vom US-Golf zur Westküste Lateinamerikas. Transitbeschränkungen und damit verbundene Verzögerungen beeinflussen Handelsströme und das Tonnagenangebot. Auf den Gaza-Konflikt beziehungsweise die Einschränkungen beim Transit durch das Rote Meer ab Oktober 2023 reagierte der Tankschiffmarkt mit einem Anstieg der Charraten.

Der Ölpreis sank trotz OPEC-Förderkürzungen und geopolitischer Risiken jahresdurchschnittlich von rund 99 USD je Barrel im Vorjahr auf etwa 82 USD je Barrel in 2023. Ursächlich hierfür ist vor allem eine Produktionsausweitung in den USA.

Der Maklerfirma Gibson zu Folge haben die Neubauorder mit 291 Schiffen (mit jeweils mehr als 25.000 DWT) das höchste Volumen der letzten acht Jahre erreicht, obwohl die Neubaupreise (größenabhängig) um 5 bis 8 % zugelegt haben. Auf dem Secondhandmarkt erzielten modernere Einheiten Preiszuwächse von 5 bis 15 %, während ältere Tankschiffe auch Preisrückgänge erfuhr. Nicht überraschend ist daher die Tatsache, dass in 2023 nur 17 Tankschiffe (mit jeweils mehr als 25.000 DWT) verschrottet wurden, zumeist in den Segmenten MR/Handy. Neu in den Markt wurden 103 Einheiten mit 13,9 Mio. DWT geliefert.

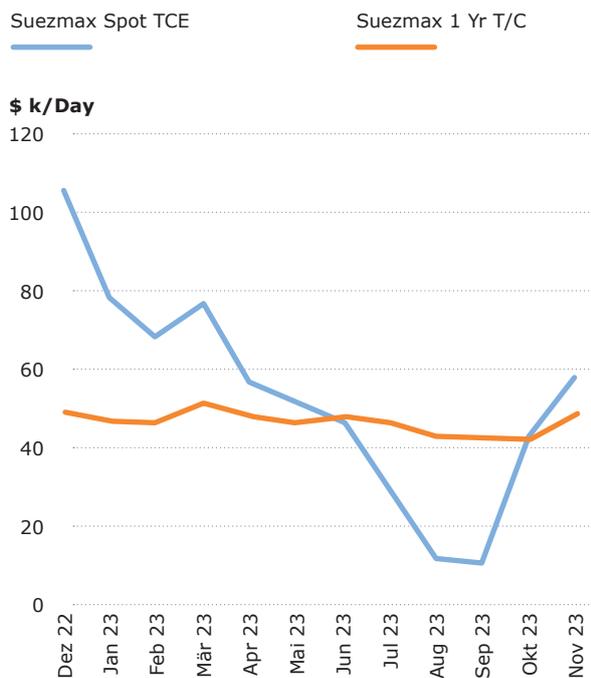
Die Suezmax-Flottenkapazität wuchs in 2023 um 1,1 %. Die Neubaupreise kletterten auf etwa 85 Mio. EUR, die Preise für 5 Jahre alte Schiffe (ECO Type, das Design AURA M stammt von vor 2010) betrugen rund 80 Mio. EUR.

Die Zeitcharterraten für sämtliche Tankersegmente haben sich zum Jahresende 2023 im Vorjahresvergleich wie folgt entwickelt:

Größe in TEU	Dezember 2023 USD/Tag	Dezember 2022 USD/Tag	Veränderung in %
HANDY	26.000	28.500	-9
MR	25.000	35.000	-29
LR1	35.500	42.500	-16
LR2	45.000	52.500	-14
AFRA	45.000	41.000	10
SUEZ	45.000	35.000	29
VLCC	45.000	48.500	-7

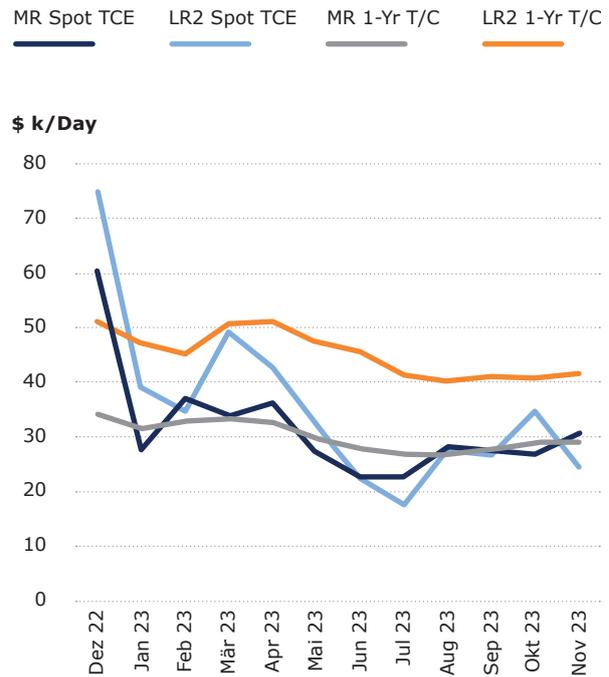
*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter.

Zeitcharterraten-Entwicklung Suezmax-Segment bis November 2023*



*Quelle: Maritime Strategies International Ltd.; Oil Tankers Q4 2023

Zeitcharterraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis November 2023*



*Quelle: Maritime Strategies International Ltd.; Oil Tankers Q4 2023

Im Produktentankersegment wurden in 2023 nur sieben Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 265.000 DWT verschrottet. Dies entspricht im Vorjahresvergleich einem Rückgang von 82 % (2022: 27 verschrottete Einheiten mit 1,5 Mio. DWT) und stellt zudem das niedrigste Niveau seit dem Beginn der Aufzeichnungen in 1996 dar. Die rekordniedrige Verschrottung ist in diesem Segment auf die starken Einnahmen und Secondhand-Werte sowie die rückläufigen Neutonnagelieferungen zurückzuführen. Clarkson Research hat für 2023 ermittelt, dass zwar die durchschnittlichen Jahreseinnahmen pro Schiff um 15 % fielen, sich damit aber immer noch auf dem dritthöchsten Niveau seit dem Beginn der Finanzkrise in 2008 befinden. Die Secondhand-Preise stiegen um 17 % und damit auf das höchste Niveau seit dem Jahr 2008. Dies ist u.a. auf nicht sanktionsgebundene Käufer von älterer Tonnage zurückzuführen, die vornehmlich russisches Öl und Produkte transportieren. Gleichzeitig belief sich das Neutonnagewachstum lediglich auf 2,1 %, was trotz rekordniedriger Recyclingaktivität den niedrigsten Wert in mehr als 20 Jahren darstellt. Folglich sind 12 % bzw. 39 % der Produktentankerflotte älter als 20 bzw. 15 Jahre, was 9 % bzw. 35 % der DWT-Kapazität ausmacht. Zur Flottenerneuerung und um der Nachfrage gerecht zu werden, hat sich das Orderbuch daher in 2023 mehr als verdoppelt auf 23 Mio. DWT, wodurch das Orderbuch nun 12 % der Flotte ausmacht. Der Großteil des Orderbuchs entfällt auf die Segmente MR (33 %) und LR2 (56 %).

3.2.2 Geschäftsverlauf

MS „HAMMONIA BEROLINA“

Die Übergabe des im Dezember 2022 verkauften MS „HAMMONIA BEROLINA“ war zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 noch nicht erfolgt. Die Übergabe an die Käufer erfolgte am 5. Januar 2023.

MS „HAMMONIA BALTICA“

Am 7. März 2023 konnte mit dem Charterer des MS „HAMMONIA BALTICA“, Hapag Lloyd, vor dem Hintergrund der auslaufenden Charter zu bislang 19.600 USD/Tag eine Vereinbarung zur Verlängerung der Beschäftigung abgeschlossen werden. Diese beinhaltet die folgenden Rahmenbedingungen: Laufzeit ab 1. April 2023 bis mindestens 1. April 2024 plus Option für den Charterer für weitere sechs Monate zu einer Rate von 16.500 USD/Tag beziehungsweise 17.625 USD/Tag (Optionsperiode). Die Verlängerung ist marktkonform sowohl hinsichtlich Laufzeit als auch Ratenhöhe. Eine Anschlusscharter konnte Anfang Februar 2024 geschlossen werden (s. Angaben unter 3.4.1 Prognosebericht).

MS „HAMMONIA LUTETIA“

Bei dem MS „LUTETIA“ sind ungeplante Mehrkosten für die im Mai anstehende Dockung entstanden. Da der Charterer das Schiff bereits Ende April zurücklieferte, im Fahrtgebiet aber erst am 11. Mai ein Dockplatz verfügbar war, entstanden zusätzliche Off-hire-Tage. Insgesamt belief sich die Offhire auf 28 Tage (inkl. Werft), darüber hinaus entstanden Kosten inklusive Bunker für die längere Offhire-Zeit von ca. 1.150 TUSD (statt 620 TUSD) zuzüglich entgangener Erträge.

Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“

Offen ist zum aktuellen Zeitpunkt unverändert die Höhe des Schadensersatzes, den die Gesellschaft gegenüber dem griechischen Reparaturbetrieb und dem US-amerikanischen Farbhersteller geltend machen kann für die erheblichen Verzögerungen bei der Tankneubeschichtung im Jahr 2022. Der Vorstand hat eine Schadenersatzklage gegen den griechischen Dienstleister vorbereitet, inwieweit sich hieraus (substanzielle) Mittelzuflüsse generieren lassen, ist ungewiss.

Neben den Zeitverzögerungen sind umfangreiche Mehrkosten aufgetreten, die unter anderem auf die mangelhafte Qualität von Schweißnähten in den Lade-tanks zurückzuführen sind, die bei der Besichtigung der Tanks nicht erkennbar waren (latent defects).

Im Oktober ist es der HAMMONIA Schiffsholding AG gelungen, mit einem Versicherer eine Regulierung dieses Schadensfalles zu erreichen. Den Schiffsgesellschaften wurde von der Versicherung im Wege eines Vergleiches ein Betrag von jeweils 725.000 EUR zugestanden. Dieses erfreuliche Ergebnis ist auch ein Resultat der umfangreichen Dokumentation durch den technischen Bereederer während der Wertzeit.

Weitere Schadensmeldungen in geringerem Umfang befinden sich noch in Bearbeitung, allerdings rechnet der Vorstand aus Gründen kaufmännischer Vorsicht aktuell nicht mit einer weiteren Regulierungsleistung.

MT „AURA M“

Im Juni 2023 kam es zu einem Vorfall nach Abschaltung des Hilfsdiesels während des Anlaufes in Algeciras. Während der Anker fallen gelassen wurde, schaltete sich der Hilfsdiesel ab, weil durch eine defekte Kompressorleitung Luft ins Kühlwasser gelangt war. Zwar hätte der Hilfsdiesel wieder in Betrieb genommen werden können, allerdings wäre das mit einem sehr großen Risiko verbunden, dass ein schwerwiegender Schaden entsteht. Der Lotse hat daher richtigerweise Schlepper zur Unterstützung gerufen.

Obwohl das Schiff nicht manövrierunfähig war, haben die Schlepper im Nachgang einen Bergelohn verlangt, der sich nach dem Wert des Schiffes und der Ladung (in diesem Fall ca. 1 Mio. Tonnen Rohöl) bemisst. Zur Sicherung ihrer der HAMMONIA Schiffsholding AG Erachtens unberechtigten Ansprüche wurde an einem Freitagabend ein Arrest ausgebracht, der erst am kommenden Montag durch Stellung einer Garantie der Versicherungen (Schiffseigner und Ladungsinhaber, Höhe 14 Mio. USD) aufgehoben werden konnte. Unmittelbar danach haben dann auch die Lotsen einen Arrest ausgebracht, um ebenfalls Forderungen auf Bergelohn durchzusetzen. Die Aufhebung dieses Arrestes konnte erreicht werden, durch Einbeziehung der Lotsen in die bereits gestellte Garantie. Das Gericht hat festgestellt, dass Ansprüche auf Bergelohn nicht berechtigt sind, und den Umfang der Garantie auf 1,2 Mio. USD reduziert. Die Gesellschaft prüft rechtliche Schritte gegen die Lotsen und Schlepperfirmen u.a. wegen eines ‚wrongful arrest‘. Diese sollen auch entgangene Erträge umfassen, da nach der fälschlicherweise berichteten Seeuntauglichkeit mehrere Oilmajors das Schiff abgelehnt haben. Der Charterer hat daraufhin eine temporäre Reduzierung der Charrate verlangt, bis nach einem weiteren SIRE-Vetting eindeutig belegt werden konnte, dass das Schiff allen Ansprüchen genügt und uneingeschränkt einsatzfähig ist. Am 03. September wurde eine SIRE-Inspektion erfolgreich durchgeführt.

