



MAKING A
DIFFERENCE
IN THE
**FUTURE OF
SHIPPING**

HAPAG-LLOYD
NACHHALTIGKEITSBERICHT
2022






MAKING A DIFFERENCE IN THE FUTURE OF SHIPPING

UNSER PROFIL

Hapag-Lloyd zählt mit einer Flotte von 251 Schiffen und einem jährlichen Transportvolumen von rund 11,8 Mio. TEU zu den weltweit führenden Linienreedereien. Wir bieten unseren Kunden in 135 Ländern zuverlässige Transportlösungen. Diese umfassen den Containertransport über See sowie den Transport von Door-to-door. Mit unseren rund 14.200 Mitarbeitenden sind wir weltweit für unsere Kunden direkt vor Ort.

INHALT

LEGENDE

-  Direkter Link zum Inhaltsverzeichnis
-  Vorherige Seite
-  Nächste Seite
-  Link zu externen Websites

Alle mit dieser Linie und der Markierung „_NfB“ versehenen Textpassagen gehören zum nichtfinanziellen Bericht.





Prepare for Tomorrow

Unser Programm zur Dekarbonisierung

Bis 2045 wird die Hapag-Lloyd-Flotte auf einen klimaneutralen Schiffsbetrieb umgestellt. Auf dem Weg dahin haben wir das Zwischenziel, bis 2030 die CO₂e-Intensität¹ unserer gesamten Flotte um 30 % (gegenüber 2019) und die der eigenen Flotte² um 60 % (gegenüber 2008) zu senken.

Unseren Fokus haben wir im Berichtsjahr daher auf das übergeordnete Thema Dekarbonisierung gelegt und innerhalb des Programms „Prepare for Tomorrow“ vier Arbeitsprogramme (Workstreams) ins Leben gerufen.

- ¹ Gemäß EEOI (Energy Efficiency Operational Indicator). Misst das Verhältnis der Emissionen pro Einheit der realen Transportleistung (in Tonnen Ladung x nautische Meilen)
- ² Gemäß AER (Annual Efficiency Ratio)

Sustainable FLEET

150

Schiffe
werden in den nächsten
fünf Jahren zur Effizienz-
steigerung nachgerüstet.

Fleet-Upgrade und Neubauten

Für unsere Bestandsflotte haben wir das Fleet-Upgrade-Programm (FUP) aufgelegt und zunächst mit dem Austausch alter Propeller durch energieeffizientere Modelle begonnen. Die „Ningbo Express“ kann dadurch beispielsweise etwa 10 % Brennstoff und CO₂-Emissionen einsparen. In Kombination mit einem neuen strömungsoptimierten Bugwulst rechnen wir mit noch höheren Einsparungen. Außerdem lassen wir auf unseren Schiffen neue widerstandsmindernde Unterwasseranstriche auftragen.

Bei den Neubauten setzen wir auf Dual-Fuel-Technologie und haben bereits zwölf Schiffe mit dieser Ausstattung in Auftrag gegeben. Eine vielversprechende Investition in die Zukunft: Unsere Dual-Fuel-Schiffe können neben herkömmlichem Brennstoff auch Biomethan und synthetisches Methan tanken.

Mehr zum Thema Sustainable Fleet von Dr.-Ing. Georg Eljardt, Fleet Analytics & Technical Optimization, s. Seite 68.

Sustainable FUELS

80

%

der Treibhausgasemissionen können im Vergleich zu herkömmlichem Brennstoff mit Biofuels eingespart werden.

Biofuels für unsere Flotte

Bereits seit 2020 testen wir den Einsatz von Biofuels. Das sind Brennstoffgemische aus zertifiziertem biologischen Ausgangsmaterial wie gebrauchtem Speiseöl und niedrigschwefeligem Bunkeröl. Durch den Einsatz von reinem Biofuel können im Vergleich zu herkömmlichem Brennstoff über 80 % der Treibhausgasemissionen eingespart werden (vorgelagerte Treibhausgasemissionen berücksichtigt).

Wir haben uns grundsätzlich zum Ziel gesetzt, die Beschaffung von Biofuel auszubauen und wollen den Zugang zu weiteren alternativen Brennstoffen sicherstellen. Mit großen, weltweit agierenden Biofuel-Lieferanten schließen wir Verträge und erweitern gleichzeitig die Anzahl der Schiffe, die für die Nutzung von Biofuel freigegeben sind.

Mehr zum Thema Sustainable Fuels von Jan Christensen, Senior Director Global Fuel Purchasing, s. Seite 67.



Grüne Produkte für unsere Kunden

Bei den Produkten, die wir unseren Kunden anbieten, handelt es sich um weltweite Warentransportlösungen. Wir wollen unsere Produkte grüner machen und verfolgen das Ziel, nachhaltigere Transportoptionen zu schaffen. In diesem Zusammenhang werden wir auch die Transparenz in Bezug auf unsere CO₂e-Emissionen gegenüber unseren Kunden erhöhen.

Wir setzen auf die Zusammenarbeit mit geeigneten Partnern. 2022 haben wir vermehrt Warentransporte unter Einsatz von Biofuels durchgeführt. Mit unseren grünen Produkten wollen wir unsere Kunden dabei unterstützen, auch ihre eigene CO₂e-Bilanz zu verbessern.

Mehr zum Thema Sustainable Products von Marielena Winter, Senior Manager Commercial Projects ([links](#)), und Ann-Christin Stritzl, Senior Manager Revenue Management Products & Pricing, s. Seite 69.

Sustainable PRODUCTS

24

Schiffe
unserer Flotte führen
2022 mit Biofuels.

Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden für nachhaltiges Handeln

In unserem Bürobetrieb an Land und im Bereich Geschäftsreisen verfolgen wir das Ziel, die CO₂e-Emissionen bis Ende 2023 messbar zu reduzieren. Dafür ist die Stärkung des Nachhaltigkeitsbewusstseins unserer Mitarbeitenden wichtig.

Unternehmensweit wollen wir Dienstreisen per Zug fördern und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für den Weg zur Arbeit unterstützen. Auf regionaler Ebene suchen wir weitere Möglichkeiten zur Energieeffizienzsteigerung und zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Dafür sind Green Teams aus engagierten Mitarbeitenden gebildet worden, die solche Möglichkeiten identifizieren und entsprechende Maßnahmen umsetzen.

Mehr zum Thema Sustainable Offices von Yves Kaminski, Manager Sustainability, s. Seite 48.

Sustainable OFFICES

Über

30

Green Teams
arbeiten an der
Reduzierung unserer
CO₂e-Emissionen an Land.

INTERVIEW _2-22



Rolf Habben Jansen,
Chief Executive Officer (CEO)

»Durch gezieltes Engagement Perspektiven und Chancen für nächste Generationen sichern«

Janin Aden: Rolf, das Jahr 2022 war geprägt durch die Pandemie, aber insbesondere den Krieg in der Ukraine. Das Thema Nachhaltigkeit ist noch weiter in den gesellschaftlichen Fokus gerückt. Welchen Stellenwert nahm Nachhaltigkeit bei Hapag-Lloyd im Jahr 2022 ein?

Rolf Habben Jansen: Nachhaltigkeit war für uns nach wie vor wegweisend und eine wichtige Säule unserer Strategie. Wir orientieren uns weiterhin konsequent an unseren ambitionierten Zielen, um den Einfluss auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten und sozial verantwortungsvoll zu handeln. Das beinhaltet Themen wie nachhaltige Liefer-

ketten, aber auch Aspekte wie Diversität und gesellschaftliches Engagement. Dekarbonisierung ist bei unserer Strategie von zentraler Bedeutung, und unser übergeordnetes Ziel bleibt, bis 2045 klimaneutral zu sein – also fünf Jahre vor dem Ziel des Pariser Klimaabkommens. Im Jahr 2022 haben wir wichtige Maßnahmen etabliert, die uns auf dem Weg dorthin helfen.

Was waren hier die konkreten Maßnahmen?

Zunächst haben wir unser gesamtes Nachhaltigkeitsmanagement neu definiert und effektiver gestaltet. Insbesondere in den Arbeitsfeldern Flotte, Antriebsstoffe, kommerzielle Produkte und Büros treiben wir die Emissionsreduzierung voran. Auch haben wir unsere Nachhaltigkeitsabteilung um ein Dekarbonisierungs-Team erweitert, das sich auf Biofuel und andere alternative Brennstoffe fokussiert. Hier sind wir einen großen Schritt vorange-

kommen. Wir haben erstmalig den CO₂e-neutralen Schiffstransport mit Biofuel angeboten und konnten wichtige Kunden für dieses Produkt gewinnen. So haben wir ab Juni 2022 zum Beispiel 18.000 TEU des Transportvolumens von DHL auf Biofuel-Basis transportiert. Im Vergleich zu konventionellen Brennstoffen reduziert pures Biofuel die Treibhausemissionen um mehr als 80 %.

Wir haben in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt zwölf Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von jeweils 23.660 TEU mit Dual-Fuel-Antrieb in Bauauftrag gegeben – ein wichtiger Meilenstein auf unserem Weg in Richtung nachhaltigerer Schifffahrt. Doch wie sieht es mit unserer Bestandsflotte aus?

Um unsere Bestandsflotte effizienter zu machen, haben wir ein umfangreiches Modernisierungsprogramm gestartet: Innerhalb der nächsten Jahre

investieren wir in die technische Erneuerung von rund 150 Schiffen. Dabei erhalten über 80 Schiffe u. a. neue optimierte Schiffsschrauben, und mehr als 30 Schiffe werden mit einem strömungsoptimierten Wulstbug ausgestattet. Außerdem setzen wir auf verbesserte Anstriche der Schiffsrümpfe, die den Reibungswiderstand minimieren. Den Anfang hat unsere „Ningbo Express“ im September 2022 gemacht. Dieses Projekt ist äußerst wichtig, um unser Zwischenziel zu erreichen, bis 2030 die CO₂e-Intensität unserer gesamten Flotte um 30 % zu reduzieren.

Unsere Maßnahmen zur Dekarbonisierung enden nicht im Hafen. Was passiert an Land?

Landseitig erreichen wir CO₂e-Einsparungen durch konkrete Maßnahmen in unseren weltweiten Büros. Hierbei ist es wichtig, alle Mitarbeitenden einzubeziehen und ein Bewusstsein für nachhaltige Arbeits- und Lebensweisen zu schaffen. Dafür haben wir 2022 sogenannte Green Teams etabliert. Sie entwickeln lokale Maßnahmen, um den Verbrauch an Energie und Ressourcen zu reduzieren. Dies wird uns helfen, den ökologischen Fußabdruck unserer rund 12.400 Mitarbeitenden an Land zu verringern.

Nachhaltigkeitsengagement schließt ein großes Feld an Verantwortung ein – Umweltschutz, aber auch Themen wie Vielfalt, Offenheit und Toleranz. Wie ist Hapag-Lloyd hier aufgestellt und wie werden die Mitarbeitenden mit an Bord geholt?

Mit unseren Schiffen sind wir auf den Weltmeeren zu Hause, weshalb der Schutz dieser sensiblen Ökosysteme mit all ihren Bewohnern bei uns höchste Priorität hat. Wir halten uns strikt an

geltende Regeln, wie z. B. beim Umgang mit Abfall und Ballastwasser, gehen aber auch darüber hinaus. Wir freuen uns sehr, dass dies letztes Jahr mit dem „Whale-Safe Award“ der Nichtregierungsorganisation „Friend of the Sea“ gewürdigt wurde.

Unser gesellschaftliches Engagement haben wir letztes Jahr intensiviert. So gewähren wir beispielsweise unseren Mitarbeitenden jährlich einen freien Tag, um sich bei Nachhaltigkeitsprojekten einzusetzen. Im Einklang mit unserem Unternehmenswert „We Care“ haben unsere Mitarbeitenden wieder starke Impulse gesetzt – etwa durch Aufräumaktionen an Gewässern oder Kampagnen, um Menschen Zugang zu Trinkwasser zu ermöglichen. Auch bei unserem umfangreichen Hilfsprogramm für die Ukraine habe ich die Solidarität innerhalb unserer Organisation bewundert. Neben Geldspenden und über 100 Tonnen an Hilfsgütern, die wir als Unternehmen beisteuerten, beteiligten sich viele Mitarbeitende und zeigten sich solidarisch. Wir sind stolz, derartig engagierte und tatkräftige Teams zu haben, die unsere Wertvorstellungen teilen. Das hat sich z. B. auch bei der Integration der neuen Kolleginnen und Kollegen der Deutsche Afrika-Linien (DAL) gezeigt. Unsere Teams haben sie mit offenen Armen empfangen, schnell aufgenommen und standen ihnen von Anfang an zur Seite. Im Vorstand haben wir Anfang 2022 unsere neue Kollegin Donya-Florence Amer begrüßt, die sich stark mit unseren Unternehmenswerten identifiziert und deren Impulse wir sehr schätzen.

Klimaschutz ist eine globale Aufgabe – und nur in Partnerschaften zu bewältigen. Wie richtet Hapag-Lloyd sein Engagement innerhalb der Industrie aus?

Ja, Klimaschutz ist eine gewaltige, aber notwendige Aufgabe. Um sie zu meistern, müssen wir zusammenarbeiten und das Fachwissen vieler zusammenführen. Darum ist Hapag-Lloyd im Jahr 2022 den beiden maritimen Forschungszentren Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping sowie dem Global Centre for Maritime Decarbonisation beigetreten. Auch sind wir in internationalen Gremien aktiv, wie z. B. dem World Shipping Council, dem European Sustainable Shipping Forum und unterschiedlichen Umweltinitiativen. Denn wenn wir die maritime Energiewende weiter vorantreiben wollen, benötigen wir auch die richtigen regulatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Letztlich müssen wir alle Verantwortung übernehmen. Egal, ob als Privatperson oder als Unternehmen – durch gezieltes Engagement können wir die Perspektiven und Chancen der nächsten Generationen sichern. Hierbei ist es wichtig, dass wir Bewusstsein schaffen und die Herausforderungen alle gemeinsam angehen. Wir werden weiterhin unseren Beitrag leisten und diesen weiter ausbauen.



Janin Aden,
Senior Director
Sustainability,
führte dieses
Interview.

Über diesen Bericht

[_2-1](#), [2-2](#), [2-3](#), [2-4](#), [2-14](#)

Berichtsinhalte

Dies ist der sechste Nachhaltigkeitsbericht (NHB) des Hapag-Lloyd Konzerns sowie der Hapag-Lloyd AG. Er beinhaltet zugleich den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht (NfB). Die Ausführungen basieren auf den Anforderungen des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) und ergänzen die Finanzberichterstattung von Hapag-Lloyd um Angaben zu wesentlichen nichtfinanziellen Aspekten in Übereinstimmung mit §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB. Hapag-Lloyd kommt mit diesem Bericht der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2020/9852 (im Folgenden „Taxonomie-Verordnung“) nach. Alle Angaben, die Bestandteil des NfB sind und der Erfüllung der oben genannten Anforderungen dienen, sind mit dem Kürzel „NfB“ und einer grauen Linie am linken Rand der entsprechenden Absätze gekennzeichnet. [_NfB](#)

Der NHB berichtet umfassend über die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Konzerns und geht über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Er wurde in Übereinstimmung („in accordance“) mit den international anerkannten Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI Standards) erstellt.

Auch der NfB orientiert sich an den GRI Standards. Bei der Darstellung der Konzepte für die NfB-relevanten Aspekte fand der GRI Standard 3 Anwendung. Dazu gehört u. a. die Beschreibung der Auswirkungen der relevanten Themen auf Umwelt, Mensch und Gesellschaft sowie der entsprechende Managementansatz, inkl. Ziele und Maßnahmen. Zudem werden für diese Aspekte nichtfinanzielle Kennzahlen berichtet, die sich an den thematisch passenden GRI Standards orientieren, sofern solche vorliegen. Die Angabe über die Erfüllung der GRI-Indikatoren sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieses nichtfinanziellen Berichts. Zur Verortung der CSR-RUG-relevanten Berichtsinhalte s. Tabelle „Index zum nichtfinanziellen Bericht“, S. 12. [_NfB](#)

Die Inhalte des NfB wurden einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. Diese sind mit einem Kürzel „NfB“ und einer grauen Linie am linken Rand der entsprechenden Absätze gekennzeichnet. Prüfauftrag und -ergebnis können dem Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung („limited assurance“) am Ende des Nachhaltigkeitsbericht entnommen werden. Vorjahreswerte, welche sich nicht auf Berichtsjahr 2022 beziehen, wurden keiner Prüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. [_NfB](#)

Einige Inhalte des Berichts sind mit einer Markierung für den NfB sowie für die GRI Standards versehen. Diese Inhalte wurden nicht gegen die Anforderungen der GRI Standards geprüft. [_NfB](#)



INDEX ZUM NICHTFINANZIELLEN BERICHT

CSR-RUG-RELEVANTE BERICHTSINHALTE IM NACHHALTIGKEITSBERICHT 2022*

		KAPITEL	SEITE
Beschreibung des Geschäftsmodells		Hapag-Lloyd	15
Umweltbelange	Emissionen: Luftschadstoffe	Klima- und Umweltschutz	68
	Emissionen: Treibhausgase	Klima- und Umweltschutz	68
	Energienutzung	Klima- und Umweltschutz	64
	Schutz des Meeres und der marinen Biodiversität	Klima- und Umweltschutz	71
	Entsorgung von Abfall und Abwasser	Klima- und Umweltschutz	73
	Ressourcenverbrauch	Klima- und Umweltschutz	73
	Umweltschonende Transportketten	Klima- und Umweltschutz	69
	Transport von Gefahrgütern	Sicherheit und Gesundheit	101
Arbeitnehmerbelange	Aus- und Weiterbildungen	Mitarbeitende	85
	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Sicherheit und Gesundheit	94, 97
	Diversität und Chancengleichheit	Mitarbeitende	90
Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte	Compliance	Hapag-Lloyd	23
	Governance	Hapag-Lloyd	22
	Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit	Hapag-Lloyd	23, 36
	Arbeitsstandards und Menschenrechte in der Lieferkette	Nachhaltigkeit bei Hapag-Lloyd	59
Sozialbelange	Gesellschaftliches Engagement	Gesellschaftliches Engagement	103
	Datenschutz und IT-Sicherheit	Hapag-Lloyd	26
Sonstige Themen	Geschäftsstrategie unter Beachtung von Nachhaltigkeitschancen und -risiken	Nachhaltigkeit bei Hapag-Lloyd	41

* Es wird auf die Kapitel und Abschnitte verwiesen, in denen der Belang hauptsächlich adressiert wird.

Die wesentlichen Themen gemäß GRI und CSR-RUG basieren auf der in 2022 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse (s. Wesentliche Themen und Risiken, S. 52 ff.). [_NfB](#)

Geltungsbereich und Berichtszeitraum [_2-2](#)

Der Nachhaltigkeitsbericht, inkl. des NfB, wird jedes Jahr in englischer und deutscher Sprache auf der Hapag-Lloyd-Website veröffentlicht. Darin berichtet Hapag-Lloyd über die Fortschritte im jeweiligen Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember. Dieser NfB und Nachhaltigkeitsbericht umfasst das Geschäftsjahr 2022. [_NfB _2-3](#)

Soweit nicht anders ausgewiesen, beziehen sich alle Angaben in diesem Bericht auf die Hapag-Lloyd AG sowie ihre verbundenen konsolidierten Unternehmen. Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen wurden bei den entsprechenden Finanzdaten des ersten Unterkapitels „Hapag-Lloyd – Unser Profil“ nach der Equity-Methode einbezogen. Der Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG wird im Geschäftsbericht 2022 [↗](#), S. 155 ff. ausführlich beschrieben. [_NfB](#)

Gegenstand der Gesellschaften CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH und Middle East Container Repair Company LLC ist die Lagerung, Wartung und Reparatur von sowie der Handel mit Containern und alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte. Die Umsetzung der im nichtfinanziellen Bericht und Nachhaltigkeitsbericht beschriebenen Managementansätze und Inhalte ist aufgrund der speziellen Funktion der Gesellschaften von den Gegebenheiten und einer möglichen Anwendung vor Ort abhängig. Im nichtfinanziellen Bericht und Nachhaltigkeitsbericht sind Kennzahlen und Inhalte mit einer entsprechenden Fußnote versehen, die angibt, wenn die oben genannten Gesellschaften exkludiert sind. Wir sprechen in diesem Zusammenhang von „Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern“. [_NfB](#)

Am 1. Juni 2022 erwarb Hapag-Lloyd das Containerliniengeschäft der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL). Im Rahmen des Erwerbs des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) wurden im Geschäftsjahr 2022 vier Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen. [_2-6](#)

Angaben zum Seepersonal beziehen sich auf das eigene Personal. Mitarbeiterkennzahlen und weitere Angaben zu Richtlinien und Maßnahmen umfassen entsprechend nicht die Besatzung auf gecharterten Schiffen, da die dort tätigen Mitarbeitenden unter Verantwortung der jeweiligen Schiffseigner stehen. Zwei Bareboat-Charterschiffe werden über die Hapag-Lloyd AG gemanagt, für welche die gleichen operativen Anforderungen gelten wie für eigene Schiffe. Kennzahlen, welche die zwei Bareboat-Schiffe enthalten, sind entsprechend gekennzeichnet. [_NfB](#)

Verweise auf Angaben außerhalb des Konzernlageberichts sind als weiterführende Informationen zu verstehen und nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts. [_NfB](#)

Erfassung und Vergleichbarkeit von Daten und Informationen

Die Informationsabfrage erfolgte auf elektronischem Weg, die Datenerfassung u. a. mittels der bereichsspezifischen Software WeSustain. Bei der Addition und Übertragung von Daten können aufgrund von Rundungen Abweichungen auftreten. [_NfB](#)

Zukunftsbezogene Aussagen

Alle zukunftsgerichteten Aussagen im NfB beruhen auf den zum Redaktionsschluss gültigen Annahmen. Aufgrund von unbekanntem Risiken, Ungewissheiten und anderen Faktoren können die tatsächlichen Ergebnisse, Entwicklungen oder die Leistung des Unternehmens hiervon abweichen (s. Geschäftsbericht [↗](#), S. 70 ff.). [_NfB](#)

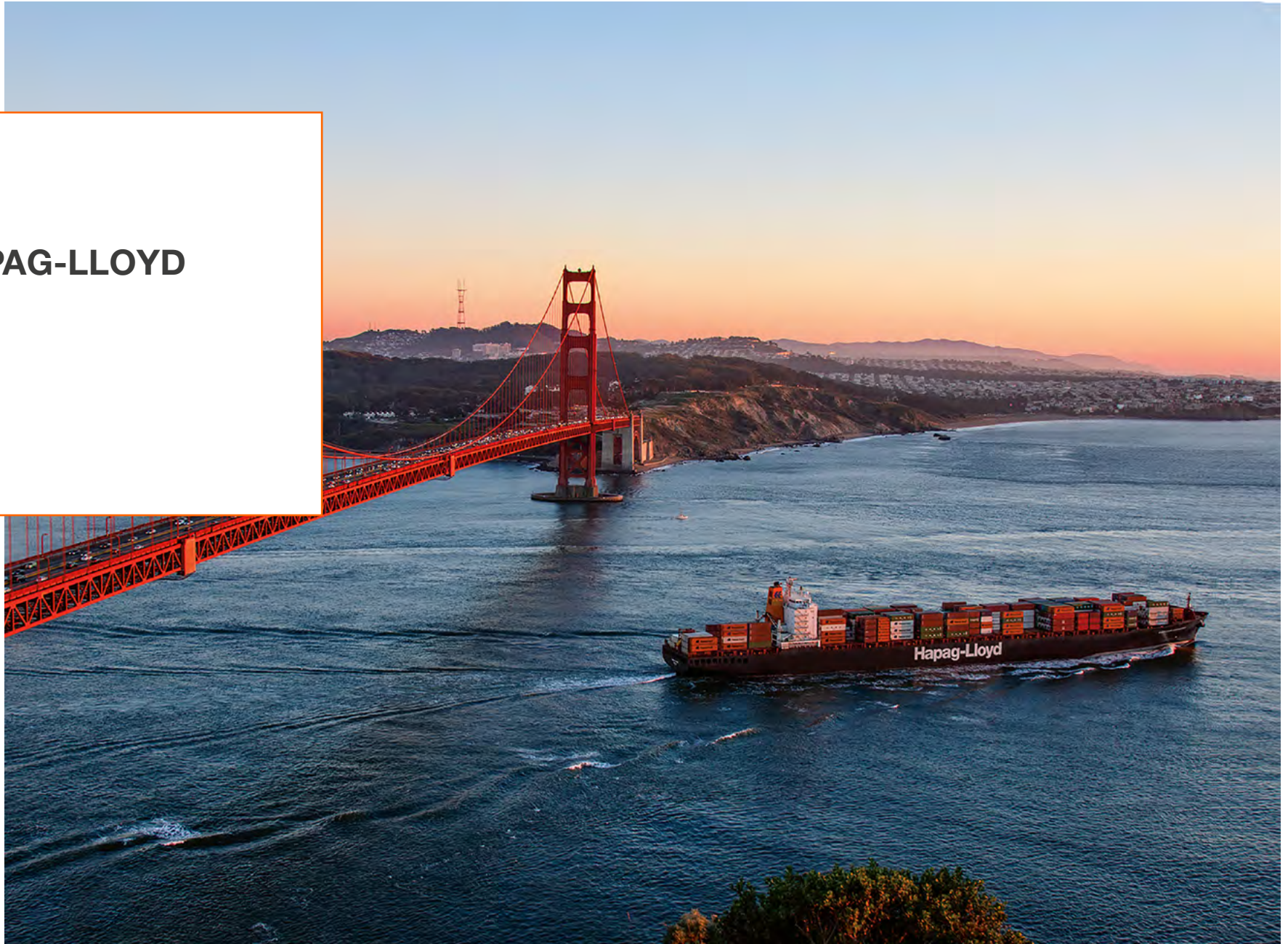
Weitere Anmerkungen

Im vorliegenden Bericht wird häufig die branchenspezifische Einheit der Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, dt. Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) verwendet. Es handelt sich dabei um eine internationale Standardeinheit für Schiffscontainer. [_NfB](#)

Entsprechend unserem Verständnis von Diversität und Integration wollen wir eine geschlechterneutrale Sprache verwenden. Jedoch nutzen wir weiterhin das generische Maskulinum für bestimmte im Konzern oder durch gesetzliche Vorgaben etablierte Begriffe, z. B. „Mitarbeiterentwicklung“, „Arbeitsgeberbelange“ oder „Vorstand“. Nicht individuell benannte Gruppen wie „Kunden“, „Lieferanten“, „Aktionäre“ oder „Investoren“ werden ebenfalls mit ihrem generischen Maskulinum bezeichnet.

Den Nachhaltigkeitsbericht 2022 und den darin enthaltenden NfB, welcher zum 27. Februar 2023 aufgestellt wurde, veröffentlichten wir im März 2023. Der nächste Nachhaltigkeitsbericht erscheint voraussichtlich im März 2024. Der Aufsichtsrat hat den Nachhaltigkeitsbericht 2022 geprüft und freigegeben. Weitere Informationen finden Sie auf [Hapag-Lloyd.com/de](https://www.hapag-lloyd.com/de) [↗](#) und im Geschäftsbericht [↗](#). [_2-3, 2-14](#)

HAPAG-LLOYD



Unser Profil

Rund um den Globus neue Qualitätsstandards zu setzen, für Zuverlässigkeit, Servicequalität und verantwortungsvolles Handeln in Bezug auf Mensch und Umwelt zu stehen: Das ist unsere Vision. Als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien¹ hat Hapag-Lloyd das Ziel vor Augen, Qualitätsführer der Branche zu sein. Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie beabsichtigen wir, unser verantwortungsvolles Handeln in Bezug auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit umzusetzen. Das sind wir uns und unseren Kunden als verantwortungsbewusster Partner schuldig. _NfB

ÜBERBLICK ÜBER DEN KONZERN _2-1, 2-2, 2-6

Seit der Gründung von Hapag-Lloyd vor über 175 Jahren befindet sich unser Hauptsitz in Hamburg. Unsere rund 14.200 Mitarbeitenden (Hapag-Lloyd AG: rund 4.100) sind weltweit tätig. 251 moderne Containerschiffe (2021: 253) verschiffen ein jährliches Transportvolumen von rund 11,8 Mio. TEU². Wir betreiben 119 Liniendienste für schnelle und sichere Verbindungen rund um den Globus. _NfB


Unser Kerngeschäft ist der Containertransport auf See, flankiert von einem Serviceportfolio, das auch Binnenschiff-, Bahn- oder Lkw- sowie weltweite Door-to-door-Transporte umfasst. Durch langjährige Partnerschaften möchten

¹ Positionierung basierend auf den angebotenen Leistungen, der globalen Marktabdeckung, dem transportierten Containervolumen sowie den Transportkapazitäten

² Twenty-foot Equivalent Unit, dt. Zwanzig-Fuß-Standardcontainer

wir hohe Qualitätsansprüche an Dienstleistungen und Nachhaltigkeitsaspekte erfüllen und unseren Kunden so den bestmöglichen Service bieten. _NfB

Mit Standorten im Mittleren Osten, Asien, Nordeuropa, Südeuropa, Nordamerika und Lateinamerika ist Hapag-Lloyd global vertreten. _NfB

Die sechs Regionen sind ihrerseits in 29 Areas untergliedert und erstrecken sich auf insgesamt 66 Länder .

Zusätzlich zur niederländischen Reederei Nile Dutch Investments BV (Nile-Dutch), die 2021 übernommen und im Berichtszeitraum vollends integriert wurde, übernahm Hapag-Lloyd im Juni 2022 das Container-Liniengeschäft der Deutschen Afrika-Linien (DAL). DAL ist eine etablierte Linienreederei mit einer langen Geschichte, spezialisiert auf den Transport von containerisierter Ladung zwischen Europa und Südafrika.

Zur Sicherung von Kapazität und zur Verbesserung der Effizienz ist es ein strategisches Ziel von Hapag-Lloyd, sich an Terminals und Hinterlandinfrastruktur zu beteiligen. Unser größtes Investment ist in diesem Zuge die avisierte Übernahme des Terminalgeschäfts von SM SAAM S.A. mit zehn Terminals in den Wachstumsmärkten Südamerika und USA. Die Transaktion wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 abgeschlossen sein.

Verbesserter Kundenservice durch Quality Service Centers _2-6

Service von hoher Qualität, der auch die besonderen Anforderungen an wirtschaftliches Handeln berücksichtigt, ist heutzutage unabdingbar – davon sind wir überzeugt. Um Qualität und Kundenservice zu verbessern, gibt es daher bei Hapag-Lloyd weltweit elf Quality Service Centers (QSCs), die jeweils für mehrere Areas verantwortlich sind. Damit vereinen wir ausgewählte Servicefunktionen aus verschiedenen Bereichen unter einem Dach, um Synergien zu

schaffen und die Servicequalität zu steigern. 2022 haben wir das QSC Genoa in Italien als elften QSC-Standort eröffnet.

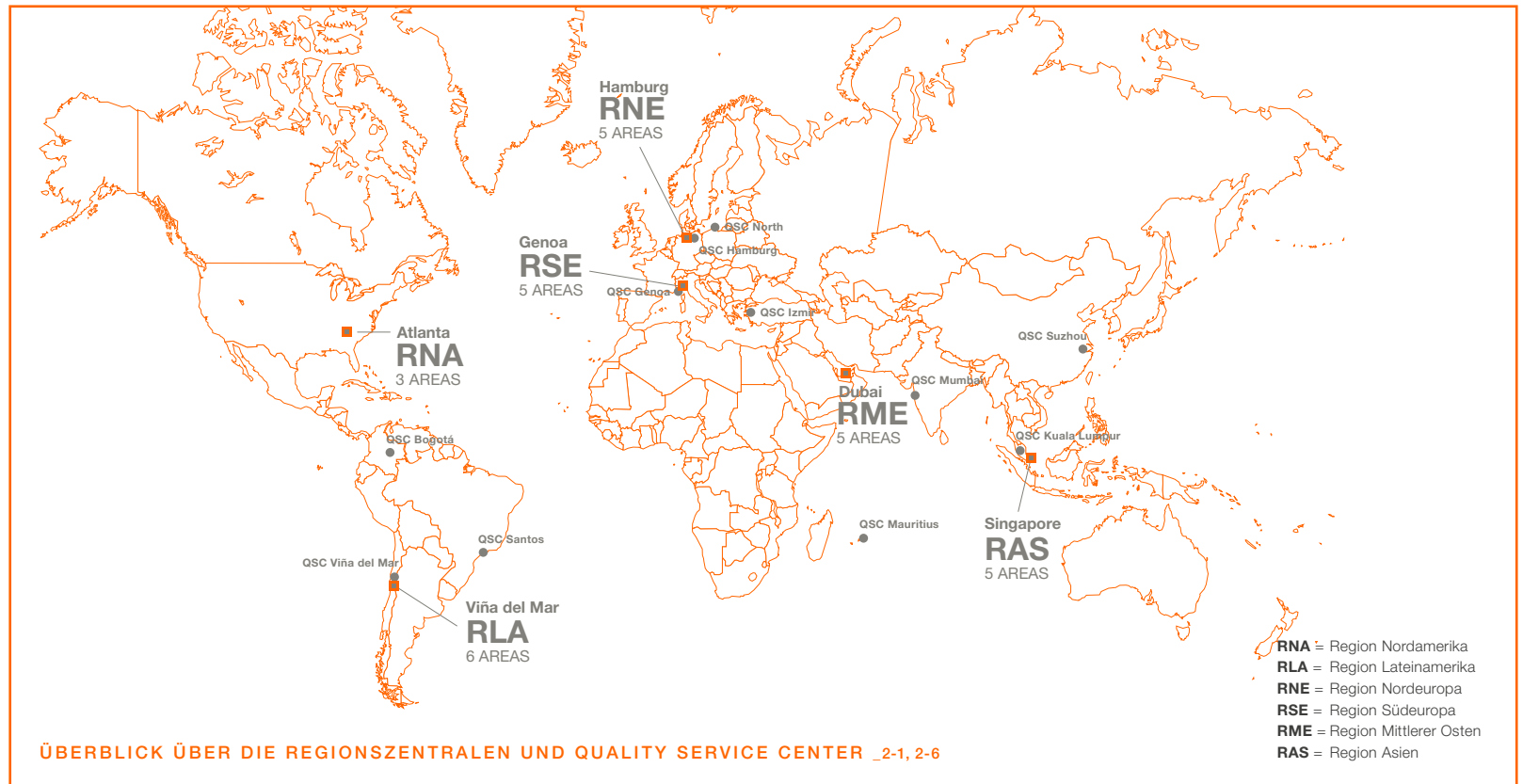
Unsere Leistungen _2-6

Weltweit haben unsere 400 Vertriebsstellen (2021: 421) und unsere Zentrale sowie die Vertriebspartner im Geschäftsjahr 2022 Transportaufträge für rund 33.800 Kunden betreut (2021: rund 33.100).