Der Charterer Trafigura hat am 24. Oktober 2023 wie erwartet die vertragliche Verlängerungsoption für weitere sechs Monate (+/- 30 Tage), beginnend ab dem 22. November 2023, ausgeübt. Die Charrate erhöhte sich zum 22. November 2023 auf 35.000 USD/Tag (zuvor: 31.500 USD/Tag).

Finanzbeteiligung an vier Einschiffsgesellschaften (Schiffe: MPP HeavyLift „UHL Felicity“, „UHL Flair“, „UHL Finesse“ und „UHL Fierce“)

Ende Dezember 2023 hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG mit jeweils 40,05% an vier Einschiffsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Die in den Jahren 2021 bis 2022 gebauten Schiffe sind langfristig (Restlaufzeit bis 2035 bzw. 2036) von der Leasing-Gesellschaft der

Werftengruppe CSSC bareboate eingechartert und fristenkongruent an den renommierten Schwergut-Operator United Heavy Lift (UHL) verchartert. Der Kaufpreis für die übernommenen Beteiligungen beträgt jeweils 0,5 Mio. EUR, also insgesamt 2,0 Mio. EUR, finanziert durch freie liquide Mittel.

Die HAMMONIA Reederei hatte die Schiffsgesellschaften in 2021 gemeinsam mit zwei weiteren Gesellschaftern initiiert, die vom Zeitcharterer ein Kaufangebot für deren Anteile erhalten hatten. Die HAMMONIA Reederei hatte seinerzeit ein Vorkaufsrecht für die HHX vereinbart. Zuvor hielt die HAMMONIA Reederei jeweils ca. 20 % der Kommanditanteile. Im Zuge der Ausnutzung des Vorkaufsrechts der HHX hat die HAMMONIA Reederei die restlichen Anteile von den ausscheidenden Mitgesellschaftern übernommen und damit die Anteilsmehrheit erworben.

Die Übernahme der Geschäftsanteile erfolgte mit Wirkung zum 28. Dezember 2023. Der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde ein Vorabgewinnanspruch in Höhe von 8 % p.a. eingeräumt (Vorzugskapital). Die HAMMONIA Reederei erhält nachrangig zum Vorzugskapital eine Gewinnzuweisung von 10 % p.a. Etwaige Liquidationserlöse nach Rückzahlung des Kapitals inklusive der entsprechenden Verzinsung werden quotam im Verhältnis der Kapitalanteile geteilt.

Die Schiffe sind für den Einsatz im Wachstumssegment Schwerguttransport für z.B. Rotorblätter von Windparks und Anlagenkomponenten für die Öl- und Gasindustrie konzipiert. Das technische Management wird von der HAMMONIA Reederei übernommen, welche neben diesen Schiffen bereits neun Schwesterschiffe, die ebenfalls bei UHL in Charter sind, bereedert.

3.2.3 Beteiligungen

Zum 31. Dezember 2023 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an neun aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören der MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT), die MS „LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG und die MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG. Es handelt sich bei Letzteren um die Eigentumsgesellschaften von zwei Containerschiffen mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005) und 2.798 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011). Darüber hinaus gehören zum Beteiligungsportfolio der HAMMONIA Schiffsholding AG über die (nahezu) 100 % Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG zwei Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt („ATHENE“, Baujahr 2015; „ARTEMIS“, Baujahr 2016). Im Dezember 2023 hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG mit jeweils 40,05 % an vier Einschiffsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift-Schiff mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Bei diesen handelt es sich um die „MS Seaside I Schiffahrts GmbH“ („UHL Fierce“, Baujahr 2021), die „MS Seaside II Schiffahrts GmbH“ („UHL Finesse“, Baujahr 2021), die „MS Seaside III Schiffahrts GmbH“ („UHL Felicity“, Baujahr 2022) sowie die „MS Seaside IV Schiffahrts GmbH, Hamburg“ („UHL Flair“, Baujahr 2021).



3.3 ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist insgesamt als geordnet anzusehen.

3.3.1 Ertragslage

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich wie folgt dar:

in TEUR	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	102	86	15
Sonstige betriebliche Erträge	3.314	416	2.898
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-658	-795	137
Erträge aus Beteiligungen	1.296	29.531	-28.235
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	261	92	169
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-418	-10.654	10.236
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6	-11	5
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	2	-2
Periodenüberschuss	3.890	18.667	-14.777

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist im Geschäftsjahr im Wesentlichen durch sonstige betriebliche Erträge und Beteiligungserträge geprägt.

Wie auch im Vorjahr wurden die Umsatzerlöse in Höhe von 102 TEUR aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 3.314 TEUR resultieren aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen (3.173 TEUR) sowie im Übrigen aus Kurserträgen (141 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht um 137 TEUR auf 658 TEUR vermindert. Sie betreffen in Höhe von 295 TEUR Kursaufwendungen. Der verbleibende Teil des Postens betrifft die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 1.296 TEUR (Vj. 29.531 TEUR) betreffen die Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Beteiligung an Schiffahrtsgesellschaften. Die Gewinnansprüche resultieren vollständig aus laufenden Gewinnen der betreffenden Gesellschaften.

Die Zinserträge in Höhe von 261 TEUR resultieren aus an ein Tochterunternehmen ausgereichte langfristige Darlehen sowie aus Festgeldanlagen.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 418 TEUR resultieren aus der Liquidierung einer Tochtergesellschaft.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 6 TEUR resultieren aus Darlehen verbundener Unternehmen.

Insgesamt weist die HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss in Höhe von 3.890 TEUR (Vj. 18.667 TEUR) aus.

3.3.2 Finanzlage

Die Finanzlage der HAMMONIA Schiffsholding AG kann mit Hilfe einer Kapitalflussrechnung veranschaulicht werden. Die Kapitalflussrechnung unterscheidet dabei zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie der Investitions- und Finanzierungstätigkeit.

in TEUR	2023	2022	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-321	-266	-55
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	3.290	-3.168	6.458
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.971	2.012	-3.983
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	998	-1.422	2.420
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	-161	218	-379
Liquide Mittel am Anfang der Periode	278	1.482	-1.204
Liquide Mittel am Ende der Periode	1.115	278	837

Die Ermittlung der Kapitalflussrechnung erfolgte nach dem Deutschen Rechnungslegung Standard 21 des DRSC (im Folgenden „DRS 21“).

Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgte nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von -321 TEUR aus.

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 3.290 TEUR resultiert im Wesentlichen aus Rückflüssen im Rahmen der Liquidierung einer Schiffahrtsgesellschaft (7.809 TEUR), denen im Wesentlichen Auszahlungen aufgrund der Valutierung von Darlehen (3.222 TEUR) sowie für den Erwerb von vier Beteiligungen (2.000 TEUR) gegenüber stehen.

Der negative Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von -1.971 TEUR resultiert im Wesentlichen aus der Rückzahlung eines Darlehens (1.969 TEUR).

Insgesamt ergibt sich eine zahlungswirksame Erhöhung der liquiden Mittel um 998 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 31. Dezember 2023 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 1.115 TEUR.



3.3.3 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum 31. Dezember 2022 wie folgt dar:

	31.12.2023		31.12.2022		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	56.123	96	58.646	98	-2.522
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.268	2	940	2	329
Liquide Mittel	1.115	2	278	0	837
Rechnungsabgrenzungsposten	27	0	27	0	0
	58.533	100	59.891	100	-1.357
Kapital					
Eigenkapital	55.604	95	51.714	86	3.890
Rückstellungen	2.683	5	5.956	10	-3.273
Verbindlichkeiten	246	0	2.221	4	-1.974
	58.533	100	59.891	100	-1.357

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 31. Dezember 2023 im Wesentlichen die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementär-gesellschaften sowie Minderheitsbeteiligungen an vier Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform der GmbH. Es umfasst zum 31. Dezember 2023 im Wesentlichen Beteiligungen an neun (Vj. sechs) aktiven Schifffahrtsgesellschaften. Darüber hinaus betrifft das Finanzanlagevermögen langfristige Darlehen an eine Tochtergesellschaft (Einschiffsgesellschaft).

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2022 resultiert in Höhe von 7.809 TEUR aus der Rückzahlung von Kommanditeinlagen und in Höhe von 418 TEUR aus der Abschreibung der Beteiligung an der MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG. Weitere 591 TEUR betreffen die Erhöhung der Einlagen bei zwei Tochterunternehmen (MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schifffahrts GmbH & Co. KG). Für den Erwerb von Beteiligungen an vier Schifffahrtsgesellschaften wurden insgesamt 2.000 TEUR aufgewendet. Minderungen ergaben sich aus der Schlussausschüttung aus einer Beteiligung (260 TEUR). Die Darlehen an ein Tochterunternehmen wurden im Geschäftsjahr um insgesamt 3.385 TEUR erhöht. Minderungen in Höhe von 12 TEUR betreffen schließlich die Vereinnahmung von Kapitalertragsteuer.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen Tochtergesellschaften bzw. Beteiligungsunternehmen aus noch nicht gezahlten Gewinnansprüchen sowie im geringen Umfang Steuererstattungsansprüche.

Die liquiden Mittel erhöhten sich stichtagsbedingt um 837 TEUR auf 1.115 TEUR.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 31. Dezember 2023 ein Eigenkapital in Höhe von 55.604 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 durch den im Geschäftsjahr 2023 erwirtschafteten Jahresüberschuss um 3.890 TEUR. Die Eigenkapitalquote stieg von 86 % im Vorjahr auf 95 %.

Die Rückstellungen verminderten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 – im Wesentlichen aufgrund der Auflösung von Rückstellungen für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen – stichtagsbedingt um 3.273 TEUR auf 2.683 TEUR. Sie betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus den verbliebenen Besserungsscheinen.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG haben sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Rückzahlung eines kurzfristigen Darlehens um 1.974 TEUR auf 246 TEUR vermindert. Sie umfassen zum 31. Dezember 2022 mit 221 TEUR im Wesentlichen Darlehen verbundener Unternehmen.

3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich

Für das Geschäftsjahr 2023 hatte der Vorstand ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 Mio. EUR

bis 7,0 Mio. EUR prognostiziert. Hierbei war der Vorstand davon ausgegangen, dass anders als in den beiden Vorjahren, das Jahresergebnis nicht durch Sondereffekte aufgrund von Schiffverkäufen geprägt sein, sondern sich im Wesentlichen aus den Beteiligungserträgen der „HAMMONIA BALTICA“ speisen wird. Aus den übrigen Beteiligungen erwartete der Vorstand hingegen für 2023 keine Ergebnisbeiträge, da zunächst die auf Ebene der Eigentumsgesellschaften entstandenen Verlustvorträge ausgeglichen werden mussten. Gleichwohl hätte sich bei den Beteiligungen an den Tankschiffen ein Beteiligungsertrag ergeben können (Profit-Split-Regelungen bei den Produktentankern). Ein wesentlicher Ergebnisbeitrag sollte zudem aus der spätestens zum 31. Dezember 2023 möglichen teilweise Auflösung der Rückstellungen für Besserungsscheine resultieren. Geplant wurde ferner mit Aufwendungen für die Ablösung der verbleibenden Besserungsscheine, deren Realisierung allerdings ungewiss war.

Tatsächlich hat die HAMMONIA Schiffsholding AG in 2023 ein Jahresergebnis in Höhe von 3,9 Mio. EUR erzielt, das damit in der Mitte der Prognosebandbreite liegt. Wie erwartet, wurde das Jahresergebnis 2023 nicht durch Sondereffekte aufgrund von Schiffverkäufen geprägt, sondern maßgeblich durch Beteiligungserträge der „HAMMONIA BALTICA“ (1,1 Mio. EUR) sowie die teilweise Auflösung der Rückstellungen für Besserungsscheine in Höhe von 3,2 Mio. EUR. Verbleibende Besserungsscheine konnten trotz geführter Gespräche mit deren Inhabern nicht abgelöst werden. Aufgrund sehr guter Erträge aus der Profit-Split-Regelung sowie den im Wege eines Vergleiches von den Versicherern regulierten Beträgen von jeweils 0,7 Mio. EUR (s. Erläuterungen zuvor) konnte bei einer Tochter-Tankergesellschaft nach Ausgleich des vorhandenen Verlustvortrages ein Beteiligungsertrag in Höhe von 149 TEUR realisiert werden.

3.4 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.4.1 Prognosebericht

In den folgenden Prognosen sind Annahmen enthalten, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen worden sind. Sollten die zugrunde gelegten Annahmen nicht eintreten, können die tatsächlichen Ergebnisse von den erwarteten Ergebnissen abweichen. Eine Gewähr können wir für diese Angaben daher nicht übernehmen. Die nachfolgenden Prognosen beziehen sich – soweit nicht anderweitig angegeben – auf die nach dem Berichtsjahr folgenden zwölf Monate.

Der IWF hat seine Prognose für das in 2024 erwartete Weltwirtschaftswachstum Ende Januar 2024 um 0,2 Prozentpunkte auf +3,1 % erhöht, für 2025 prognostiziert der IWF ein Plus von 3,2 %. Dem zu Grunde liegt eine unterwartet starke Widerstandsfähigkeit der US-Wirtschaft und der Konjunktur in mehreren großen Schwellen- und Entwicklungsländern sowie die fiskalische Unterstützung in China. Trotz allem liegen diese Wachstumsraten unterhalb des mehrjährigen Durchschnitts von 3,8 %, flankiert durch

erhöhte Leitzinsen der Zentralbanken zur Bekämpfung der Inflation, einem Rückzug der fiskalischen Unterstützung angesichts hoher Schulden, die die Wirtschaftstätigkeit belasten, und einem niedrig zugrunde liegenden Produktivitätswachstum. In den meisten Regionen geht die Inflation vor dem Hintergrund rückläufiger Angebotsprobleme und einer restriktiven Geldpolitik schneller als erwartet zurück, weshalb der IWF die globale Gesamtinflation im Jahr 2024 auf 5,8 % und im Jahr 2025 auf 4,4 % taxiert. Mit Blick auf den Welthandel (Waren und Dienstleistungen) erwartet der IWF für 2024 einen Zuwachs von 3,3 %, gefolgt von +3,6 % in 2025. Auch hier erreichen beide Wachstumsraten nicht den mehrjährigen Durchschnitt von 4,9 %, gedämpft durch die zunehmenden Störungen im Welthandel und die geoökonomische Fragmentierung.

Die WTO prognostiziert im Rahmen ihres letzten Updates von April 2024 für das laufende Jahr einen Zuwachs des Welthandelsvolumens von 2,6 %, gefolgt von +3,3 % in 2025. Der inflationäre Druck soll abnehmen, was insbesondere in den Industrienationen zu wieder steigenden Realeinkommen führt und den Konsum von Industriegütern ankurbelt. Bereits zu Jahresbeginn 2024 zeichnet sich eine erholte Nachfrage nach Handelsgütern ab. Gleichwohl warnt die WTO davor, dass geopolitische Spannungen und politische Unsicherheit die Stärke der Erholung des Welthandels limitieren könnten.

Einem Bericht des IWF zu Folge sank das Transithandelsvolumen durch den Panamakanal in den ersten zwei Monaten des laufenden Jahres im Vergleich zum Vorjahr um fast 32 %. Im Suezkanal halbierte sich das Handelsvolumen, während es zugleich rund um das Kap der Guten Hoffnung stark um 74 % zulegte.

Nach dem Angriff der Huthi-Rebellen auf Schiffe im Roten Meer im Dezember 2023 zogen die zuvor stark gesunkenen Charraten für fast alle Containerschiffstypen wieder an. Dieser Umstand ermöglichte erstmals wieder den Abschluss von längeren Zeitcharterverträgen zu höheren Raten, die unter normalen Bedingungen nicht möglich gewesen wären. Ob die kurzfristige deutliche Ratenerholung – der New ConTex lag Mitte Januar 2024 etwas mehr als 20 % über seinem Vorjahresniveau – nur kurzfristige Möglichkeiten bietet oder eine größere Trendwende einläutet, bleibt abzuwarten. Letzterem stehen der enorme Kapazitätsdruck, die andauernden Konflikte zwischen Russland und der Ukraine sowie im Nahen Osten und der Druck der Inflation auf die Weltökonomie gegenüber. Kurzfristig stützt die aufgrund der Schiffsumleitungen erhöhte Tonnagenachfrage die Charraten, unterstreicht aber eine langfristig herausfordernde Marktbedingung. So hat die Krise im Roten Meer derzeit zur Folge, dass Containerlinien mehr Schiffe für den Transport der gleichen Menge an Ladung benötigen, weshalb der Fokus auf einer sofortigen Kapazitätssicherung liegt. Speziell für kurze Charterperioden von drei oder sechs Monaten stiegen die Charraten zu Jahresbeginn 2024 stark an. Per Anfang April 2024 belief sich der Anstieg der Charraten* im Vergleich zum Jahresende 2023 in einer Bandbreite von 27 % auf bis zu 63 %:

Größe in TEU	2. April 2024 USD/Tag	Dezember 2023 USD/Tag	Veränderung in %
8.500	48.000	34.000	41
5.600	35.000	21.500	63
4.000	26.000	16.750	55
2.500	17.000	11.250	51
1.700	13.000	9.500	37
1.000	9.500	7.500	27

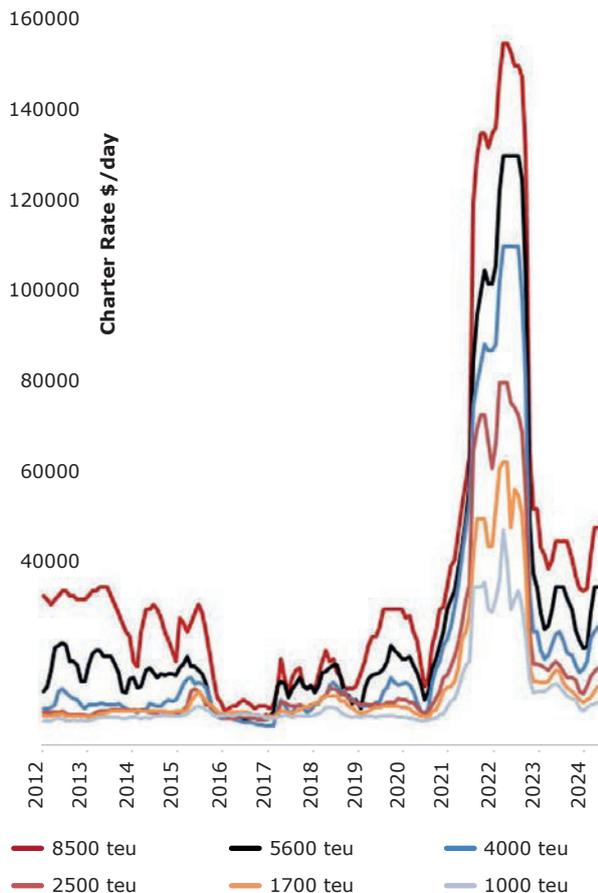
*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter. Alphaliner verweist bezüglich der Raten per April 2024 darauf, dass es sich hierbei angesichts des derzeitigen Mangels an 12-Monats-Chartern teilweise um Schätzungen handelt.

Gemäß Alphaliner haben sich die Raten Mitte März 2024 erstmals stabil gezeigt, mit nur marginalen Verbesserungen bei den zuletzt abgeschlossenen Charterverträgen. Dies schien jedoch nur ein „Plateau“ gewesen zu sein, da Ende März 2024 weitere Ratenzuwächse registriert wurden. Noch ist der Markt von einer robusten Nachfrage nach nur geringer sofort verfügbarer Tonnage gekennzeichnet.

Trotz des Anstiegs der Charraten zogen die Secondhand Containerschiffpreise bislang nur marginal an. BIMCO geht davon aus, dass sich daran auch nichts ändern wird, da der Markt nach einem Ende der Krise im Roten Meer mit einer absehbar starken Überkapazität (s. nachfolgend dargestellt) konfrontiert wird. Die derzeit benötigte Zusatztonnage wird daher bevorzugt über Zeitcharraten als über den Erwerb von Secondhand-Tonnage gesichert.

Entsprechend sank der Anteil unbeschäftigter Schiffe bis Mitte März 2024 auf 0,7 % ab, was gemäß Alphaliner als „Vollbeschäftigung“ angesehen werden kann. Marktanalysten zu Folge haben sich die Linienreedereien seit dem Ausbruch der Krise im Roten Meer zusätzliche 1,2 Mio. TEU Tonnage gesichert, um die längeren Transportdistanzen ausgleichen zu können. Zur Einhaltung der Fahrpläne, mangelt es den Carriern einer Untersuchung der Marktforschungsfirma Linerlytica zu Folge noch an zusätzlichen 400.000 TEU Flottenkapazität. Diese Lücke lässt sich aus der Bestandsflotte mit Blick auf die extrem niedrige Anzahl unbeschäftigter Schiffe alleine nicht schließen.

Zeitcharterraten-Entwicklung Containerschiffe bis Ende März 2024



*Quelle: Alphaliner Weekly Newsletter 14 2024

Die in den Markt kommende hohe Tonnage könnte die globale Containerflotte in 2024 zum ersten Mal in der Geschichte auf einen Wert von über 30 Mio. TEU treiben. Für 2024 sind 478 Containerschiffe mit einer Kapazität von 3,1 Mio. TEU zur Auslieferung vorgesehen, was einem Flottenwachstum von 10 % entsprechen würde. Trotz einer ebenfalls erwarteten Zunahme der Verschrottungen verbliebe voraussichtlich ein Wachstum der globalen Containerflotte um 2,8 Mio. TEU. Damit weitet sich das Ungleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot in 2024 weiter aus. Gleichzeitig könnten aber die anhaltenden Störungen im Roten Meer und die Umleitung der Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung das Nachfrage-Angebot-Gleichgewicht straffen. Für die Folgejahre 2025 und 2026 ist eine weitere Tonnagelieferung von 3 Mio. TEU zu erwarten.

Für den Tankschiffmarkt rechnet MSI damit, dass in 2024 nur 8 Mio. DWT an Neutonnage in den Markt kommen wird. Dies stellt das niedrigste Niveau seit den 1980er Jahren dar. Auch wenn in 2023 die Neubauorder für Tankschiffe angezogen haben, wird es einige Zeit dauern, bis diese Tonnage in den Markt gelangt. Mit Blick auf die Charterratenentwicklung erwartet MSI, dass sich zwar der Markt um 10 bis 15 % abschwächen, aber hinsichtlich der Gewinnniveaus relativ robust bleiben wird.

Im Suezmax-Segment wird in 2024 voraussichtlich eine Neutonnage von rund 1 Mio. DWT in den Markt kommen, die Suezmax-Flotte sich wird unter Berücksichtigung der Verschrottung jedoch um 0,6 % verringern. Die bisherigen Neubauorder scheinen 2025 dann ein moderates Flottenwachstum von 0,4 % zu ermöglichen. Die Charterraten (auf kurzfristiger 12-Monats-Basis) für Suezmax-Schiffe lagen in 2024 bis inklusive Ende März unverändert bei 45.000 USD/Tag, während andere Tankschiffsegmente im Rahmen der anhaltenden Krise im Roten Meer leichte bis hin zu zweistelligen Wachstumsraten verzeichnen konnten (vor allem das MR Segment, +5.000 USD/Tag auf 30.000 USD/Tag).

Im Produktentankersegment wird es erst in den Jahren 2025 und 2026 ein größeres Flottenwachstum geben, wenn erwartete 10 Mio. DWT bzw. 7 Mio. DWT in den Markt kommen. Daher wird das Schiffsrecycling in 2025 vermutlich zunehmen. Zudem liegt der Fokus zunehmend darauf, die vorhandene Flotte auf den Einsatz von kohlenstoffarmen Kraftstoffen vorzubereiten. Der Produktentankermarkt zählt Gibson zu Folge zu den größten Profiteuren der Krise im Roten Meer, getrieben durch das ungleiche Angebot an Tonnage auf der ganzen Welt und zusätzlich anhaltend durch die verlängerten Fahrtrouten. Zwar sei der Weltmarkt ausreichend mit raffinierten Produkten versorgt, doch würden die dramatisch durch die Krise beeinflussten Frachtkosten, Lieferzeiten und Produktpreise weitere Volatilität in den Markt bringen.