Die Hapag-Lloyd-Flotte transportiert alle zugelassenen Güter mit Ausnahme von bestimmten Gefahrgütern, welche wir aus unserem Portfolio ausgeschlossen haben (s. Umgang mit Gefahrgut, S. 101 f.). Alle Aufträge werden unter

Berufung insbesondere auf die Sanktionslisten der UN, EU und USA hinsichtlich etwaiger Embargos und Sanktionen einem Screening unterzogen und ggf. abgelehnt. Beispielsweise beziehen wir uns dabei auf die Sanktionslisten des US Office of Foreign Asset Control (OFAC). Eine 2020 eigens dafür eingeführte Softwarelösung unterstützt den kompletten Screeningvorgang. _NF8

Wir verschiffen Güter unterschiedlicher Produktkategorien (s. Geschäftsbericht 2022 [☞](#), S. 82). Durch diese Diversifizierung möchten wir unsere Abhängigkeit von Konjunkturzyklen in einzelnen Branchen reduzieren, um so unter stabilen wirtschaftlichen Bedingungen von einer finanziell nachhaltigen Entwicklung unseres Unternehmens ausgehen zu können. _NF8



Beflaggung der Hapag-Lloyd-Schiffe _2-23

Aus Überzeugung lassen wir einen hohen Anteil unserer Flotte (37 Schiffe) unter deutscher Flagge fahren. Sie hat in der Branche ein exzellentes Ansehen und ist attraktiv für hoch qualifiziertes Personal. In erster Linie erfolgt die Wahl der Flagge nach rechtlichen Vorgaben. Doch auch Finanzierungsbedingungen sowie die damit verbundenen Sicherungsinstrumente spielen eine Rolle. Hapag-Lloyd führt neben der deutschen ausschließlich Flaggen, die eine sehr gute oder gute Bewertung bei den Port State Controls (PSCs) haben und auf der White List des Paris Memorandum of Understanding (MoU) aufgeführt sind.



BEFLAGGUNG UNSERER SCHIFFE

Flagge	Anzahl Schiffe*
Liberia	45
Deutschland	37
Bermuda	15
Marshallinseln	9
Malta	7
USA	5
Chile	3
Summe	121

* Umfasst eigene und geleaste Schiffe

Die Flagge eines Schiffes hat heute keine wesentlichen Auswirkungen auf die ökologischen oder sozialen Bedingungen an Bord mehr, da internationale Vorgaben, z. B. von ISM, MLC, STCW und MARPOL³, für alle Schiffe bindend sind. Zusätzlich müssen einige regionale Vorgaben (s. Umwelt und Gewässerschutz, S. 71 ff.), beispielsweise in den USA oder der EU, dem Fahrtgebiet des Schiffes entsprechend eingehalten werden. Darüber hinaus setzt Hapag-Lloyd, dem eigenen hohen Anspruch an Klima- und Umweltschutz folgend, über die internationalen Vorgaben hinausgehende Standards für die eigenen Schiffe (s. Klima- und Umweltschutz, S. 62 ff.) um.

3 ISM = International Safety Management

MLC = Maritime Labour Convention

STCW = International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

MARPOL = International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG [_3-3](#)

Die Covid-19-Pandemie hatte weiterhin große Auswirkungen auf unser Tagesgeschäft. Volle Häfen mit Staus, beispielsweise vor der US-Westküste, globale Lieferengpässe und Bottlenecks in der Hinterland-Verkehrsinfrastruktur stellten in Verbindung mit den knappen Terminalkapazitäten und teils massivem Personalmangel eine große Herausforderung dar. Durch Neuanschaffungen und die Aufnahme gebrauchter Schiffe in die Flotte hat Hapag-Lloyd vor diesem Hintergrund die Container- und Schiffskapazitäten erhöht. Verlängerte Öffnungszeiten der Terminals in den USA und eine nachlassende Nachfrage haben die Lage im Laufe des Berichtsjahres etwas entspannen können, dafür jedoch verschlechterte sich die Lage in europäischen Häfen zusehends. Der Personalmangel nahm durch den Ukraine-Krieg insofern weiter zu, als Wettbewerber mit ausgedehntem Osteuropa-Geschäft vermehrt auf den ohnehin ausgedünnten europäischen Bewerberpool zugriffen.

Im Geschäftsjahr 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd ein operatives Ergebnis (EBIT) in Höhe von 17.525 Mio. EUR (2021: 9.390 Mio. EUR). Der deutliche Anstieg gründet im Wesentlichen in der Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate auf 2.863 USD/TEU (2021: 2.003 USD/TEU). [_2-6, 201-1](#)

Weitere Informationen zu unserer wirtschaftlichen Entwicklung enthält unser Geschäftsbericht 2022 [↗](#) (S. 89 ff.).

KONZERNSTRATEGIE „STRATEGY 2023“ [_2-12, 2-19, 3-3](#)

Wir wollen langfristig profitabel sein. Die strategischen Grundsätze dafür haben wir 2018 in unserer Strategy 2023 verankert. Dazu gehört die Sicherung unserer Position als Global Player und die Etablierung von Hapag-Lloyd als Qualitätsführer der Branche. Das Thema Nachhaltigkeit ist seit Ende 2021 integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und wird als solcher mit unserer gesonderten Nachhaltigkeitsstrategie für den Zeitraum bis 2030 verfolgt (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 42). Unsere neuen Vergütungsrichtlinien sehen vor, dass die variable Vergütung des Vorstands auch an das Erreichen eines Emissionsminderungsziels geknüpft ist. Die Leistung der Erreichung des Ziels, und damit auch Hapag-Lloyds Auswirkungen auf das Klima, wird regelmäßig durch den Aufsichtsrat auf Grundlage des Vergütungssystems berücksichtigt und überprüft. [_NF8](#)

Ausführliche Informationen zur Konzernstrategie finden sich in unserem Geschäftsbericht 2022 [↗](#) (S. 66 ff.).

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD [_2-6](#)

	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020
Anzahl der Schiffe	251	253	237
davon eigene Schiffe*	121	113	112
davon gecharterte Schiffe	130	140	125
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.797	1.769	1.719
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.972	3.058	2.704
Anzahl Dienste	119	126	122

* Umfasst eigene und geleaste Schiffe

Kundenfokus und Digitalisierung

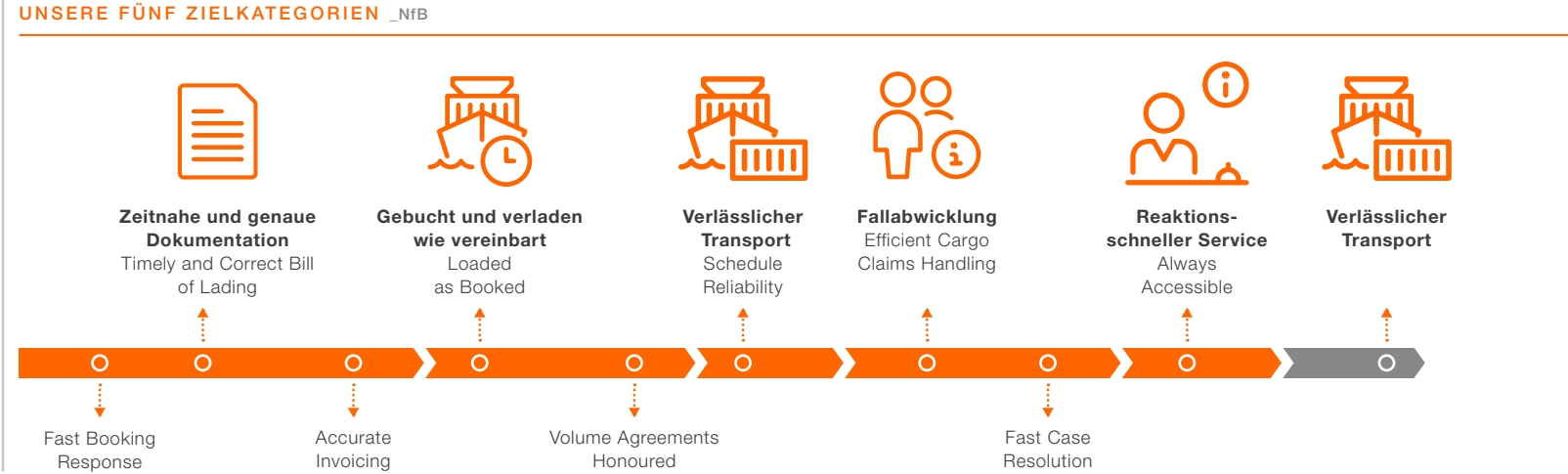
Ein positives Kundenerlebnis basiert auf Qualität und kundenorientierten Angeboten. In unserer Strategy 2023 sind diese beiden Aspekte fest verankert. Sie stehen im Zentrum unserer Aktivitäten. Dabei setzen wir auf Innovationsfaktoren wie die Stärkung der Digitalisierung. Dadurch werden effizientere und kundenfreundlichere Lösungen möglich, die uns unseren Zielen in Bezug auf Qualität und Service näherbringen. [_3-3](#)

WIR MACHEN UNSERE QUALITÄTSVERSPRECHEN MESSBAR

Unsere Ziele fächern sich in fünf Kategorien mit jeweils dazugehörigen Qualitätsversprechen auf. Sie machen unsere Anstrengungen messbar und helfen uns bei der Erfolgskontrolle.

Zehn Qualitätsversprechen für höchste Kundenzufriedenheit

Im Jahr 2020 haben wir unsere vier Qualitätsversprechen für die Kategorien 1 und 2 veröffentlicht. 2021 folgten weitere fünf Versprechen in den Kategorien 2, 3, 4 und 5. Die Veröffentlichung unserer letzten Initiative in der Kategorie „Verlässlicher Transport“ ist für Anfang 2023 geplant. Um unsere Fortschritte



transparenter zu machen und unseren Kunden ein weiteres Plus an Service zu bieten, haben wir alle veröffentlichten Qualitätsversprechen in unser digitales Dashboard integriert. Hier erhalten die Nutzer Einblicke auf globaler und auf individueller Ebene.

Die Anzahl unserer Kunden ist im Vergleich zum Vorjahr gewachsen und liegt nun bei etwa 33.800 Direktkunden und Spediteuren unterschiedlichster Größenordnungen. Ihre Zufriedenheit und Loyalität sind für uns zwei untrennbare Seiten einer Medaille und haben oberste Priorität. Die Kundenorientierung ist integraler Bestandteil unserer Strategy 2023. In diesem Sinne wollen wir u. a. unsere Leistung in zwei Bereichen weiter steigern: „Gebucht und verladen wie vereinbart“ und „Verlässlicher Transport“. Termintreue und Pünktlichkeit sind aufgrund der Überlastung von Häfen, des Personalmangels und der gestiegenen Nachfrage jedoch nach wie vor eine große Herausforderung für uns. Wir arbeiten mit Hochdruck an weiteren Verbesserungen in diesem Bereich. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf unseren Qualitätsversprechen „Immer erreichbar“ und „Schnelle Falllösung“. Besonders im Bereich der Fallbearbeitung (Case Management) haben wir im Berichtszeitraum große Fortschritte gemacht und konnten die durchschnittlichen Bearbeitungszeiten spürbar verringern. Daneben wurden im Berichtsjahr die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- weitere Optimierung von regelmäßigen Austauschformaten mit allen Regionen, um sich über regionale Trends und operative Schwachstellen auszutauschen,
- neues Fallbearbeitungssystem (Case Management) und Contact Center für die Anrufbearbeitung,
- Einrichtung von Spezialteams für bestimmte Branchen und Optimierung interner Prozesse, die es den Hapag-Lloyd-Kundendienstteams ermöglichen, noch schneller auf Kundenanfragen zu reagieren.

„Number One for Quality“ – unser Ziel vor Augen

Um die Nummer eins für Qualität zu sein, bedarf es eines planvollen Vorgehens. Auf unserem Weg wollen wir jedem einzelnen unserer Kunden gerecht werden. Wir sind uns sicher, dass wir auf diese Weise unser ehrgeiziges Ziel erreichen können und unsere Vorreiterposition weiter ausbauen werden.

Digitalisierung ist in diesem Zusammenhang ein zentrales Thema und als solches Teil unserer Strategy 2023. Wir optimieren bestehende Systeme bzw. Prozesse und entwickeln laufend neue digitale Dienstleistungen. Digitale Umfragen und Feedbackmechanismen unterstützen uns dabei, maßgeschneiderte Lösungen für unsere Kunden zu entwickeln. Wir nutzen unterschiedliche Tools, um regelmäßig Feedback einzuholen und den Austausch mit unseren Kunden zu kultivieren.

Für uns steht fest: Nur im Dialog mit unseren Kunden entwickeln wir uns kontinuierlich weiter in Richtung „Number One for Quality“. In Customer Experience Surveys werden neben der allgemeinen Zufriedenheit mit der Nachhaltigkeitsleistung von Hapag-Lloyd auch Rückmeldungen zu allen Qualitätsversprechen abgefragt. Mit der Net-Promoter-Score-Kennzahl (NPS) machen wir unsere Fortschritte und Erfolge messbar.

Die weltweit anhaltende Pandemiesituation war für uns im Berichtsjahr ein weiterer Anlass, aktiv Kundenfeedback einzuholen. Aus dem Feedback haben wir präventive Maßnahmen wie die Bestellung von Containern abgeleitet. Auch haben wir uns im Berichtszeitraum der Umsetzung von Maßnahmen gewidmet, die aus den Ergebnissen der Customer Experience Survey 2021 hervorgingen. Insgesamt konnten wir uns darüber freuen, dass sich unsere Leistung bezüglich der Qualitätsversprechen auf globaler Ebene verbessert hat und die allgemeine Kundenzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahr wieder deutlich gestiegen ist.

Zu den Maßnahmen, die wir direkt aus den Feedbacks unserer Kunden abgeleitet und im Berichtsjahr umgesetzt haben, zählen:

- Austausch durch proaktive Kommunikation mit unseren Kunden durch Customer Panels und Roadshows,
- Einführung von Hapag-Lloyd LIVE, einem Echtzeit-Tracking für unsere Trockencontainerflotte. Selfservice-Lösungen wie diese ermöglichen die unmittelbare Unterstützung des Kunden und setzen Ressourcen frei.
- Eröffnung neuer Büros und Quality Service Centers weltweit,
- Qualitätsversprechen „Schnelle Falllösung“: Einführung von effizientem und reibungslosem Kundenservice in jedem Land mit E-Mail-Adresse und Servicetelefon.

Unser Freight Information System FIS, aber auch die Web & Mobile Solutions werden kontinuierlich weiterentwickelt. Durch spezifische Maßnahmen konnte das Suchvolumen auf unserer Website um 30 % reduziert werden. Die Kundenzufriedenheit mit unseren digitalen Lösungen war auch im Berichtsjahr anhaltend hoch. Das bestärkt uns darin, weiterhin zunehmend auf agile und digitale Arbeitsweisen und Angebote zu setzen. Dazu gehören schon heute:

Quick Quotes [↗](#)

Buchungsplattform für die digitale Abfrage von Frachtraten und anschließende Buchung. 2022: bereits rund 25 % des Buchungsvolumens über Quick Quotes abgewickelt.

Mobile App [↗](#)

Wichtige Informationen zur Ladung, Fahrplanauskunft, Kontaktoptionen. Digitale Abfrage von Frachtraten und anschließende Buchung (Nutzung über verschiedene Endgeräte möglich).

Hapag-Lloyd Navigator [↗](#)

Digitales Dashboard für die Verwaltung von Aufträgen. Alle relevanten Informationen auf einen Blick und in Echtzeit.

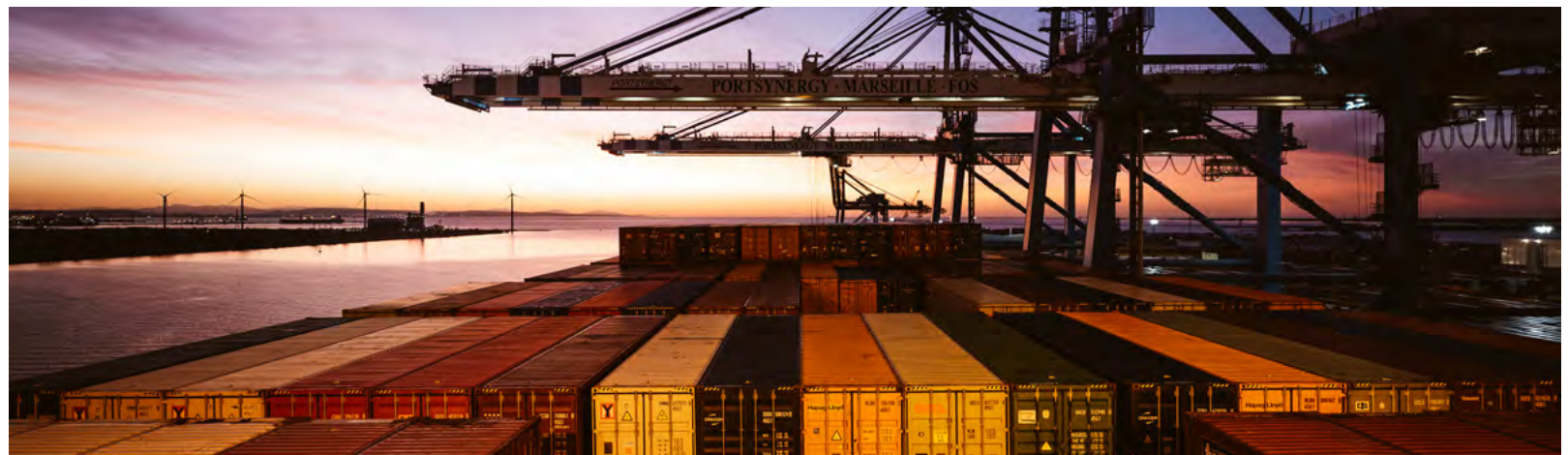
Tracing by Container [↗](#)

Aktuelle Informationen zum Status oder Standort von Containern. Zukünftig: erweiterte Hapag-Lloyd LIVE PLUS-Variante mit mehr Möglichkeiten und Funktionen für unsere Kunden.

Einbeziehung unserer Mitarbeitenden in die Themen Kundenfokus und Digitalisierung¹ [_404-2](#)

Die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden für die Kernthemen Kundenfokus und Digitalisierung ist essenziell, damit wir die Chancen der Digitalisierung unternehmensweit optimal umsetzen. Auf unserer webbasierten internen Plattform Digital Hub platzieren wir laufend Informationen dazu. In Schulungen erklären wir unsere Digitalisierungsprozesse und stellen die digitalen Angebote für unsere Kunden vor. Auch Digital Weeks haben im Berichtsjahr stattgefunden. Die Online-Sessions zu Themen wie aktuelle Produktentwicklungen, Kundenfeedback, Marketing und Sales, agile Arbeitsmethoden und Ähnlichem mehr wurden aufgezeichnet und im internen Learning Management System hinterlegt. An unserer 24-Stunden-Konferenz im Juli 2022 nahmen weltweit 680 Mitarbeitende teil, um sich rund um den Globus zu aktuellen Digitalisierungsthemen auszutauschen.

¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



Corporate Governance und Compliance

Wir sind davon überzeugt, dass unser wirtschaftlicher Erfolg untrennbar mit den konzernweit geltenden Corporate-Governance- und Compliance-Vorgaben, zu denen auch unsere Globale Ethikrichtlinie gehört, verbunden ist. Sie bilden auch die Basis für das Vertrauen, das unsere Mitarbeitenden, Kunden, Partner und andere Stakeholder unserem Unternehmen entgegenbringen.¹ [_3-3](#)

¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



CORPORATE GOVERNANCE

Es ist unser Anspruch, geltende Gesetze sowie interne und externe Richtlinien einzuhalten, um als verlässlicher und vertrauenswürdiger Partner wahrgenommen zu werden. Für unser Ziel einer nachhaltigen Wertsteigerung ist gute Corporate Governance unabdingbar. Effektive Prüf- und Risikomanagementprozesse stehen dabei im Dienst der Minimierung von Risiken für Umwelt und Gesellschaft. Vorstand und Aufsichtsrat legen ihr Bekenntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) jährlich² mit einer Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG ab und berichten hierüber in der Erklärung zur Unternehmensführung (s. Geschäftsbericht 2022 [☞](#), S. 44 ff.).

[_NfB](#) [_2-23](#), [3-3](#)

Auf Grundlage der Empfehlungen des DCGK 2020 (mit Ausnahme der zuletzt im März 2022 erklärten Abweichungen) verpflichten sich der Vorstand und der Aufsichtsrat, für den Bestand des Unternehmens und seine nachhaltige Wertschöpfung zu sorgen. Es ist unser Anspruch, dies im Einklang mit den Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Belegschaft und der sonstigen mit dem Unternehmen verbundenen Gruppen umzusetzen.

[_NfB](#) [_2-23](#)

² Die letzte Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat wurde im März 2022 auf Grundlage des DCGK 2020 in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekanntgemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 abgegeben. Die nächste turnusmäßige Entsprechenserklärung wird im März 2023 auf Basis des DCGK 2022 in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 24. April 2022 verabschiedet.



Wir verpflichten uns zu einem fairen Wettbewerb und zur Einhaltung aller anzuwendenden nationalen und internationalen Gesetze. Die Einhaltung von Gesetzen, die Vermeidung von Korruption und Bestechung sowie die Einhaltung der Menschenrechte werden über die Globale Ethikrichtlinie und den Lieferanten-Verhaltenskodex für unsere Geschäftspartner sichergestellt.

Entsprechend der Empfehlung D.13 des DCGK 2020 beurteilt der Aufsichtsrat, wie wirksam er und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Auf Basis eines zuvor von den Aufsichtsratsmitgliedern ausgefüllten Evaluationsbogens werden die Ergebnisse der letzten Selbstbeurteilung in der Aufsichtsratsitzung erörtert. Dies fand zuletzt im Mai 2021 statt. Die Beurteilung stellte eine insgesamt konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Aufsichtsratsmitglieder untereinander und auch mit dem Vorstand fest. Die in der Selbstbeurteilung gegebenen Anregungen werden in der laufenden Aufsichtsratsarbeit berücksichtigt. Der Aufsichtsrat evaluiert fortlaufend seine Arbeit und die der Ausschüsse. [_NfB _2-18](#)

Informationen zur Aktionärsstruktur, zur Zusammensetzung und zum Nominierungs- und Auswahlprozess des Aufsichtsrats sowie zum Diversitätskonzept von Hapag-Lloyd enthalten der Geschäftsbericht 2022 und die Erklärung zur Unternehmensführung. [_2-1, 2-9, 2-10, 2-11, 2-18, 3-3](#)

COMPLIANCE [_2-24, 3-3](#)

Hapag-Lloyd bekennt sich ausdrücklich zu einem fairen Wettbewerb und zur Einhaltung aller geltenden nationalen und internationalen Gesetze, insbesondere in Bezug auf Korruption, Bestechung und Wettbewerbsrecht. Wir setzen uns für einen korruptionsfreien Handel in der maritimen Industrie ein und sind Mitglied im globalen Maritime Anti-Corruption Network (MACN). Über Compliance-Strukturen möchten wir die Einhaltung von Gesetzen, Normen und Vorschriften sicherstellen. Wir verfolgen das Ziel, im Unternehmen Straftaten und damit verbundene Bußgelder zu vermeiden. Hierzu gehört auch die Vermeidung von Korruptionsfällen. Damit möchten wir auch einen wichtigen Beitrag zur Prävention, Aufdeckung und Minimierung von Korruption und Bestechung in der gesamten Seeschifffahrt leisten, um so einen fairen Handel zum Wohle der Gesellschaft zu ermöglichen. Mithilfe einer engen Zusammenarbeit zwischen dem MACN und Regierungen, Nichtregierungsorganisationen und der Zivilgesellschaft können die Ursachen von Korruption gemeinsam identifiziert und gemildert werden; zudem soll das Compliance Management zur Schaffung einer Kultur der Integrität innerhalb der maritimen Gemeinschaft beitragen. [_NfB _2-15](#)

Wir zeigen in diesem Zusammenhang keine Toleranz und verfolgen Rechts- und Regelverstöße auch juristisch. Ein entsprechendes Compliance Statement [☑](#) des gesamten Vorstands bekräftigt unsere Haltung. Zur gezielten Prävention von Compliance-Verstößen tragen unsere globalen Compliance-Strukturen bei.³ Diese werden laufend durch die Compliance-Abteilung überprüft und mit internationalen Standards abgeglichen. [_NfB _2-23](#)

Compliance-Organisation [_2-16, 2-24, 2-26, 205-2](#)

Es ist unser Anspruch, die Einhaltung von Gesetzen sowie externen und internen Richtlinien durch formelle Strukturen unserer Compliance-Organisation sicherzustellen. Das Compliance-Team trägt die Hauptverantwortung für die Themen Embargo und Sanktionen, Bekämpfung von Bestechung und Korruption sowie Betrug. Der Chief Compliance Officer leitet die zentrale Compliance-Abteilung und berichtet direkt an den Chief Executive Officer. Die Regional Compliance Officers wiederum setzen das Compliance-Programm in den Regionen und Ländergesellschaften⁴ um, stehen den Mitarbeitenden als Ansprechpartner zur Verfügung und realisieren präventive Maßnahmen wie Schulungen. Der CEO wird regelmäßig vom Chief Compliance Officer über Vorfälle informiert. Außerdem erhalten der Vorstand und der Aufsichtsrat regelmäßig Compliance-Berichte, die auch Menschenrechtsthemen beinhalten können. [_NfB](#)

Globale Ethikrichtlinie [_2-23, 2-24](#)

Alle Werte, die unserer Unternehmenskultur zugrunde liegen und die Basis für eine gute Zusammenarbeit im gesamten Unternehmen bilden, sind in unserer Globalen Ethikrichtlinie [☑](#) festgeschrieben. Die Richtlinie definiert, welches Verhalten von Führungskräften und Mitarbeitenden im Umgang mit Kolleginnen und Kollegen, Kunden und Partnern erwartet wird. Die Führungskräfte sind für die Einrichtung und Kommunikation angemessener interner Sicherungs- und Kontrollverfahren sowie die Überwachung ihrer Einhaltung verantwortlich. Sie sind außerdem dazu aufgerufen, die Umsetzung der Globalen Ethikrichtlinie aktiv zu fördern und sicherzustellen, dass alle ihnen zugeordneten Mitarbeitenden diese kennen und in der Praxis einhalten. Neue

³ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

⁴ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Mitarbeitende werden im Rahmen des Onboarding-Prozesses mit der Globalen Ethikrichtlinie vertraut gemacht.⁵ _NfB

Der erste Grundwert der Globalen Ethikrichtlinie ist die Wahrung der Menschenrechte. Daneben umfasst sie das Verbot von Diskriminierung jeglicher Art, von Kinder- oder Zwangsarbeit oder von unwürdigen Arbeitsbedingungen sowie das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen. Wir sehen diese Grundwerte als verbindlich für unsere Mitarbeitenden an.⁶ _NfB

Darüber hinaus ist es unser Anspruch, die Maritime Labour Convention (MLC) einzuhalten, die rechtlich im deutschen Seearbeitsgesetz verankert ist. Dazu erfolgen Auditierungen durch den jeweiligen Flaggenstaat bzw. die Klassifikationsgesellschaft für die Flotte. Hinzu kommen Kontrollen durch die Port State Controls (PSCs). Die International Transport Workers' Federation (ITF) führt auf den Vertragsschiffen Inspektionen durch, um die Einhaltung der Regularien sicherzustellen. _NfB

Verantwortlich für die Nachverfolgung von Verstößen gegen die Globale Ethikrichtlinie ist das Ethikkomitee, das aus den Leitern der Abteilungen Compliance, Corporate Audit und Human Resources zusammengesetzt ist. _NfB

Compliance-Schulungen _2-23, 2-24, 205-2, 407-1, 408-1, 409-1

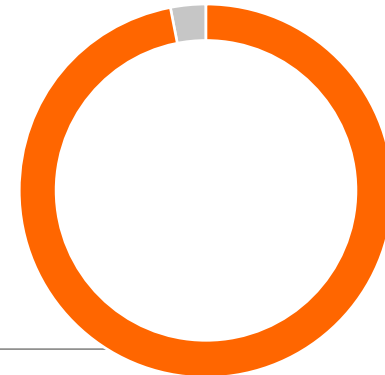
Unser umfassendes Schulungskonzept zum Thema Compliance und Compliance Management enthält neben Präsenzs Schulungen webbasierte Trainings, die für Landmitarbeitende verpflichtend sind. Die Schulungen informieren über unser Whistleblower-System und decken auch eine breite Palette Bestechungs- und Korruptionsszenarien mit Beispielen ab. Sie werden in regelmäßigen Abständen durchgeführt (mindestens alle zwei Jahre), je nach Bedarf auch öfter. Im Berichtsjahr fanden aufgrund der anhaltenden Covid-19-Pandemie überwiegend virtuelle Trainings statt. Im dritten Quartal wurden Präsenzs Schulungen wieder vermehrt möglich⁷. _NfB

5 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

6 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

7 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

COMPLIANCE-SCHULUNG – ERFÜLLUNGSGRAD _NfB _205-2



Rund 97 %
(Hapag-Lloyd AG:
rund 96 %)

Der Erfüllungsgrad unserer webbasierten Schulung zu den Themen Compliance und Korruption betrug für Mitarbeitende, die im Berichtsjahr zum Absolvieren eines Trainings verpflichtet waren, rund 97 %.

Die Implementierung von Compliance-Vorgaben an Bord erfolgt flottenweit gemäß ISM-Code und MLC. Dies beinhaltet auch Menschenrechtsthemen. Das Seepersonal auf der eigenen gesamten Flotte und die externen Manager informieren wir zu Compliance-Themen und internen Richtlinien wie der Globalen Ethikrichtlinie u. a. über unser elektronisches Flottenrundschreiben. Während der Einarbeitung an Bord werden unsere Mitarbeitenden auf See umfassend zu verpflichtenden Verhaltens- und Umgangsregeln sowie zu den Themen Korruption und Menschenrechte informiert und müssen schriftlich bestätigen, dass sie die entsprechenden Unterlagen gelesen und verstanden haben. _NfB

Schiffe im 3rd Party Management erhalten von uns schriftlich als Bestandteil des „Owner's Manual“ die Ethikrichtlinie. Die konkrete Umsetzung obliegt dem Manager der Schiffe. Unsere Globale Ethikrichtlinie beinhaltet u. a. auch den respektvollen Umgang mit der Umwelt. _NfB

Eine detaillierte ABC-Richtlinie (Anti-Bribery and Anti-Corruption) sowie eine 3rd Party Management Policy wurden als Bestandteil der internen Regelwerke im Berichtsjahr im Intranet hochgeladen. Die 3rd Party Policy schreibt angemessene Compliance-Vorsichtsmaßnahmen im Umgang mit Dritten fest, die im Namen der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften weltweit mit staatlichen Stellen, Regierungsbeamten, Lieferanten oder Kunden interagieren. Die neue Richtlinie zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption („ABC-Richtlinie“) enthält Szenarien, mit denen die Mitarbeitenden in Bezug auf Bestechung und Korruption anschaulich sensibilisiert werden können.⁸

_NfB

Meldemechanismen [_2-26](#)

Unsere Mitarbeitenden⁹ fordern wir ausdrücklich dazu auf, Compliance-Verstöße oder einen entsprechenden Verdacht ihrem Vorgesetzten, dem lokal zuständigen Compliance Officer oder der zentralen Compliance-Abteilung zu melden. Wir sichern unseren Mitarbeitenden zu, dass sie dadurch keine Nachteile erfahren – unabhängig davon, ob der Hinweis sich bestätigt oder nicht. Gleiches gilt für Geschäftspartner, die einen möglichen Verstoß melden.