Die Zunahme der kurzfristigen Charterraten scheint nun vermehrt in längerfristigeren Charterabschlüssen zu münden. Die Disruptionen auf den wichtigsten Handelsrouten und die Sanktionen gegen Russland haben teils bis zu drei Wochen verlängerte Fahrzeiten mit erheblichen Zusatzkosten und verringertem Tonnageangebot zur Folge (entweder weil die Schiffe russisches Öl transportieren oder sanktioniert wurden). Die angespannte Marktlage hat bereits zu stärkeren Schiffsneubaubestellungen geführt. Bis Mitte März 2024 wurden 67 Tankschiffe bestellt. Gemäß dem Schiffsmakler Xclusiv beträgt das Flotten-Orderbuch-Verhältnis (ebenfalls per Mitte März 2024) 8,7 % und nähert sich zwar damit dem Niveau von den Jahren 2020/2021 an, bleibt aber fast 40 % unter dem durchschnittlichen Flotten-Orderbuch-Verhältnis der Jahre 2014 bis 2019.

Sowohl im Rohöl- als auch im Produktentankermarkt ist bis weit nach 2024 mit einem Nachfrageüberschuss zu rechnen, der das Rateniveau nicht nur stützt, sondern weitere Ratenzuwächse ermöglicht.

Anfang Februar 2024 konnte die Charter für das MS „HAMMONIA BALTICA“ im direkten Anschluss an die bestehende Zeitcharter ab dem 1. Juli 2024 für den Zeitraum von 11 Monaten (+/-30 Tagen) zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag verlängert werden. Damit ist der auskömmliche Betrieb des Schiffes für mindestens 15 weitere Monate sichergestellt, was sowohl hinsichtlich der Laufzeit als auch der Ratenhöhe über den letzten internen Planannahmen für das laufende Geschäftsjahr 2024 lag. Zugleich ist dies ein weiterer Beleg für die Qualität des Schiffes und die Güte des seinerzeit getätigten Investments.

Das Containerschiff HAMMONIA BALTICA soll im Rahmen eines Co-Investments mit norwegischen Partnern verkauft werden. Die Gesellschaft kann damit die bisher entstandenen Gewinne aus dem Investment realisieren und sichert sich mit ihrer Investition in der neuen Investment-Struktur in Höhe von 25 % die Möglichkeit, an den Marktchancen zu partizipieren.

Der Suezmax-Tanker AURA M war bis Anfang Mai bei Trafigura in Zeitcharter beschäftigt. Bereits seit dem Herbst 2023 wurden verschiedene Optionen inklusive eines möglichen Verkaufes mit bestehender Restcharter oder nach Ablauf der Zeitcharter geprüft. Das Schiff wurde von verschiedenen Parteien besichtigt. Vorgelegte Kaufpreisindikationen waren allerdings auf einem Niveau, das unterhalb des Marktwertes gemäß Clarksons lag. Parallel dazu wurden Optionen auf dem Chartermarkt geprüft, um eine möglichst langfristige Anschlussbeschäftigung abzuschließen. Für den Vorstand steht dabei die Kreditqualität des Charterers, die Länge der Beschäftigung, eine mögliche Partizipation an positiven Marktentwicklungen sowie natürlich die Ratenhöhe im Vordergrund.

Die Gesellschaft konnte eine Anschlusscharter für das Schiff MT AURA M abschließen, Das Schiff wird für drei Jahre (zzgl. Verlängerungsoptionen für zwei Jahre) mit Stena Bulk AB, einem großen europäischen Operator, verchartert. Dabei wurde eine Basis-Rate von 28.000 USD/Tag zzgl. Profit-Split vereinbart. Der Profit Split bemisst sich an den Erlösen aus dem Einnahmepool, in dem das Schiff durch den Charterer eingesetzt wird.

Für das Jahr 2024 wird mit einem Wechselkurs von 1,10 EUR/USD gerechnet.

Der Produktentanker „ARTEMIS“ wird auf Basis der sehr guten Zusatzerträge aus dem Profit-Split 2024 einen Ergebnisbeitrag in Höhe von 0,3 Mio. EUR. liefern.

Hinsichtlich der Ablösung der verbliebenen Besserungsscheine gibt es keine Fortschritte. Die Inhaber dieser Besserungsscheine zeigen derzeit keine Gesprächsbereitschaft.

Insgesamt erwarten wir ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 1,0 Mio. EUR bis 6,0 Mio. EUR. Dies wird im Wesentlichen von den erzielbaren Ergebnissen aus den Profit-Split-Vereinbarungen der Tankschiffe, AURA M, Artemis und Athene und dem Ergebnis der laufenden Vergleichsverhandlungen im Rechtsstreit zwischen der Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding und dem ehemaligen Zeitcharterer abhängen. Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir einen leichten Zufluss von liquiden Mitteln aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Wir gehen daher davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand der Unternehmensgruppe gesichert ist, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

3.4.2 Risikobericht

Ein systematisches und effizientes Risikomanagement stellt für den Vorstand der HAMMONIA Schiffsholding AG eine sich ständig weiterentwickelnde Aufgabe dar. Der Konzern verfügt über ein gut ausgebautes EDV-gestütztes Risikomanagementsystem. Die integralen Bestandteile und Ziele des Systems sind sowohl die systematische Risikoidentifikation und Risikobewertung als auch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Begrenzung von Risiken. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Früherkennung bestandsgefährdender Risiken.

Die Bewertung der Risiken wird nach einer einheitlichen Skalierung vorgenommen. Die Überwachung der Risiken erfolgt insbesondere durch die Identifizierung und Bewertung von Risikotreibern. Diese stellen Frühwarnindikatoren und Einflussgrößen für die Eintrittswahrscheinlichkeit und das Schadenspotenzial der identifizierten Risiken dar. Die Risikosteuerung ist eine laufende Aufgabe, deren inhaltliche Gestaltung in der Verantwortung der Risikoverantwortlichen und der Unternehmensführung liegt. Durch ein Risikoreporting wird der Vorstand regelmäßig über die Entwicklung der Risikosituation der Gesellschaft unterrichtet.

Das Management der mit dem Schiffsbetrieb und der Finanzierung der Schiffe zusammenhängenden Risiken liegt in der Verantwortung der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, die alle Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG bereedert. Die Risikoüberwachung sowie die aktien- und kapitalmarktrechtliche Betreuung leistet neben dem Vorstand ebenfalls die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG.

Für die HAMMONIA Schiffsholding AG besteht das Risiko, dass sich deren Tochterunternehmen und Beteiligungen, somit die Finanzanlagen der Gesellschaft, im Wert reduzieren. Der Wert der Finanzanlagen wird überwiegend von Einflussfaktoren auf die Schiffe bestimmt. Daher werden im Folgenden die Risikofaktoren für die Gesellschaft sowie den Betrieb der Schiffe zusammengefasst.

Durch die im Juni 2020 getätigte Beteiligung an der HTH sowie die Investition in zwei Produktentanker im Jahr 2022 geht die HAMMONIA Schiffsholding AG weitere Risiken im Tanker-Markt ein. Die nachfolgend angegebenen marktbezogenen Risiken, Finanzierungsrisiken sowie technische und Schiffsbetriebs-Risiken gelten ebenfalls für die neue Investition im Tankerschifffahrtssegment.

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

3.4.2.1 Marktbezogene Risiken

Die Schiffe erzielen Einkünfte aus dem Betrieb von Schiffen. Daraus resultieren im Wesentlichen folgende Einzelrisiken:

3.4.2.1.1 Die aus der Vercharterung der Schiffe erzielten Erlöse decken nicht die Schiffsbetriebskosten, den Kapitaldienst oder ermöglichen keine angemessene Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals.

Fast alle der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind zu Charraten auf derzeit hohem (Tankersegment) bzw. ehemals hohem (Containersegment) Marktniveau für mehrere Jahre fest gechartert und ermöglichen damit einen wirtschaftlichen Betrieb.

Die beiden Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ sind für 5 Jahre auf auskömmlichem Niveau mit WECO Tankers verchartert. Der zusätzlich zur festen Charrate vereinbarte Profit Split ermöglicht der Gesellschaft auch eine Partizipation an der positiven Marktentwicklung.

Die in 2022 eingesetzte und im Jahr 2023 fortgesetzte Korrektur auf dem Containerschiffmarkt hat bis zum Jahresende 2023 zu einem starken Absinken der Charraten geführt. Wie zuvor dargestellt, führten die Angriffe auf Schiffe im Roten Meer und die Umleitungen der Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung ab Dezember 2023 zu einem kurzfristigen starken Anstieg der Frachtraten und über die entstandenen Kapazitätsengpässe auch zu einer Erholung der Charraten auf dem Containerschiffmarkt. Die Dauer dieses Effektes lässt sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts noch nicht einschätzen. Einer langfristigen Ratenerholung steht der enorme Kapazitätsdruck durch die in den Markt kommende Neutonnage und damit das wachsende Ungleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot gegenüber. Daher besteht das Risiko, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG für Containerschiffe keine adäquate Folgebeschäftigung zu auskömmlichen Raten abschließen kann. Für das MS „HAMMONIA BALTICA“ konnte wie zuvor dargestellt die Charter in direktem Anschluss an die bestehende Zeitcharter ab dem 1. Juli 2024 für einen Zeitraum von 11 Monaten (+/- 30 Tagen) zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag verlängert werden. Das MS „LUTETIA“ ist noch langfristig zu einer auskömmlichen Rate verchartert.

Darüber hinaus hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG wie zuvor dargestellt im Dezember 2023 mit jeweils 40,05 % an vier Einschiifsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Hier besteht das größte Risiko darin, dass die geplanten Schiffsbetriebskosten stärker steigen als angenommen, sich dadurch der Überschuss zwischen Zeitcharter und Bareboat-Rate reduziert, wodurch unmittelbar negative Auswirkungen auf die Rentabilität einhergehen würden. Der Vertragsreeder als mit ca. 60% wesentlich Beteiligter hat in den vergangenen Jahren die vorgegebenen Budgets eingehalten bzw. unterschritten, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Einhaltung auch in den kommenden Jahren gewährleistet wird.

3.4.2.1.2 Die vertraglich vereinbarten Charraten laufen aus ohne eine adäquate Folgebeschäftigung (sogenanntes Charteranschlussrisiko).

Wie zuvor dargestellt, ist kurz- bis mittelfristig eine Ratenerholung auf dem Containerschiffmarkt eher unwahrscheinlich. In diesem Marktumfeld ist das Risiko einer auslaufenden Charter ohne adäquate Folgebeschäftigung wieder gestiegen, während sich auf dem Tankermarkt das entsprechende Risiko aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklungen verringert hat und angesichts noch langfristiger Beschäftigungssicherung erst in einigen Jahren relevant wird.

Charteranschlussrisiken bestanden zuletzt lediglich beim MS „HAMMONIA BALTICA“ und der „AURA M“. Wie zuvor dargestellt, ist der auskömmliche Betrieb des MS „HAMMONIA BALTICA“ durch die Anfang Februar 2024 vereinbarte Anschlusscharter für mindestens weitere 15 Monate sichergestellt worden. Den unsicheren Aussichten auf dem Containermarkt wird durch selektive De-Investments begegnet, ohne dabei jegliche Chancen aus positiven Marktentwicklungen aufzugeben. Für die AURA M ist, wie berichtet, eine auskömmliche Anschlussbeschäftigung für drei Jahre vereinbart worden.

Auch im Hinblick auf verschärfte Regularien zur Reduktion der globalen Treibhausgasemissionen könnte sich künftig der Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen erschweren. Hier sind vor allem die zu Jahresbeginn 2023 in Kraft getretenen neuen Umweltvorschriften IMO2023 zu nennen. Seitdem müssen alle Schiffe ihren erreichten Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) berechnen, ihre Energieeffizienz messen und mit der Erhebung der Daten für die Berichterstattung über ihren jährlichen Betrieb hinsichtlich des Carbon Intensity Indicator (CII) und CII-Bewertung beginnen.

Eine unzureichende technologische Ausstattung der Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG könnte künftig den Abschluss von Folgebeschäftigungen erschweren, sich negativ auf die Höhe der erzielbaren Charrate auswirken und/oder kostenaufwändige Nachrüstungen zur Folge haben. Für eine Verbesserung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bestehen verschiedene technische und betriebliche Möglichkeiten. Hierzu zählen eine Optimierung des Betriebs, eine Verringerung der Geschwindigkeit, die Nachrüstung der Schiffe mit energieeffizienten Technologien, der Einsatz innovativer Antriebstechniken (z.B. Windunterstützung) und der Wechsel auf grüne, kohlenstoffarme Kraftstoffe.