_NfB

Darüber hinaus können unsere Mitarbeitenden und Geschäftspartner Verstöße bei von uns beauftragten lokalen Anwaltskanzleien melden. Die Hinweise werden auf Wunsch anonymisiert und an die Compliance-Abteilung weitergeleitet. [_NfB](#)

Unser Seepersonal kann Compliance-Verstöße, Verstöße gegen das Seearbeitsgesetz, Menschenrechtsverstöße¹⁰, Benachteiligungen oder ungleiche Behandlungen über einen festgelegten Prozess – die Complaint Procedure – den direkten Vorgesetzten, der Abteilung Fleet Management, dem Herkunftsstaat des Seefahrers oder dem jeweiligen Flaggenstaat des Schiffes melden. Die MLC gibt den rechtlichen Rahmen für diesen Prozess und für die Beilegung eines Konflikts vor. Für eigene Schiffe¹¹ ist 2022 eine Beschwerde nach dem MLC Complaint Procedure eingegangen, wobei sich diese nicht als

8 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

9 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

10 Das MLC Complaint Procedure beinhaltet das Thema Menschenrechtsverstöße nicht explizit.

11 Zwei Bareboat-Charterschiffe inbegriffen

begründet herausstellte. Daneben können Seeleute bei der Whistleblower-Hotline anrufen, wenn sie etwas zu berichten haben. Es besteht ein Austausch zwischen den Abteilungen Fleet Management und Compliance.

[_NfB _2-25](#)

Wir informieren die Eigner unserer Charterschiffe über einen Flyer, der an Bord ausgehängt werden soll, zu unserem Whistleblower-System. Bedenken können anonymisiert über die Whistleblower-Hotline oder direkt an die Compliance-Abteilung gemeldet werden. Außerdem haben wir in jedem Land externe Anwälte als Ansprechpartner benannt. Diese geben die Hinweise anonymisiert an die Compliance-Abteilung weiter. [_NfB](#)

Neben etablierten Compliance-Strukturen sind wir dabei, einen zusätzlichen Prozess zu implementieren, der es erlaubt, Bedenken in digitaler Form und zugleich anonym und den gesetzlichen Anforderungen entsprechend einzureichen. Ein separater Posteingang innerhalb des Systems, der nur dem Whistleblower zugänglich ist, ermöglicht die geschützte Kommunikation mit dem Compliance Officer.

Umgang mit Verstößen

Das Ethikkomitee verantwortet die Aufarbeitung gemeldeter Verstöße. Bei schwerwiegenden Verdachtsfällen, beispielsweise auf Zwangs- oder Kinderarbeit, wird es unverzüglich einberufen, ansonsten tagt es monatlich. Bei Bedarf leitet das Komitee Maßnahmen zur umfassenden Aufklärung von Verdachtsfällen ein. Liegen stichhaltige und rechtlich belegbare Beweise vor, leiten wir die notwendigen juristischen oder disziplinarischen Maßnahmen ein. Verstöße strafrechtlicher Art melden wir den lokalen Behörden. Disziplinarische Maßnahmen umfassen arbeitsrechtliche Sanktionen (z. B. Abmahnung); grobe Verstöße können u. a. eine Beendigung des Arbeitsverhältnisses oder weitere rechtliche Schritte nach sich ziehen. Im Fall eines bestätigten ernsthaften Verstoßes¹² durch einen Geschäftspartner behalten wir uns das Recht vor, die Geschäftsbeziehung umgehend zu beenden. Unser Aufsichtsrat wird jährlich über alle kritischen Vorfälle innerhalb der Hapag-Lloyd Gruppe, die über die Meldemechanismen eingehen, informiert. [_NfB _2-16](#)

12 Beispielsweise Verstoß gegen die Ethikrichtlinie

Im Berichtszeitraum hat es insgesamt 27 konkrete Hinweise auf potenzielle Compliance-Fälle gegeben. Strafrechtliche Folgen sind nicht entstanden. Fälle von Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Menschenhandel oder strafrechtlich relevante Korruptionsvorfälle sind nicht bekannt. [_NfB](#) [_205-3](#)

Über Verstöße gegen die Ethikrichtlinie können Verstöße mit Blick auf Menschenrechtsthemen abgedeckt werden. Im Berichtsjahr verzeichneten wir in diesem Rahmen keine Menschenrechtsverstöße. Unser Anspruch ist, dass sich unsere Mitarbeitenden an geltende Gesetze halten. Eine konkrete quantitative Zielsetzung besteht in diesem Zusammenhang zum jetzigen Zeitpunkt nicht. [_NfB](#)

Compliance in Bezug auf Dritte

Wir erwarten auch von unseren Geschäftspartnern, dass sie unseren Werten und Verhaltensgrundsätzen folgen. Unsere Lieferanten sowie die extern beauftragten Manager unserer Schiffe sind daher aufgefordert, sich zu den Inhalten unseres Lieferanten-Verhaltenskodex¹³ (Einhaltung von Menschenrechten und Arbeitsrecht, Vermeidung von Korruption, respektvoller Umgang mit der Umwelt u. Ä. m.) zu bekennen (s. Nachhaltige Beschaffung, S. 59 ff.). In dem Kodex werden zudem Themen wie Kinder- und Zwangsarbeit explizit berücksichtigt. Auf Charterschiffen soll Menschenrechtsrisiken außerdem im Rahmen der Erfüllung der Maritime Labour Convention (MLC) vorgebeugt werden. Die Einhaltung wird stichprobenartig durch Kontrollen der Flaggenstaaten und Port State Controls überprüft. [_NfB](#) [_2-24](#)

Auch Schiffseigner von Charterschiffen (und/oder dessen technischen Manager) werden angehalten, unseren Supplier Code of Conduct zu unterschreiben oder eine vergleichbare Erklärung vorzuweisen. Um Interessenskonflikten entgegenzuwirken, hat Hapag-Lloyd einen turnusmäßigen Conflict of Interest Check etabliert, der in regelmäßigen Abständen wiederholt wird, um mit Interessenkonflikten einhergehende Risiken zu vermeiden. [_2-15](#), [2-24](#)

Bei Chartereignern (und/oder dessen technischen Manager) werden mit dem Supplier Code of Conduct ebenfalls Menschenrechtsthemen abgedeckt. Analog zur eigenen Geschäftstätigkeit ist auch hier unser Anspruch, dass

¹³ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Lieferanten sich an geltende Gesetze halten. Eine konkrete quantitative Zielsetzung besteht aktuell nicht. [_NfB](#)

Durch die beschriebenen Prozesse sieht Hapag-Lloyd weder an seinen Standorten an Land noch auf seinen eigenen und gecharterten Schiffen relevante Risiken in Bezug auf die Verletzung der Vereinigungsfreiheit, auf Tarifverhandlungen oder auf das Vorhandensein von Kinder-, Zwangs- oder Pflichtarbeit. [_407-1](#), [408-1](#), [409-1](#)

DATENSCHUTZ UND DIGITALE SICHERHEIT¹⁴ [_3-3](#)

Der Schutz persönlicher und betrieblicher Daten ist für uns im Sinne unserer Kunden, Partner und Mitarbeitenden von ausgesprochen großer Bedeutung. Dem Risiko digitaler Bedrohungen möchten wir auf See entsprechend den Empfehlungen der BIMCO und der Digital Container Shipping Association (DCSA) begegnen. [_NfB](#)

Wir wollen alle relevanten Normen und Anforderungen möglichst über die Umsetzung der ISO-Norm 27001 und ergänzende Maßnahmen erfüllen. Weltweit beobachten wir jedoch vielfältige Änderungen im Bereich Datenschutz. Um besser auf regionale Anforderungen und Neuerungen reagieren zu können, wurden regionale Stellen in Singapur (für Asien und Mittleren Osten und Afrika), Atlanta (für Nord- und Lateinamerika) und China besetzt. Neben dem Aufbau eines globalen Mindeststandards für Datenschutz, unabhängig davon, ob lokal Gesetze vorhanden sind, liegt der Fokus in Europa u. a. auf der Umsetzung der neuen EU-Standardvertragsklauseln. Grundsätzlich werden nur Verträge mit Gesellschaften geschlossen, die in der EU bzw. dem Europäischen Wirtschaftsraum ansässig sind. Sollten dennoch Verträge mit Voreignern in Drittländern unvermeidbar sein, werden entsprechende „Transfer Impact Assessments“ erarbeitet und die Standardvertragsklauseln der EU-Kommission unterschrieben.

¹⁴ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Standards zum Schutz von Daten und IT-Systemen¹⁵

Wir halten uns streng an alle relevanten Vorgaben und Gesetze zur IT-Sicherheit und zum Datenschutz, darunter (für den Datenschutz) beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und spezifische Datenschutzgesetze oder -regelungen aus 86 Ländern (z. B. Brasilien, Singapur und China) sowie der California Consumer Privacy Act (CCPA); für den Bereich IT-Sicherheit sind die Network and Information Security-Richtlinie (NIS-Directive) der Europäischen Kommission, die seit 2021 neuen Anforderungen an Cyber Security der IMO und die Vorgaben zum Schutz von kritischen Infrastrukturen (KritisV) sowie das IT-Sicherheitsgesetz 2.0 (KRITIS) der Europäischen Union maßgebend.

Durch hohe technische und prozessuale Standards sowie gut ausgebildete Mitarbeitende möchten wir geltende Gesetze und spezifische Kundenanforderungen gleichermaßen erfüllen. Wir setzen dabei maßgeblich auf die kontinuierliche Weiterbildung unserer Mitarbeitenden und die regelmäßige Überprüfung unserer technischen Systeme. So lassen sich etwaige Sicherheitslücken meist im Regelbetrieb identifizieren und Maßnahmen zur Schließung formulieren. _NfB

Im Berichtszeitraum fand eine Nachbegutachtung der Zertifizierung unseres Informationssicherheitsmanagement-Systems nach ISO 27001 für die Kerngeschäftsfunktionen, Dienstleistungen und Aktivitäten innerhalb der Hapag-Lloyd AG (Geschäftsbereiche Technische Infrastruktur und Operations-Management) statt. Das Zertifikat wurde erneut ausgestellt und um Annex A14 erweitert. Im Vorjahr hatten wir zudem das Fortress-Programm als technische Maßnahme gegen Cyber-Bedrohungen implementiert, das seitdem fortlaufend aktiv ist. _NfB

Organisatorische Verankerung von IT-Sicherheit und Datenschutz¹⁶

Die Rechenschaftspflicht für Datenschutz und Datensicherheit liegt innerhalb von Hapag-Lloyd weltweit bei den jeweiligen Geschäftseinheiten. Wie auch für Compliance sind Datenschutzzschulungen verpflichtend für alle Mitarbei-

¹⁵ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

¹⁶ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



tende weltweit. Das Corporate Data Protection Office (CDPO) berät die Zentralabteilungen bzw. die Regionen und Areas bei der Einhaltung datenschutzrechtlicher Standards. Jede Region und jede Area verfügt über einen eigenen Data Protection Champion (spezielle Datenschutz-Verantwortliche) bzw. Officer, wo gesetzlich erforderlich. _NfB

Um eine neue einheitliche Struktur (Global Baseline) aufzubauen, wurde im Berichtsjahr das Data Protection Management restrukturiert, u. a. durch personelle Aufstockungen und die Ergänzung um zusätzliche lokalspezifische Maßnahmen, beispielsweise in China zum Thema Datenlokalisierung. Zudem werden verstärkt Audits durchgeführt (z. B. in Zentralabteilungen), um herauszufinden, wo Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden müssen. Beispielsweise arbeiten wir daran, die Dokumentation zum Thema IT-Sicherheit und Datenschutz zu erweitern. _NfB

Es besteht außerdem ein regelmäßiger Austausch mit dem Datenschutzbeauftragten und dem CFO. Darüber hinaus gibt es bei Bedarf Meetings mit dem CFO und ggf. weiteren Vorstandsmitgliedern. _NfB

Ein IT-Security-Team überwacht und verbessert unsere zentralen IT-Systeme an Land und bearbeitet Sicherheitsvorfälle. Durch den Austausch mit externen Sicherheitsexperten möchten wir uns über aktuelle Gefahren und Entwicklungen informieren. _NfB

Die Sicherheit der IT auf See verantworten für unsere eigenen Schiffe die regionalen Flottenmanagements. Für die Schiffe unter deutscher Flagge ist dies beispielsweise das Team Maritime IT Operations. _NfB

Zudem ist der gesamte Bereich über die bestehenden Governance-Prozesse abgedeckt. Ein maritim-spezifisches Reporting an den Vorstand ist daher nicht vorhanden. _NfB

Sicherheit der IT-gestützten operativen Systeme der Flotte

Grundsätzlich gilt bei uns die Devise, dass ein Schiff im Notfall auch ohne IT-Unterstützung fahren können muss. Zugleich rücken mit der zunehmenden Digitalisierung vieler Prozesse in der Schifffahrt die Sicherheit der IT-Systeme und Netzwerke an Bord sowie die Auseinandersetzung mit den damit verbundenen Herausforderungen – z. B. der Bedrohung durch Cyber-Angriffe – in den Fokus. Für Hapag-Lloyd spielt das vor allem mit Blick auf weitere Neuan-schaffungen eine Rolle, für die perspektivisch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen nötig sind, da sie über externe technische Zugriffsmöglichkeiten verfügen. Entsprechend beobachten wir aktuelle Entwicklungen und stehen mit Wettbewerbern im Austausch. _NfB

In der Digital Container Shipping Association setzen wir uns für die Harmonisierung der gesetzlichen IT-Sicherheitsstandards in einem Branchenrahmenwerk ein, um den steigenden Anforderungen der Cyber Security gerecht zu werden.

Es ist unser Anspruch, auf allen Schiffen die Vorgaben der IMO 2021 zu erfüllen. Alle Regelungen zum Thema Cyber Security, einschließlich der Verantwortlichkeiten, Prozesse, Trainings, Assessments und Contingency Plans, sind Teil des Safety Management Systems der jeweils zuständigen Manager. Die Auditierung und Zertifizierung erfolgt im Rahmen von ISM. _NfB

Schulung im Umgang mit Daten und Informationen¹⁷ _404-2

Unsere Mitarbeitenden im gesamten Unternehmen sollen für einen verantwortungsvollen und rechtskonformen Umgang mit Informationen und Daten sensibilisiert sein. Diesbezügliche Schulungen werden an Land über ein Blended-Learning-Trainingskonzept durchgeführt, das verschiedene Schulungsarten kombiniert, beispielsweise werden webbasierte und Präsenzs Schulungen durch Lerninhalte und Neuigkeiten im Intranet ergänzt. Neben webbasierten Trainings für neue Beschäftigte finden monatlich Datenschutz-Schulungen in Präsenz für risikobehaftete Zielgruppen, bspw. für die Bereiche HR, IT und Procurement, statt. Daneben gibt es Extra-Schulungen, u. a. für das Web-Team und Data Scientists, die im Data Lake arbeiten. _NfB

Mit unserem User-Awareness-Programm zum Umgang mit Phishing-E-Mails konnten wir eine erhöhte Aufmerksamkeit unserer Mitarbeitenden in Bezug auf dieses Thema erreichen. Im Berichtsjahr fand außerdem die ISO-27001-Zertifizierung statt.

Auch das Seepersonal auf unseren Schiffen wird in den Themen IT-Sicherheit und Datenschutz geschult und sensibilisiert. _NfB

Datenschutzanfragen

Über die Datenschutzerklärung auf unserer Website oder via Mobile App machen wir unseren Umgang mit dem Thema transparent. Von Kunden und Mitarbeitenden erhalten wir immer wieder spezifische Anfragen zum Datenschutz und zur Datenverarbeitung, z. B. über unsere Whistleblower-Hotline oder per E-Mail.

Im Jahr 2022 gab es einen meldepflichtigen Vorfall im Bereich des Datenschutzes bzw. unserer zentralen IT-Sicherheit.¹⁸ _NfB **_418-1**

17 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

18 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind hierbei inkludiert.

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT STEUERN [_3-3](#)

Als international agierender Konzern messen wir dem ordnungsgemäßen Umgang mit dem Thema Steuern große Bedeutung zu. Die Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben erfordert ein permanentes und intensives Monitoring der bestehenden Strukturen und Prozesse. Hervorzuheben sind einerseits die Entwicklungen im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 im Bereich des OECD-Projekts zur gerechteren Besteuerung der globalen digitalisierten Wirtschaft sowie zur Einführung einer globalen Mindestbesteuerung international agierender Unternehmen sowie andererseits auch die Umsetzung der Anti-Tax Avoidance Directive (ATAD 3) der EU in nationales Gesetz.

Externe Regularien [_207-1](#)

Durch unsere globale Geschäftstätigkeit sind wir in vielen Staaten, die unterschiedliche regulatorische Anforderungen an uns stellen, steuerpflichtig. Die jeweiligen nationalen Steuergesetze bilden dabei in Verbindung mit bilateralen Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen die rechtlichen Rahmenbedingungen. Darüber hinaus ist für uns ein multilaterales Abkommen, das im Rahmen des BEPS-Programms (Base Erosion and Profit Shifting) der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) entwickelt wurde, maßgebend. Es ist die rechtliche Grundlage des Country-by-Country Reportings, zu dem die Hapag-Lloyd Gruppe als internationaler Konzern mit einem Umsatz über 750 Mio. EUR verpflichtet ist. Aufgrund ihrer Größe ist die Hapag-Lloyd Gruppe infolge einer entsprechenden EU-Richtlinie vom November 2021 künftig zudem dazu verpflichtet, ihr Country-by-Country Reporting auf der Website des Konzerns der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Nach dem derzeitigen Stand geht Hapag-Lloyd davon aus, dass die Neuregelung ab dem Jahr 2024 Anwendung finden wird. [_207-4](#)

Die EU State Aid Guidelines sind auch für uns ein Rahmenwerk zu den einzelstaatlich gewährten steuerlichen Erleichterungen für die internationale Schifffahrt innerhalb der EU.

Die bereits im Oktober 2021 durch die OECD/G20 Inclusive Framework (eine Vereinigung von 140 Staaten) verabschiedeten neuen Regelungen zur Neuverteilung der Besteuerungsrechte (Pillar I) sowie zur globalen internationalen Mindestbesteuerung (Pillar II) wurden im Geschäftsjahr 2022 weiterentwickelt und konkretisiert. Hapag-Lloyd geht davon aus, ab 2024 die Regelungen zu

Pillar II anzuwenden und bereitet sich bereits intensiv darauf vor, obwohl die konkreten Regelungen in vielen Bereichen noch nicht feststehen. Ob und wann Pillar I zur Anwendung kommen wird, ist nach derzeitigem Stand noch fraglich.

Zudem wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2022 in Deutschland das Steuer-oasen-Abwehrgesetz (StAbwG) umgesetzt. Das Gesetz hat zum Ziel, sogenannte Steueroasen (Länder, die seitens der EU als solche eingestuft werden und auf der EU Black List stehen) zu Transparenz und Informationsaustausch zu bewegen. Hapag-Lloyd hat alle notwendigen Maßnahmen implementiert, um die Neuregelungen der gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und das Risiko aus operativ notwendigen Geschäftsbeziehungen einzudämmen. Die Kosten bewegen sich im Jahr 2022 im zweistelligen Millionenbereich.

Die Konzernobergesellschaft Hapag-Lloyd AG hat sich in Deutschland seit 1999 zur Besteuerung nach der Tonnage entschieden (sogenannte Tonnagesteuer; s. Geschäftsbericht 2022 [📄](#), S. 186 ff.) und an dieser Entscheidung auch im Jahr 2022 festgehalten. Die Steuerlast wird dabei von der Kapazität der Flotte und nicht vom tatsächlich erzielten Geschäftsergebnis bestimmt. Durch diese Art der Besteuerung kann Hapag-Lloyd, insbesondere in Zeiten hoher operativer Erträge, die Steuerlast in der Bundesrepublik Deutschland begrenzen. Die Tonnagebesteuerung ist aber auch in wirtschaftlich schwierigen Jahren konsequent durchzuführen und als Steuerlast zu tragen, da die Ertragsteuern unabhängig vom tatsächlich erzielten Ergebnis berechnet und erhoben werden.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde der Anwendungsbereich der Tonnagesteuer vor dem Hintergrund der pandemiebedingt hohen erwirtschafteten Gewinne der Schifffahrtsunternehmen kontrovers diskutiert. Bei einer gesetzlichen Regelung, die Anwender für einen Zeitraum von zehn Jahren bindet, darf die Diskussion jedoch nicht allein auf kurzfristige Ereignisse abzielen. Die Tonnagesteuer ist eine Erfolgsgeschichte für den Schifffahrtsstandort Europa. Hapag-Lloyd geht daher weiterhin davon aus, dass die Tonnagesteuer auch in Zukunft für die Ergebnisse aus internationaler Seeschifffahrt Anwendung finden wird. Erträge, z. B. aus dem Betrieb von Terminals, unterliegen auch bei Hapag-Lloyd den herkömmlichen Besteuerungsregelungen.

2021 waren die in Deutschland seit 2016 geltenden Regelungen zur vollständigen Befreiung des Arbeitgebers von der Abführung von Lohnsteuer für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge um weitere 72 Monate verlängert und durch die EU-Kommission genehmigt worden. Dementsprechend galt sie auch im Berichtszeitraum. Die Regelungen sind ein wesentlicher Schritt zur Stärkung der deutschen Flagge.



Organisatorische Verankerung

Die Abteilung Tax trägt die globale Verantwortung für die Organisation und Kontrolle aller steuerlichen Aktivitäten. Verantwortlichkeiten, Melde- und Abstimmungsverpflichtungen sind in der internen Konzernsteuerrichtlinie geregelt. Im Berichtszeitraum haben wir damit begonnen, diese Richtlinie zu aktualisieren und an organisatorische Veränderungen und Umstrukturierungen anzupassen. Im Rahmen der Quartalsabschlussarbeiten nehmen wir regelmäßige und umfassende Risikoreportings vor. Weil die Anforderungen in Bezug auf Reporting und Transparenz stetig steigen und Komplexität im Bereich der internationalen Besteuerung insgesamt zunimmt, hat sich Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2022 mit weiteren internen Steuerexperten verstärkt. [_207-1, 207-2](#)

Die Steuerplanung erfolgt im Rahmen der Budgetfestlegung und wird im Verlauf eines Wirtschaftsjahres dreimal überprüft und ggf. angepasst.

Unsere Prinzipien zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Steuern [_3-3](#)

Hapag-Lloyd befürwortet eine gerechte und transparente Unternehmensbesteuerung und agiert nach dem Leitbild, einen gerechten Anteil an die Gesellschaft zu zahlen. Wir handeln nach klar definierten Prinzipien:

- transparenter Dialog mit Stakeholdern inkl. Steuerbehörden,
- strikte Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben in steuerlichen Angelegenheiten,
- rechtzeitige und korrekte Zahlung aller Unternehmenssteuern unter Berücksichtigung bilateraler Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen,
- Ablehnung künstlich geschaffener Unternehmensstrukturen mit dem alleinigen Ziel der Senkung der Steuerlast,
- Transparenz bezüglich operativ notwendiger Präsenz in sogenannten Low-Tax Countries (s. u.),
- Implementierung eines Tax-Compliance-Managements zur Sicherstellung der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben zur Unternehmensbesteuerung.

[_207-1, 207-2, 207-3](#)

Low-Tax Countries sind Länder mit geringen administrativen Anforderungen und aus rechtlicher Sicht guten Rahmenbedingungen für Finanzierungen und Sicherheitenbestellungen. Hier sind wir zum Teil über Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Vehicles (SPVs), präsent. SPVs sind nicht operativ tätig und dienen in der Regel als Finanzierungsvehikel für Schiffe oder Container. Die Wahl des Standorts erfolgt nicht zur Steuersenkung, da die Gesellschaften dort keine Gewinne erwirtschaften.

Tax-Compliance-Management-System

Auch im Geschäftsjahr 2022 hat Hapag-Lloyd konsequent daran gearbeitet, das Tax-Compliance-Management-System (Tax CMS) für Deutschland zu implementieren und weiterzuentwickeln. Personell wurde diesbezüglich aufgestockt und eine neue Stelle des Tax CMS Officer für Deutschland geschaffen. Bedenken zu unseren Steuerpraktiken können weiterhin über unser Whistleblower-System gemeldet werden (s. Compliance, S. 23 ff.). Im Jahr 2022 wurde kein Verstoß registriert. [_207-1](#), [207-2](#), [207-3](#)

Die weitere Implementierung des Tax-CMS wird konsequent vorangetrieben. Bedenken zu unseren Steuerpraktiken können über unser Whistleblower-System gemeldet werden (s. Compliance, S. 23 ff.). Im Jahr 2022 wurde kein Verstoß registriert.

Anforderungen an die Berichterstattung zu Steuern

Hapag-Lloyd unterliegt in allen Ländern mit eigener wirtschaftlicher Tätigkeit den jeweiligen nationalen Regelungen zur Berichterstattung in steuerlichen Belangen und erfüllt diese selbstverständlich. Zudem kommt Hapag-Lloyd der gesetzlichen Verpflichtung zum Country-by-Country Reporting im Land des Sitzes der Konzernobergesellschaft (Deutschland) vollumfänglich nach (mehr dazu unter „Externe Regularien“ im Abschnitt „Verantwortungsvoller Umgang mit Steuern“, S. 29). [_207-4](#)

Daneben setzte die EU im Rahmen der sogenannten DAC-6-Reporting-Verpflichtung neue Maßstäbe in Sachen Transparenz bezüglich grenzüberschreitender Transaktionen innerhalb international agierender Konzerne: Demnach haben diese eine Vielzahl von grenzüberschreitenden Transaktionen automatisch an die jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaaten zu melden. Die Steuerexperten der Hapag-Lloyd AG überprüften auch 2022 kontinuierlich die notwendigen Unternehmenstransaktionen auf DAC-6-Melde- bzw.

-Dokumentationspflichten. Vorgänge, die nach den gesetzlichen Regelungen meldepflichtig waren, wurden an das Bundeszentralamt für Steuern fristgerecht gemeldet.

Aufgrund des im Geschäftsjahr 2022 noch einmal signifikant angestiegenen wirtschaftlichen Ergebnisses des Hapag-Lloyd Konzerns stieg der Ertragsteueraufwand nach IAS 12 auf rund 200 Mio. EUR (2021: 61 Mio. EUR). Zusätzlich zahlt die Hapag-Lloyd AG in diversen Ländern sogenannte Frachtsteuern, also Einkommenssteuern, die nicht auf Basis des Nettogewinns ermittelt werden, sondern anhand abweichender Bemessungsgrundlagen wie Umsatz oder Transportvolumen. Die Gesamtaufwendungen im Jahr 2022 aus Frachtsteuern betragen rund 85 Mio. EUR (2021: 44 Mio. EUR). Gemessen am Ergebnis vor jeglichen Ertragsteuern (inkl. Frachtsteuern) beträgt die Steuerquote des Hapag-Lloyd Konzerns somit ca. 1,6% (2021: 1%). [_201-1](#)

Die außergewöhnlich niedrigen Steuerquoten der Jahre 2021 und 2022 sind im Wesentlichen ein Resultat der pandemiebedingt sehr stark angestiegenen Frachtraten, die vollumfänglich der Tonnagebesteuerung unterliegen. In dem Zeitraum 2009–2020 zahlte Hapag-Lloyd Ertragsteuern in Höhe von rund 383 Mio. EUR bei einem Vorsteuerergebnis (EBT) von lediglich 959 Mio. EUR. Dies entspricht einer Steuerbelastung über die Gesamtperiode 2009–2020 von rund 40%.

Weitere Informationen zum Thema Steuern finden Sie im Geschäftsbericht 2022 [📄](#) (S. 186ff.).

Konsolidierte Angaben nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung

HINTERGRUND

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

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und umfasst grundsätzlich die folgenden sechs Umweltziele:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
4. der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
6. der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

_NfB

Eine erste delegierte Verordnung über nachhaltige Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zum Klimaschutz (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139, im Folgenden „Delegierte Verordnung Klima“) ergänzt die Taxonomie-Verordnung und ist seit Januar 2022 anwendbar. Eine zweite delegierte Verordnung für die verbleibenden Umweltziele soll im Jahr 2023 veröffentlicht werden. _NfB

Im Folgenden stellen wir als nichtfinanzielles Mutterunternehmen gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung und der Delegierten Verordnung zur Ergänzung

von Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178, im Folgenden: „Delegierte Verordnung zu Art. 8“) den Anteil unseres Konzernumsatzes, der Investitionsausgaben (CapEx) und der Betriebsausgaben (OpEx) in Bezug auf die ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) für den Berichtszeitraum 2022 dar. _NfB

DEFINITIONEN

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

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

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

- a) Die wirtschaftliche Tätigkeit trägt wesentlich zu einem oder mehreren der Umweltziele bei (Substantial Contribution);
- b) sie führt nicht zu einer gemäß Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung bestimmten erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer der Umweltziele (Do No Significant Harm);

c) sie wird unter Einhaltung des gemäß Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung festgelegten Mindestschutzes (Minimum Safeguards) ausgeübt, der sicherstellen soll, dass eine wirtschaftliche Tätigkeit nur dann als nachhaltig angesehen werden kann, wenn sie auch den internationalen Menschenrechtsstandards entspricht. Neben der Einhaltung der Menschenrechte (inkl. Arbeitsrechte) fallen unter den Mindestschutz auch die Themenbereiche Bestechung und Korruption, Besteuerung und fairer Wettbewerb. _NfB

UNSERE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN

Wir haben die relevanten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der delegierten Verordnung auf der Grundlage unserer Aktivitäten als Containerlinienreederei geprüft und unsere Aktivitäten den folgenden wirtschaftlichen Tätigkeiten gemäß Anhang I und II der Delegierten Verordnung Klima zugeordnet. Die folgende Tabelle zeigt, für welches Umweltziel die Tätigkeiten relevant sind: _NfB

Wirtschaftstätigkeit <small>_NfB</small>	Beschreibung	NACE-Code	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
6.10 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen	H50.2, N77.34	✓	✗
6.12 Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	Effizienzsteigernde Nachrüstung von Schiffen	C.33.15	✓	✗

Das Kerngeschäft von Hapag-Lloyd umfasst vorrangig den Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen (Wirtschaftstätigkeit 6.10). Als weitere Wirtschaftstätigkeit, die von Hapag-Lloyd durchgeführt wird, mit welcher der Konzern jedoch keine externen Umsatzerlöse erzielt, wurde abweichend vom Vorjahr die effizienzsteigernde Nachrüstung von Schiffen identifiziert (Wirtschaftstätigkeit 6.12). _NfB

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

Neben den für unsere eigenen Aktivitäten identifizierten Wirtschaftstätigkeiten wurden im Rahmen der Ermittlung der Kennzahlen zur Taxonomiefähigkeit zudem Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten unserer Lieferanten berücksichtigt. Für weitere Informationen wird auf die Ausführungen zu unseren Kennzahlen und Rechnungslegungsgrundsätzen verwiesen. _NfB

Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten

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

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel Anpassung an den Klimawandel Rechnung tragen und somit für dieses Umweltziel als taxonomiekonform anzusehen sind. Um Doppelerfassungen zu vermeiden, werden die Tätigkeiten ebenfalls nicht als taxonomiefähig für dieses Umweltziel berücksichtigt. _NfB

In der externen Rechnungslegung nach IFRS 15 stellt die Abwicklung eines Transportauftrags im Hapag-Lloyd Konzern insgesamt eine integrierte Leistungsverpflichtung dar. Bei der Erlöserfassung wird daher nicht zwischen Vor- und Nachlauf sowie Seetransport unterschieden. Dieser Einschätzung wird auch für Zwecke der EU-Taxonomie gefolgt. Da der wesentliche Teil

eines Containertransports auf dem Seeweg erfolgt, ordnen wir den gesamten Transport des Containers von A nach B der Wirtschaftstätigkeit 6.10 zu. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass Teile des Transports unter Umständen per Lastkraftwagen, per Bahn oder per Binnenschiff erfolgen. _NfB

Konzernbegriff

Bei der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten wurde auf die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns abgestellt. Nur Wirtschaftstätigkeiten von vollkonsolidierten Konzerngesellschaften wurden daher berücksichtigt. Terminalaktivitäten in at-Equity bilanzierten Gesellschaften sind insofern nicht als Wirtschaftstätigkeiten des Hapag-Lloyd Konzerns im Sinne der EU-Taxonomie anzusehen. _NfB

WESENTLICHER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ

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

Für die für Hapag-Lloyd relevante Wirtschaftstätigkeit 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ muss mindestens eines von vier technischen Kriterien in Bezug auf die eingesetzten Schiffe erfüllt sein. Darüber hinaus dürfen die Schiffe nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt sein. Die Kriterien stellen grundsätzlich auf direkte Emissionen am Schornstein ab und bewerten nicht die Klimaneutralität des Antriebskonzepts eines Schiffes insgesamt. Antriebe auf dieser Basis sind jedoch derzeit nicht marktreif oder für den breiten Praxiseinsatz verfügbar. Eine Erzeugungs- und Versorgungsinfrastruktur ist nicht vorhanden. Verursachen die Schiffe direkte CO₂-Abgasemissionen, erfüllen aber eines der weiteren Kriterien, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Taxonomie-Verordnung. _NfB