Die abgeschlossenen Chartervereinbarungen enthalten durchweg Regelungen, die die Belastungen aus den neu eingeführten Regelungen auf den Charterer abwälzen. Das MS „HAMMONIA BALTICA“ weist zudem bereits heute vergleichsweise gute Werte auf, so dass nur geringe Modifikationen zur Einhaltung der sich im Zeitverlauf verschärfenden Vorschriften erforderlich werden.

3.4.2.1.3 Die Charterer der Schiffe werden illiquide und/oder zahlen die vereinbarten Charraten nicht vertragsgemäß.

Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind mittelfristig an renommierte Vertragspartner verchartert.

Das MS „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens Januar 2026 verchartert.

Das MS „HAMMONIA BALTICA“ ist bis mindestens Mai 2025 direkt bei der Hapag-Lloyd AG beschäftigt.

Die Produktentanker „HAMMONA ATHENE“ und „HAMMONIA ARTEMIS“ sind seit Ende 2022 für fünf Jahre an die dänische Reederei WECO Tankers verchartert.

Die vier Multipurpose/HeavyLift Schiffe „Flair“, „Fierce“, „Finesse“ und „Felicity“ (auch wenn es sich hierbei nur um Beteiligungen an reinen Zweckgesellschaften ohne eigene Assets der HAMMONIA Schiffsholding AG handelt) sind bis 2035 bzw. 2036 an den renommierten Schwergut-Operator United Heavy Lift verchartert.

Der Suezmax-Tanker AURA M ist an den renommierten europäischen Operator Stena Bulk AB verchartert.

Bei allen Charterern liegen keine konkreten Anhaltspunkte für einen drohenden Zahlungsausfall vor.

3.4.2.1.4 Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Schifffahrtsmärkte und den Welthandel

Nachdem zuvor der weitere Verlauf des Ukraine-Konfliktes in 2023 von der WTO als einer der Hauptrisikofaktoren für die weitere Entwicklung des Welthandels eingestuft worden war, sorgen nun die Störungen im Roten Meer für Turbulenzen auf den globalen Schifffahrtsmärkten. In Kombination mit einem schwächeren globalen Wirtschaftswachstum, den Störungen im Panama Kanal und vergrößerten geopolitischen Spannungen hat sich der Ausblick auf das antizipierte Welthandelwachstum in 2024 verschlechtert. Die WTO rechnet wie zuvor dargestellt für 2024 mit einem Welthandelwachstum von 2,6 %.

Auch wenn die Krise im Roten Meer noch keine vergleichbaren starken Effekte wie die Corona-Pandemie auf die Schifffahrt hatte, sind die Frachtraten ab Jahresende 2023 mit Blick auf die Schiffsumleitung über das Kap der Guten Hoffnung und die damit erhöhten Kosten kurzfristig stark gestiegen, und auch die Charraten zogen wieder an.

Aus den derzeitigen geopolitischen Spannungen und den Störungen im Roten Meer sind kurzfristig keine negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG zu erwarten. Die zuletzt gesunkene, aber nach wie vor hohe Inflation (die durch die Störungen im Roten Meer auch wieder anziehen könnte), führt zwar zu erhöhten Schiffsbetriebskosten, doch bietet der Tankermarkt eine stabile Einnahmensituation, während die Containerschiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG größtenteils langfristig zu auskömmlichen Raten verchartert sind.

3.4.2.2 Finanzierungsrisiken

Die Finanzierungsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Einzelrisiken:

3.4.2.2.1 Währungsrisiko

Aus dem Betrieb der Schiffe werden ausschließlich USD-Einkünfte erzielt. Teile der Schiffsbetriebs- und der Verwaltungskosten fallen jedoch in EUR an. Aus diesem Grund betreibt die HAMMONIA Schiffsholding AG zur Verminderung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken ein aktives Zins- und Währungsmanagement. Dabei werden die Schiffe weitestgehend währungskongruent finanziert und verbleibende Wechselkursrisiken, soweit entsprechende Zahlungsvorgänge schon feststehen, abgesichert.

3.4.2.2.2 Zinsänderungsrisiko

Zur Finanzierung der Schiffe wird auch Fremdkapital eingesetzt. Das Zinsänderungsrisiko wird durch den Abschluss derivativer Zinssicherungsgeschäfte oder Festzinsvereinbarungen begrenzt. Für den nicht über langfristige Zinsfestschreibungen oder den Abschluss derivativer Zinssicherungsgeschäfte abgesicherten Teil der Fremdfinanzierung besteht ein Zinsänderungsrisiko. Selbiges besteht auch für übersicherte Fremdfinanzierungen, welche sich aus Sondertilgungen ergeben können. Derzeit ist das gesamte Volumen der aufgenommenen Finanzierungen gegen Zinsanstiege abgesichert.

3.4.2.2.3 Finanzierungsänderungsrisiko

Die Finanzierungsbedingungen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei Verletzung bestimmter vertraglicher Auflagen hat die finanzierende Bank die Möglichkeit, die Finanzierungsbedingungen nachzuverhandeln bzw. das Recht, die Zinsen zu erhöhen oder das Darlehen fällig zu stellen. Das Finanzierungsänderungsrisiko wird insbesondere dann immanent, wenn eine Schiffsgesellschaft den vereinbarten Schuldendienst nicht mehr leisten kann. Darüber hinaus besteht ein Refinanzierungsrisiko, sobald festgeschriebene Laufzeiten auslaufen. Zur Risikominimierung finden – insbesondere bei sich abzeichnenden Liquiditätsengpässen – regelmäßig und frühzeitig aktive Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern statt.

Auf Holding-Ebene bestanden zum Bilanzstichtag die aufschiebend bedingten Besserungsscheine der Banken in Höhe von ca. 2,9 Mio. USD ohne festen Rückzahlungstermin. Besserungsscheine in Höhe von 3,4 Mio. USD sind zum Jahresende 2023 ausgelaufen. Die damit einhergehenden aufschiebend bedingten Zahlungsverpflichtungen wurden, basierend auf dem Bilanzgewinn der Gesellschaft in Höhe von 5,9 Mio. EUR, im Jahresabschluss berücksichtigt.

3.4.2.2.4 Inanspruchnahme unter Garantien

Zur Aufhebung des Arrestes des MT „AURA M“ in 2022 war die Stellung einer Bankgarantie in Höhe von 5,5 Mio. USD erforderlich, die in Höhe von 1,1 Mio. USD

in bar hinterlegt wurde. Im Übrigen hat die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG einen Avalkredit in Anspruch genommen, der durch die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG verbürgt wird. Zudem haben die Gesellschaft und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG eine Freihalterklärung gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG abgegeben, für den Fall, dass Letztere aus diesem Avalkreditvertrag in Anspruch genommen wird. Die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG halten zudem die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG von den ab 2024 erforderlichen vierteljährlichen Verpflichtungen zur Erhöhung der Barunterlegung des vorgenannten Avalkreditvertrages um jeweils 400 TUSD frei. Die Tochtergesellschaft Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG befindet sich in Vergleichsverhandlungen, um den Rechtsstreit beizulegen und so Risiken und Anwaltskosten zu begrenzen. Die im März 2022 erfolgte Refinanzierung des Containerschiffes MS „LUTETIA“ erfolgte unter Übernahme einer begrenzten Haftung durch die Gesellschafter im Rahmen ihrer Beteiligungsquote. Die Haftung wurde für einen Maximalbetrag von 800 TUSD im Zusammenhang mit der Zusicherung eines störungsfreien Schiffsbetriebes übernommen.

3.4.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken

Die Schiffe werden im Betrieb stark beschädigt, sinken oder verursachen Schäden bei Dritten.

Zur Abdeckung der typischen Risiken aus dem Betrieb von Seeschiffen, einer starken Beschädigung, einem Untergang eines Schiffes oder verursachte Schäden an Dritten wird durch den Bereederer ein adäquater und marktüblicher Versicherungsschutz mit entsprechenden Selbstbehalten unterhalten.

Selbst nach dem Auslaufen des pandemischen Zustandes bezüglich Covid bleiben Restrisiken in Bezug auf den Schiffsbetrieb aufgrund von immer noch erschwerten Crewwechseln in einigen Regionen des Globus. Im Falle eines Ausbruches an Bord sind unverändert Quarantänemaßnahmen erforderlich, was auch den Lade-/Löschbetrieb beeinträchtigen kann. Der Bereederer hat seit Ausbruch der Pandemie verschiedene Maßnahmen im Schiffsbetrieb eingeführt, um diesem Risiko vorzubeugen.

3.4.2.4 Unternehmensbezogene Risiken und Geschäftsmodellrisiken

Neben den dargestellten spezifischen Risiken aus dem Schiffsbetrieb unterliegt die Gesellschaft auch unternehmensbezogenen Risiken. Hierbei sind für den Erfolg des Konzerns die Qualität des Managements und wichtiger Dienstleister sowie die Reputation bei Investoren, Geschäftspartnern und Marktbeobachtern maßgeblich. In diesem Zusammenhang hat sich der Konzern durch die langjährige Bestellung des Vorstands und der Prokuristen abgesichert. Wichtige operative und administrative Funktionen werden von qualifizierten und erfahrenen Dienstleistern auf der Grundlage von langfristig geschlossenen Serviceverträgen erbracht.

3.4.2.5 Gesamtbeurteilung der Risiken

Wie zuvor dargestellt, erschweren die grundlegenden Marktbedingungen auf dem Containerschiffmarkt bei einem Auslaufen langfristiger Chartervereinbarungen den Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen. Zuletzt gelang trotz der schwierigen Lage auf dem Containerschiffmarkt Anfang Februar 2024 beim MS „HAMMONIA BALTICA“ der Abschluss einer Folgebeschäftigung, die den auskömmlichen Betrieb des Schiffes für mindestens 15 Monate sichert.

Aus heutiger Sicht gibt es keine konkreten Anhaltspunkte für eine deutlich negative Auswirkung der geopolitischen Konflikte auf die HHX. Direkt wirkende Risiken bestehen nicht, diese ergeben sich ggf. nur indirekt aus den Marktzusammenhängen.

Eine Beteiligung ist als Vorzugskommanditkapital mit gegenüber dem verbleibenden Standardkommanditkapital vorrangigen Gewinn- und Rückzahlungsansprüchen ausgestaltet, sie weist demnach einen Risikopuffer auf. Somit ist ein kurz- bis mittelfristiger Fortbestand der Gesellschaft vom Marktgeschehen weitgehend unabhängig gesichert.

Mittel- bis langfristig bestehen weiterhin Risiken im Zusammenhang mit der Umsetzung eines nachhaltigen Geschäftsmodells und der Unternehmensfinanzierung. Für den Fortbestand sind die Erschließung von Kapitalquellen und die Anbindung geeigneter Projekte notwendig. Inwiefern die zukünftigen Bedingungen am Kapital- und Schiffmarkt dies zulassen und welche Risiken im Rahmen neuer Investitionen eingegangen werden müssen, muss jedes Jahr erneut beurteilt werden.

3.4.3 Chancenbericht

3.4.3.1 Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte

Wie zuvor dargestellt, haben sich die Charraten auf dem Tankermarkt seit 2022 erholt und für 2024 ist trotz einer erwarteten leichten Korrektur eine stabile gute Einnahmensituation zu erwarten. Der MT „AURA M“ wird ab Mitte Mai zu einer attraktiven Basisrate beschäftigt und partizipiert darüber hinaus an positiven Marktentwicklungen. Die in 2022 erworbenen Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ wurden Ende 2022 für fünf Jahre auf einem marktüblichen Niveau verchartert, zusätzlich partizipiert die HAMMONIA Schiffsholding AG auch hier über den vereinbarten Profit Split an einer positiven Entwicklung des Tankermarktes.

Gegenläufig, wie zuvor dargestellt, entwickelt sich der Containerschiffmarkt. Das MS „LUTETIA“ ist allerdings noch langfristig zu einer auskömmlichen Rate verchartert. Auch für das MS „HAMMONIA BALTICA“ gelang kürzlich der Abschluss einer Folgebeschäftigung, die den auskömmlichen Betrieb des Schiffes für mindestens 15 weitere Monate sichert.