Schiffe im Hapag-Lloyd Konzern erfüllen vor diesem Hintergrund die technischen Bewertungskriterien, wenn sie einen EEDI (Energy Efficiency Design Index) erreichen, der 10 % unter den am 1. April 2022 anwendbaren EEDI-Anforderungen liegt, und mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen betrieben

werden können. Aus unserer Sicht kann der EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) als gleichwertiges Bewertungskriterium im Vergleich zum EEDI angesehen werden. Beide Indizes messen in der Praxis dasselbe, allerdings wird der EEDI auf neue Schiffe angewandt, während der EEXI für bestehende Schiffe gilt. EEDI und EEXI haben dieselbe Metrik und dieselben Referenzwerte. Die Berechnung des „attained EEDI“ und „attained EEXI“ eines Schiffes führt zu gleichen Werten. _NfB

Unter Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien sind Wasserstoff oder wasserstoffbasierte synthetische Brennstoffe gemäß Abschnitt 3.10 sowie Biogas oder Biokraftstoffe gemäß Abschnitt 4.13 des Anhangs 1 der Delegierten Verordnung Klima zu verstehen. Die Bewertungskriterien verlangen nur, dass Schiffe mit den entsprechenden Kraftstoffen betrieben werden können und dementsprechend zertifiziert sind. Ein Nachweis über den tatsächlichen Betrieb der Schiffe mit den entsprechenden Kraftstoffen ist nicht erforderlich. Nach den technischen Bewertungskriterien der Tätigkeit 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ muss sich der Kraftstoffverbrauch des Schiffes durch die Nachrüstung um mindestens 10 %, ausgedrückt in Gramm Treibstoff pro Tragfähigkeitstonne pro Seemeile, verringern (anwendbar bis zum 31. Dezember 2025). Dies ist durch numerische Strömungsmechanik, Tankprüfungen oder ähnliche technische Berechnungen zu belegen. Zudem dürfen die Schiffe nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt sein. _NfB

Do no significant harm (DNSH)

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig gelten, wenn sie kein Umweltziel erheblich beeinträchtigt (DNSH-Kriterium). Eine Wirtschaftstätigkeit führt dann zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele, wenn sie deren Zielerreichung gefährdet. _NfB

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.10 und 6.12 mit Unterstützung eines externen Beraters analysiert. Die Analyse erfolgte auf Ebene der einzelnen Schiffe bzw. auf Ebene der (externen) Schiffseigentümer bzw. -manager. Zur Einholung der relevanten Informationen wurden die Schiffseigentümer bzw. -manager aufgefordert, einen Online-Fragebogen auszufüllen. Eine Verifizierung der von den externen Schiffseigentümern bzw. -managern erhaltenen Antworten durch Einholung entsprechender Nachweise erfolgt grundsätzlich nur, sofern das entsprechende

Schiff bei der Ermittlung der Taxonomiekonformität berücksichtigt wurde. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. _NfB

Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, um die Wesentlichkeit physischer Klimarisiken zu ermitteln, die sich auf die Leistung unserer Tätigkeit auswirken können. Bei der Identifizierung und Bewertung der physischen Klimarisiken wurde die gesamte Transportstrecke von Door-to-door berücksichtigt. Die Analyse erfolgte hierbei auf regionaler Ebene. Basierend auf den Einschätzungen zur Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wurde kein hohes Risiko für unsere Wirtschaftstätigkeiten identifiziert. _NfB

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für das Umweltziel der nachhaltigen Wassernutzung werden Tätigkeiten, die den Zustand oder das Potenzial von Wasserressourcen schädigen, als erheblich beeinträchtigend angesehen. _NfB

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der Analyse von Wasserrisiken (Erhaltung der Wasserqualität und Vermeidung von Wasserstress) bewertet. Potenzielle Beeinträchtigungen der Meeresumwelt durch die Seeschifffahrt können sich insbesondere durch Chemikalien im Schiffsanstrich, das Einschleppen von standortfremden Organismen als Bewuchs oder mit dem Ballastwasser, das Einbringen von Abwasser und Abfällen ins Meer, Schadstoffen aus Abgasen sowie Schiffsärm ergeben. Die möglichen Beeinträchtigungen werden bereits durch die DNSH-Kriterien anderer Umweltziele abgedeckt. _NfB

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Tätigkeiten mit einer erheblichen Ineffizienz bei der Nutzung natürlicher Ressourcen, u. a. bei Haltbarkeit, Reparaturfähigkeit, Nachrüstbarkeit, Wiederverwendbarkeit oder Recyclingfähigkeit der Produkte, stellen eine erhebliche Beeinträchtigung für das Umweltziel der Kreislaufwirtschaft dar. Sowohl in der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer des Schiffes müssen

daher Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung im Einklang mit der Abfallhierarchie bestehen. _NfB

Die Anforderungen an unsere Wirtschaftsaktivitäten in Bezug auf den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft werden teilweise bereits im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen durch den Flaggenstaat und durch Hafenstaatsinspektionen kontrolliert (z. B. die Überprüfung des Öl- und Abfallregisters). Darüber hinaus basierte unsere Analyse u. a. auf Abfallwirtschaftsplänen, Gefahrstoffinventaren und Shipboard-Management-Systemen. _NfB

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Für das Umweltziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung gelten Tätigkeiten, die zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen führen, als erhebliche Beeinträchtigung. Die technischen Bewertungskriterien machen insbesondere Vorgaben in Bezug auf Schwefeloxid- und Stickstoffoxidemissionen und Feinstaub, Einleitungen von Schwarz- und Grauwasser sowie zur Minimierung der Toxizität von Antifoulingfarben und Bioziden. _NfB

Die für das Umweltziel der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung geltenden Anforderungen an Schadstoffemissionen werden teilweise ebenfalls im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen durch den Flaggenstaat und durch Hafenstaatsinspektionen kontrolliert oder von der Werft dokumentiert. Darüber hinaus wurden insbesondere die Anforderungen der IMO an die Stickstoffoxidemissionen der jeweiligen Schiffsmotoren sowie die Verwendung zulässiger Bewuchsschutzsysteme überprüft. _NfB

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Tätigkeiten, welche Biodiversität und Ökosysteme schädigen, beeinträchtigen das Umweltziel von Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme erheblich. Die technischen Bewertungskriterien beziehen sich daher u. a. auf die Freisetzung von Ballastwasser, das nicht einheimische Arten enthält, die Einschleppung nicht einheimischer Arten durch biologischen Bewuchs (Biofouling) von Schiffsrümpfen und -nischen sowie Lärm und Vibrationen durch den Schiffsverkehr. _NfB

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen wurden Ballastwasser-Bewirtschaftungssysteme und -pläne, Pläne zur Verhinderung von Biofouling, Lärminderungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Gewährleistung der Unversehrtheit des Meeresbodens der jeweiligen Schiffe analysiert. _NfB

Da die Einhaltung der DNSH-Kriterien für die Erfüllung der Taxonomiekonformität in diesem Jahr nicht relevant war (siehe Ausführung zum Mindestschutz im nächsten Abschnitt), wurde die Analyse zu den Umweltzielen vier bis sechs nicht vollständig abgeschlossen. _NfB

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Unter dem Mindestschutz sind Verfahren zu verstehen, die sicherstellen, dass die Anforderungen bestimmter Rahmenwerke internationaler Menschenrechtsstandards befolgt werden. _NfB

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Die abzudeckenden Inhalte betreffen insbesondere

1. Menschenrechte (einschließlich Arbeits- und Verbraucherrechte);
2. Bekämpfung von Bestechung, Bestechungsgeldforderungen und Schmiergeldpressung;
3. Besteuerung und
4. fairen Wettbewerb. _NfB

Die Prinzipien in den genannten Rahmenwerken decken mehrere inhaltliche Bereiche ab und fordern die Einrichtung von Due-Diligence-Prozessen, welche die Einhaltung der Leitprinzipien sicherstellen sollen. Die Anforderungen des Mindestschutzes umfassen die gesamte Wertschöpfungskette, und implementierte Prozesse müssen für das gesamte Berichtsjahr bestehen. _NfB

Hapag-Lloyd kann die Erfüllung der Anforderungen an den Mindestschutz bislang noch nicht nachweisen. Wir arbeiten daran, die Implementierung der entsprechenden Due-Diligence-Prozesse vollumfänglich abzuschließen und die Anforderungen an den Mindestschutz nachzuweisen. _NfB

UNSERE KENNZAHLEN UND RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Zu den wichtigsten zu berichtenden Indikatoren gehören die Umsatz-Kennzahl, die CapEx-Kennzahl und die OpEx-Kennzahl. Die Kennzahlen werden in Übereinstimmung mit Anhang I der Delegierten Verordnung zu Artikel 8 ermittelt. _NfB

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zum Mindestschutz ist es Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2022 nicht möglich, taxonomiekonforme Aktivitäten zu berichten. Die Kennzahlen für das Geschäftsjahr 2022 stellen sich daher wie folgt dar: _NfB

Kennzahl	Nenner (in Mrd. EUR)	Taxonomie- fähig (%)	Taxonomie- konform (%)
Umsatz	34,5	99,9	0,0
Aktivität 6.10		99,9	0,0
Investitionsausgaben	2,6	98,4	16,3
Aktivität 6.10		94,6	16,3
Aktivität 6.12		0,0	0,0
Erwerb von Produktion		3,8	0,0
Betriebsausgaben	1,0	89,9	0,0
Aktivität 6.10		79,0	0,0
Aktivität 6.12		0,0	0,0
Erwerb von Produktion		10,9	0,0

Im Folgenden stellen wir unsere Rechnungslegungspolitik in Bezug auf die entsprechenden Kennzahlen dar. _NfB

Umsatz-Kennzahl

Definition

Der Anteil der taxonomiefähigen bzw. -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten an unserem Gesamtumsatz wurde berechnet als der Teil des Nettoumsatzes, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen bzw. -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten stammt (Zähler), dividiert durch den Nettoumsatz (Nenner), jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022. _NfB

Der Nenner der Umsatz-Kennzahl basiert auf unserem konsolidierten Nettoumsatz gemäß IAS 1.82 (a). Weitere Einzelheiten zu unseren Rechnungslegungsgrundsätzen für unseren konsolidierten Nettoumsatz finden Sie auf Seite 152 ff. unseres Geschäftsberichts 2022. _NfB

Der Zähler der Umsatz-Kennzahl ist definiert als der Nettoumsatz, der mit Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen bzw. -konformen wirtschaftlichen Tätigkeiten erzielt wird. _NfB

Berichterstattung

Unser konsolidierter Nettoumsatz beträgt 34.542,7 Mio. EUR und kann mit unserem Konzernabschluss abgestimmt werden, s. Gewinn- und Verlustrechnung auf Seite 144 unseres Geschäftsberichts 2022 („Umsatzerlöse“). _NfB

Auf die Wirtschaftstätigkeit 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ entfallen 34.516,7 Mio. EUR bzw. 99,9% vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse aus Nettofrachterlösen, Umsatzerlöse aus der punktuell vorgenommenen Vercharterung von Schiffen sowie der Vercharterung von Stellplätzen im Rahmen von Slotcharter-Verträgen sowie Stand- und Lagergelder (Demurrage und Detention). _NfB

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen können 1.378,0 Mio. EUR entsprechend 4,0% des Konzernumsatzes, Schiffen zugeordnet werden, welche die Bewertungskriterien einhalten, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Nicht einzelnen Schiffen zugeordnet werden können insbesondere Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention) sowie Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen. _NfB

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes für das Jahr 2022 nicht nachweisen kann, betragen die tatsächlichen taxonomiekonformen Umsatzerlöse 0,0 Mio. EUR bzw. 0,0% des Konzernumsatzes. _NfB

Hapag-Lloyd transportiert Container nicht nur auf eigenen oder gecharterten Schiffen, sondern durch die Inanspruchnahme von Allianz-, Vessel-Sharing- oder Slotcharter-Vereinbarungen zu einem erheblichen Teil auch auf fremden Schiffen. Da eine Prüfung der Kriterien für die Taxonomiekonformität für diese Schiffe aufgrund der Vielzahl der beteiligten externen Schiffsmanager, mit denen keine Vertragsbeziehung besteht, nicht durchführbar ist, werden diese Umsätze pauschal als nicht taxonomiekonform angesehen. _NfB

Für den Meldebogen zur Umsatz-Kennzahl wird auf Seite 110 verwiesen. _NfB

CapEx-Kennzahl

Definition

Die CapEx-Kennzahl ist definiert als die taxonomiefähigen bzw. -konformen Investitionen (Zähler) geteilt durch unsere Gesamtinvestitionen (Nenner). Die Gesamtinvestitionen umfassen die Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres vor Abschreibungen und Neubewertungen, einschließlich solcher, die sich aus Neubewertungen und Wertminderungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ergeben. Dies umfasst den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten (IAS 38), Sachanlagen (IAS 16) und Nutzungsrechten (IFRS 16). Im Nenner müssen ebenfalls Zugänge an immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten berücksichtigt werden, die aus Unternehmenszusammenschlüssen resultieren. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist nicht in CapEx enthalten, da er gemäß IAS 38 nicht als immaterieller Vermögenswert definiert ist. Weitere Einzelheiten zu unseren Rechnungslegungsgrundsätzen in Bezug auf unser CapEx finden Sie auf Seite 152 ff. unseres Geschäftsberichts 2022. _NfB

Der Zähler besteht aus den folgenden Kategorien taxonomiefähigen bzw. -konformen Investitionsausgaben:

- a) Investitionsausgaben, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen bzw. -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, („Kategorie a“);
- b) Investitionen, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten („CapEx-Plan“) sind („Kategorie b“);
- c) Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen bzw. -konformen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen, durch die bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird („Kategorie c“). _NfB

Berichterstattung

Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich im Hapag-Lloyd Konzern die Gesamtinvestitionen auf

- 10,3 Mio. EUR aus immateriellen Vermögenswerten und
- 2.591,9 Mio. EUR aus Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten. _NfB

Hierin enthalten sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2022 bei 141,2 Mio. EUR lagen. Somit ergaben sich insgesamt Investitionsausgaben in Höhe von 2.602,2 Mio. EUR. _NfB

Unsere Gesamtinvestitionen lassen sich zu unserem Konzernabschluss abstimmen, vgl. Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen in den Anmerkungen (10) und (11) auf den Seiten 192 und 194 unseres Geschäftsberichts 2022. _NfB

Vermögenswerte und Prozesse sind mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden, wenn sie wesentliche Komponenten sind, die für die Durchführung einer Wirtschaftstätigkeit erforderlich sind. Folglich werden Investitionen in unsere Schiffe und Container inklusive in Nutzungsrechte für Charterschiffe und gemietete Container aus der Wirtschaftsaktivität 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ grundsätzlich im Zähler der CapEx-Kennzahl berücksichtigt. _NfB

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben betragen 2.561,2 Mio. EUR bzw. 98,4 % der Investitionsausgaben des Konzerns. Diese stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeit 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ (Kategorie a und b). Daneben sind Investitionsausgaben in Höhe von 98,1 Mio. EUR bzw. 3,8 % der Investitionsausgaben des Konzerns im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, insbesondere dem Erwerb bzw. dem Leasing von Gebäuden und Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten 6.5 und 7.7), enthalten (Kategorie c). _NfB

Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden Investitionsausgaben auf Schiffen bei der Wirtschaftstätigkeit 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ nicht erneut berücksichtigt. _NfB

Die Investitionsausgaben können unmittelbar einzelnen Schiffen zugeordnet werden. Investitionsausgaben in Container lassen sich nicht eindeutig einzelnen Schiffen zuordnen und werden daher grundsätzlich anteilig über einen Verteilungsschlüssel auf Basis der tatsächlich transportierten Mengen je Schiff berücksichtigt. _NfB

Die Investitionsausgaben in Schiffe, welche die Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.10 einhalten, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird, sowie die anteiligen Investitionen in Container lagen bei 38,4 Mio. EUR bzw. 1,5 % der Investitionsausgaben des Konzerns. _NfB

Die Investitionsausgaben in Schiffe, welche die Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.12 einhalten, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird, lagen bei 15,6 Mio. EUR bzw. 0,6 % der Investitionsausgaben des Konzerns. Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurden nur Investitionsausgaben auf Schiffen berücksichtigt, welche nicht die technischen Bewertungskriterien der Wirtschaftstätigkeit 6.10 erfüllen. _NfB

Unter Pläne zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten fallen Investitionen in den Neubau und Erwerb von zwölf Dual-Fuel 23.660 TEU Containerschiffen. Die Schiffe werden in den Jahren 2023 bis 2025 ausgeliefert und sollen anschließend im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 6.10

eingesetzt werden. Die Investitionsausgaben in 2022 für Schiffe, welche bei Inbetriebnahme voraussichtlich einen wesentlichen Beitrag zum Klimaziel Umweltschutz beitragen und die entsprechenden DNSH-Kriterien erfüllen werden, belaufen sich auf 423,8 Mio. EUR bzw. 16,3 % der Investitionsausgaben des Konzerns. Wir gehen davon aus, dass wir vor dem Hintergrund der laufenden Umsetzungsprojekte spätestens zu Beginn des Jahres 2024 die Einhaltung der Minimum Safeguards nachweisen können. Daher werden die Investitionsausgaben in die entsprechenden Schiffe als taxonomiekonform berücksichtigt. Der gesamte Kapitalaufwand, der während der Laufzeit des CapEx-Plans anfallen wird, beträgt rd. 2,0 Mrd. EUR. _NfB

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes für das Jahr 2022 nicht nachweisen kann, können lediglich die Investitionsausgaben aus dem CapEx-Plan als taxonomiekonform angesehen werden. Daher betragen die taxonomiekonformen Investitionsausgaben 423,8 Mio. EUR bzw. 16,3 % des Konzernumsatzes. _NfB

Für den Meldebogen zur CapEx-Kennzahl wird auf Seite 111 verwiesen. _NfB

OpEx-Kennzahl

Definition und Überleitung

Der OpEx-Kennzahl ist definiert als taxonomiefähige bzw. -konforme OpEx (Zähler) geteilt durch unsere gesamten Taxonomie-OpEx (Nenner). _NfB

Der Taxonomie-OpEx besteht aus direkten, nicht kapitalisierten Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche anderen direkten Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens beziehen. Dazu gehören:

- Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, die in der Berichtsperiode in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand erfasst wurden (vgl. Seite 193 des Geschäftsberichts 2022). In Übereinstimmung mit unserem Konzernabschluss (IAS 38.126) umfasst dies alle nicht aktivierten Ausgaben, die direkt den Forschungs- oder Entwicklungsaktivitäten zuzuordnen sind.
- Das Volumen der nicht aktivierten Leasingverhältnisse wurde nach IFRS 16 ermittelt und beinhaltet Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse von geringem Wert (vgl. Seite 235 ff. unseres

Geschäftsberichts 2022). Auch wenn Leasingverhältnisse von geringem Wert nicht explizit in der Delegierten Verordnung zu Artikel 8 erwähnt werden, haben wir die Gesetzgebung so interpretiert, dass diese Leasingverhältnisse einzubeziehen sind.

- Wartungs- und Reparaturkosten und andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens wurden auf Grundlage der Sachkonten gemäß Hauptbuch ermittelt. Die entsprechenden Aufwendungen finden sich in der Gewinn- und Verlustrechnung sowohl in den Transportaufwendungen als auch im sonstigen betrieblichen Ergebnis. Die Wartungs- und Reparaturkosten beinhalten auch Aufwendungen für Gebäudesanierungsmaßnahmen. _NfB

Zu den berücksichtigten OpEx gehören in der Regel Kosten für Dienstleistungen und Materialkosten für die tägliche Instandhaltung sowie für regelmäßige und ungeplante Wartungs- und Reparaturmaßnahmen. Diese Kosten werden direkt unserem Sachanlagevermögen zugerechnet. _NfB

Zu den berücksichtigten OpEx gehören nicht die Ausgaben für den täglichen Betrieb der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens, wie beispielsweise Aufwendungen für Brennstoffe, Handling & Haulage oder Personalaufwendungen. Aufwendungen für Slotcharter wurden im vergangenen Jahr im Nenner der OpEx-Kennzahl berücksichtigt. Da es sich jedoch nicht um Leasingverhältnisse im Sinne der IFRS 16 handelt, haben wir die entsprechenden Aufwendungen in diesem Jahr nicht im OpEx-Nenner berücksichtigt. _NfB

Direkte Kosten für Schulungen und sonstiger Anpassungserfordernisse bei den Arbeitskräften sind weder im Nenner noch im Zähler enthalten. Der Grund dafür ist, dass Anhang I der Delegierten Verordnung zu Art. 8 diese Kosten nur im Zähler aufführt, was eine mathematisch sinnvolle Berechnung der OpEx-Kennzahl nicht zulässt. _NfB

Der Zähler der OpEx-Kennzahl besteht wie der Zähler der CapEx-Kennzahl aus den Kategorien a) bis c) taxonomiefähiger bzw. -konformer Betriebsausgaben. Die entsprechenden Ausführungen zu den Kategorien taxonomiefähiger bzw. -konformer Investitionsausgaben gelten in Bezug auf die Betriebsausgaben entsprechend. _NfB

Berichterstattung

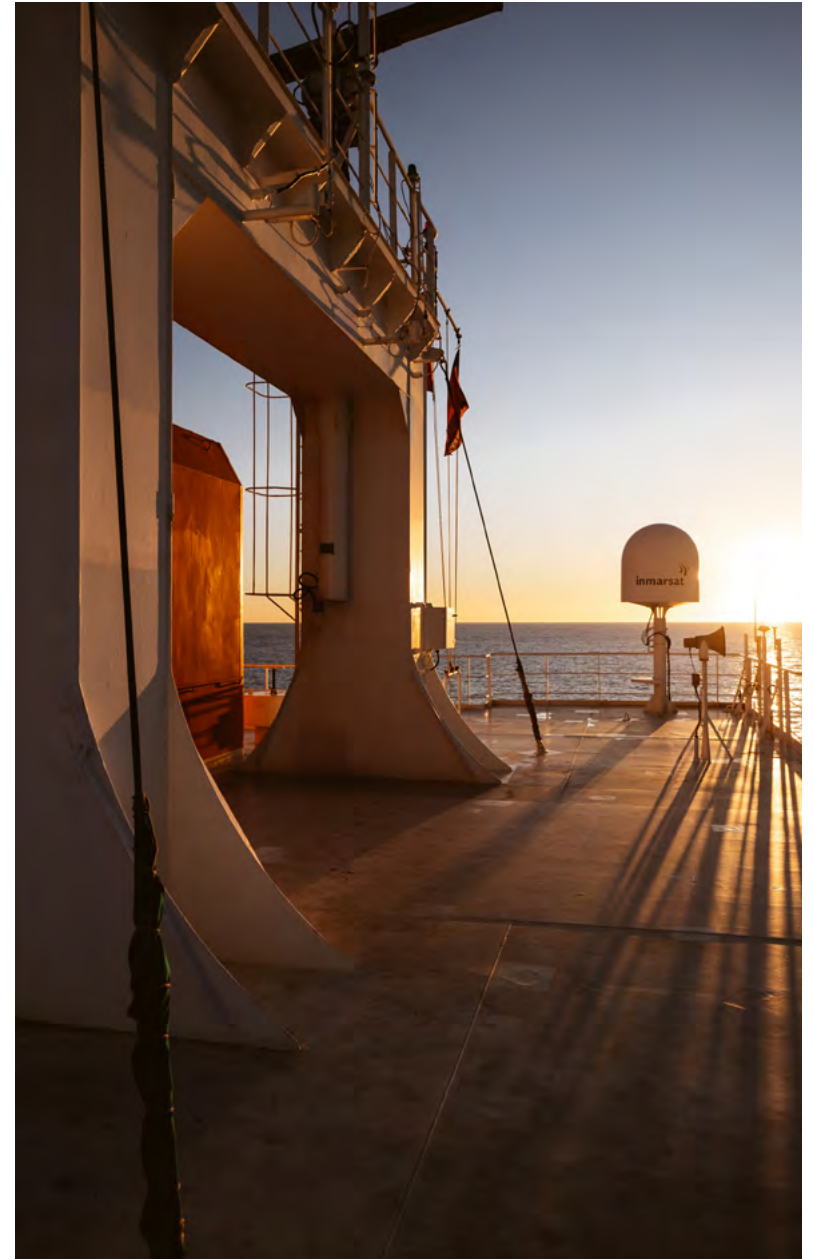
Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich im Hapag-Lloyd Konzern die gesamten Taxonomie-OpEx auf 1.060,3 Mio. EUR. _NfB

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben betragen 953,4 Mio. EUR bzw. 89,9 % der Betriebsausgaben des Konzerns. Diese stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeit 6.10 „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ (Kategorie a). Daneben sind Betriebsausgaben in Höhe von 115,7 Mio. EUR bzw. 10,9 % der Betriebsausgaben des Konzerns im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus verschiedenen taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, insbesondere der Renovierung sowie dem Erwerb bzw. dem Leasing von Gebäuden und Fahrzeugen sowie dem Datenhosting und damit verbundenen Tätigkeiten (Wirtschaftstätigkeiten 6.5, 7.2, 7.7 und 8.1), enthalten (Kategorie c). _NfB

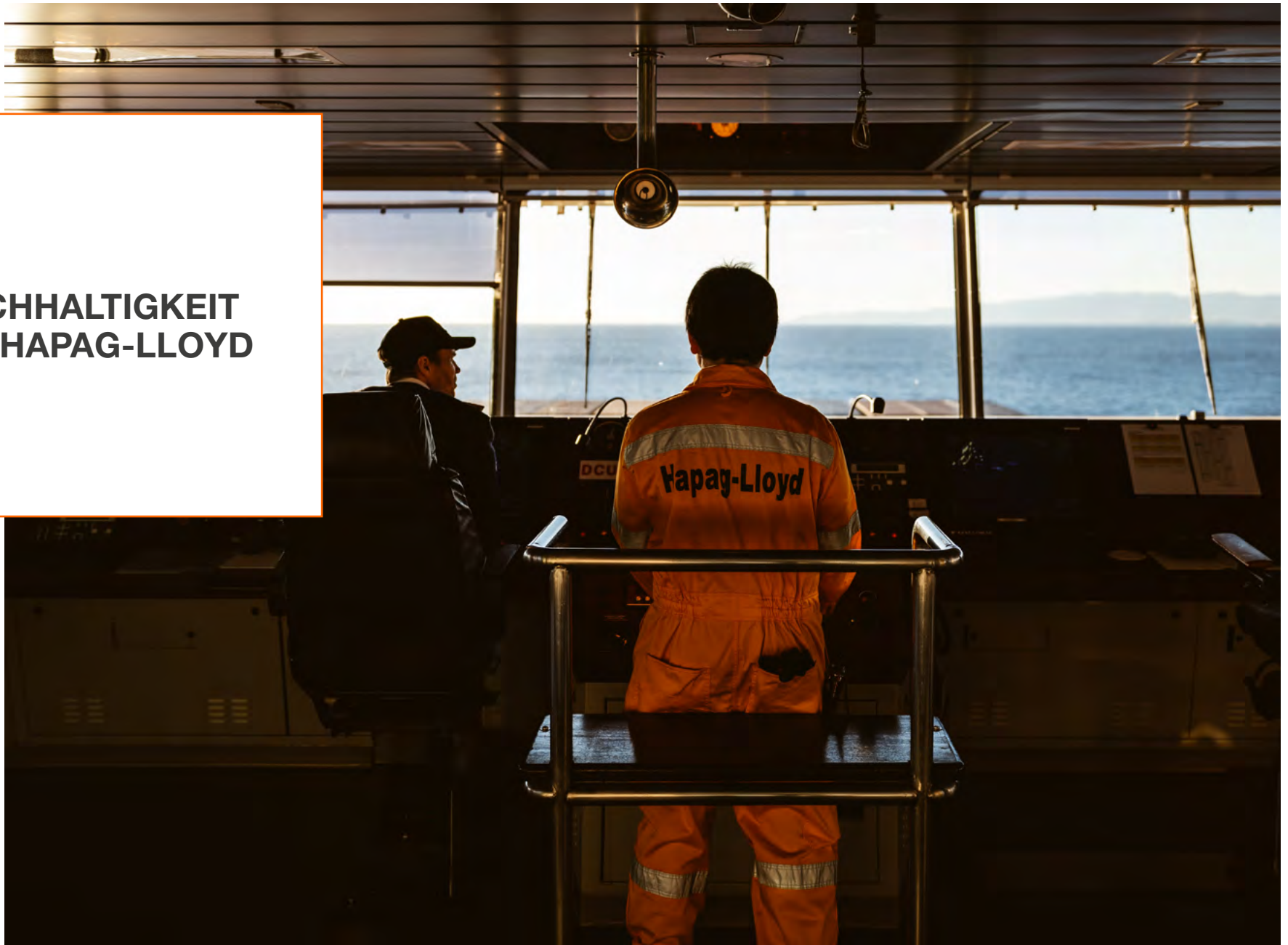
Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden Betriebsausgaben auf Schiffen bei der Wirtschaftstätigkeit 6.12 „Nachrüstung von Schiffen für die Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ nicht erneut berücksichtigt. _NfB

Da Hapag-Lloyd die Einhaltung des Mindestschutzes für das Jahr 2022 nicht nachweisen kann, betragen die tatsächlichen taxonomiekonformen Betriebsausgaben 0,0 Mio. EUR bzw. 0,0 % des Konzernumsatzes. _NfB

Für den Meldebogen zur OpEx-Kennzahl wird auf Seite 112 verwiesen. _NfB



**NACHHALTIGKEIT
BEI HAPAG-LLOYD**



Nachhaltigkeitsmanagement

Wir wollen durch unser Engagement im Bereich Nachhaltigkeit die Perspektiven und Chancen für zukünftige Generationen erhalten. Um diese Ausrichtung in unsere Geschäftstätigkeit und unser tägliches Handeln zu integrieren, haben wir Strukturen und Prozesse für ein Nachhaltigkeitsmanagement eingeführt. [_NfB](#)

UNSER NACHHALTIGKEITSVERSTÄNDNIS [_3-3](#)

Wertebasiertes und verantwortungsvolles Handeln in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales ist fest in unserer Unternehmenskultur verankert. Als hanseatisches Traditionsunternehmen handeln wir nach diesem Verständnis und haben es in unserer Nachhaltigkeitspolitik in Form verbindlicher Leitlinien und Grundsätze festgeschrieben, ergänzt durch unsere Globale Ethikrichtlinie (s. S. 23 f.).

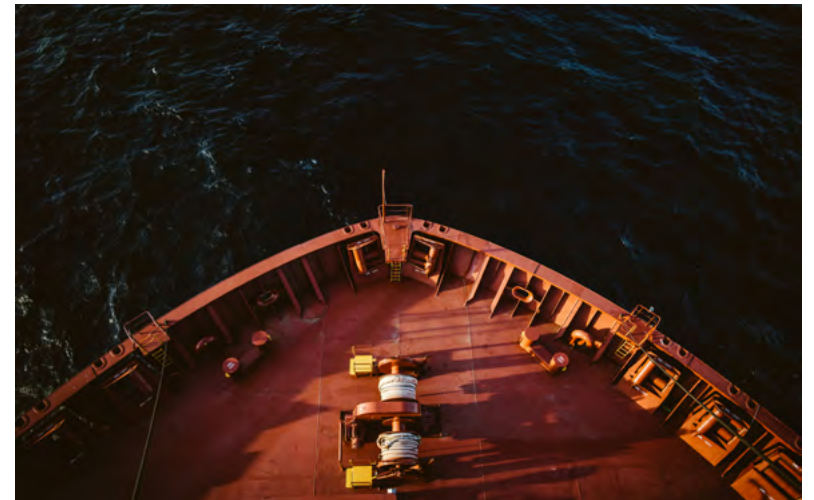
Wir wollen unseren Einfluss auf Klima und Umwelt so gering wie möglich halten. Insbesondere durch die Reduzierung von Treibhausgasen, z. B. mittels Nutzung von Biofuels, daneben aber auch durch Initiativen wie den Ausbau des Stahlbodenanteils in Containern oder durch die Teilnahme an Walschutzprogrammen zum Erhalt der Biodiversität, beabsichtigen wir, die Umweltauswirkungen unserer Geschäftstätigkeit zu minimieren. Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie stärken wir darüber hinaus die Diversität im Unternehmen und unterstützen die Gesellschaft durch unsere Corporate-Citizenship-Projekte. Diese Aktivitäten haben positive Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt.

Ende 2021 haben wir Nachhaltigkeit als vierte Säule in unsere Unternehmensstrategie Strategy 2023 aufgenommen. Über unsere Nachhaltigkeitsstrategie haben wir Ziele und Maßnahmen für diese Säule entwickelt.

Hapag-Lloyd-Nachhaltigkeitsstrategie

Mit der Ende 2021 vorgestellten Nachhaltigkeitsstrategie verfolgen wir das Ziel, im Einklang mit unserem unternehmerischen Selbstverständnis einen wirksamen Beitrag zur Nachhaltigkeit in der Schifffahrt zu leisten. Das übergeordnete Ziel ist eine klimaneutrale Schifffahrt bis 2045. Mit unserer Strategie wollen wir den globalen Herausforderungen auf dem Weg unserer Branche in eine saubere Zukunft begegnen. [_NfB](#)

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie umfasst drei Fokusfelder: „Saubere Schifffahrt und zukunftssichere Antriebe“, „Vielfalt und Gesellschaft“ sowie „Compliance und Verantwortung“. Auf diesen Feldern wurden acht Fokusthemen mit dazugehörigen Zielen und Maßnahmen definiert, die wir seit 2022 strategisch verfolgen und umsetzen. Das verantwortliche Sustainability-Team kommuniziert dazu kontinuierlich mit den Fachabteilungen. [_NfB](#) [_2-13](#)





Unser Programm „Prepare for Tomorrow“ _NfB

Zentrales Thema unserer Nachhaltigkeitsstrategie ist der Netto-Null-Treibhausgasausstoß für die gesamte Flotte bis 2045. Den Fokus unserer Arbeit haben wir 2022 daher auf die Dekarbonisierung gelegt und dazu innerhalb des Programms „Prepare for Tomorrow“ vier Arbeitsfelder definiert:

- **Sustainable Fleet**
- **Sustainable Fuels**
- **Sustainable Products**
- **Sustainable Offices**

In jedem Arbeitsfeld werden die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt, insbesondere die Emissionsreduzierung, aber auch die Berücksichtigung von Anforderungen unserer Kunden. Im Arbeitsfeld Sustainable Offices ist ein Ziel die Stärkung des Bewusstseins für nachhaltige Themen bei unseren Beschäftigten. Quartalsweise wird der Vorstand über Fortschritte informiert. Ziel ist es, die Nachhaltigkeitsstrategie weiter umzusetzen und damit zur Hapag-Lloyd Strategy 2023 beizutragen. Für den Zeitraum danach arbeiten wir an einer neuen und umfassenden Unternehmensstrategie für den Zeitraum bis 2030. (Mehr dazu S. 44 ff., 62ff.) _2-13

SUSTAINABLE FLEET _NfB

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
100%ige Übereinstimmung der Flotte mit den regulatorischen Änderungen (EEXI und CII), die ab dem 01.01.2023 gelten	Bewertung und entsprechende Umsetzung von Nachrüstungsoptionen zur Effizienzsteigerung bei ca. 150 Schiffen in den nächsten fünf Jahren	Umrüstung eines hydrodynamisch optimierten Bugwulstes sowie vier Propeller
Effizienzsteigerung der Flotte	Operative Anpassungen im Betrieb der Schiffe (beispielsweise Anpassung der Geschwindigkeitsprofile)	Fortlaufende Überprüfung und Anpassung der Geschwindigkeitsprofile

SUSTAINABLE FUELS _NfB

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
Ausbau der Beschaffung von Biofuels	Sicherung der Versorgung mit flüssigem Biofuel durch Verträge mit Lieferanten	Rund 120.500 Tonnen gebunkerte Biofuel-Mischung (Vorjahr: rund 18.500 Tonnen)
Sicherstellung des mittel- und langfristigen Zugangs zu ausgewählten alternativen Kraftstoffen zu wettbewerbsfähigen Preisen	Austausch mit potenziellen Lieferanten	

SUSTAINABLE PRODUCTS _NfB

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
Angebot von nachhaltigeren, klimaschonenderen Transportoptionen durch Biofuels für Kunden	Aufbau eines grünen Hapag-Lloyd-Transportprodukts	Umsetzung von Transporten für Kunden mit Biofuel
Verbesserte Transparenz bezüglich unserer CO ₂ -Emissionen gegenüber unseren Kunden	Aufbau einer zentralen IT-Lösung zu CO ₂ -Berechnungen für diverse Anwendungsfälle	Erste IT-seitige Anpassungen

SUSTAINABLE OFFICES _NfB

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
Signifikante Treibhausgaseinsparungen im Bürobetrieb (landseitig) bis Ende 2023	Verbesserung der Energieeffizienz von Büros	Lokale Umsetzung der Maßnahmenpläne entsprechend der Gegebenheiten vor Ort (beispielsweise Umstellung auf LED-Beleuchtung und Installation von Bewegungsmeldern)
	Bevorzugung von erneuerbaren Energien für Büros	Lokale Umsetzung der Maßnahmenpläne entsprechend der Gegebenheiten vor Ort
	Green-&Smart-Building-Konzepte für Büros	
Ausschließliche Unterstützung von E-Dienstfahrzeugen ab 2027	Anpassung der Firmenwagenrichtlinie	Firmenwagenrichtlinie angepasst
Förderung von Dienstreisen per Zug	Anpassung der Reiserichtlinie	Anpassung der Reiserichtlinie in Vorbereitung

SAUBERE SCHIFFFAHRT UND ZUKUNFTSSICHERE ANTRIEBE

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
Weniger Treibhausgasemissionen _NfB		
Reduzierung der CO ₂ e-Intensität (EEOI)* der gesamten Flotte um 30 % bis 2030 gegenüber 2019; im Einklang mit der Reduzierung für die eigene Flotte von 60 % bis 2030 gemäß AER** gegenüber 2008	Investition in effizienzsteigernde Umbaumaßnahmen für ca. 150 Schiffe innerhalb der nächsten fünf Jahre (Fleet-Upgrade-Programm (FUP))	Erreichung des AER*** unter der definierten Trajektorie. 2021: 39 % gegenüber 2008 Umrüstung eines hydrodynamisch optimierten Bugwulstes sowie vier Propeller
Netto-Null-Treibhausgasausstoß für die gesamte Flotte bis 2045 unter Verwendung von alternativen Kraftstoffen	Investition in zwölf neue Dual-Fuel-Containerschiffe in den Jahren 2020 und 2021 Vermehrte Bunkerung und Verwendung von Biofuel-Mischung	Stapellauf des ersten Schiffes Rund 120.500 Tonnen gebunkerte Biofuel-Mischung (Vorjahr: rund 18.500 Tonnen)
Saubere Luft _NfB		
Kontinuierliche Verringerung der Emissionen von Luftschadstoffen wie Schwefel- und Stickoxiden	Investition in zwölf neue Dual-Fuel-Containerschiffe in den Jahren 2020 und 2021 (s. auch unter Ziel „Weniger Treibhausgasemissionen“)	Stapellauf des ersten Schiffes
Verringerung der Luftschadstoffemissionen von Landtransporten im Vor- und Nachlauf	Vorbereitende Maßnahme: Entwicklung einer Emissionsdatenbank zur Erhöhung der Transparenz der Emissionen über die gesamte Transportkette	Erste IT-seitige Anpassungen
Nachhaltige Lieferkette _NfB		
Entwicklung einer nachhaltigen Lieferkette	Berücksichtigung von Nachhaltigkeit, gemessen anhand eines umfassenden ESG-Fragenkatalogs, bei Vergabeentscheidungen im Einkauf ab 2023	Erste Testläufe

* Gemäß EEOI (Energy Efficiency Operational Indicator). Misst das Verhältnis der Emissionen pro Einheit der realen Transportleistung (in Tonnen Ladung x nautische Meilen)

** Gemäß AER (Annual Efficiency Ratio)

*** Anwendung der Tank-to-Wheel (TTW)-Betrachtung, also die Nutzung des Kraftstoffs auf dem Schiff sowie die Emissionen im Fahrbetrieb

VIELFALT UND GESELLSCHAFT

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
Diversity _NfB		
Erhöhung des Anteils weiblicher Mitarbeitender im Talentförderprogramm und Führungsnachwuchsprogramm auf 50 % bis 2023	Women@Hapag-Lloyd (Arbeitsgruppe) Auswahl von weiblichen Mitarbeitenden für Talentförderprogramm und Führungsnachwuchsprogramm	Anteil an Frauen im TDP: 47 % Anteil an Frauen in ALPHA: 37 %
Erhebliche Erhöhung des Anteils weiblicher Führungskräfte auf den ersten vier Ebenen bis 2030	Women@Hapag-Lloyd (Arbeitsgruppe) Auswahl von weiblichen Mitarbeitenden für Führungspositionen	Anteil an weiblichen Führungskräften auf den ersten vier Ebenen des Landpersonals: 17 %
Gesellschaftliches Engagement _NfB _2-6		
Fokussierung auf Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und Meeresschutz	Unterstützung der UNICEF-Bildungsinitiative „Schulen für Afrika“ Hapag-Lloyd Cares: Förderung von sozialen und ökologischen Engagements von Mitarbeitenden* durch einen freiwilligen Tag und Unterstützung von lokalen Initiativen durch finanzielle Mittel	Fortlaufend Unterschiedliche Engagements und Aktivitäten (s. Kapitel Gesellschaftliches Engagement, S. 103)

* Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG

ZIELE	MASSNAHMEN	STATUS 2022
Ressourcenschonung _NfB		
Wir recyceln 100 % der eigenen Schiffe nachhaltig.	Erfüllung der Anforderungen der Hapag-Lloyd Ship Recycling Policy 	Nicht anwendbar, da keine Schiffe im Jahr 2022 recycelt wurden
	Mitgliedschaft bei der Ship Recycling Transparency Initiative	
Weitgehende Abfallvermeidung bis 2030: Die in den Hapag-Lloyd-Büros anfallenden Abfälle sollen schrittweise reduziert und zunehmend recycelt werden.	Gründung von lokalen Green Teams in den Regionen. Planung und Umsetzung von ersten Maßnahmen im Berichtsjahr	Individuelle Umsetzung der Maßnahmenpläne in den Büros gestartet (u. a. Förderung von Recycling und Verzicht auf Einwegartikel)
Transportsicherheit _NfB		
Fokussierung auf die Transportsicherheit, d. h. die Gewährleistung der Sicherheit und des Wohlergehens der Besatzung, Fracht und Umwelt	Implementierung des Tools „HazCheck Detect“ zur Identifizierung von undeklarierten Gefahrgut-Buchungen	Abgeschlossen
Vermeidung von Verlusten von Containern auf See und an Land	Interner Austausch mit Fachabteilungen zur Implementierung eines zentralen Monitoring-Systems	Austausch gestartet
Biodiversität _NfB		
Innerhalb der eigenen Flotte null Verstöße gegen die Vorschriften in Bezug auf Ballastwasser und freigesetzte Stoffe	Implementierung von bestehenden und neuen Regularien durch unsere Management-Systeme, z. B. durch Fleet Circulars / Owner's Circulars	Weder Verstöße gegen internationale Vorgaben zum Umgang mit Ballastwasser noch Leckagen
	Regelmäßige Überwachung der Funktionsfähigkeit der Ballastwasserbehandlungsanlagen	
Betrieb der eigenen Schiffe sowie Charterschiffe auf einheitlich hohem Umweltstandard bis 2024	Datenanalyse der eigenen Schiffe und der Charterschiffe mit dem Schwerpunkt Umwelt zur Prüfung einer möglichen Vereinheitlichung von Umweltstandards	Ausbau des digitalen Berichtswesens für Abfallentsorgung

Im Fokus unserer Aktivitäten steht die Reduktion des Energieverbrauchs und damit auch die Senkung der CO₂e-Emissionen in der Flotte. Im Jahr 2022 haben wir dazu ein Team aufgebaut, das die Dekarbonisierung insbesondere durch die Nutzung alternativer Treibstoffe (u. a. Biofuel) vorantreiben soll. Außerdem sind wir zwei maritimen Forschungs- und Entwicklungszentren beigetreten – dem Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping

in Kopenhagen und dem Global Centre for Maritime Decarbonisation in Singapur. Vertreter aus der Branche arbeiten in diesen Initiativen gemeinsam an Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Neben der Fokussierung unserer Aktivitäten auf die Dekarbonisierung stand das gesellschaftliche Engagement von Hapag-Lloyd im Mittelpunkt vieler Initiativen (s. Kapitel Gesellschaftliches Engagement, S. 103). _3-3



An unseren Bürostandorten haben wir Green Teams gebildet, die sich um die Identifizierung von Möglichkeiten einer nachhaltigen Büroarbeitsplatzgestaltung kümmern.



»Die Sensibilisierung und Einbeziehung unserer Beschäftigten, wenn es um die Schaffung einer Kultur der Nachhaltigkeit am Arbeitsplatz geht, ist uns wichtig. Sie bildet das Fundament, um Maßnahmen in unseren Büros effektiv umzusetzen.«

Yves Kaminski,
Manager Sustainability



Darüber hinaus haben wir auch unsere Aktivitäten zur Verringerung von CO₂-Emissionen im laufenden Bürobetrieb und im Bereich Geschäftsreisen durch entsprechende Maßnahmen vorangetrieben. Unsere Green Teams entwickelten auf regionaler Ebene Maßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung und zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Über den aktuellen Status wird auf Seite 44 unter Sustainable Offices berichtet.

2022 haben wir im Schiffsbetrieb insbesondere drei Maßnahmen verfolgt, die einen erheblichen Beitrag zur angestrebten Dekarbonisierung leisten können:

- **LNG:** Hapag-Lloyd war 2020 die erste Reederei weltweit, die mit der „Brussels Express“ (ehemals „Sajir“) ein bestehendes Großcontainerschiff (15.000 TEU) auf Dual-Fuel-Antrieb umgerüstet hat. Dadurch kann bei der Verwendung von LNG, Biomethan oder synthetischem Methan der Ausstoß von Schwefeloxid, Stickstoffoxid, Feinstaub und CO₂ reduziert werden (s. Neue Antriebsart LNG, S. 66). Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten haben wir das Thema weiter vorangetrieben und in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt zwölf Schiffe mit Dual-Fuel-Antrieb bestellt. Das erste neue Schiff mit Dual-Fuel-Antrieb wird voraussichtlich im Mai 2023 ausgeliefert.
- **Biofuels:** 2022 hat die IMO im Rahmen des MEPC78 die Freigabe dafür erteilt, dass Schiffe ohne dezidierte Zertifizierung mit einem Biofuel-Anteil von bis zu 30 % (B30) betrieben werden dürfen. Das von Hapag-Lloyd verwendete Biofuel wird dabei nachweislich aus Abfällen gewonnen und steht nicht mit der Produktion von Nahrungsmitteln in Konkurrenz.
- **Fleet-Upgrade-Programm:** Mit dem Fleet-Upgrade-Programm strebt Hapag-Lloyd die technische Erneuerung der Bestandsflotte an, um die CO₂-Emissionen zu senken. Die geplanten Maßnahmen umfassen den Einbau strömungsoptimierter Bugwulste, neue widerstandsmindernde Unterwasseranstriche und den Einsatz energieeffizienz-optimierter Schiffspropeller. Den Auftakt machte im September 2022 in Dubai das 7.500-TEU-Schiff „Ningbo Express“ von Hapag-Lloyd. Es wurden im Rahmen der Dockung zur Klassenerneuerung Bugwulst und Propeller erneuert. Das Schiff spart so je nach Fahrtzustand zwischen 10 und 13 % Brennstoff und CO₂-Emissionen ein.

Wir setzen darüber hinaus im Berichtsjahr weiterhin Vorsorgemaßnahmen zum Schutz von Mensch, Umwelt, Ladung und Sachanlagen um. Das beinhaltet u. a. die Zertifizierung nach ISO-Standards, die Implementierung des Safety Management Systems (SMS) auf unseren Schiffen und die Einbeziehung von Umweltschutzregeln in unser Emergency Manual (s. Klima- und Umweltschutz, S. 62 ff.). [_NFB_3-3](#)

Unsere nachhaltigkeitsbezogenen Ansprüche an Lieferanten und Subunternehmer bauen wir konstant weiter aus. Im Rahmen des Lieferantenmanagements werden seit 2020 verschiedene Bewertungskriterien im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigt. Das Thema Nachhaltigkeit steht auch im Mittelpunkt gemeinsamer Verbesserungsprojekte mit unseren Lieferanten (s. Nachhaltige Beschaffung, S. 59 ff.).

Wir unterstützen die SDGs

Mit unseren Aktivitäten leisten wir einen Beitrag insbesondere zu den folgenden sechs der 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen:



SEITE
85
Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten des lebenslangen Lernens für alle fördern.



SEITE
80, 94,
97
Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern.



SEITE
64
Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen.



SEITE
71
Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen.



SEITE
22
Friedliche und inklusive Gesellschaften im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen.



SEITE
52
Umsetzungsmittel stärken und die globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung mit neuem Leben füllen.

HAPAG-LLOYD NACHHALTIGKEITSBEIRAT

Unser im Jahr 2021 gegründeter Nachhaltigkeitsbeirat traf sich 2022 zweimal und diskutierte mit uns über unsere neue Nachhaltigkeitsstrategie und das Thema Treibhausgase. Zur Sprache kamen aber auch die Maßnahmen, die Hapag-Lloyd zum Schutz seiner Mitarbeitenden in der Ukraine ergriffen hat, und das humanitäre Hilfsprogramm von Hapag-Lloyd für die Ukraine. Durch die Einrichtung des Nachhaltigkeitsbeirats möchte Hapag-Lloyd Feedback von externen Vertretern aus Wissenschaft, Politik, UN-Organisationen und NGOs aufnehmen. Der Beirat setzt sich aus sechs externen Nachhaltigkeitsexperten und vier Hapag-Lloyd-Mitarbeitenden zusammen. [_NfB_2-29](#)



Der Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsbeirat:

Von links nach rechts: Boris Herrmann, Profisegler und Klimaaktivist – Aaron Dietenberger, Mitglied der Naturschutzjugend NAJU – Ulf Schawohl, Senior Managing Director Regulatory Affairs & Sustainability Hapag-Lloyd – Dr. Anjes Tjarks, Senator der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg – Mark Frese, Chief Financial Officer Hapag-Lloyd – Rolf Habben Jansen, Chief Executive Officer Hapag-Lloyd – Jörg Weber, Chefredakteur ECoreporter – Janin Aden, Senior Director Sustainability Hapag-Lloyd – Prof. Dr. Dr. h.c. Stefan Schaltegger, Professor für Nachhaltigkeitsmanagement – (nicht auf dem Foto: Dr. Bettina Kaltenhäuser, Corporate Partnerships Manager bei UNICEF)

ZERTIFIZIERTES QUALITÄTS- UND UMWELTMANAGEMENT

-3-3

Kern unseres Nachhaltigkeitsmanagements ist das Quality and Environmental Management (QEM)-System, das nach ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert ist. Entsprechend unseres Zertifikatsrahmens haben wir im Jahr 2022 Audits vor Ort und virtuell durchgeführt. Unser QEM-Zertifikat umfasst die Zentrale, sämtliche Regionen und etablierte Quality Service Centers (QSC). Die Liste aller auditierten Organisationseinheiten kann dem aktuellen ISO-Zertifikat auf unserer Website entnommen werden [↗](#). Daneben halten wir weiterhin am etablierten Prozess fest und auditieren jährlich intern Areas, Regionen, QSCs und die Zentrale hinsichtlich der Erfüllung der ISO-Vorgaben. Die Ergebnisse der Audits nutzen wir, um unsere Prozesse fortlaufend zu verbessern. [_NfB _2-18](#)

2022 wurden weltweit insgesamt 99 (Hapag-Lloyd AG: 31) interne und externe Audits durchgeführt. In diesem Zusammenhang nehmen Mitarbeitende¹ an Land an verpflichtenden Trainings zum Thema QEM teil; diese Trainings wurden im Berichtszeitraum aktualisiert. Im Rahmen der Anforderungen von ISO 9001 werden u. a. der Kundenfokus, die ständige Verbesserung, die Arbeitssicherheit, das Mitarbeitertraining und die Evaluation von Dienstleistern mithilfe eines risikobasierten Ansatzes bewertet. Bei den Auditierungen gemäß ISO 14001 geht es u. a. um Themen wie den effizienten Umgang mit Ressourcen und die Reduzierung negativer Umwelteinflüsse sowie die Einhaltung aller Umweltgesetze und Verordnungen. Für einige Themenbereiche haben wir regionsübergreifende und regionale QEM-Ziele sowie Maßnahmenpakete definiert, die einmal jährlich nachgehalten werden.

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements

Das Thema Nachhaltigkeit wird bei Hapag-Lloyd durch die Abteilung Sustainability verantwortet. Die Abteilung ist Teil der Stabsstelle Regulatory Affairs & Sustainability und berichtet direkt an den CEO. Im Berichtsjahr wurde die Abteilung um ein Dekarbonisierungs-Team erweitert. [_NfB _2-9, 2-12](#)

¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



Das Dekarbonisierungs-Team der Nachhaltigkeitsabteilung bei einer Besprechung. Von links nach rechts: Jasper Ploog, Laura Münsterberg, Arne Maibohm, Martin Koepke, Ratna Nataliani

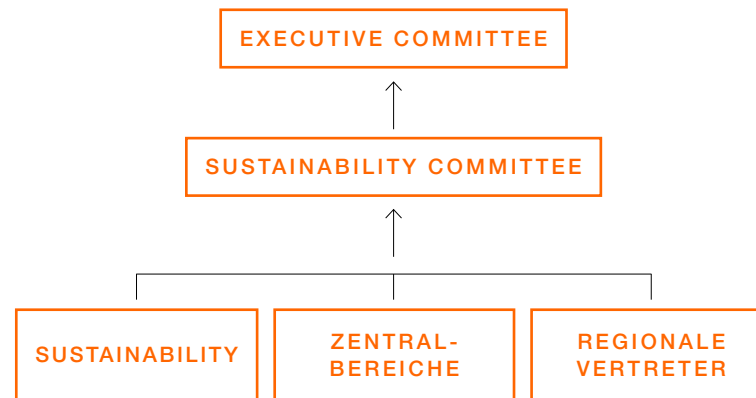
Regulatory Affairs & Sustainability koordiniert und begleitet unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten abteilungsübergreifend, u. a. das Umweltmanagement für den See- und Landbetrieb als Teil unseres konzernweiten QEM-Systems. Das neue Dekarbonisierungs-Team untersucht zukünftige Technologien und Brennstoffe, Entwicklungen in der Branche und mögliche Maßnahmen zur Energieeffizienz für Hapag-Lloyd in enger Abstimmung mit den Fachabteilungen. Die Abteilung Regulatory Affairs & Sustainability ist zudem verantwortlich für die Beantwortung von Anfragen zu Nachhaltigkeitsthemen und die Mitarbeit in Arbeitsgruppen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen. Darüber hinaus koordiniert sie die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts. [_NfB _2-14](#)

Die Abteilung Sustainability informiert darüber hinaus das Sustainability Committee (bestehend aus Bereichsleitern und Vertretern aus den Regionen) zu laufenden Nachhaltigkeitsaktivitäten. Das Committee trägt zur Identifikation von Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen bei, fördert den bereichsübergreifenden Informationsaustausch und beteiligt sich an der Koordination von

nachhaltigkeitsbezogenen Maßnahmen. Es berichtet direkt an das Executive Committee, dem der Vorstand angehört. Das Sustainability Committee hat im Frühjahr 2022 getagt. [_NfB _2-9, 2-12, 3-1](#)

Gegenstand regelmäßiger Sitzungen mit dem Vorstand sind nachhaltigkeitsrelevante Themen, wie z. B. nachhaltige Antriebe. [_2-12](#)

NACHHALTIGKEITSORGANISATION VON HAPAG-LLOYD



Weltweit sind in den Regionen, Areas und Zentralbereichen über 100 sogenannte QEM Delegates (Hapag-Lloyd AG: über 20) im Einsatz. Sie unterstützen die operative Nachhaltigkeitsarbeit der Abteilung Sustainability, indem sie Nachhaltigkeitsaktivitäten koordinieren sowie die Umsetzung des QEM-Systems sicherstellen. Die Delegates nehmen außerdem an der jährlichen Nachhaltigkeitskonferenz teil. 2022 fand die jährliche Nachhaltigkeitskonferenz im Dezember statt, u. a. zu Themen wie dem QEM-Status, unseren Fortschritten bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie, dem Nachhaltigkeitsbericht und neuen Trainings. [_NfB _2-14](#)



Auszeichnungen und Ratings

Im Jahr 2022 wurde Hapag-Lloyd erneut von EcoVadis bewertet und mit Silber ausgezeichnet. Außerdem haben wir uns im Jahr 2022 zum zweiten Mal am CDP-Rating beteiligt und ein B-Rating für unser Klimawandelmanagement erhalten. Die guten Bewertungen nehmen wir als Ansporn, zusätzliche Maßnahmen aufzusetzen und bestehende Aktivitäten, beispielsweise im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie und im Bereich Klimaschutz, weiter auszubauen. [_2-18](#)

Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements

Wir streben eine fortlaufende Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements bei Hapag-Lloyd an. Im Kern unserer Anstrengungen stand im Berichtsjahr die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie, über die wir im Einklang mit der Hapag-Lloyd Strategy 2023 spezifische Nachhaltigkeitsziele verfolgen. Hierfür haben wir im Jahr 2022 weiter an der Ausgestaltung von Maßnahmen und Projekten gearbeitet.

Wesentliche Themen und Risiken

Hapag-Lloyd ist ein global agierendes Dienstleistungsunternehmen. Unsere Arbeit und die Entscheidungen, die wir treffen, sind verbunden mit Entwicklungen in Gesellschaft, Umwelt und Weltwirtschaft. Unsere Stakeholder tragen unterschiedliche Anforderungen an uns heran, die wir – wie auch die damit verbundenen Risiken – kontinuierlich hinsichtlich Relevanz und Chancen analysieren, um unsere Geschäftstätigkeiten entsprechend auszurichten und anzupassen. _NfB

WESENTLICHE THEMEN _3-1, 3-2

2022 haben wir erneut eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, um einen aktuellen Überblick über die relevantesten Nachhaltigkeitsthemen für unser Unternehmen und unsere Stakeholder zu erhalten. Die Analyse umfasste eine anonymisierte, onlinebasierte Stakeholderbefragung, bei der über 125 externe und interne Stakeholder die Auswirkungen diverser Themen auf Umwelt und Gesellschaft bewerten konnten (Inside-out-Perspektive). _NfB [2-29](#)

Für die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse haben wir eine Liste möglicher Nachhaltigkeitsthemen erstellt. Zur Identifizierung von Themen und Auswirkungen haben wir u. a. eine Wett-

bewerbsanalyse durchgeführt, den Entwurf der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) analysiert und die Wesentlichkeitsanalyse 2019 als Bezugsrahmen genommen. Für die Wesentlichkeitsanalyse kontaktierten wir intern QEM-Delegierte, Mitarbeitende, Management (Level 1 bis 3), Aufsichtsrat und extern Lieferanten, Kunden, NGOs, Wissenschaft, Medien und Anteilseigner. Die Outside-in-Perspektive zur Abdeckung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) wurde durch Fachverantwortliche in Workshops bewertet.

_NfB [2-29](#)

Kriterien für die Bewertung waren der Schweregrad und die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen. Die anschließende Bewertung wurde unter Verwendung einer Skala von 0 bis 4 für beide Perspektiven (inside-out und outside-in) vorgenommen. Für die Priorisierung wurde ein Cut-off Point festgelegt, d. h., dass ein Thema aus einem bestimmten Blickwinkel eine definierte Punktzahl erreicht haben muss, um wesentlich zu sein. Zusätzlich zu diesen Kriterien behandelt Hapag-Lloyd darüber hinaus alle Themen der Nachhaltigkeitsstrategie als wesentlich, da es sich dabei ausnahmslos um Themen handelt, denen ein hoher Auswirkungsgrad attestiert wird und die eine maßgebliche Bedeutung für die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd haben. _NfB

Aufbauend auf genannten Vorarbeiten wurden die wesentlichen Themen, in Erfüllung der Anforderungen des CSR-RUG, final durch die Abteilung Sustainability festgelegt. Dafür wurden die Kriterien „Auswirkung der Geschäftstätigkeit auf die nichtfinanziellen Belange“ und „Relevanz für die Geschäftstätigkeit von



Hapag-Lloyd will einen fairen Beitrag zur Gesellschaft leisten und engagiert sich in zahlreichen Verbänden, Arbeitsgruppen und Institutionen. Wir sind beispielsweise aktives Mitglied bei Clean Cargo und der Ship Recycling Transparency Initiative.

Hapag-Lloyd“ herangezogen und die Themen nachfolgend den wesentlichen Themenkomplexen Wirtschaft, Umwelt und Soziales zugeordnet. Sie sind Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts (NfB) von Hapag-Lloyd. Die Ableitung der Bewertungsergebnisse wurde von der Abteilung Sustainability auch mit dem Vorsitzenden des Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsbeirats besprochen.

_NfB

In diesem Nachhaltigkeitsbericht (NHB) berichten wir vor allem über die als wesentlich identifizierten Themen. _NfB

WESENTLICHE THEMEN _3-2

WIRTSCHAFT	UMWELT	SOZIALES
Governance _NfB	Emissionen: Treibhausgase _NfB	Aus- und Weiterbildung _NfB
Compliance _NfB	Emissionen: Luftschadstoffe _NfB	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz _NfB
Geschäftsstrategie unter Beachtung von Nachhaltigkeitschancen und -risiken _NfB	Energienutzung und -effizienz _NfB	Arbeitsstandards und Menschenrechte in der Lieferkette _NfB
Datenschutz und IT-Sicherheit _NfB	Entsorgung von Abfall und Abwasser _NfB	Diversität und Chancengleichheit _NfB
Digitalisierung	Ressourcenverbrauch _NfB	Gesellschaftliches Engagement _NfB
Innovation und Forschung	Schutz des Meeres und der Biodiversität _NfB	Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit _NfB
Service- und Prozessqualität	Umweltschonende Transportketten _NfB	Faire Entlohnung
	Wasserverbrauch und -effizienz	Work-Life-Balance
	Transport von Gefahrgütern _NfB	

Folgende Änderungen der wesentlichen Themen haben sich durch die Wesentlichkeitsbetrachtung 2022 ergeben:

Im Themenfeld Wirtschaft entfallen Service- und Prozessqualität. Dafür kommt das Thema Governance hinzu. Ins Themenfeld Umwelt reihen sich die Punkte Ressourcennutzung, Entsorgung von Abfall und Abwasser sowie umweltschonende Transportketten ein. Auch das neue Thema Transport von Gefahrgut wird als wesentliches Thema eingestuft. In das Themenfeld Soziales werden die Themen Gesellschaftliches Engagement, Diversität und Chan-

chengleichheit, Menschenrechte und Arbeitsstandards in der Lieferkette als neue wesentliche Themen aufgenommen. _NfB

Die Themen Geschäftsstrategie unter Beachtung von Nachhaltigkeitschancen und -risiken sowie Datenschutz und IT-Sicherheit werden – dort, wo dies relevant ist – jeweils direkt im nichtfinanziellen Bericht angesprochen (s. Index zum nichtfinanziellen Bericht, S. 12).¹ _NfB

¹ Die Abschnitte, welche im Sinne des CSR-RUG die als berichtspflichtig identifizierten Themen enthalten, sind mit NfB gekennzeichnet.