Durch die gestiegenen Charraten auf dem Tankermarkt lassen sich stabile Renditen bei Neuprojekten

darstellen. Die HAMMONIA Schiffsholding AG könnte die derzeitige Flotte vergrößern und es könnten sich weitere interessante Investitionsmöglichkeiten ergeben. Zuletzt hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG im Dezember an vier Einschiffsgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis von der Leasing-Gesellschaft der Werftengruppe CSSC jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Die in den Jahren 2021 bis 2022 gebauten Schiffe sind langfristig (Restlaufzeit bis 2035 bzw. 2036) und fristenkongruent an den renommierten Schwergut-Operator United Heavy Lift verchartert. Die Schiffe sind für den Einsatz im Wachstumssegment Schwerguttransport für z.B. Rotorblätter von Windparks und Anlagenkomponenten für die Öl- und Gasindustrie konzipiert. Die Marktaussichten für dieses Teilsegment werden von Marktteilnehmern und Researchinstituten als sehr positiv beschrieben.

3.4.3.2 Rückkauf der Besserungsscheine

Zuletzt konnte die Gesellschaft im Jahr 2021 aufgrund von Waiver Agreements Besserungsscheine mit einem Nominalbetrag von insgesamt 4 Mio. USD gegen Zahlung von insgesamt 600 TUSD ablösen. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 erlosch die Nachwirkung für den Fall, dass Dividenden gezahlt oder andere Gläubiger von Besserungsscheinen zu aus deren Sicht vorteilhafteren Konditionen abgelöst werden.

Gelingen weitere Vereinbarungen mit den Inhabern der verbliebenen Besserungsscheine, könnte das Unternehmen von Altlasten (teilweise) befreit werden. Die Gesellschaft könnte dann wieder ihren Zugang zum Kapitalmarkt nutzen, um neue Eigenmittel aufzunehmen. Diese könnte zur Realisierung von neuen interessanten Investitionsmöglichkeiten genutzt werden.

3.4.3.3 Refinanzierung von Fremdkapital zu deutlich besseren Konditionen

Mit Abschluss der neuen Chartervereinbarung für den Suezmaxtanker AURA M liegen beste Voraussetzungen für eine attraktive Refinanzierung und Ausübung der Kaufoption unter dem bestehenden Leasingvertrag vor. Die Attraktivität der neuen Beschäftigung, insbesondere die Bonität des Charterers ermöglicht es der Gesellschaft, das Eigentum am Schiff zu verbesserten Konditionen zu erwerben. Darunter fallen auch die Höhe der neuen Finanzierung als auch Haftungsbeschränkungen.

3.4.3.4 Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen bleibt hoch, getrieben durch die Erreichung der Klimaschutzziele – (kurzfristiger?) Treiber: Krise im Roten Meer

Zum Jahresanfang 2024 zählten Schiffsaktien zu den besten Performern auf den europäischen Kapitalmärkten. Mit den Störungen im Roten Meer und dem kurzfristig dynamischen Anstieg der Frachtraten rückten Schiffsaktien stark in den Fokus der Anleger.

Ein Ende der Krise im Roten Meer könnte natürlich kurzfristig wiederum ebenso eine rückläufige Dynamik verursachen, bzw. die Kurse von Containerreedereien

gaben Ende März wegen verschlechterter Finanzergebnisse bereits größtenteils auf das Vor-Konflikt-Level nach. Die übergeordneten Trends der Schifffahrtsbranche bieten für die kommenden Jahre und Jahrzehnte jedoch enormes Potenzial für anziehende Schiffsinvestments. Zur Erreichung der Klimaschutzziele sind im Schiffssektor enorme Investitionen in grüne Technologien notwendig. Einer Studie des Global Maritime Forum zu Folge muss die globale Schifffahrtindustrie in den Jahren 2030 bis 2050 1 bis 1,4 Billionen US-Dollar investieren, um ihre Emissionen bis 2050 zu halbieren. Zur Erreichung des Null-emissionsziels wären 1,4 bis 1,9 Billionen US-Dollar erforderlich. Entsprechend gewinnt das Thema Nachhaltigkeit für Investoren immer mehr an Attraktivität. Mittlerweile haben sich spezialisierte Anbieter am Markt etabliert, die die Finanzierung nachhaltiger maritimer Projekte begleiten, wozu neben dem Neubau von Schiffen jeglicher Art u.a. Erneuerungen von bestehenden Einheiten, aber auch schifffahrtsnahe Infrastruktur-Projekte zählen.

3.5 ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand hat gemäß § 312 Aktiengesetz einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für das Geschäftsjahr 2023 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält:

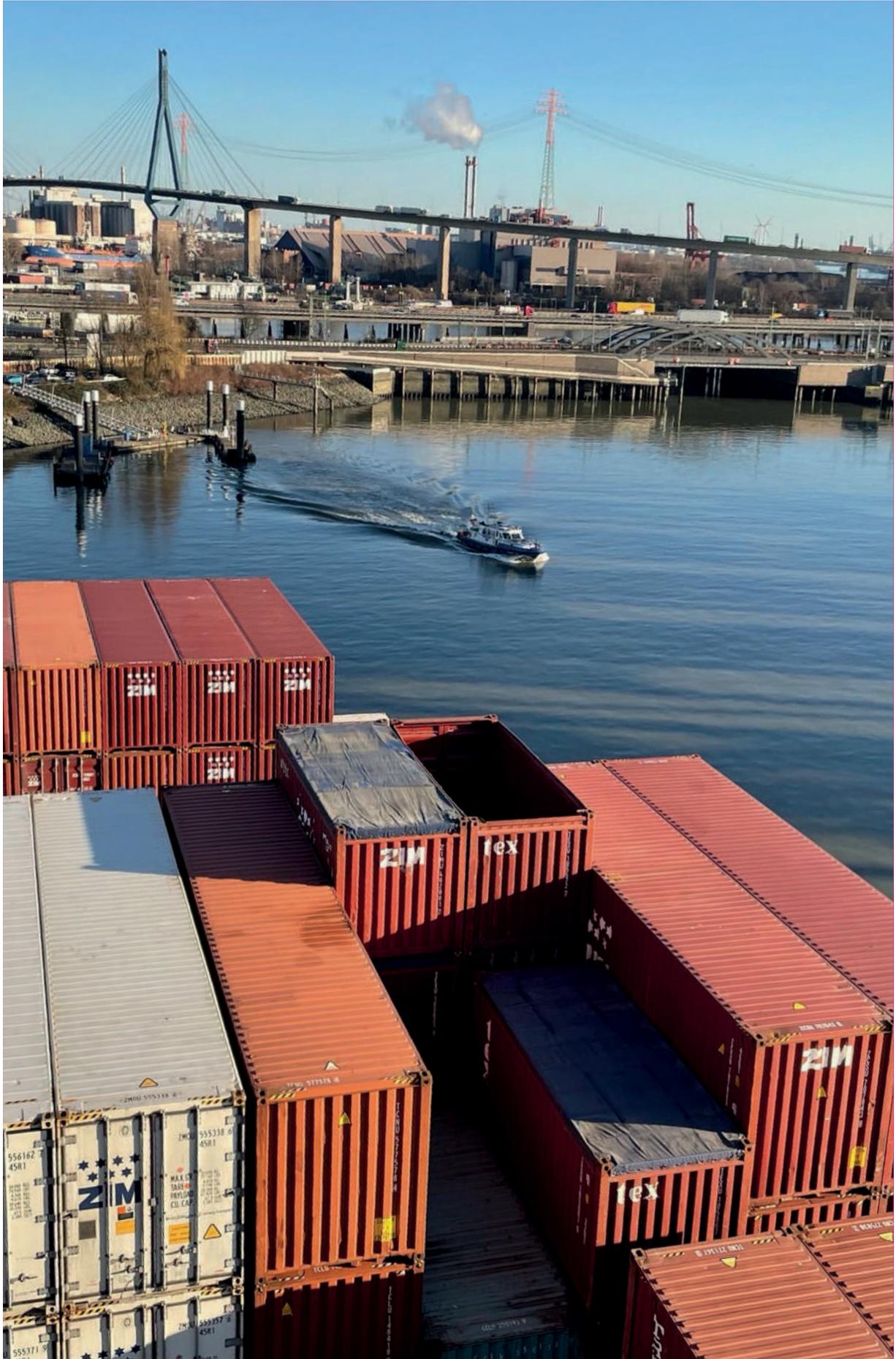
“Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat für die in dem Bericht für das Geschäftsjahr 2023 über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte und Maßnahmen nach den Umständen, die im Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass die genannten Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden. Berichtspflichtige andere Maßnahmen wurden im Berichtszeitraum weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, den 10. Mai 2024



Dr. Karsten Liebing

Vorstand



JAHRES- ABSCHLUSS





HENE



14M
8
6
4
2
13M
8
6
4
2
12M
8
6
4
2
11M

10M
8
6
4
2

4 Jahresabschluss

4.1 BILANZ

4.1.1 Aktiva

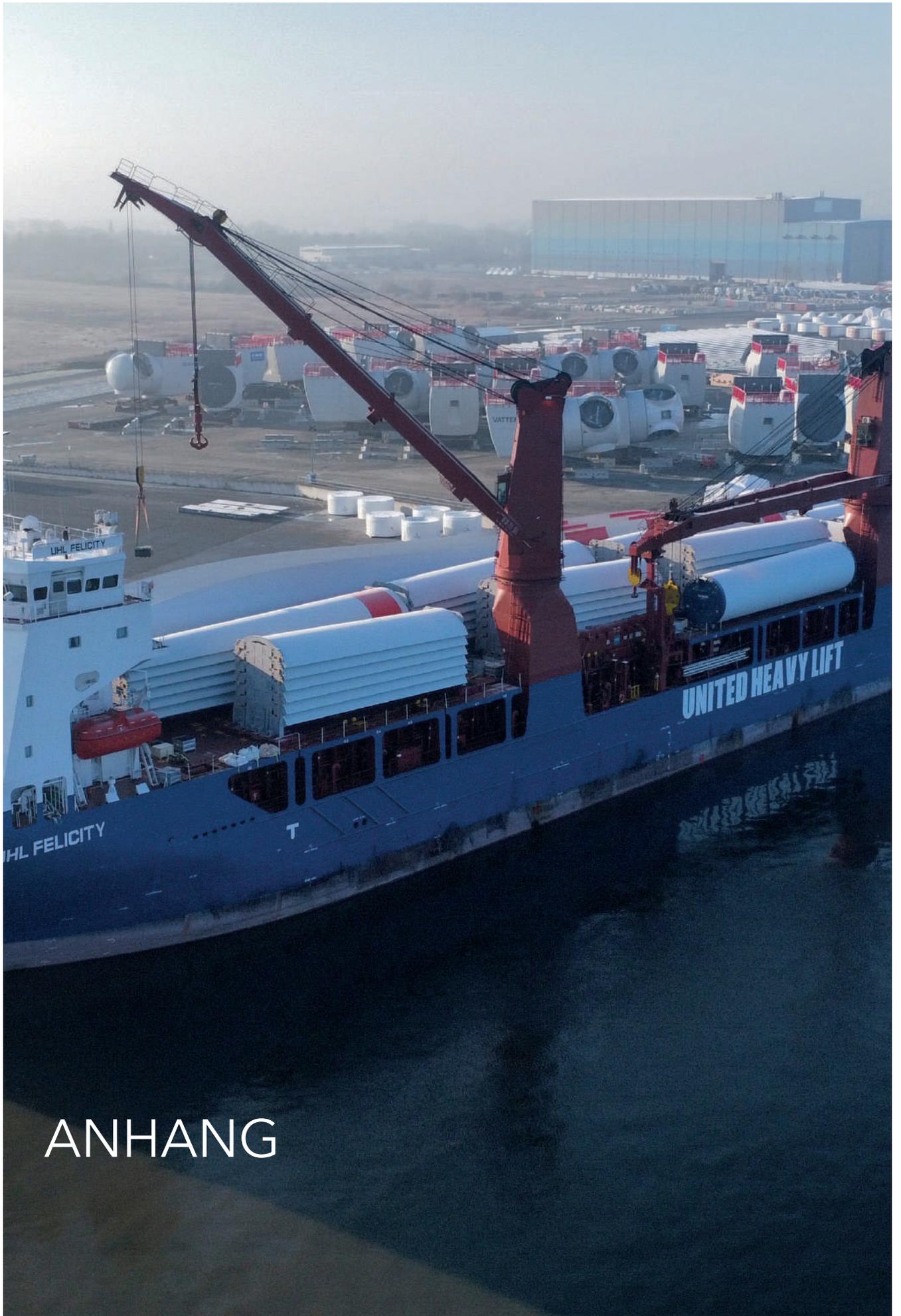
	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	56.123.485,97	58.645.807,87
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	42.345.185,21	49.990.828,79
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.899.428,88	2.514.250,24
3. Beteiligungen	7.878.871,88	6.140.728,84
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.268.436,49	939.759,94
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	828.179,67	724.301,43
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	381.914,70	203.356,58
3. Sonstige Vermögensgegenstände	58.342,12	12.101,93
II. Guthaben bei Kreditinstituten	1.114.507,88	277.991,69
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	26.749,20	27.087,60
BILANZSUMME	58.533.179,54	59.890.647,10