Die Sozialbelange im Sinne des CSR-RUG spielen für Hapag-Lloyd ebenfalls eine wichtige Rolle. Das Thema Corporate Citizenship ist nun Teil des Themenkomplexes und somit auch Teil des nichtfinanziellen Berichts. Über den nichtfinanziellen Bericht hinaus berichten wir in diesem Nachhaltigkeitsbericht u. a. über Kundenfokus und Digitalisierung (s. S. 19 ff.). _NfB

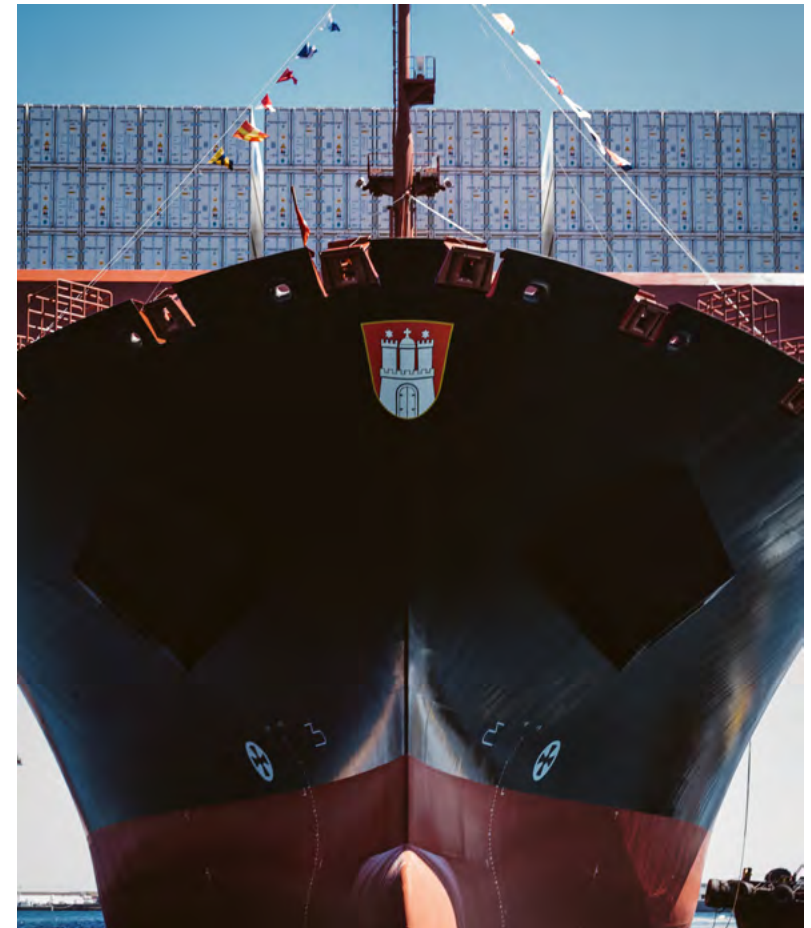
RISIKOMANAGEMENT

Unsere Unternehmensstrategie und unsere an den darin definierten Mittel- und Langfristzielen ausgerichtete Risikostrategie bilden die Basis für einen dauerhaften Unternehmenserfolg. Die Identifizierung von Risiken erfolgt im Rahmen unseres konzernweiten Risikomanagement-Systems über eine Nettorisikobetrachtung. Hier werden alle Risiken in einem systematischen Verfahren erfasst, bewertet, gesteuert und überwacht. _NfB

Das Management-System

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Geschäftsentwicklung und damit verbundene Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. _NfB

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



Die Bewertung der Risiken durch die dezentral Verantwortlichen erfolgt anhand von mindestens einem Szenario. Optional können weitere Szenarien zur Vervollständigung der Risikoquantifizierung ergänzt werden. Die quantitative Beschreibung der Szenarien beinhaltet die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der potenziellen finanziellen Auswirkungen. Ausgehend von der initialen Bruttobetrachtung wird die Nettobetrachtung unter Berücksichtigung der bereits implementierten Bewältigungsmaßnahmen, die auf die Risiken wirken, abgeleitet. Hierbei wird eine Meldegrenze von

1 Mio. USD Nettoschadenswert angesetzt. Risikoberichte werden quartalsweise an die Risikomanagementfunktion im zentralen Fachbereich Accounting übermittelt. Eine außerplanmäßige Berichterstattung an die Risikomanagementfunktion ist erforderlich, sofern Risiken neu identifiziert oder neu bewertet werden und dabei festgelegte Meldegrenzen überschritten werden oder außerordentliche Sachverhalte auftreten, die ein potenziell kritisches Schadensausmaß erreichen könnten (Ad-hoc-Meldungen). _NfB

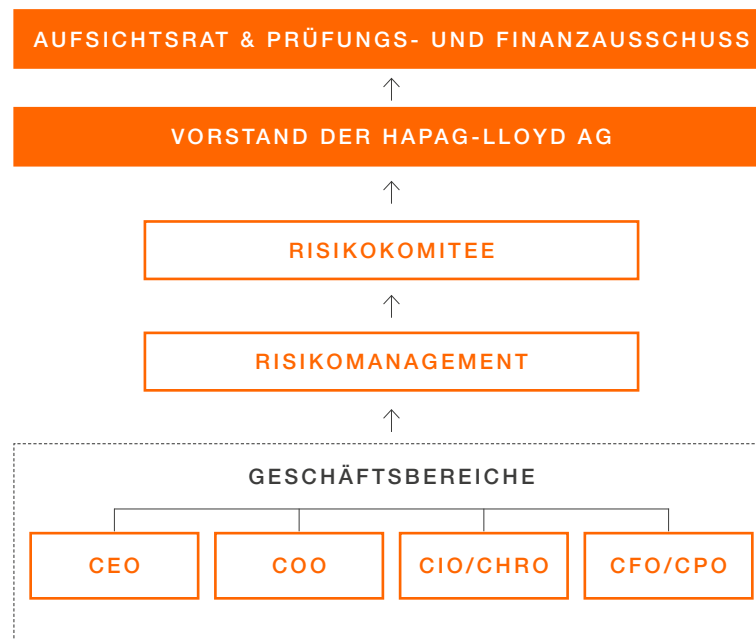
Die Risikomanagementfunktion überwacht die regelmäßige Berichterstattung durch die Risikomanager, vervollständigt die Portfoliobetrachtung und fasst die bedeutsamsten Risiken quartalsweise sowie in dringenden Fällen außerplanmäßig für das Risikokomitee zusammen. Das Risikokomitee erörtert die vorliegenden Risiken und berichtet anschließend über die Gesamtrisikosituation an den Vorstand. _NfB

Grundsätzlich sind die jeweiligen, teils lokalen, Fachbereiche für die Umsetzung von anfallenden Sorgfaltspflichten zuständig. Einen übergreifenden, einheitlichen Ansatz gibt es aufgrund der lokalen und individuellen Gegebenheiten an den jeweiligen Standorten aktuell nicht. _NfB

Nichtfinanzielle Risiken _3-3

Im Sinne der nichtfinanziellen Berichterstattung gelten Risiken als relevant, wenn sie mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen, den Produkten und Dienstleistungen von Hapag-Lloyd verknüpft sind, ihr Eintreten sehr wahrscheinlich ist und sie schwerwiegende negative Auswirkungen auf Aspekte wie beispielsweise Umwelt oder Soziales haben. Zu weiteren Themen, die bei der Risikoanalyse relevant sind, zählen u. a. Arbeitnehmerbelange, die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung von Korruption und Bestechung. _NfB

RISIKOMANAGEMENT BEI HAPAG-LLOYD _NfB



Auf Grundlage der über das Risikomanagement gemeldeten Risiken erfolgt eine entsprechende Zuordnung dieser zu den oben genannten Themen. Kann ein Risiko einem für die nichtfinanzielle Berichterstattung relevantem Thema zu geordnet werden, erfolgt eine Analyse der gemeldeten Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der Auswirkungen auf die Themen. Im Falle einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit und schwerwiegenden negativen Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte handelt es sich um ein berichtspflichtiges Risiko. _NfB

Die gesetzliche Verankerung unternehmerischer Sorgfaltspflichten im Bereich der internationalen Lieferketten bringt eine Ausweitung des Verantwortungsbereichs von Unternehmen sowie steigende Anforderungen, unter anderem an die Integration von entsprechenden Überwachungs- und Risikovermeidungsprozessen zur Achtung von Menschenrechten und Einhaltung von Arbeitsrechtsstandards, mit sich. Es besteht das Risiko, dass Hapag-Lloyd im Falle eines Verstoßes gegen die Sorgfaltspflichten mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden könnte. _NfB

DIALOG MIT UNSEREN STAKEHOLDERN _2-29

Wir legen Wert auf Transparenz und tauschen uns regelmäßig mit unseren relevanten Stakeholdern aus. So erfahren wir, welche Erwartungen und Sichtweisen sie haben und erhalten Anregungen und Ideen für Verbesserungspotenziale, die wir mit konkreten Maßnahmen umsetzen.

Dialog mit unseren Anteilseignern und dem Finanzmarkt

Der Vorstand und das Investor-Relations-Team von Hapag-Lloyd informieren Aktionäre, Analysten und Investoren regelmäßig über unsere Entwicklung und aktuelle Risikopotenziale. Das geschieht durch die Geschäfts- und Zwischenberichte, den Nachhaltigkeitsbericht, aber auch in persönlichen Gesprächen auf Veranstaltungen wie beispielsweise unserer Hauptversammlung.

Der ESG-Trend am Kapitalmarkt setzt sich weiter fort. Im Berichtsjahr konnten wir vermehrt Anfragen von Ratingagenturen zu den Themenbereichen Social und Governance verzeichnen. Besondere Bedeutung kommt dem Thema Emissionseinsparungen zu. Entsprechend steigen die Anforderungen von Investoren und Kreditgebern an klimafreundliche Geldanlagen. Hapag-Lloyd hat seit 2021 drei grüne Finanzierungen für zwölf neue 23.660 TEU-Schiffe mit Dual-Fuel-Antrieb abgeschlossen, die den in unserem Green Finance Framework niedergelegten Regelungen folgen. Mitte 2021 hat Hapag-Lloyd zusätzlich eine Anleihe mit Nachhaltigkeitsbezug (sogenannter Sustainability-Linked Bond) aufgelegt. Im Jahr 2022 wurden zudem zwei syndizierte Kreditlinien umgesetzt, in denen ebenfalls ein Nachhaltigkeitsbezug vertraglich vereinbart wurde. Basierend auf dem Konzept der Nachhaltigkeitsfinanzierungen wird die Höhe der Zinsen durch das Erreichen von Nachhaltigkeitszielen beeinflusst. Konkret geht es darum, die CO₂-Intensität der eigenen Flotte zu verringern. Dabei soll die Average Efficiency Ratio (AER) um 60 % bis 2030 (Basisjahr 2008) gesenkt werden. Basierend auf den Ist-AER-Zahlen der eigenen Flotte für das Kalenderjahr 2019 wurde eine Trajektorie der notwendigen AER-Reduktion bis 2030 entwickelt. Diese wurde extern durch die Klassifizierungsgesellschaft DNV gemäß der Sustainability-Linked Bond Principles der International Capital Market Association für das Jahr 2021 geprüft und bestätigt.

Dialog mit den Mitarbeitenden²

Wir wollen Hierarchien abbauen, das Gemeinschaftsgefühl stärken und die Identifikation unserer Mitarbeitenden mit Hapag-Lloyd als Arbeitgeber fördern. Dabei setzen wir u. a. auf jährliche Mitarbeitendengespräche (Global Staff Dialogues, s. Weiterbildung und Talentförderung an Land, S. 88 f.). Erstmals haben wir 2022 im Rahmen des neu gestalteten Global Staff Dialogues unterjährige Dialoggespräche zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften angeboten. In virtuellen Townhalls auf regionaler und auf Area-Ebene haben wir die Beschäftigten unterjährig über die laufenden Herausforderungen informiert.

Das Intranet und unser Mitarbeitendenmagazin Logbook sind wichtige Kanäle, über die wir unsere Belegschaft erreichen. Der Vorstand wendet sich direkt per E-Mail an alle Mitarbeitenden weltweit und steht darüber hinaus mit dem Betriebsrat in regelmäßigem Austausch. Anlässlich des 175-jährigen Jubiläums von Hapag-Lloyd führten wir im Berichtsjahr eine unternehmensweite Kampagne durch.

Im Jahr 2022 haben wir weiter daran gearbeitet, unsere Unternehmenskultur anhand unserer Werte weiterzuentwickeln. Dafür wurde das bisherige Kompetenzmodell durch ein wertebasiertes Modell ersetzt. Diese sogenannten Value-based Behaviours gelten für alle (Land-)Mitarbeitenden und Führungskräfte weltweit. Sie übersetzen die Werte in alltägliches Verhalten in der eigenen Rolle und stellen eine wichtige Grundlage für die Leistungsbeurteilung im jährlichen Mitarbeitendengespräch dar. Zudem haben wir im Berichtsjahr einen „Values Day“ durchgeführt, an dem die Corporate Values mit unseren Beschäftigten diskutiert wurden.

Dialog mit Kunden und Geschäftspartnern

Unsere Kunden sind zunehmend an Nachhaltigkeitsthemen interessiert, vor allem an den Umweltauswirkungen unserer Tätigkeit und besonders an CO₂e-Emissionen. Den aktiven Kundendialog fördern wir in verschiedenen Formaten, beispielsweise bei unseren „Customer Connect Calls“ und jährlichen Treffen. Mit unseren Lieferanten stehen wir u. a. im Rahmen von gemeinsamen Projekten wie dem Terminal Partnering im Dialog. Im Jahr 2022 konnten erfreulicher-

² Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

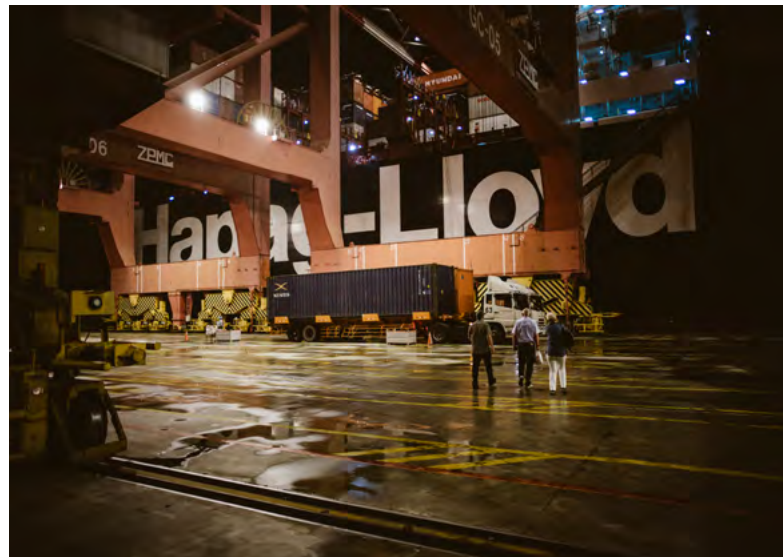
weise die Lieferantentage wieder in Präsenz stattfinden. Das diesjährige Hauptthema war die aktive Lieferantenentwicklung.

Dialog mit Nichtregierungsorganisationen

Unser Ziel ist es, regelmäßig im Dialog mit Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zu stehen und so das gegenseitige Verständnis in Bezug auf wichtige und kritische Themen zu fördern. Im Fokus stehen vor allem das Schiffsrecycling, das Thema Emissionen und der Schutz der von uns befahrenen Gewässer (s. Klima- und Umweltschutz, S. 62 ff.). Durch unsere fachliche Expertise möchten wir aktiv daran mitwirken, gemeinsam Lösungen zu erarbeiten, beispielsweise im Rahmen einer Partnerschaft mit UNICEF (s. Kapitel Gesellschaftliches Engagement, S. 103). _NfB

Dialog mit der Politik _3-3

Als internationale Containerlinienreederei ist der kontinuierliche Austausch mit der Politik für uns besonders wichtig. Unsere Konzernrichtlinie „Spenden und Sponsoring“ sieht vor, dass keine Spenden und Beiträge an politische Parteien und Wählervereinigungen getätigt werden dürfen.



Auf Ebene der EU beteiligen wir uns aktiv am politischen Meinungsbildungsprozess, beispielsweise an der Ausgestaltung einer tragfähigen Umweltgesetzgebung. Damit wollen wir sicherstellen, dass unsere Investitionen in effizientere und umweltschonendere Schiffe keine Wettbewerbsnachteile für uns nach sich ziehen. Wir arbeiten hier u. a. in der Untergruppe „Sustainable Alternative Power and Ship Efficiency“ des ESSF (European Sustainable Shipping Forum) mit. Gleichwohl sind wir im ESSF Plenary vertreten.

Auf Landes- und Kommunalebene stehen wir in engem Dialog mit der Stadt Hamburg, die als Miteigentümerin von Hapag-Lloyd ein zentraler Stakeholder ist. Wir suchen das Gespräch mit den politischen Fraktionen und berichten regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung und strategischen Ziele von Hapag-Lloyd. Dreimal im Jahr versenden wir den politischen Newsletter „Hapag-Lloyd Inside“ an Empfänger aus Politik, Verbänden und Kammern.

Dialog mit der Nachbarschaft

Als Hamburger Unternehmen liegt uns der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürger der Stadt besonders am Herzen. Wir öffnen regelmäßig im Rahmen der Veranstaltungen Tag der Logistik und Tag des offenen Denkmals unsere Türen für interessierte Hamburgerinnen und Hamburger und laden zu öffentlichen Kultur- und Informationsveranstaltungen ein (s. Kapitel Gesellschaftliches Engagement, S. 103).

Mitgliedschaften und Engagements _2-28

Hapag-Lloyd ist Mitglied in diversen Verbänden, Arbeitsgruppen und Institutionen und engagiert sich in der Weiterentwicklung unterschiedlicher Themen.

2022 fanden die entsprechenden Veranstaltungen auch weiterhin zu großen Teilen digital statt. So nahm Hapag-Lloyd z. B. an der virtuellen Tagung des Responsible Sourcing Council (The Conference Board) teil. Außerdem engagierten wir uns u. a. bei der Handelskammer Hamburg, der Metropolregion Hamburg, bei Hanseatic Help, der American Chamber of Commerce, der Atlantik-Brücke, der Bundesvereinigung Logistik, der Akademischen Gesellschaft und dem Ostasiatischen Verein.

BEISPIELE UNSERER MITGLIEDSCHAFTEN UND ENGAGEMENTS

ORGANISATION



Clean Cargo Initiative _2-28

Internationale Initiative zur Verbesserung der Umweltleistung des Containertransports und zur Förderung einer verantwortungsvollen Schifffahrt.



EcoTransIT World Initiative (EWI) _2-28

Kalkulation von Umweltauswirkungen im Transportsektor und kontinuierliche Weiterentwicklung der EcoTransIT World (ETW)-Methode.



Maritime Anti-Corruption Network (MACN)

Internationales Netzwerk für korruptionsfreien Handel in der maritimen Industrie.



Maritime Plattform

Internationale Plattform zur Reduktion von Emissionen, wie SO_x, NO_x, CO₂ und Feinstaub, sowie zur Ergreifung alternativer Kraftstoffe mit dem Ziel einer sauberen, aber auch ökonomischeren See- und Binnenschifffahrt.



Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI) _2-28

Austausch von Informationen über Schiffsrecycling, um verantwortungsbewusste Praktiken voranzutreiben.



Die UmweltPartnerschaft

Deutsche Kampagne und zentrale Plattform für freiwilligen Umweltschutz und umweltpolitischen Austausch in der Wirtschaft.

ORGANISATION



World Shipping Council _2-28

Internationaler Interessensverband der Linienreedereien.



BIMCO _2-28

Internationale Organisation zur Verbesserung von Standards sowie Angleichung von Regeln und Gesetzen in der Seeschifffahrt.



The Conference Board _2-28

Europäische Plattform zum Wissens- und Erfahrungsaustausch von Senior Executives zu CSR-Management.



Getting to Zero Coalition

Multi-Stakeholder-Initiative zur Entwicklung und Nutzung klimaneutraler Schiffe bis 2030.



IMO Glofouling Working Group

Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung internationaler Biofouling-Standards.



Charta der Vielfalt

Arbeitgebendeninitiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen.

Nachhaltige Beschaffung

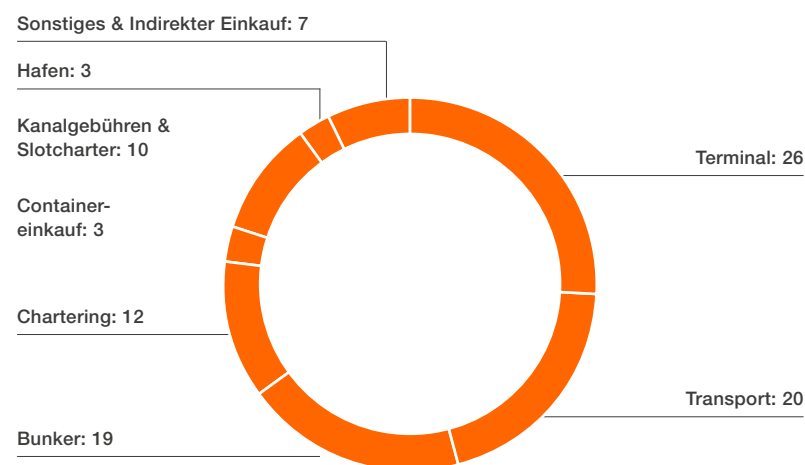
Als global agierendes Unternehmen ist Hapag-Lloyd mit einer Vielzahl von Herstellern und Dienstleistern auf der ganzen Welt vernetzt. Der nachhaltige Einkauf von Dienstleistungen und Waren ist ein wichtiger Beitrag zum Umwelt-, Ressourcen- und Klimaschutz. Gleichzeitig wollen wir unseren Kunden bestmögliche Ergebnisse liefern und den Geschäftsbetrieb sicherstellen. Vor diesem Hintergrund stellt die Professionalität unseres weltweiten Beschaffungsmanagements einen wesentlichen Erfolgs- und Nachhaltigkeitsfaktor für Hapag-Lloyd dar. [_NfB](#)

MANAGEMENTANSATZ [_3-3](#)

Unser Wareneinkauf erstreckt sich von Bunker, Containern, Containerschiffen und Schiffsersatzteilen bis hin zu Büromaterial. Der weitaus überwiegende Teil der von uns getragenen Beschaffungskosten entfällt jedoch auf Dienstleistungen, beispielsweise in den Bereichen Transport und Terminals, Wartung und Reparatur, Training und Beratung. 2022 haben wir Waren und Dienstleistungen im Wert von rund 16,5 Mrd. EUR¹ beschafft. [_2-6](#)

¹ Exkl. Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern; jährliche Ausgaben berechnet in EUR unter Verwendung eines durchschnittlichen Wechselkurses

AUFTEILUNG DER BESCHAFFUNGSKOSTEN NACH EINSATZZWECK (IN %)



Wir haben uns dem Ziel verschrieben, unseren Teil zu einer nachhaltigeren Wirtschaft beizutragen. Dies ist nicht ohne die Berücksichtigung der Lieferketten möglich.

Die Gestaltung eines nachhaltigen Lieferkettenmanagements rückt dabei für uns in den Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten. Wir tauschen uns dazu laufend u. a. im Responsible Sourcing Council der Initiative „The Conference Board“ mit Firmen aus anderen Industrien aus. Im Rahmen dieser Plattform fanden bereits mehrere Council Meetings zu Themen wie der EU-Taxonomie, Menschenrechten und Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie zum Thema Kreislaufwirtschaft statt. [_NfB](#) [_2-28](#)

Einkaufsorganisation²

Eine Vielzahl von Beschaffungsprozessen und das globale Lieferantenmanagement setzt unsere zentrale Global-Procurement-Organisation um. Sie kümmert sich darum, die Performance unserer Lieferanten zu evaluieren. Dabei werden CSR-Kriterien wie Menschen- und Arbeitnehmerrechte, Sicherheitsstandards und Umweltziele berücksichtigt. So wollen wir negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt so gering wie möglich halten und gleichzeitig Menschenrechte und menschenwürdige Arbeit in unserer gesamten Wertschöpfungskette fördern. Daneben bieten wir unseren Mitarbeitenden Schulungen zu modernen Einkaufsmethoden und -systemen sowie zu Nachhaltigkeitsaspekten an. _NfB

Für einzelne Einkaufskategorien haben wir besondere interne Vorgaben unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien implementiert. So wird Nachhaltigkeit, gemessen anhand eines umfassenden ESG-Fragenkatalogs, im Geschäftsjahr 2023 ein neues Kriterium bei Vergabeentscheidungen im Rahmen von Ausschreibungen sein. _NfB

Nachhaltiges Lieferantenmanagement³ _3-3, 308-2, 414-2

Vertrauensvolle und langfristige Lieferantenbeziehungen sind die Basis für ein gutes, ganzheitliches und global synchronisiertes Lieferantenmanagement. Unsere Globale Ethikrichtlinie und unser Lieferanten-Verhaltenskodex, das QEM-Handbuch (Quality and Environmental Management) sowie unsere Einkaufsrichtlinien (Procurement Guidelines) ermöglichen uns die Verständigung mit unseren Lieferanten auf einen einheitlichen Umgang mit unseren Werten. _NfB

Unser Lieferanten-Verhaltenskodex enthält Aspekte wie Umwelt, Arbeitnehmerrechte, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption bzw. Bestechung. Lieferanten, die an Ausschreibungen teilnehmen, Selbstauskünfte erteilen oder einen Rahmenvertrag mit Hapag-Lloyd abschließen, sind verpflichtet, den Kodex zu unterschreiben oder einen eigenen Kodex zu haben. Den Lieferanten obliegt die Umsetzung von

- 2 Die Wartung und Reparatur von Containern ist derzeit dezentral organisiert und nicht in die besagten Prozesse integriert.
- 3 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

entsprechenden Inhalten wie Anti-Korruption und damit einhergehende Sorgfaltspflichten. _NfB _2-23

Aktuell beschränkt sich der Ansatz zur Identifizierung von Korruptionsrisiken in der Lieferkette und die entsprechenden Sorgfaltspflichten auf die explizite Verpflichtung der Lieferanten auf den Lieferanten-Verhaltenskodex, in dem auf die Themen Korruption und Fair Business Practices eingegangen wird. _NfB

Auch strukturierte Auswahlkriterien, Bewertungsprozesse, die Entwicklung der Lieferanten sowie die Berücksichtigung von Risiken in der Lieferkette sind wichtige Elemente unseres zentralen Lieferantenmanagements. Daneben wurden 2022 erstmals seit Ausbruch der Covid-19-Pandemie wieder Lieferantenaudits durchgeführt, die neben operationalen Themen auch Nachhaltigkeitsthemen abdecken. Die Bewertung unserer Lieferanten stützt sich in erster Linie auf Selbstauskünfte und Informationen aus externen Quellen. _NfB

Bei rund 300 Lieferanten mit den größten Liefervolumina, die 80 % des relevanten Einkaufsvolumens abdecken, fordern wir alle zwei Jahre eine Selbstauskunft an, bei der Themen wie Qualität, Compliance, Arbeitnehmerbelange, Einsatz von Subunternehmern und Umwelt abgefragt werden. Für alle weiteren Lieferanten sind Audits und Selbstauskünfte optional.⁴

Im Rahmen der Selbstauskunft wird auch das Thema Datenschutz abgebildet. _NfB

Zurzeit arbeiten wir an der Erstellung einer Scope-3-Bilanzierung, die im zweiten Halbjahr 2023 fertiggestellt sein soll. Wir streben größtmögliche Transparenz als Basis für die Reduzierung von Emissionen in der Lieferkette an und beziehen die Emissionswerte in unsere Lieferantenbewertungen ein.

Wir führen eine Approved Supplier List (ASL) mit Lieferanten, die unsere Anforderungen erfüllen. Sie wird jährlich aktualisiert. Wenn ein Lieferant von unseren Anforderungen abweicht und wir davon Kenntnis erhalten, setzt sich die zuständige (in der Regel lokale) Einkaufsorganisation mit dem Lieferanten zur Klärung, Vereinbarung von Korrekturmaßnahmen und ggf. Erstellung eines gemeinsamen Aktionsplans zur Beseitigung der Abweichung in Verbindung.

4 Bezieht sich auf Terminal, Transport und Hafen im Zusammenhang mit dem Global Procurement

Im Berichtsjahr wurden die Aktivitäten in Verantwortung der zuständigen Einkaufsorganisationen durchgeführt. Sollte der Maßnahmenplan nicht zum gewünschten Ergebnis führen, behalten wir uns vor, das Vertragsverhältnis zu beenden. Für 2023 ist die Implementierung eines zentralen Case-Management-Systems und der dazugehörigen Prozesse in Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister in Vorbereitung, sodass eine zentrale Steuerung und Kontrolle der Aktivitäten und Umsetzungsstände erfolgen kann. _NfB

2022 wurden keine Lieferantenbeziehungen aufgrund verhaltenskodexwidriger Tätigkeiten vom Global Procurement gekündigt.

Für ein gutes Miteinander – im Allgemeinen, insbesondere aber auch in Bezug auf die gemeinsame Verfolgung von ESG-Zielen – suchen wir auch die persönliche Begegnung mit unseren Lieferanten. Im Berichtsjahr konnten unsere Lieferantentage teilweise in Präsenz wieder aufgenommen werden. Dabei ging es um Themen wie Ausschreibungen, Nachhaltigkeit und unser Performance-Feedback.

Nachhaltigkeitsstandards im Containereinkauf

Abhängig von der Ladung bieten wir unseren Kunden verschiedene Containertypen für den Transport an: Standardcontainer, Container für Spezialverladungen und Kühlcontainer (Reefer). 58 % der Container sind unser Eigentum, die restlichen 42 % sind geleast. Die Fertigung unserer eigenen Container erfolgt auf Basis unserer Qualitätsansprüche und Spezifikationen (s. Unterkapitel Verantwortungsvoller Ressourceneinsatz, S. 73).

Sowohl von unseren Produzenten als auch von den Containerleasinggesellschaften fordern wir die Unterzeichnung des Lieferanten-Verhaltenskodex und regelmäßige Selbstauskünfte ein. _NfB

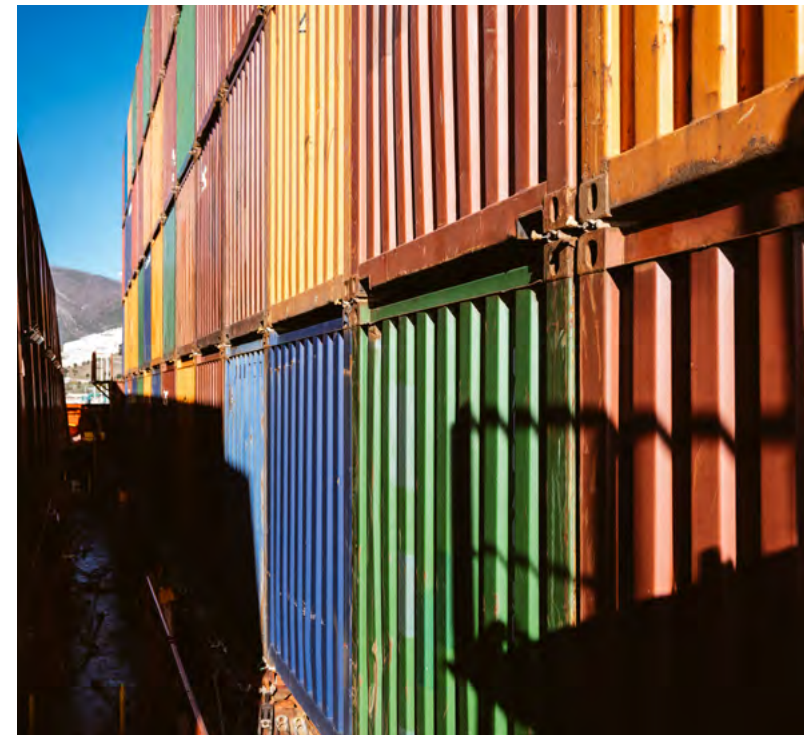
Softwarebasiertes Lieferanten-Monitoring⁵ 308-2, 414-2

Mithilfe einer eProcurement-Software werden die Selbstauskünfte unserer Lieferanten durch Auditergebnisse und Bewertungen verschiedener interner Stakeholder ergänzt. So schaffen wir einen digital unterstützten Lieferantenbewertungsprozess unter Einbeziehung aller betroffenen Parteien. _NfB

5 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Unsere Software vereinfacht auch das Risikomanagement durch die systematische Erfassung und Evaluierung von Lieferkettenrisiken. Sie hilft bei der Definition und Standardisierung von Qualitäts-, Umwelt- und sozialen Themen als Einkaufskriterien. Mit einem Tool für KI-basiertes Web Crawling verfolgen wir aktuelle Entwicklungen für rund 1.400 Lieferanten auch im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen. Über 260 Mitarbeitende sind im Umgang mit dem Tool geschult und nutzen es. Neben detaillierten Lieferantenprofilen bieten insbesondere tägliche Mails mit Neuigkeiten, die unsere Lieferanten betreffen, einen großen Zugewinn.