4.1.2 Passiva

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
A. EIGENKAPITAL	55.603.786,16	51.713.840,74
I. Gezeichnetes Kapital	7.639.184,00	7.639.184,00
II. Kapitalrücklage	744.274,88	744.274,88
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	19.643,52	19.643,52
2. Andere Gewinnrücklagen	40.582.458,34	24.643.847,26
	40.602.101,86	24.663.490,78
IV. Bilanzgewinn	6.618.225,42	18.666.891,08
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	2.683.059,00	5.956.234,00
C. VERBINDLICHKEITEN	246.334,38	2.220.572,36
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	1,86
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.372,92	35.132,46
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	220.956,46	2.185.438,04
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5,00	0,00
BILANZSUMME	58.533.179,54	59.890.647,10

4.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 31.12.2023 EUR	01.01. - 31.12.2022 EUR
1. Umsatzerlöse	101.530,05	86.426,68
2. Sonstige betriebliche Erträge	3.314.105,69	416.385,26
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 140.629,16 (Vj. EUR 399.062,08)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-658.157,49	-795.246,98
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 294.666,75 (Vj. EUR 412.513,69)		
4. Erträge aus Beteiligungen	1.296.386,65	29.530.932,77
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 148.730,30 (Vj. EUR 27.720.604,01)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	260.880,17	91.516,14
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 201.679,31 (Vj. EUR 91.516,14)		
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen	-418.407,77	-10.654.079,85
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6.391,88	-11.111,43
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.958,41 (Vj. EUR 11.054,43)		
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	2.068,49
9. Ergebnis nach Steuern	3.889.945,42	18.666.891,08
10. Jahresüberschuss	3.889.945,42	18.666.891,08
11. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	18.666.891,08	21.104.411,79
12. Einstellung in Gewinnrücklagen		
In andere Gewinnrücklagen	-15.938.611,08	21.104.411,79
13. Bilanzgewinn	6.618.225,42	18.666.891,08



ANHANG

5 Anhang

5.1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die HAMMONIA Schiffsholding AG mit Firmensitz in Neumühlen 9, 22763 Hamburg, Bundesrepublik Deutschland, ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 98689 eingetragen.

5.2 ALLGEMEINE ANGABEN ZU INHALT UND GLIEDERUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

5.2.1 Allgemeine Angaben

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 7.639.184,00 EUR ist eingeteilt in 136.414 nennwertlose auf den Namen lautende Stückaktien. Die Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG sind im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg notiert.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

Die Gliederung der Bilanz erfolgt nach der Vorgabe des § 266 HGB. Für die Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt.

5.2.2 Größenmerkmale

Die Gesellschaft ist eine Kleinstkapitalgesellschaft im Sinne des § 267a Abs. 1 HGB und wendet auf den Jahresabschluss freiwillig die Regelungen für kleine Kapitalgesellschaften gemäß § 267 Abs. 1 HGB an. Die Aufstellung des Jahresabschlusses und des Anhangs erfolgte unter teilweiser Inanspruchnahme der eingeräumten größenabhängigen Erleichterungen gemäß § 274a und § 288 HGB.

5.3 ANGABEN ZU BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2022 angewandt.

5.3.1 Anlagevermögen

5.3.1.1 Finanzanlagen

Das Finanzanlagevermögen wird mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen werden vorgenommen, soweit der anteilige Unternehmenswert dauerhaft unter die Anschaffungskosten gesunken ist. Zuschreibungen werden vorgenommen, soweit der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen wieder entfallen ist.

5.3.2 Umlaufvermögen

5.3.2.1 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und liquide Mittel

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sowie die liquiden Mittel sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt.

5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten

5.3.3.1 Rückstellungen

Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind mit dem Erfüllungsbetrag bewertet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

5.3.3.2 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

5.3.3.3 Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle, die in fremder Währung anfallen, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Fremdwährungsforderungen sowie die liquiden Mittel werden mit dem jeweiligen Kurs am Bilanzstichtag, solche mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden jedoch höchstens mit dem Entstehungskurs umgerechnet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Entstehungskurs oder zum höheren Kurs am Bilanzstichtag angesetzt. Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden mit dem jeweiligen Kurs vom Bilanzstichtag bewertet. Konzerninterne Transaktionen werden mit dem Euro-Referenzkurs bilanziert.

5.4 ERLÄUTERUNGEN DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5.4.1 Erläuterungen der Bilanz

5.4.1.1 Anlagevermögen

Unter dem Posten Anlagevermögen werden ausschließlich Finanzanlagen ausgewiesen. Diese betreffen **Anteile an verbundenen Unternehmen, Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Beteiligungen.**

5.4.1.2 Umlaufvermögen

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

5.4.1.3 Kapitalrücklagen

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 wurde in 2018 der Ertrag aus der Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 6.002.216,00 EUR zur Deckung des nach Auflösung sämtlicher Rücklagen zum Verlustausgleich (siehe Punkt 4.5) verbleibenden

Verlustvortrages in Höhe von 5.257.941,12 EUR verwendet. Der Restbetrag in Höhe von 744.274,88 EUR wurde in eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

5.4.1.4 Gesetzliche Rücklage

Die gesetzliche Rücklage wurde in den Vorjahren mit ihrem Maximalbetrag in Höhe von 19.643,52 EUR gebildet.

5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 29. Juni 2023 wurden aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 18.666.891,08 ein Betrag in Höhe von 15.938.611,08 EUR in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt und EUR 2.728.280 EUR auf neue Rechnung vorgetragen.

5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2023	2022
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	18.666.891,08	21.104.411,79
Einstellung in Gewinnrücklagen in andere Gewinnrücklagen	15.938.611,08	21.104.411,79
Jahresüberschuss	3.889.945,42	18.666.891,08
Bilanzgewinn	6.618.225,42	18.666.891,08



5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten und die Besicherung der Verbindlichkeiten ergeben sich aus der folgenden Übersicht:

Bilanzposten	31.12.2023 (31.12.2022)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr EUR	zwischen 1 u. 5 Jahren EUR	über 5 Jahre EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0	0	0	0
	(1,86)	(1,86)	(0)	(0)	(0)
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.372,92	25.372,92	0	0	0
	(35.132,46)	(35.132,46)	(0)	(0)	(0)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	220.956,46	0	220.956,46	0	0
	(2.185.438,04)	(2.185.438,04)	(0)	(0)	(0)
4. sonstige Verbindlichkeiten	5,00	5,00	0	0	0
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	246.334,38	25.372,92	220.956,46	0	0
	(2.220.572,36)	(2.220.572,36)	(0)	(0)	(0)

5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat gemeinsam mit der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG zu Gunsten der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe von 4.400 TUSD gegenüber einem Kreditinstitut abgegeben. Die Bürgschaft dient der Absicherung eines Avalkreditvertrages über 5.500 TUSD, den die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG zu Gunsten der Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG zur Absicherung einer Bankgarantie eingegangen ist. Die HAMMONIA Schiffsholding AG und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG haben im Rahmen einer Freihalteerklärung gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG den Verzicht auf einen Rückgriff bei einer Inanspruchnahme aus der Bürgschaft durch das Kreditinstitut erklärt.

Im Rahmen einer Freihaltevereinbarung halten die HAMMONIA Schiffsholding AG und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG aus sämtlichen Ansprüchen aus einem Avalkreditvertrag in Höhe von 5.500 TUSD auf erstes Anfordern frei. Aufgrund des Avalkreditvertrages ist die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG verpflichtet, ab dem Jahr 2024 vierteljährlich 400 TUSD auf ein zu Gunsten eines Kreditinstitutes verpfändetes Bankkonto einzuzahlen, bis ein Betrag in Höhe von 5.500 TUSD erreicht wird, wobei ein Betrag in Höhe von 1.100 TUSD bereits zum Zeitpunkt der Herauslegung der Bankgarantie eingezahlt wurde. Die HAMMONIA Schiffsholding AG und die Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG verpflichten sich auf erstes Anfordern

der HAMMONIA Reederei diese Einzahlungen für die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG vorzunehmen.

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG hat zu Gunsten der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG eine Garantie bis zu einer Höhe von 800 TUSD im Falle einer Off-hire-Periode des Containerschiffes der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG abgegeben. Aufgrund des Gesellschaftsvertrages der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG ist die HAMMONIA Schiffsholding AG gegenüber der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG anteilig Ersatz pflichtig.

5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus einem mit einem Dienstleister bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsvertrag bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 30 TEUR (davon gegenüber verbundenen Unternehmen: 30 TEUR) pro Jahr.

5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

5.4.2.1 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten in Höhe von 3.173.476,00 außergewöhnliche Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen aufgrund der Ablösung der entsprechenden Besserungsscheine.

5.5 SONSTIGE ANGABEN

5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, hat der Gesellschaft gemäß § 20 Abs. 6 AktG mitgeteilt, dass ihr mehr als der vierte Teil der Aktien der Gesellschaft unmittelbar gehört.

5.5.2 Vorstand

Zum Vorstand der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2023 bestellt:

- Herr Dr. Karsten Liebing, Geschäftsführer der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG Hamburg

5.5.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Werner Berg, Geschäftsführer der AKTIVA Beteiligungs- und Verwaltungs-GmbH, Berlin, (Vorsitzender),
- Herr Michael Hummel, Vorstand der Arbeiterwohlfahrt Vogtland e.V., Auerbach, (stv. Vorsitzender),
- Herr Andreas Uibelesen, Bankdirektor der KfW i.R., Bad Homburg.

5.5.4 Nachtragsbericht

Anfang Februar 2024 konnte für das MS „HAMMONIA BALTICA“ die Charter in direktem Anschluss an die bestehende Zeitcharter ab dem 1. Juli 2024 für einen Zeitraum von 11 Monaten (+/- 30 Tagen) zu einer Tagesrate von 16.250 USD/Tag verlängert werden. Damit ist der auskömmliche Betrieb des Schiffes für mindestens 15 weitere Monate sichergestellt worden. Das Containerschiff HAMMONIA BALTICA soll im Rahmen eines Co-Investments mit norwegischen Partnern verkauft werden. Die Gesellschaft kann damit die bisher entstandenen Gewinne aus dem Investment realisieren und sichert sich mit ihrer Investition in der neuen Investment-Struktur in Höhe von 25 % die Möglichkeit, an den Marktchancen zu partizipieren.

Am 10. Mai 2024 wurde eine Anschlusscharter für das Schiff MT AURA M abgeschlossen, nachdem die bisherige Charter mit Trafigura Anfang Mai 2024 abgelaufen war. Das Schiff wird für drei Jahre (zzgl. Verlängerungsoptionen für zwei Jahre) mit Stena Bulk AB, einem großen europäischen Operator, verchartert. Dabei wurde eine Basis-Rate von 28.000 USD/Tag zzgl. Profit-Split vereinbart. Der Profit Split bemisst sich an den Erlösen aus dem Einnahmepool, in dem das Schiff durch den Charterer eingesetzt wird.

5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag

Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 6.618.225,42 EUR vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Hamburg, den 10. Mai 2024



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



AUFSTELLUNG
DES ANTEILS-
BESITZES

6 Aufstellung des Anteils- besitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital 31.12.2023 EUR	Beteiligungs- höhe %	Ergebnis 2023 EUR
MS „HAMMONIA BEROLINA 2.0“ GmbH & Co. KG ²⁾	Hamburg	0,00	78,85	-557.549,50
MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	10.822.732,78	79,67	2.100.625,42
MS „HAMMONIA BALTICA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	9.801.001,80	49,42	2.402.223,75
Hammonia Tanker Holding GmbH & Co. KG	Hamburg	2.961.876,18	79,94	172.187,08
MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	14.386.477,22	99,93	2.057.769,79
MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	14.482.560,65	99,94	1.394.606,66
Verwaltung MS „HAMMONIA INCEPTUM XX“ GmbH	Hamburg	17.396,45	100,00	3.053,42
Verwaltung 2.500 TEU GmbH ¹⁾	Hamburg	172.786,06	100,00	-535,52
Verwaltung 7.800 TEU GmbH	Hamburg	71.251,98	100,00	5.078,00
HAMMONIA INVESTMENTS GmbH & Co. KG	Hamburg	3.621,53	100,00	-2.169,54
MS „SEASIDE I“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	1.464.484,56	40,05	52.556,68
MS „SEASIDE II“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	1.109.228,05	40,05	25.655,63
MS „SEASIDE III“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	1.124.388,28	40,05	46.450,06
MS „SEASIDE IV“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	1.455.519,34	40,05	31.903,62

1) Jahresabschluss 31.12.2022

2) Jahresabschluss zum 11.12.2023 (Die Gesellschaft ist mit Eintrag vom 03.01.2024 im Handelsregister erloschen.)