Nachdem 2021 die Etablierung einheitlicher Prozesse, Anforderungs- bzw. Bewertungskriterien und Verträge im Vordergrund stand, war unser primäres Ziel 2022 die Erfassung und Dokumentation aller relevanten Vorgänge über unser eProcurement-System. _NfB





KLIMA- UND UMWELTSCHUTZ

Managementansatz _3-3

Das Engagement für Klima- und Umweltschutz gehört bei Hapag-Lloyd zu den zentralen Elementen unternehmerischen Handelns. Wir sehen es als Teil unserer Verantwortung, unseren ökologischen Fußabdruck möglichst gering zu halten. Dieses Ziel vor Augen haben wir Standards im Bereich Umwelt- und Qualitätsmanagement implementiert, um dem Klimawandel entgegenzutreten und Gefahren für Mensch und Ökosysteme zu minimieren. _NfB

Die Schifffahrt ist gegenwärtig der emissionsärmste Weg für weltweite Warentransporte. Dennoch ist die gesamte Branche gehalten, ihren CO₂e-Fußabdruck noch deutlich weiter zu senken. Hapag-Lloyd ist sich dessen bewusst und ergreift Maßnahmen, um seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens zu leisten. _NfB

Die Steigerung der Effizienz ist bei der Energienutzung von großer Bedeutung, um die genutzte Menge fossiler und alternativer Energieträger zu verringern. Zudem ist es unser Anspruch, regulatorische Vorgaben in Bezug auf Energieeffizienz und Emissionen einzuhalten. _NfB

Da unsere Geschäftstätigkeit vorwiegend auf See stattfindet, kann sie Einfluss auf die marine Biodiversität, besonders entlang unserer Fahrtrouten und in den Häfen, die wir anlaufen, haben (s. Schutz der Gewässer und der marinen Biodiversität, S. 71). Alle Schiffsmanagementgesellschaften unserer eigenen Schiffe sind gemäß den globalen Umwelt- und Qualitätsmanagementstandards ISO 9001 und ISO 14001 zertifiziert. Bei Maßnahmen, die wir an unseren Standorten und auf den eigenen Schiffen ergreifen, streben wir die Erfül-

lung der entsprechenden Vorgaben an und überprüfen deren Einhaltung im Rahmen weltweit definierter Prozesse und Audits. ISO 14001 ist eine Managementnorm für Umweltthemen, über welche wir uns verpflichten, unsere Wirkungen auf die Umwelt in relevanten Themen zu reduzieren – das schließt Ballastwassermanagement und dessen Wirkung auf die Biodiversität ein. Das Umweltmanagement auf See und für Standorte an Land wird von der Stabsstelle Regulatory Affairs & Sustainability gesteuert. Die Umsetzung an Bord wird von den jeweiligen Schiffsleitungen ausgeführt (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 42 ff.). _NfB

UNSER ENGAGEMENT

Die Herausforderung, die Schifffahrt zu dekarbonisieren, ist zu groß, als dass ein Akteur sie allein lösen könnte. Deshalb beteiligt sich Hapag-Lloyd an gemeinsamen Initiativen, in denen Akteure gemeinsam an Lösungen für die Dekarbonisierung unserer Branche arbeiten. Besonders hervorzuheben ist unser Engagement im Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping (MMMCZCS) und dem Global Centre for Marine Decarbonisation (GCMD). Beides sind Thinktanks, die zeigen, wie eine Dekarbonisierung möglich sein kann, und die die Ergebnisse mit der Schifffahrtsbranche öffentlich teilen (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 42 ff.). Zudem sind wir Mitglied im Verband Deutscher Reeder. Durch unseren CEO wird Hapag-Lloyd im Leitungsausschuss des World Shipping Council (WSC) repräsentiert. Innerhalb des European Sustainable Shipping Forum (ESSF) der Europäischen Kommission, in dem es um die Optimierung der kommerziellen Schifffahrt mit Blick auf ihre Umweltauswirkungen geht, ist Hapag-Lloyd sowohl in der Hauptversammlung als auch in Arbeitsgruppen zu alternativen Antrieben und zu Fragen der Schiffeffizienz aktiv. Seit Mitte 2020 sind wir Mitglied der Green Shipping Expert Group der EU-Waterborne-Initiative für einen klimaneutralen Seetransport. _2-28

Klimaschutz und Emissionsreduktion



Reduzierung der CO₂e-Intensität (EEOI)¹ der gesamten Flotte um 30 % bis 2030 gegenüber 2019

Die Dekarbonisierung der Schifffahrt ist ein langfristiges Ziel, das wir fest vor Augen haben. Beim Betrieb unserer Flotte wollen wir unsere Emissionen durch den effizienten Einsatz von Energie maßgeblich reduzieren. _NfB

ENERGIEEINSATZ UND ENERGIEEFFIZIENZ IM FLOTTENBETRIEB _3-3, 302-4

Um den Flottenbetrieb in Bezug auf den Einsatz und Verbrauch von Energie so sparsam und effizient wie möglich zu gestalten, ergreifen wir Maßnahmen im Rahmen unseres Hapag-Lloyd Fleet-Upgrade-Programms (FUP). Wir investieren kontinuierlich in die Energieeffizienz und streben mit dem FUP bis Ende 2025 eine Treibstoffeinsparung von insgesamt 5 % für die gesamte Flotte an. _NfB

MÖGLICHE MASSNAHMEN ZUR VERRINGERUNG VON EMISSIONEN

LOGISTIK & DIGITALISIERUNG	HYDRODYNAMIK	ANLAGEN	TREIBSTOFFE & ENERGIEQUELLEN
<ul style="list-style-type: none"> – Schiffsgröße – Auslastung – Hafen- und Terminaleffizienz – Netzwerkdesign 	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierung von Rumpfform, Propellern und Rudern – Rumpfbeschichtung – Reinigung 	<ul style="list-style-type: none"> – Motorverbesserung – Abwärmenutzung und effiziente Energieerzeugung an Bord – Landstrom 	<ul style="list-style-type: none"> – LNG – Biofuel – Power-to-X 

¹ EEOI = Energy Efficiency Operational Indicator. Misst das Verhältnis der Emissionen pro Einheit der realen Transportleistung (in Tonnen Ladung x nautische Meilen)

Energieeffizienzmaßnahmen in der Flottenausstattung und -substanz

Von großer Bedeutung für die effiziente Nutzung von Energie ist im Containerschiffahrtsbereich die Frage der Kapazitätsauslastung. Wir wollen laufend Verbesserungspotenziale bei der Auslastung unserer Flotte identifizieren. Dazu bündeln und überwachen wir die Daten aus unserem Schiffsbetrieb hinsichtlich Fahrtgebiet und Ladungsmix. _NfB

Einen erheblichen Beitrag zur optimalen Nutzung des Platzes an Bord leisten Softwarelösungen und Prozessoptimierungen. Unsere Software ermöglicht uns ein standardisiertes Reporting für die gesamte Flotte. Wir erfassen kraftstoffbezogene Daten wie Qualität, Bunkervorräte, Tagesverbrauch und ereignisbezogene Informationen wie Ankunft, Abfahrt, Wartezeiten auf See und Bunkerprozesse. Ergänzt wird die Software durch unser digitales Routenüberwachungssystem, das uns hilft, die Routenplanung zu optimieren und die Umweltauswirkungen sowie den Energiebedarf so gering wie möglich zu halten. _NfB

Mit dem Fleet Datalake haben wir ein Projekt zur Verbindung verschiedener Datenquellen und zur Verarbeitung der Schiffsleistungsdaten in einer Cloud-Umgebung gestartet. Das Projekt soll die Analyse und den Austausch von Informationen innerhalb des Unternehmens zwischen den einzelnen Abteilungen erleichtern.

Schiffsbesatzungen können ihren Energieverbrauch überwachen: Das „Feedback Dashboard“ ermöglicht es, die Daten zur Leistung des eigenen Schiffes aufzurufen und anonym mit der Leistung der anderen Schiffe zu vergleichen. Nahezu unsere gesamte Flotte ist von diesem Tool erfasst mit dem Ziel, dass es dazu beiträgt, die Transparenz in der Schifffahrt weiter zu erhöhen und die Treibstoffeffizienz zu verbessern. _NfB

Eine weitere Möglichkeit zur Steigerung der Energieeffizienz besteht in der Verringerung der für den Antrieb erforderlichen Maschinenleistung. Dies erreichen wir u. a. durch Optimierungsarbeiten an den Schiffen im Rahmen unseres Flottenmodernisierungsprogramms (FUP, s. o.). Dazu zählten im Berichtszeitraum beispielsweise die Nachrüstung des Bugs bei einem Schiff und der Austausch von Propellern bei vier unserer Schiffe.

Auch das Aufbringen von Hochleistungsunterwasseranstrichen in der gesamten Flotte (sowohl bei eigenen als auch bei langfristig gecharterten Schiffen) ist eine wirksame Investition, die wir 2022 für 26 Schiffe getätigt haben. Durch die Entfernung von Bewuchs an 30 Schiffsrümpfen konnten wir bei diesen Schiffen außerdem rund 8 % Treibstoff im Berichtszeitraum einsparen.

_NfB [_305-5](#)

Die Einhaltung neuester technischer Effizienz- und Umweltstandards bei der Umsetzung des FUP und beim Bau neuer Schiffe unterstützt uns, mit den Anforderungen, resultierend aus CII, dem EEDI bzw. EEXI, konform zu sein. Wir sind zudem verpflichtet, den Energy Efficiency Design Index (EEDI-Methode) zur Bewertung der Effizienz unserer Neubauten heranzuziehen. Der Index setzt die CO₂-Emissionen, die sich aus der Leistung und dem spezifischen Kraftstoffverbrauch der Motoren ergeben, ins Verhältnis zur Kapazität und Geschwindigkeit des Schiffes. _NfB

Im Berichtszeitraum haben wir zwei Neubauten in unsere Flotte aufgenommen.

102 unserer Schiffe² sind außerdem beim Environmental Ship Index (ESI) registriert, der die Umweltleistung insbesondere bezüglich ihrer Emissionen regelmäßig bewertet. Schiffe mit besonders guten Werten profitieren von reduzierten Hafengebühren. _NfB

Im Jahr 2022 haben wir neu beförderte Kapitäne und Chefsingenieure in Sachen Energieeffizienz geschult. Darüber hinaus schulen wir unsere Besatzungen in weiteren spezifischen Themen wie Flottenüberwachung, Geschwindigkeitsmanagement, Trimmoptimierung und Datenqualität des Reportings. _NfB

Energieeinsatz und -effizienz im laufenden Flottenbetrieb

Im Flottenbetrieb ist der Bunker ein wichtiger Hebel zur Steigerung der Energieeffizienz. Zum Bunkerportfolio von Hapag-Lloyd gehören grundsätzlich Marine-Destillate und Rückstandsöle, seit 2021 auch Flüssiggas (Liquefied Natural Gas oder kurz LNG). Da sich die unterschiedlichen Bunkersorten u. a. bezüglich ihrer Brennwerte unterscheiden, achten wir beim Einkauf auf einen möglichst hohen Energiegehalt der Brennstoffe. Dadurch können Kosten und

2 Zwei Bareboat-Chartererschiffe inbegriffen

Emissionen gesenkt werden (s. Senkung von Emissionsmengen, S. 68 f.).

_NfB

Klare Richtlinien im Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) sorgen zudem dafür, dass unser Bunkerverbrauch so gering wie möglich gehalten wird. Die Einhaltung dieser Richtlinien wird laufend überwacht, und relevante Änderungen werden dem Schiffsmanagement rechtzeitig mitgeteilt. 2022 lag der spezifische Bunkerverbrauch bei 2,35 t pro Slot (Vorjahr: 2,4 t pro Slot).

_NfB _302-3

Durch die Covid-19-Pandemie waren die Bestrebungen zur Effizienzsteigerung im Flottenbetrieb auch im Berichtszeitraum weiterhin teilweise beeinträchtigt, in China wegen der Lockdowns mit teils unfreiwillig langen Hafentiegezeiten, ansonsten auch wegen erheblichen Mitarbeitermangels durch Corona-Quarantäne, aber ebenso wegen mangelnder Kapazitäten bei gleichzeitig hoher Nachfrage oder Streiks.

BUNKERVERBRAUCH (IN TONNEN) _NfB _302-1

	2022	2021
MFO (High Sulphur)	527.611	349.278
MDO, MFO (Low Sulphur)	3.607.570	3.843.212
LNG	4.582	2.551
Gesamter Bunkerverbrauch	4.139.762	4.195.041



EMISSIONEN DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE (TONNEN CO₂e)* _NfB _305-1, 305-3

Scope 1	Containerschiffe	rd. 13.388.000
Scope 3	Vorkette eingekaufte Brennstoffe	rd. 2.288.000
Summe		15.676.000

* basierend auf Bunkerverbrauch, exkl. Landstrom

INNOVATIVE TREIBSTOFFE UND ANTRIEBSTECHNOLOGIEN _3-3

Im Schulterschluss mit Partnern aus der Industrie untersuchen wir gegenwärtig Möglichkeiten zur künftigen Nutzung von Methanol als nachhaltigere Treibstoffquelle. Nicht zuletzt bringen wir uns aktiv in Gremien und Fachausschüsse ein, z. B. in die STG (Schiffbautechnische Gesellschaft) und die SGMF (The Society for Gas as a Marine Fuel).

Durch den Einsatz von LNG als Brennstoff können wir derzeit den Ausstoß von Schwefeloxid, Stickstoffoxid, Feinstaub und CO₂ reduzieren. Unser 15.000-TEU-Schiff „Brussels Express“ ist das weltweit erste existierende Containerschiff dieser Größe, das auf den LNG-Antrieb umgerüstet wurde und mit dem wir wertvolle Erfahrungen sammeln (s. Sicherheit auf der „Brussels Express“, S. 100). _NfB

Wir erwarten dadurch eine Senkung der CO₂-Emissionen um 15 bis 25 % sowie eine deutliche Reduktion der Schwefeloxid- und Feinstaubemissionen. Das Schiff kann zukünftig auch mit synthetischem Methan betrieben werden.

LNG wird aufgrund des sogenannten Methanschlupfs (Entweichen von Methan in die Atmosphäre) kritisch diskutiert. Um die Methanemissionen an Bord auf ein Minimum zu reduzieren, wurde die Hauptmaschine der „Brussels Express“ mit einem System zur Hochdruck-Gaseinblasung ausgestattet. Dies wird auch bei unseren neuen Dual-Fuel-Schiffen umgesetzt, welche sich zurzeit noch in Bau befinden.



»Unser Ziel ist eine zunehmende Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe – wie Biofuels – und gleichzeitig die langfristige Sicherung des Zugangs zu synthetischen Brennstoffen in sinnvollen Mengen. Es wird notwendig sein, im nächsten Jahrzehnt mit verschiedenen Kraftstoffarten zu arbeiten.«

Jan Christensen,
Senior Director Global Fuel Purchasing

Im Zeitraum 2023 bis 2025 sollen zwölf Dual-Fuel-Neubauten für den Einsatz von LNG mit jeweils 23.660 TEU in Betrieb genommen werden. [_NFB_3-3](#)

Obwohl fossiles LNG für uns primär ein Übergangsbrennstoff ist, ist die Antriebstechnik mit verflüssigtem Gas zukunftsfähig, denn LNG-betriebene Schiffe können mittelfristig alternativ auch mit biologischem oder syntheti-

chem Methan betrieben werden und haben dann das Potenzial, stark emissionsreduziert oder sogar klimaneutral zu fahren. Gegenwärtig beobachten wir die entsprechenden Entwicklungen genau. In diesem Zusammenhang führt Hapag-Lloyd bereits Gespräche mit potenziellen Produzenten von biologisch und synthetisch erzeugtem Methan.

Antrieb mit Biofuels

Um unsere Zielsetzungen im Bereich Emissionsreduzierung zu erreichen, setzen wir seit 2022 verstärkt auch sogenannte Biofuels ein. Dabei handelt es sich um ein abfallbasiertes biologisches Ausgangsmaterial, z. B. gebrauchtes Speiseöl, aus dem sich Fettsäuremethylester (FAME) herstellen lässt, welches mit fossilen VLSFO³ in variablem Verhältnis gemischt wird. Unser Anspruch ist, dass nachhaltige Ausgangsmaterialien für die Gewinnung der Biofuels eingesetzt werden. Durch den Einsatz von Biofuel können im Vergleich zu herkömmlichem Brennstoff über 80 % der Treibhausgasemissionen eingespart werden.⁴ [_NFB_302-1](#)

Im Berichtszeitraum wurden 24 Schiffe der Flotte mit Biofuel betankt, mehrheitlich in Rotterdam, aber auch zunehmend in Singapur. Nach wie vor existiert kein ISO-Standard für Biofuels – Updates zu diesem wichtigen Thema werden für 2023 erwartet. Ihre Verfügbarkeit jedoch hat sich zwischenzeitlich signifikant verbessert. Zusätzlich zu Rotterdam und Singapur werden weitere Bunkerhäfen, u. a. im Mittelmeer, in China und an der Ostküste der USA, geprüft. Mit großen Biofuel-Lieferanten wurden Volumenverträge geschlossen, um Liefersicherheiten zu schaffen. Hapag-Lloyd befindet sich in Gesprächen mit Schiffseignern, um mehr Charterschiffe mit Biofuels zu beliefern – ob das möglich ist, hängt im Einzelfall jedoch auch stark vom Fahrtgebiet und natürlich von der Verfügbarkeit des Biofuels ab. Wir haben im Berichtsjahr die ersten Transporte für Kunden mit unserem grünen Produkt transportiert. Darüber hinaus streben wir an, dies auszubauen und weitere Vertriebskanäle für unsere Kunden anzubieten.

Im Berichtsjahr haben wir rund 120.500 Tonnen Biofuel gebunkert. [_NFB](#)

³ VLSFO = Very Low Sulphur Fuel Oil

⁴ Vorgelagerte Treibhausgasemissionen werden dabei berücksichtigt.

SENKUNG VON EMISSIONSMENGEN _3-3

Die verbrannte Bunkermenge und die Bunkerqualität haben wesentlichen Einfluss auf die späteren Emissionsmengen.

Treibhausgasemissionen _305-4

Wir haben 2021 das Ziel formuliert, die CO₂e-Intensität (EEOI) der gesamten Flotte um 30 % bis 2030 gegenüber 2019 zu reduzieren. Im Einklang damit verfolgen wir für die eigene Flotte ein Reduktionsziel von 60 % bis 2030 gemäß AER⁵ gegenüber 2008.⁶ Des Weiteren streben wir einen Nettonull-Treibhausgasausstoß für die gesamte Flotte bis 2045 unter Verwendung von alternativen Kraftstoffen an (s. Hapag-Lloyd-Nachhaltigkeitsstrategie, S. 42 ff.). _NfB

Für das Jahr 2021 kann die Erreichung des AER unter der definierten Trajektorie berichtet werden: 39 % gegenüber 2008. Die spezifischen CO₂e-Emissionen der gesamten Flotte im Jahr 2021 betragen gemäß der Berechnungsmethodik der Clean Cargo Initiative 71,13 g CO₂e pro TEU-Kilometer. Das entspricht einer Verschlechterung von rund 14 % gegenüber dem Vorjahr, die auf die operativen Herausforderungen im Netzwerk und die Verwendung eines anderen Emissionsfaktors für VLSFO⁷ zurückzuführen ist. _NfB _305-4

Luftschadstoffe _303-2

Neben Treibhausgasemissionen prägen Luftschadstoffe wie Stickstoffoxide (NO_x) und Schwefeloxide (SO_x), die durch die Treibstoffverbrennung entstehen, den ökologischen Fußabdruck der Schifffahrtsbranche. Wir sind bestrebt, Luftschadstoffe, die durch unseren Flottenbetrieb emittiert werden, auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren. Dabei folgen wir den gesetzlichen Vorgaben. _NfB

Wo möglich, rüsten wir unsere Schiffe zudem auf Dual-Fuel-Antrieb um und/oder statten sie mit Abgasreinigungssystemen, sogenannten Scrubbern, aus.

_NfB

⁵ AER = Annual Efficiency Ratio

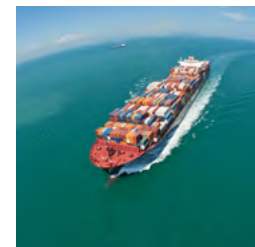
⁶ Gemäß Festlegung im Hapag-Lloyd Sustainability Linked Bond Framework 

⁷ VLSFO = Very Low Sulphur Fuel Oil



»Neben der Umstellung auf klimaneutrale Treibstoffe, hat der Bereich Fleet ein umfangreiches technisches Modernisierungsprogramm initiiert. Zusätzlich unternehmen wir in Teamarbeit zwischen See und Land große Anstrengungen, um den Betrieb unserer Schiffe möglichst energieeffizient zu gestalten.«

Dr.-Ing. Georg Eljardt,
Fleet Analytics & Technical Optimization

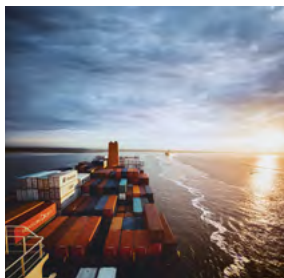


Unsere Schiffe sollen möglichst effizient und energiesparend sein. Deshalb wird die gesamte Hapag-Lloyd Flotte kontinuierlich optimiert (s. Energieeffizienzmaßnahmen, S. 65).



»Wir wollen unseren Kundinnen und Kunden ein nachhaltiges kommerzielles Transportprodukt auf der Basis von Biokraftstoff bieten und ihnen so helfen, ihre CO₂e-Bilanz zu verbessern.«

Marielena Winter,
Senior Manager Commercial Projects (links)



Die Dekarbonisierung des Warentransports ist eine Herausforderung, die von allen Beteiligten ein Umdenken erfordert. Hapag-Lloyd bietet eine CO₂e-reduzierte Transportlösung an, bei der Biokraftstoffmischungen zum Einsatz kommen, um die Umwelt zu schützen und zu einer grüneren Zukunft beizutragen.

Insgesamt sind 28 unserer Schiffe mit Scrubbern ausgestattet, davon zwei mit Hybrid-Scrubbern und 26 mit Hybrid-Ready-Scrubbern. Damit begegnen wir der wachsenden Anzahl von lokalen Waschwassereinlassverboten der Open-Loop-Technik. Im Open-Loop-Betrieb setzen die Scrubber auf See Waschwasser frei. Dieses entspricht in seinem pH-Gehalt und in Bezug auf die Rückstände den Kriterien von MARPOL Annex VI. Wir führen eine ständig aktualisierte Liste der Territorien, in denen Open-Loop-Betrieb verboten ist. Unsere Neubauten 2022 verfügen außerdem über SCR⁸-Katalysatoren zur NOx-Reduktion für den Einsatz in NECA⁹-Gebieten. [_305-5](#)

2022 haben Laboranalysen unserer Treibstofflieferungen einen durchschnittlichen gewichteten Schwefelgehalt von rund 0,76 % (Vorjahr: 0,5 %) ergeben. Der Anteil des verbrauchten Bunkers mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 % MDO) und von Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich von rund 92 % im Jahr 2021 auf 87 % im Berichtsjahr 2022 und ist auf den Betrieb einer höheren Anzahl von Schiffen mit Scrubbern zurückzuführen, die die Nutzung höherschweffiger Brennstoffe erlauben.

_NfB

Umweltschonende Transportketten

Unser Engagement zielt auch auf die Reduktion von Emissionen im Vor- und Nachlauf ab, um Klima und Umwelt zu schützen. Damit Kunden und andere Stakeholder die Umweltauswirkungen von Dienstleistungen und Produkten mit in ihr Handeln einbeziehen können, ist Transparenz entscheidend. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, stellen wir auf unserer Homepage das kostenlose Tool EcoCalc zur Verfügung. Es gewährt Einblick in Emissionswerte der Transportketten.

Im Rahmen unserer Supply Chain Sustainability Strategy planen wir Workshops mit geeigneten Lieferanten und anderen externen Partnern zur Identifizierung von möglichen Lösungen, die grüne Door-to-door-Produkte möglich machen. In diesem Zusammenhang haben wir im Berichtszeitraum eine Umfrage gestartet mit dem Ziel, weitere geeignete technische Lösungen und Partner zu finden, um entsprechende grüne Door-to-door-Produkte anzubieten.

⁸ SCR (Selective Catalytic Reduction)-Katalysatoren: Abgasentstickung durch Reduktion mittels Ammoniak

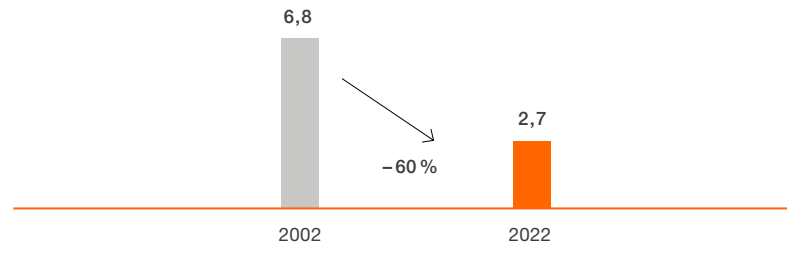
⁹ NECA = NOx Emission Control Area

UMWELTVERTRÄGLICHERE KÜHLCONTAINER _3-3

Der Transport gekühlter Waren erfolgt durch sogenannte Reefer mit elektrisch betriebenen Aggregaten, die den Container auf -30°C bis $+30^{\circ}\text{C}$ temperieren können. Hapag-Lloyd verfügt über einen Reeferbestand von rund 289.600 TEU. _NfB

Wir beziehen bereits seit vielen Jahren ausschließlich Aggregate mit hoher Energieeffizienz. Mithilfe der kontinuierlichen Verjüngung unserer Reeferflotte konnten wir den Energieverbrauch stetig reduzieren. Der durchschnittliche Energieverbrauch je 40-Fuß-Reefercontainer ist so in den vergangenen 20 Jahren von 6,8 kWh/unit (2002) auf 2,7 kWh/unit¹⁰ im Berichtsjahr gesunken. _NfB _302-4

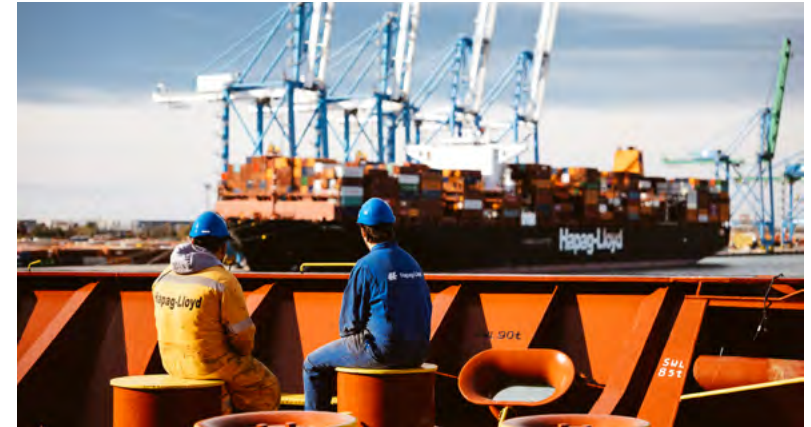
DURCHSCHNITTLICHER ENERGIEBEDARF JE 40-FUSS-REEFERCONTAINER (IN KWH/UNIT)



ENERGIEVERSORGUNG WÄHREND DER HAFENLIEGEZEITEN _3-3

Während der Liegezeit im Hafen nutzen Schiffe regulär Bunker zur Deckung ihres Energiebedarfs. Wo es schiffs- und landseitig möglich ist (bisher primär in Kalifornien), nutzen wir Landstrom anstelle der Verbrennung von Bunker. Dadurch werden lokale Emissionen von Luftschadstoffen in den Häfen reduziert.

10 Nur die Kennzahl 2,7 kWh/unit wurde von KPMG geprüft. Der Langzeittrend ist hiervon ausgenommen.



Sukzessive rüsten wir unsere Schiffe auf Landstromnutzung um. Im Berichtsjahr sind sechs unserer eigenen Schiffe und sechs Charterschiffe landstromfähig gewesen und haben Routen mit kalifornischen Häfen befahren. _NfB

ENERGIEVERSORGUNG AN UNSEREN STANDORTEN _3-3

Weltweit setzen wir uns auch spezifische standortbezogene Ziele wie die Verminderung des Energieverbrauchs im Sinne der allgemeinen Reduzierung von Energie und Emissionen vor Ort. In der Hamburger Zentrale beziehen wir 100 % unseres Stroms aus erneuerbaren Energiequellen. Durch Smart-Building-Maßnahmen möchten wir ebenfalls den Energieverbrauch reduzieren (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 44).

EMISSIONEN DER LANDSEITIGEN BÜROAKTIVITÄTEN* (TONNEN CO₂e)

Scope 1		Firmenwagen, Gas, Heizöl	rd. 2.000
Scope 2		Elektrizität, Fernwärme	rd. 9.000
Scope 3	Category 3	Firmenwagen, Gas, Heizöl, Elektrizität, Fernwärme	rd. 3.000
	Category 6	Flüge	rd. 11.000
Summe			25.000

* Ganzjährig verwendete Büros

Schutz der Gewässer und der marinen Biodiversität

[_3-3](#), [303-1](#), [303-2](#), [304-1](#), [304-2](#)

Als globale Linienreederei üben wir Einfluss auf marine Ökosysteme aus. Diesen Einfluss wollen wir so gering wie möglich halten und das Leben unter Wasser und an Land weltweit bestmöglich schützen. Deshalb wird bei Hapag-Lloyd die Reduzierung des negativen Einflusses auf die marinen Ökosysteme weiterhin mit einer hohen Priorität verfolgt. [_NfB](#)

Wir haben auf unseren Schiffen Management-Systeme zum Gewässerschutz implementiert. Sie berücksichtigen die Vorgaben des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) und die gesetzlichen Regulierungen zum Ballastwassermanagement. [_NfB](#)

In unserer Nachhaltigkeitsstrategie ist als Ziel verankert, keine Verstöße gegen die Übereinkommen zu Ballastwasser und freigesetzten Substanzen durch unsere Flotte zuzulassen und die eigenen sowie unsere Charterschiffe auf einheitlich hohem Umweltstandard zu betreiben. [_NfB](#)

Im Berichtsjahr gab es keine Leckagen mit Auswirkungen auf den marinen Lebensraum (Vorjahr: Ende 2021 gab es einen Vorfall in Rotterdam). [_NfB](#)

Vorbeugung der Verbreitung invasiver Arten

Ein Nebeneffekt des Ablassens von Ballastwasser ist die Verbreitung invasiver Arten abseits ihrer heimischen Regionen. Das kann negative Auswirkungen auf die Umwelt haben, indem marine Ökosysteme ins Ungleichgewicht geraten. Die Ballast Water Management Convention der International Maritime Organization (IMO) ist eines der wichtigsten Regelwerke zur Verhinderung der Verbreitung invasiver Arten durch Ballastwasser. Es ist unser Anspruch, dieses Regelwerk innerhalb der gesamten Hapag-Lloyd-Flotte zu erfüllen. [_NfB](#) [_303-2](#)

Die Vorschriften zum Schutz heimischer Gewässer können sich regional unterscheiden. Ein besonders striktes Regelwerk herrscht im Hoheitsgebiet der US-amerikanischen Küstenwache (USCG). Wir arbeiten darauf hin, bis Ende 2023 den strengeren Vorschriften mit unseren Schiffen gerecht werden zu können. [_NfB](#)

Im Berichtszeitraum haben wir insgesamt 21 Schiffe auf den hohen USCG-Standard umgerüstet.

Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr unseren Dialog im Rahmen des GloFouling-Projekts der IMO, des United Nations Development Programme (UNDP) und der Global Environment Facility (GEF) weitergeführt. Das gemeinsame Ziel ist es, die Verbreitung invasiver aquatischer Arten zu reduzieren. Durch die Umsetzung des Biofouling-Managements werden außerdem Unterwasserwiderstand und somit Treibhausgase reduziert. [_2-28](#)



Hapag-Lloyd übernimmt Verantwortung für den Schutz der befahrenen Gewässer und hat dazu Gewässerschutzmanagement-Systeme implementiert. Dabei leitet uns u. a. unsere interne Richtlinie „No Garbage into the Sea“. Die Ziele unserer Nachhaltigkeitsstrategie zählen ebenfalls auf dieses SDG ein.

Schutz von Meeressäugern [_2-28, 304-4](#)

Wir beteiligen uns an vielfältigen Kooperationen und Projekten, die den maritimen Artenschutz zu ihrem Ziel erklärt haben (s. Mitgliedschaften und Engagements, S. 58): Im World Shipping Council (WSC) engagieren wir uns für ein Projekt zum Schutz der Blauwale auf ihren Wanderwegen. Darüber hinaus unterstützen wir das Walschutzprogramm „Protecting Blue Whales and Blue Skies“ und das ECHO Program in der Haro Strait (USA/Kanada) zum Schutz der Orcas. Die Projekte werden von der National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) wissenschaftlich begleitet.

WEITERE INITIATIVEN FÜR DEN MARITIMEN UMWELTSCHUTZ

Als Unterzeichner des Arctic Shipping Corporate Pledge versichern wir, auf Schiffrouten durch die Arktis zu verzichten, solange schwerwiegende negative Auswirkungen auf das dortige einzigartige Ökosystem nicht ausgeschlossen werden können. Im Berichtszeitraum engagierten wir uns außerdem beim EcoAction Program in Vancouver (Kanada), dem Voluntary Vessel Speed Reduction Program in Los Angeles (USA) sowie dem Green Flag Incentive Program in Long Beach (USA). [_2-28](#)



Verantwortungsvoller Ressourceneinsatz _3-3, 306-1, 306-2

Im Seebetrieb kommen verschiedene Materialien zum Einsatz. Für uns besonders relevant sind Materialien wie Stahl und Buntmetalle. Beim Thema Ressourcen sind darüber hinaus auch Materialien aus dem Betrieb (Täue, Lebensmittelabfälle) sowie der Umgang mit Wasser und Abwasser relevant. _NfB

Ressourcenschonung

Materialeinsatz und Recycling sind besonders in Bezug auf unsere Flotte für uns zentrale Themen. Als Teil unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir Maßnahmen zur Ressourceneffizienz bzw. zu Abfallvermeidung und Recycling definiert. Nach dem Ende ihrer Verwendungsdauer werden Container durch Verkauf dem Zweitmarkt zugeführt, beispielsweise für Transport oder Lagerung. _NfB

Darüber hinaus ist der Containerbestand mit Stahlfußboden im Berichtsjahr auf insgesamt rund 68.000 TEU gestiegen, was einem Containeranteil von rund 5 % in der Hapag-Lloyd eigenen Flotte¹ entspricht. _301-1

Recycling von Schiffen

Wir übernehmen die Verantwortung für den gesamten Lebenszyklus unserer Schiffe und wollen negative Auswirkungen unserer Schiffe auf Gesellschaft und Umwelt auch beim Recycling minimieren. Jedes neu gebaute Schiff wird von uns mit einem Inventory of Hazardous Materials (IHM) ausgestattet. So sieht es unsere Hapag-Lloyd Ship Recycling Policy dem geltenden EU-Recht

entsprechend vor. Darüber hinaus ist es unser Anspruch, die Schiffsrecycling-Anforderungen der Hong Kong Convention zu erfüllen. _NfB _2-23

Hapag-Lloyd ist Gründungsmitglied der Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI), die umweltverträgliches Schiffsrecycling unter sicheren Arbeitsbedingungen einfordert. Um den Wirkungsbereich der Initiative zu vergrößern, sind wir u. a. auch im Steering Committee tätig. _2-28

Im Berichtsjahr haben wir keines unserer Schiffe recycelt. Sollte ein Schiff recycelt werden, sind wir bestrebt, Werften auszuwählen, die die Anforderungen der EU Ship Recycling Regulation (SRR) erfüllen.

Umgang mit Wasser und Entsorgung von Abwasser

An Bord wird sowohl Frischwasser als auch Trinkwasser benötigt. Frischwasser wird mithilfe von Seewasserverdampfern gewonnen und z. B. zu Reinigungszwecken verwendet, während Trinkwasser für die Versorgung der Besatzung hinzugekauft werden muss. Die Abwasserentsorgung erfolgt an Bord gemäß MARPOL Annex IV und an Land gemäß den lokalen gesetzlichen Regelungen. _NfB _303-1, 303-2

Entsorgung und Recycling weiterer Abfälle auf See _3-3

„No Garbage into the Sea“: Die Vermeidung von Müll in den Weltmeeren ist für die Schifffahrt ein besonders wichtiges Thema. Dafür wird auf unseren Schiffen jeglicher anfallender Abfall gesammelt, getrennt und im Hafen der umweltgerechten Entsorgung zugeführt. Lediglich an Bord entstehende Küchenabfälle dürfen nach den gesetzlichen Vorgaben gemäß MARPOL auf See zerkleinert und entsorgt werden.