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



7 Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2023 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG wie erwartet ein nicht durch Sondereffekte aufgrund von Schiffverkäufen geprägtes Jahresergebnis von 3,9 Mio. EUR (Vj. 18,7 Mio. EUR) erzielt. Wie üblich verweisen wir für weitere Aussagen zum Geschäftsverlauf 2023 sowie dem Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr 2024 auf die Angaben des Vorstands im Lagebericht.

Die Arbeit des Aufsichtsrats der HAMMONIA Schiffsholding AG war im Berichtsjahr nicht von vergleichbaren beratungsintensiven Sonderthemen der beiden Vorjahre geprägt. Entsprechend war im Geschäftsjahr 2023 das Abhalten von außerordentlichen Aufsichtsratssitzungen nicht notwendig. Dennoch ergaben sich erneut außerplanmäßige Beratungsschwerpunkte, die nachfolgend näher erläutert werden.

Arbeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2023

Gemäß den ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben hat der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG im Geschäftsjahr 2023 den Vorstand überwacht und ihn in bei der Unternehmensleitung beratend begleitet. Der Vorstand kam seinen Informationspflichten nach. Er unterrichtete den Aufsichtsrat sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Lage der Gesellschaft und der Entwicklung der Schiffsbeteiligungen, der Unternehmens-, Ergebnis- und Liquiditätsplanung sowie geplanten Investitionen einschließlich der Risikolage und Risikotragfähigkeit. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich auch intensiv mit verschiedenen Verkaufsiniciativen einzelner Schiffe oder Beteiligungen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten den Aufsichtsrat rechtzeitig vor den Sitzungen. In den gemeinsamen Sitzungen berichtete der Vorstand stets detailliert über die aktuelle Entwicklung der Schifffahrts- und Finanzmärkte und deren mögliche Auswirkungen auf die Gesellschaft. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab der Vorstand dem Aufsichtsrat ausführliche Erläuterungen in schriftlicher oder mündlicher Form. Zwischen den Sitzungen erörterten insbesondere der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorstand wichtige aktuelle Themen. Auf diese Weise wurde der Aufsichtsrat in sämtliche Entscheidungen, die für die Gesellschaft von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Die nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung erforderlichen Beschlüsse fasste der Aufsichtsrat nach zuvor eingehender Prüfung (auf Basis der Beschlussvorschläge des Vorstands) in den Sitzungen.

Folgende Beratungsschwerpunkte standen im Berichtsjahr im Vordergrund:

- Entwicklung des Containerschiffsmarktes - deutlich gefallene Charratern und damit das erhöhte Risiko eines Verlustes lukrativer Charratverträge bzw. das Risiko, keine adäquate Anschlusscharrat zu finden. Beim Containerschiff MS „BALTICA“ konnte eine Verlängerung der Beschäftigung mit Hapag Lloyd erzielt werden. Konditionen: ab 01.04.2023 bis mindestens 01.04.2024 plus Option für den Charraterer für weitere sechs Monate zu einer Rate von 16.500 USD/Tag beziehungsweise 17.625 USD/Tag (Optionsperiode).
- Produktentanker „ARTEMIS“ und „ATHENE: Das das Vorjahr prägende Sonderthema – umfangreiche Mehrkosten und Zeitverzögerungen bei der vollständigen Überholung der Ladetanks inklusive neuer Beschichtung der Tanks mit hochwertiger Polymerfarbe – hat auch in 2023 einen Beratungsschwerpunkt gebildet. Gemeinsam mit dem Vorstand wurden Maßnahmen zur möglichen teilweisen Erstattung der Mehrkosten und potentielle rechtliche Schritte gegen den griechischen Dienstleister erörtert, der die Verzögerungen und Mehrkosten aus Sicht des Vorstands in erheblichem Umfang zu verantworten hatte. Über die Schiffsversicherer konnte im Rahmen eines Vergleichs die Auszahlung eines Betrags von 725.000 EUR je Schiff erreicht werden. Eine Schadenersatzklage gegen den griechischen Dienstleister befindet sich in Vorbereitung. Der Aufsichtsrat hat ein Gutachten beauftragt, das mögliche Pflichtverletzungen des Vorstandes im Zusammenhang mit den entstandenen Verzögerungen und Mehrkosten im Projektverlauf der Produktentanker „ARTEMIS“ und „ATHENE“ untersuchen soll. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass keine Pflichtverletzungen des Vorstandes vorliegen.
- „Wrongful arrest“ des MT „AURA M“: Wie im Lagebericht dargestellt, werden derzeit rechtliche Schritte gegen Lotsen und Schlepperfirmen wegen eines ‚wrongful arrest‘ des MT „AURA M“ in Algecira geprüft (für weitere Details verweist der Aufsichtsrat auf die im Lagebericht gemachten Angaben). Die fälschlicherweise berichteten Seeuntauglichkeit hatte eine Ablehnung des Schiffes durch mehrere Oilmajors, daraufhin eine temporäre Reduzierung der Charraterate durch den Charraterer und damit Erlösausfälle zur Folge.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG ergaben sich im Berichtsjahr personelle Veränderungen.

Alleinvorsand Dr. Karsten Liebing leitete die HAMMONIA Schiffsholding AG.

Der Aufsichtsrat setzte sich aus seinem Vorsitzenden Herrn Werner Berg, seinem Stellvertreter Michael Hummel sowie dem Mitglied Andreas Uibeisen zusammen.

Nach wie vor bildet der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG keine Ausschüsse. Sämtliche Themen werden effizient im Plenum behandelt.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG insgesamt sechs ordentliche Sitzungen an den Tagen 23. März, 10. Mai (Bilanzaufsichtsratssitzung für das Geschäftsjahr 2022), 12. Mai (Videokonferenz zur Feststellung des Jahresabschlusses 2022), 29. Juni, 7. September sowie 7. Dezember 2023 abgehalten. An allen Sitzungen nahmen stets sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Vorstand teil. Als Gäste waren zeitweilig Vertreter des Abschlussprüfers, Rechts- und Steuerberater sowie auch das gewählte Ersatzmitglied Dr. Jan Klasen zugegen.

Neben den Berichten des Vorstands über die Schifffahrts- und Finanzmärkte und deren mögliche Auswirkungen auf die Gesellschaft, beschäftigte sich der Aufsichtsrat stets mit dem aktuellen Stand der Investitionen (mit den zuvor genannten Schwerpunkten) sowie der Unternehmensplanung für 2023 einschließlich der Liquiditätslage und -entwicklung. Darüber hinaus wurden folgende Themen auf den Sitzungen besprochen:

- 23. März 2023: Erörterung der ordentlichen Hauptversammlung 2023.
- 10. Mai 2023: Besprechung der Abschlussunterlagen für das Geschäftsjahr 2022. Da der Prüfungsbericht und der Prüfungsvermerk des Abschlussprüfers nur im Entwurf vorlagen, wurde die Feststellung des Jahresabschlusses 2022 auf den 12. Mai 2023 vertagt. Zudem wurde die Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 29. Juni 2023 erörtert und beschlossen.
- 12. Mai 2023: Feststellung des Jahresabschlusses 2022 inklusive Beschluss über den Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands.
- 29. Juni 2023: Nachbesprechung der ordentlichen Hauptversammlung 2023.
- 7. September 2023: Erörterung des Halbjahresfinanzberichts 2023.
- 7. Dezember 2023: Voraussichtliches Ergebnis für 2023; Unternehmens- und Liquiditätsplanung für das Geschäftsjahr 2024. Festlegung des Finanzkalenders für 2024 sowie der Termine der ordentlichen Aufsichtsratssitzungen.

Zudem gab es Ende Dezember 2023 einen Umlaufbeschluss, der die Zustimmung des Aufsichtsrates zur Beteiligung an vier Einschiffsgesellschaften betraf, welche auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Für weitere Details zu dieser Investition verweist der Aufsichtsrat auf die im Lagebericht gemachten Angaben des Vorstandes.

Jahresabschlussprüfung

Die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2023 zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 gewählt. Den vom Vorstand gemäß den Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellten Jahresabschluss und Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG über das Geschäftsjahr 2023 hat die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Die Jahresabschlussunterlagen, den Prüfungsbericht des Wirtschaftsprüfers (im Entwurf), den Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) sowie den Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns erhielten alle Mitglieder des Aufsichtsrats rechtzeitig vor der ordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2024. Der Vertreter des Abschlussprüfers berichtete in dieser Sitzung umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Wesentliche Schwächen des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und der Compliance wurden nicht festgestellt. Der Aufsichtsrat unterzog die Jahresabschlussunterlagen einer eingehenden Prüfung und kam zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss 2023 inklusive des Lageberichts ordnungsgemäß entsprechend den geltenden Regeln aufgestellt wurde und ein zutreffendes Bild der Finanz- und Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG darstellt. Auch die Durchsicht des Prüfungsberichts und die Erörterung mit dem Vertreter des Abschlussprüfers führten zu keinen Beanstandungen oder Einwendungen des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat stimmte auf seiner Sitzung am 22. Mai 2024 dem Ergebnis des Abschlussprüfers zu und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023, womit dieser gem. § 172 AktG festgestellt ist. Dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn in Höhe von 6.618.225,42 EUR vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen, schloss sich der Aufsichtsrat nach eigener Prüfung ebenfalls an.

Der Aufsichtsrat hat sich auch mit dem vom Vorstand erstellten Abhängigkeitsbericht befasst. Der Abschlussprüfer hat diesen Bericht geprüft und dazu einen Prüfungsbericht erstattet. Aufgrund der ohne Beanstandungen abgeschlossenen Prüfung hat der Abschlussprüfer folgenden Vermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- bei keinem der im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte

die Leistung der Gesellschaft unangemessen hoch war.“

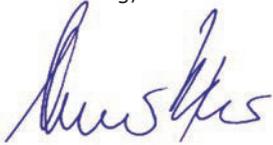
Der Abhängigkeitsbericht und der dazu erstellte Prüfungsbericht wurden in der Sitzung am 16. Mai 2024 ausführlich erörtert. Der Aufsichtsrat stimmte

dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und erhob nach dem abschließenden Ergebnis der eigenen Prüfung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands am Ende des Abhängigkeitsberichts. Der Aufsichtsrat stimmte daher dem Abhängigkeitsbericht zu.

Ein weiterer Tagesordnungspunkt der Sitzung am 16. Mai 2024 stellte die Erörterung und der Beschluss der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 3. Juli 2024 (Präsenz, Hamburg) dar. Der vorliegende Bericht des Aufsichtsrats wurde auf der Aufsichtsratssitzung am 22. Mai 2024 beschlossen.

Dem Vorstand dankt der Aufsichtsrat für seine geleistete Arbeit und die stets konstruktive, transparente und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Geschäftsjahr 2023.

Hamburg, den 22. Mai 2024



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

BESTÄTIGUNGS- VERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSS- PRÜFERS



8 Bestätigungs- vermerk des unabhängigen Abschluss- prüfers

An die HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen den Geschäftsbericht.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum 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 Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmertätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die

Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB 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 Jahresabschlusses und 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 Jahresabschluss und im 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des 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 dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen

Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern 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 im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 16. Mai 2024

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(gez. Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

(gez. Arp)
Wirtschaftsprüfer



IMPRESSUM

KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

www.hammonia-schiffsholding.de
E-Mail: ir@hammonia-schiffsholding.de

IR-KONTAKT

UBJ. GmbH
Haus der Wirtschaft, Kapstadtring 10
D-22297 Hamburg

T. +49 40 6378 5410 | F. +49 40 6378 5423
www.ubj.de | ir@ubj.de

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2024