¹ Reefer-Container sind von der Betrachtung ausgeschlossen

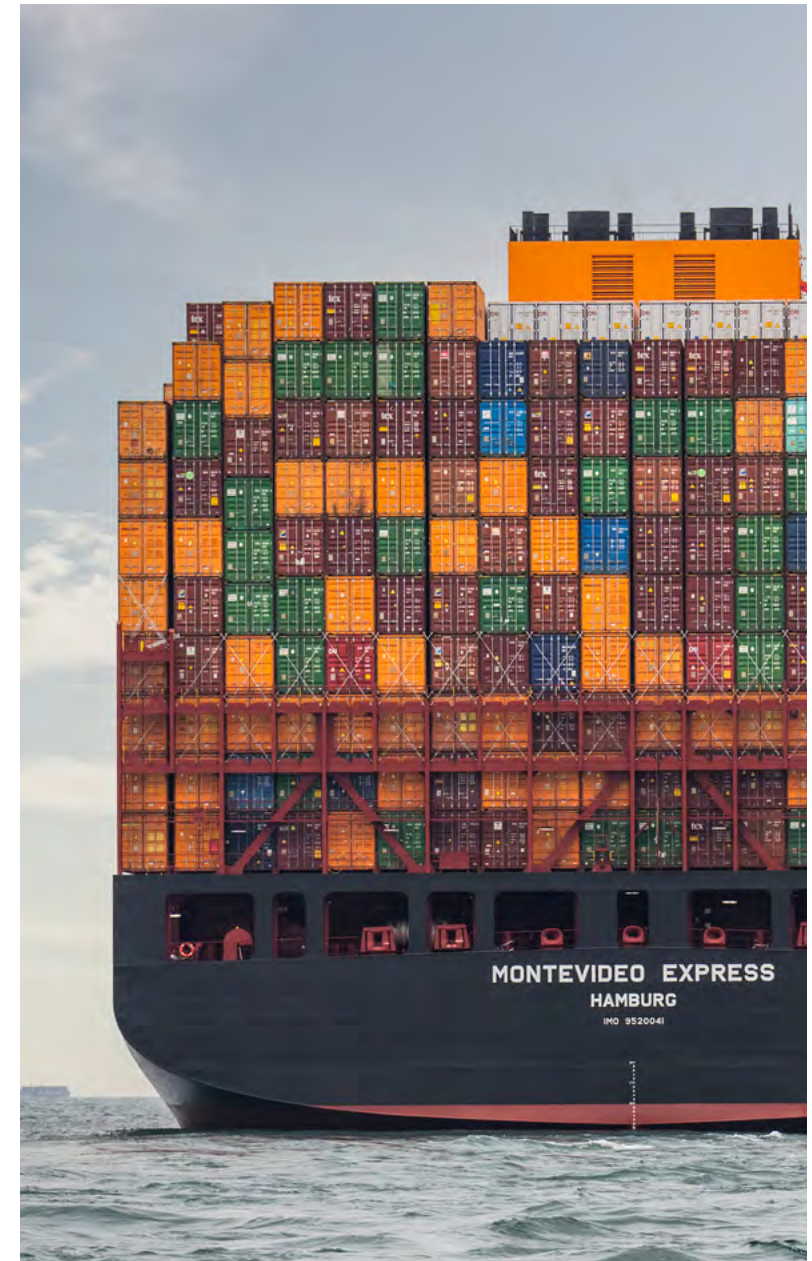
Manchmal stehen lokale Vorgaben der fachgerechten Entsorgung im Weg: So dürfen getrennt abgegebene Wertstoffe in EU-Häfen oftmals nicht dem Recycling zugeführt werden, da sie als Abfall aus Drittstaaten gelten. Wir bedauern dies und hoffen, dass diesbezügliche Regelungen nachgebessert werden.

Abfälle an Bord werden täglich nach Kategorien erfasst. Unsere Taue beispielsweise bestehen aus Kunststoff und werden am Ende ihrer Lebensdauer in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt. Für Altöl gibt es gesonderte Öltagebücher. In naher Zukunft sollen Daten zu Abfällen für unsere eigenen Schiffe zentralisiert gesammelt werden. Der Prozess hierfür wurde in diesem Jahr initiiert und befindet sich noch in der Umsetzung. Auf Charterschiffen sind die Manager angehalten, beim Umgang mit Abfall allen geltenden internationalen Bestimmungen und Gesetzen Folge zu leisten, und haben dazu eigene Management-Systeme. [_306-3](#)

Lebensmittelabfälle unserer Besatzungen an Bord halten wir durch unsere wirtschaftliche Planung beim Provianteneinkauf und bei der Speisenzubereitung gering. Wir sind stets auf der Suche nach weiteren Wegen zur Reduzierung von Abfällen an Bord, beispielsweise bei Verpackungsmüll. Im Rahmen der BIMCO² setzen wir uns für global praktikable Lösungen zur Vermeidung von Plastikverpackungen an Bord (insbesondere Plastikflaschen) ein.

Entsorgung und Recycling weiterer Abfälle an Land

Auch an unseren Standorten arbeiten wir daran, Abfall, wenn möglich, zu vermeiden. Die entsprechenden Maßnahmen werden standortspezifisch entwickelt, und die Entsorgung der Abfälle erfolgt gemäß der lokalen Gesetzgebung. In unseren regionalen Büros trennen wir Abfälle, sodass sie dem Recycling zugeführt werden können, und wo möglich, verzichten wir auf Produkte aus Plastik. [_NfB](#)



2 Baltic and International Maritime Council

MITARBEITENDE



Managementansatz¹ _3-3

Es ist uns wichtig, weltweit als verantwortungsvoller Arbeitgeber zu agieren, um dadurch unsere Mitarbeitenden zu binden und neue Mitarbeitende zu gewinnen. Dabei steht für uns nach wie vor an erster Stelle, ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld für alle zu gewährleisten. Wir streben an, uns ständig weiterzuentwickeln und setzen uns neue Ziele, die wir in der Hapag-Lloyd Strategy 2023 festgehalten und in unseren Unternehmenswerten fest verankert haben. Im Bereich Human Resources nutzen wir darüber hinaus die Chancen der Digitalisierung. Sie sind ein entscheidender Faktor, um den Veränderungen in der Arbeitswelt gerecht zu werden – vom hybriden Arbeiten über virtuelle Weiterbildungen bis zum digital unterstützten Dialog zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden. _NfB

Wir investieren gezielt in die Aus- und Weiterbildung unserer Fach- und Führungskräfte und gleichermaßen in die berufliche und persönliche Entwicklung von Nachwuchstalenten. Gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden weltweit leben wir eine positive Unternehmenskultur, die das Miteinander unterstützt. Sie leitet uns im Arbeitsalltag, damit wir gemeinsam für unsere Kunden das Beste geben können.

Digitalisierung und Agilität sind zentrale Elemente der Hapag-Lloyd Strategy 2023. Als solche hat die HR-Abteilung sie in einer globalen Personalstrategie

verankert und unterschiedliche Themen in den Mittelpunkt gestellt: Im Kernbereich HR Digitalization möchte Hapag-Lloyd durch digitale Personalprozesse von der Rekrutierung bis zum Austritt die Betreuung und Entwicklung der Beschäftigten effizient voranbringen.

Daneben wird unser Konzept des Future Way of Working@Hapag-Lloyd ausgestaltet, unser Change-Management weiterentwickelt und ein Global Employer Branding aufgebaut.

Mithilfe von Web-Based Trainings werden unsere neuen Mitarbeitenden weltweit in unsere Unternehmenswerte, Datenschutz, IT-Systeme und weitere Unternehmensthemen eingeführt. Eines der Pflichtmodule ist unsere Globale Ethikrichtlinie. Um unseren Onboarding-Prozess zu standardisieren und zu verdichten, wird er aktuell vollständig digitalisiert. _NfB

Flexibilität und Innovation – besonders durch Lösungen im digitalen Bereich – waren für uns auch der Schlüssel, auf die anhaltenden pandemiebedingten Herausforderungen adäquat zu reagieren. Unsere Standorte betrafen die Pandemie und die damit verbundenen Vorgaben und Restriktionen jedoch unterschiedlich stark. Grundsätzlich konnten wir im Berichtszeitraum in vielen Ländern eine Lockerung der Covid-19-Einschränkungen beobachten. Wir ermöglichen durch IT-gestützte Kommunikationstools eine sichere Zusammenarbeit, egal ob vom Büro oder von zu Hause aus. Schrittweise und kontinuierlich arbeiten wir daran, auch unsere Weiterbildungsangebote zu digitalisieren. Im November 2022 wurde die Zusammenarbeit mit LinkedIn Learning im Unternehmen bekannt gegeben. Die Plattform steht seitdem mit ihren zahlreichen Angeboten allen Mitarbeitenden zur Verfügung und wird unser strategischer Partner beim Aufbau der Hapag-Lloyd Academy sein (s. Weiterbildung und Talentförderung an Land, S. 88).

¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

In einigen Ländern waren unsere Mitarbeitenden zeitweise fast vollständig mobil tätig. So lag beispielsweise in Deutschland die Büroanwesenheit im ersten Quartal bei ca. 15 %. Mit dem Abflachen der Corona-Infektionszahlen und den entsprechenden Regularien folgend haben wir im Laufe des Jahres 2022 an vielen Standorten das hybride Arbeitsmodell gestartet und damit den Weg zurück in eine Post-Pandemie-Normalität geebnet. Dabei wurden selbstverständlich regionale Besonderheiten in Bezug auf die epidemiebedingte Lage berücksichtigt. Mit unserem 3:2-Modell (3 Tage pro Woche Arbeiten im Büro, bis zu 2 Tage mobiles Arbeiten) haben wir in Deutschland seit Juli 2022 eine Büropräsenz von ca. 60 % erreicht.

Auch unsere Mitarbeitenden auf See waren im Berichtsjahr erneut von Maßnahmen gegen die Covid-19-Pandemie betroffen. Jedoch hat sich die Situation aufgrund von Lockerungen in den Einreise- und Ausreisebestimmungen, auch in asiatischen Ländern, im Jahresverlauf verbessert. Besatzungswechsel in den wichtigen Häfen Asiens (z. B. Singapur, Südkorea, Hongkong) waren ab dem zweiten Quartal 2022 wieder mit annehmbaren Einschränkungen möglich. Die Folgen des Ukraine-Kriegs stellten im Berichtszeitraum eine neue Herausforderung dar und wirkten sich aufgrund von Ängsten und Unsicherheiten teilweise negativ auf die psychische Gesundheit der Besatzungen aus. Um möglichst keine weiteren psychischen Belastungen zuzulassen, wurde weiterhin auf eine pünktliche Ablösung der Seeleute Wert gelegt. Zudem wurden unsere Covid-Richtlinien dahingehend verändert, dass keine Empfehlung zur Einschränkung von Landgängen mehr besteht.

ORGANISATION DES PERSONALMANAGEMENTS¹

Wir legen Wert auf ein grundlegendes, weltweit gültiges Verständnis für einheitliche Strukturen bei Mitarbeiterthemen wie Vergütungsgrundsätze, Level-Strukturen, unsere Global Mobility Policy und unsere unternehmensweite Ethikrichtlinie. Der Bereich Global Human Resources (Global HR) betreut von der Unternehmenszentrale aus weltweit unsere Mitarbeitenden an Land und stellt verbindliche Standards für das Personalmanagement und die Nachwuchsför-

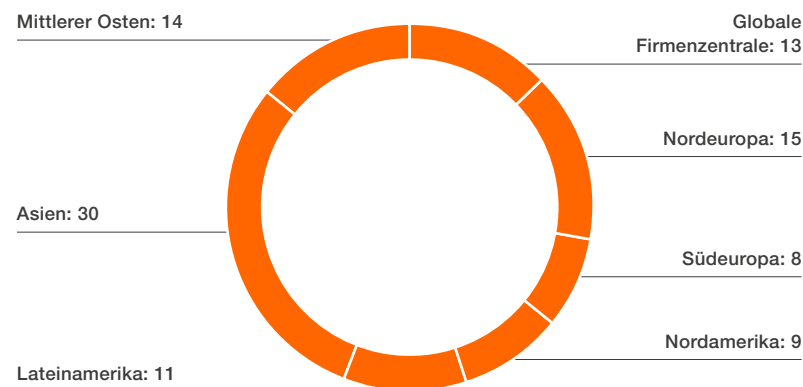
¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

derung sicher. Dazu gehört der regelmäßige Dialog mit den Mitarbeitenden, der in jedem Land demselben Aufbau folgt.

Global HR wird regelmäßig im Rahmen von internen und externen Audits überprüft, in diesem Jahr im Bereich Datenschutz und IT-Sicherheit sowie im Rahmen der QEM-Audits. Dies wird als Chance wahrgenommen, Verbesserungspotenziale zu erkennen und umzusetzen. _NfB

Der Bereich Marine Human Resources betreut die Schiffe unter deutscher Flagge und ist gemeinsam mit dem Ship Management Dubai für den größten Teil unserer Mitarbeitenden auf See zuständig. Die beiden Einheiten setzen unsere Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für ihre jeweiligen Mitarbeitenden um. _NfB

REGIONALE VERTEILUNG DER LANDMITARBEITENDEN* (IN %) _2-7



* Stand: 31.12.2022 – exkl. Auszubildende, Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert.

Im vierten Quartal 2022 haben wir wie auch im Vorjahr interne Kunden weltweit an Land befragt, um den Fokus unserer Personalarbeit zu überprüfen und, wo nötig, anzupassen. Gleichzeitig konnten wir wertvolles Feedback zur Entwicklung aktueller Human-Resources-Themen erhalten. Mit der Einführung unseres ersten Tools im Rahmen der Implementierung einer ganzheitlichen digitalen HR-Prozesslösung konnten wir erste Erfolge verzeichnen. Unsere Mitarbeitergespräche wurden 2022 erstmalig durch die neue Plattform unterstützt, wobei die Rückmeldungen der Beschäftigten in die Entwicklung und Einführung der neuen digitalen Plattform miteinbezogen wurden.

PERSONALSTRUKTUR [_2-7](#)

Hapag-Lloyd beschäftigte 2022 rund 14.200 Mitarbeitende (2021: rund 14.100 Mitarbeitende) – 12.400 an Land und 1.800 auf See. 13 % der Landmitarbeitenden³ sind in der globalen Firmenzentrale, 15 % in Nordeuropa, 8 % in Südeuropa, 9 % in Nordamerika, 11 % in Lateinamerika, 30 % in Asien und 14 % im Mittleren Osten (inkl. Afrika) für uns tätig.

Auf See haben wir in der eigenen Flotte neben unseren festangestellten Mitarbeitenden auch angestellte Mitarbeitende mit befristeten Verträgen. In geringem Umfang gibt es darüber hinaus Personal auf den eigenen Hapag-Lloyd-Schiffen, für das die beschriebenen Arbeitsverhältnisse nicht gelten, beispielsweise Serviceingenieure oder externe Auszubildende, die an Bord unserer Schiffe praktische Arbeitserfahrung sammeln. Weitere Leiharbeitende sind für uns vereinzelt an Land tätig, hauptsächlich im Bereich IT. [_2-8](#)

Im Berichtszeitraum kam es zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen, u. a. durch die Integration von Mitarbeitenden der Deutsche Afrika-Linien (DAL) aus dem Container-Liniengeschäft.

Beim Seepersonal wurden 2022 keine pandemiebedingten Kündigungen ausgesprochen. Das festangestellte europäische Seepersonal wurde zu keiner Zeit in Kurzarbeit geschickt. In Deutschland haben wir die Flexibilisierung der Arbeitszeit bei der Hapag-Lloyd AG weiter vorangetrieben. Zeitgleich stieg die Nachfrage nach Teilzeitbeschäftigungsverhältnissen bzw. Elternzeit beim

Seepersonal im Berichtszeitraum weiter an. Teilzeit wird beispielsweise angefragt, wenn die Mitarbeitenden Angehörige pflegen.

Neu- bzw. Wiedereinstellungen nach der Ausbildung blieben vor allem marktbedingt auf bestimmten Positionen hinter den Erwartungen zurück, insbesondere im Bereich Dritte und Zweite Ingenieure. Infolgedessen beobachten wir in diesen Tätigkeitsbereichen einen Anstieg des Durchschnittsalters der Beschäftigten.

ANZAHL DER MITARBEITENDEN (2022)

AN LAND UND AUF SEE

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
An Land	12.446	2.881
davon Auszubildende	130	112
Auf See	1.802	1.225
davon Auszubildende	98	95
Summe	14.248	4.106

Stand: 31.12.2022

ANZAHL DER LEIHARBEITNEHMENDEN (2022) [_2-8](#)

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
An Land	430	102
Auf See	0	0

Stand: 31.12.2022

³ Exkl. Auszubildende, inkl. Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern



Im Bereich Ausbildung legen wir unser Augenmerk verstärkt auf den Bereich IT und schaffen wie bereits in den Vorjahren zusätzliche Angebote. Für Auszubildende an Land haben wir Ausbildungsplätze für duale Studiengänge eingerichtet. _NfB

MITARBEITENDE NACH DIVERSITÄTSKRITERIEN (2022) _2-7

NACH GESCHLECHT AN LAND UND AUF SEE (IN %) _NfB _405-1

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
An Land		
weiblich	45	43
männlich	55	57
divers	<0,1	0
Auf See		
weiblich	1	2
männlich	99	98

Stand: 31.12.2022 — exkl. Auszubildende, Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert.

NACH ALTERSTRUKTUR (IN %) _405-1

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
jünger als 30 Jahre	27	18
zwischen 30 und 50 Jahren	57	61
älter als 50 Jahre	16	22

Stand: 31.12.2022 — exkl. Auszubildende, Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert.

Mitarbeitergewinnung und -bindung

Qualifizierte Fachkräfte zu rekrutieren und zu halten, ist eines unserer wichtigsten Ziele. Um zu zeigen, dass wir als Arbeitgeber hervorragende Chancen und ein wertschätzendes Arbeitsumfeld bieten, setzen wir auf eine attraktive Vergütung und umfassende Mitarbeiterleistungen. Auch werden wir nach der Pandemie weiterhin hybride Arbeitsmodelle anbieten. In unserer HR-Strategie haben wir dieses Arbeitsmodell fest verankert, denn wir sind überzeugt davon, uns damit auf die gegenwärtigen und künftigen Bedürfnisse am Arbeitsmarkt bestmöglich einzustellen.¹

Im Seebetrieb verpflichten wir uns spezifischen Regularien in Bezug auf Arbeitsschutz, Sicherheit und Mitarbeitendenvergütung. Beispielsweise sind die Regelungen der Maritime Labour Convention (MLC) – u. a. zu Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit – ein sehr gut implementierter Bestandteil unseres Schiffsmanagements.

¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

MITARBEITERGEWINNUNG² _3-3

Der internationale Fachkräftemangel gilt vor allem für den IT-Bereich und analytische Berufe. Regional kommen weitere Engpässe hinzu. In Europa beispielsweise besteht die Herausforderung darin, qualifizierte Mitarbeitende für den Kundenservice zu gewinnen. Vor diesem Hintergrund haben wir im Berichtszeitraum zusätzliche Maßnahmen zur Mitarbeitergewinnung umgesetzt. Dazu zählt das Pilotprojekt für ein Mitarbeiter-Empfehlungsprogramm, das im April 2022 gestartet wurde und bis Ende Februar 2023 lief. Daneben haben wir LinkedIn-Lizenzen für Recruiter Seats erworben, über die wir potenzielle Kandidaten und Kandidatinnen direkt ansprechen können (Active Sourcing). Schließlich arbeiten wir seit 2022 mit einer externen Agentur zusammen, die auf das Thema Employer Branding spezialisiert ist.

In Deutschland sind die Mitarbeitenden des Container-Liniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien (DAL) durch den Betriebsübergang zu Hapag-Lloyd gekommen. In Südafrika haben wir 100 % der Anteile an der dort operierenden Gesellschaft von DAL gekauft. Infolgedessen wurden auch die dort ansässigen Mitarbeitenden übernommen. Allein auf See fand keine direkte Übernahme von DAL-Seepersonal statt.

² Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



Durch attraktive Arbeitsbedingungen wie eine faire Vergütung und Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie leistet Hapag-Lloyd einen Beitrag zu SDG 8. Betriebsräte und andere Arten der Mitbestimmung gewährleisten in regional unterschiedlichen Formen, dass sich unsere Beschäftigten mit eigenen Ideen und Vorschlägen in wichtige Entscheidungsprozesse einbringen können.

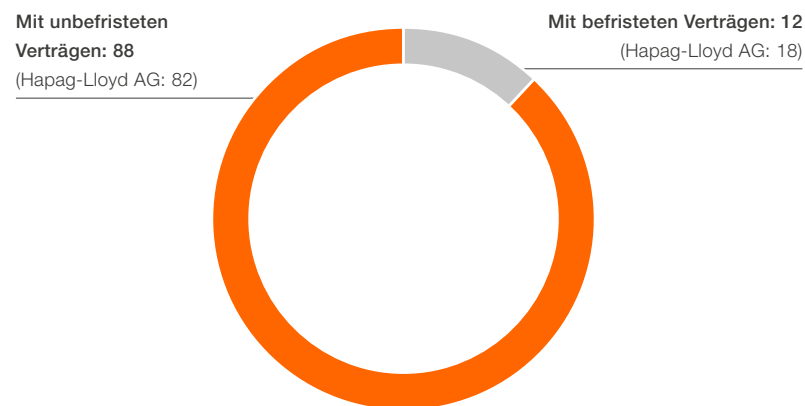
MITARBEITERBINDUNG³ _3-3

Rahmenvereinbarungen wie z. B. Tarifverträge schaffen Verbindlichkeit und sind ein wirksames Instrument für die Bindung unserer Beschäftigten an ihren Arbeitgeber. Daneben ergreift Hapag-Lloyd verschiedene Maßnahmen, um die Mitarbeiterbindung zu stärken. So haben wir auch die Herausforderungen der Pandemie als Chance genutzt, unsere Mitarbeitenden aktiv zu begleiten und zu unterstützen. In diesem Zuge wurden beispielsweise flexible und mobile Arbeitsmodelle gefördert und die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen. Daneben haben wir Angebote für Familien umgesetzt und die Einführung hybrider Arbeitsmodelle mit maßgeschneiderten Veranstaltungsreihen und Trainings begleitet. In die Gestaltung der künftigen Arbeitswelt bei Hapag-Lloyd binden wir unsere Beschäftigten mit ein, u. a. beim Design von modernen Bürokonzepten. Im Rahmen unserer 175-Jahr-Feier gab es im Berichtsjahr zahlreiche Veranstaltungen. Neben lokalen Firmen-Events an unseren Standorten fand auch eine größere Veranstaltung im Hamburger Headquarter inkl. eines Fußballturniers mit Mannschaften aus dem internationalen Kreis der Mitarbeitenden statt.

Selbstverständlich wollen wir wissen, wie zufrieden unsere Mitarbeitenden mit Hapag-Lloyd als Arbeitgeber, mit ihrer Work-Life-Balance, den Karriereaussichten, der Anerkennung ihrer Arbeit u. Ä. m. sind. Regelmäßig führen wir daher lokale, themen- und fachbereichsbezogene Befragungen durch. An unserem Standort in Südkorea gab es im Berichtszeitraum eine Umfrage zur Zufriedenheit mit der Arbeit von zu Hause in bzw. nach zwei Jahren Pandemie; ein weiterer, monatlich wiederkehrender Survey am Standort Singapur nahm die Zufriedenheit neuer Mitarbeitender mit dem Onboarding in den Fokus. Insgesamt erzielten die Umfragen sehr positive Ergebnisse. Eine weltweite Mitarbeiterbefragung (Employee Engagement Survey) ist für 2023 geplant.

³ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

MITARBEITENDE NACH VERTRAGSART (IN %) _2-7



Stand: 31.12.2022 – Land- und Seepersonal exkl. Auszubildende, Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert.

Faire Löhne und Gehälter⁴

Faire Bezahlung ist ein weiterer Baustein der Mitarbeiterbindung und Teil unserer Globalen Ethikrichtlinie (s. Compliance, S. 23 ff.). Vergütungen werden unabhängig vom Geschlecht oder anderen Merkmalen gleichberechtigt, anforderungs-, leistungs- und marktgerecht gezahlt. _3-3

Im Berichtszeitraum haben wir unsere Bonuszahlungen an die wirtschaftliche Leistung von Hapag-Lloyd angepasst. Das bietet die Möglichkeit, in wirtschaftlich starken Jahren deutlich höhere Boni zu erzielen. In schwächeren Jahren bleiben die an den EBIT gekoppelten Boni erreichbar. Alle Vergütungs- und Bonussysteme gelten global, unterscheiden sich aber in der Ausgestaltung je nach Mitarbeiterlevel. Als zusätzlicher Anreiz, aktiv am Erreichen unseres Ziels mitzuwirken, die Nummer eins für Qualität zu sein, wurde ein Qualitätsbonus

⁴ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

eingeführt, der sich an den Ergebnissen unserer halbjährlichen Kundenzufriedenheitsbefragung orientiert.

Wir sind Mitglied im Arbeitgeberverband Verein Hamburger Rheder. Im Rahmen der Tarifgemeinschaft für das Verkehrsgewerbe Hamburg werden Tarifverträge für Angestellte des Verkehrsgewerbes Hamburg abgeschlossen, die für die Mitarbeitenden in den Landbetrieben der Hapag-Lloyd AG in Deutschland zur Anwendung kommen. Die Tarifverträge für das Landpersonal der Hapag-Lloyd AG in Deutschland umfassen u. a. Mindestanforderungen an die Arbeitsbedingungen und Gehälter. Nicht einbezogen sind leitende Angestellte.

[_2-28](#)

Auch unsere Sozialleistungen machen uns als Arbeitgeber attraktiv. In Art und Höhe unterscheiden sie sich regional und orientieren sich u. a. an den lokalen gesetzlichen Regelungen zur sozialen Absicherung.

Rund 59 % aller Beschäftigten (Hapag-Lloyd AG: rund 95 %) sind von Kollektivvereinbarungen erfasst (Stand: 31.12.2022).⁵ [_2-30](#)

Für unsere Beschäftigten auf See gelten eigenständige Tarifverträge, die wir in der Tarifgemeinschaft des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) in Abstimmung mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) abschließen. Darüber hinaus wenden wir die Regelungen der Maritime Labour Convention (MLC) an und gehen dabei weit über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus. Auf den Schiffen unter deutscher Flagge erhalten die Besatzungen unbefristete Verträge und können vermögenswirksame Leistungen in Anspruch nehmen. In Deutschland gilt außerdem der Heuertarifvertrag für das Seepersonal unter deutscher Flagge, der 2022 um die zweite Stufe der im Vorjahr beschlossenen Erhöhung angehoben wurde. Angestellten steht ein Arbeitgeberzuschuss zum Krankengeld zu. Bei Schiffen unter anderer Flagge werden Sozialleistungen von der jeweiligen Ship-Management-Gesellschaft bzw. -Agentur übernommen. Mitarbeitenden unter deutscher Flagge gewähren wir zudem Ergebnisbeteiligungen und Jubiläumsvergütungen. [_2-30](#)

⁵ Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert.

In den regionalen Gesellschaften gibt es weitere Extras für unsere Beschäftigten wie ein „Cycle to Work“-Angebot, Essensgeldzuschüsse oder diverse Freizeitaktivitäten.

Je nach Region bietet Hapag-Lloyd auch Zuschüsse zur Altersvorsorge, private Krankenversicherungen oder kostenlose Gesundheitschecks an. Dazu kommen Sportkurse und Mitarbeitendentarife in Fitnessstudios. Die Mitarbeitenden der Hapag-Lloyd AG in Deutschland profitieren von vermögenswirksamen Leistungen und einem Fahrtkostenzuschuss für den ÖPNV.

Work-Life-Balance⁶

Mit dem Projekt „Future Way of Working@Hapag-Lloyd“ gestalten wir aktiv die künftige Arbeitswelt bei Hapag-Lloyd, die auch eine gute, gesunde und familienfreundliche Work-Life-Balance berücksichtigt. Hybride Modelle haben sich inzwischen als Teil der Arbeitswelt etabliert. Flexibilität und Gestaltungsspielraum in Bezug auf Arbeitszeit und Arbeitsort sind für uns zu wichtigen Hebeln geworden. Sie helfen uns dabei, sofern es gesetzeskonform und mit den Arbeitsprozessen vereinbar ist, unseren Mitarbeitenden ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeit und Privatleben zu ermöglichen. Mit neuen Formen der Zusammenarbeit profilieren wir uns auch als zeitgemäßer und flexibler Arbeitgeber.

Unser hybrides Arbeitsmodell gibt Angestellten an Land die Möglichkeit, bis zu zweimal pro Woche mobil zu arbeiten. Abhängig von der pandemischen Lage und von regionalen Besonderheiten kann es dabei vereinzelt zu Abweichungen kommen. In Nordamerika konnten Mitarbeitende bspw. früher zurück ins Büro und das hybride Arbeitsmodell nutzen, wohingegen es in Südamerika mit Verzögerung eingeführt wurde. In der Region Asien läuft die Implementierung ebenfalls. Gleichzeitig wird an weiteren Maßnahmen gearbeitet, um unterschiedliche Bedürfnisse in Einklang zu bringen.

Teil des „Future Way of Working@Hapag-Lloyd“-Projekts ist die Schaffung der erforderlichen Infrastruktur. Dabei geht es um moderne Software- und Hardware-Ausstattung wie Kollaborationssysteme und Videokonferenz-Anlagen,

⁶ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

aber auch um moderne Raumkonzepte, die wir standortübergreifend sukzessive umsetzen.

Wir wollen Eltern, die bei uns beschäftigt sind, im Alltag unterstützen. Mit Voiio wurde für Beschäftigte der Hapag-Lloyd AG in Deutschland in Zusammenarbeit mit einem externen Anbieter ein Angebot zur virtuellen Betreuung von Kindern geschaffen. Das Programm bietet neben Lernförderung und Nachhilfe weitere aktive und vielfältige Angebote vor dem Bildschirm und ist zeitlich flexibel verfügbar.

In anderen Regionen, beispielsweise im Global Service Center in Asien, steht den Mitarbeitenden eine von uns unterstützte Kindertagesbetreuung in kurzer Distanz zu den Büroarbeitsplätzen an Land zur Verfügung.

Trotz unserer Ambitionen in Sachen Arbeitsplatzflexibilisierung freuten wir uns, unsere Mitarbeitenden in Deutschland im Sommer 2022 wieder in Person zu begrüßen. Bei den „Welcome-Back-to-Office Days“ hießen wir unsere Teams willkommen und nutzten die gemeinsame Zeit: In Workshops tauschten wir uns zu der Frage aus, wie das „neue Normal“ funktionieren kann. Dieser Austausch findet in persönlicher und digitaler Form weiterhin statt. Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Bereichen kommunizieren miteinander darüber, wie man seine Arbeit von zu Hause optimieren kann, beispielsweise durch Nutzung unserer Lernangebote oder digitale Kommunikation mit dem Team.

Die Arbeitsbedingungen unseres Seepersonals unterscheiden sich durch lange Abwesenheiten, die Trennung von der Familie, unregelmäßige Arbeitszeiten, Siebentagewochen und eingeschränkte Freizeitmöglichkeiten von denen an Land. Die Vorgaben der Marine Labour Convention setzen Mindeststandards für Arbeits- und Ruhezeiten, Überstunden, Verpflegung und Landgänge. Mit zusätzlichem Engagement gehen wir darüber hinaus und versuchen, die Herausforderungen, unter denen das Seepersonal tätig ist, als Arbeitgeber bestmöglich auszugleichen. Z. B. schaffen wir Freizeiteinrichtungen an Bord und organisieren Veranstaltungen für das Wohlergehen der Besatzung. Wir leisten besonderen Beistand im Trauerfall und gewährleisten den Mitarbeitenden auf See, sofern möglich, uneingeschränkten Internetzugang auf See. Im Berichtszeitraum durften Angehörige der Seeleute wie Ehepartner, Partner oder Kinder auch wieder uneingeschränkt unser Angebot nutzen, zeitweilig an

Bord mitzufahren. Besatzungsmitglieder der Schiffe unter deutscher Flagge konnten den gesetzlichen Bestimmungen gemäß Elternzeit nehmen.

Auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge haben wir möglichst flexible und relativ kurze Einsatzzeiten eingeführt, deren Einhaltung vom Schiffsmanagement durch Zeitkonten überprüft wird. Im Berichtsjahr wurden weitere Maßnahmen ins Leben gerufen, um die Balance zwischen Privatleben und Seefahrt zu fördern und Einsätze auf See planbarer zu gestalten, sodass sie besser an persönliche Bedürfnisse angepasst werden können. Um die belastenden Auswirkungen der Pandemie auf das Seepersonal besser zu verstehen, erwägen wir eine vorzeitige Durchführung des Risikomanagement-Prozesses (RAMS).

MITARBEITENDE AN LAND UND AUF SEE _2-7

NACH BESCHÄFTIGUNGSVERHÄLTNIS (IN %) _102-8

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
in Vollzeit	96	88
in Teilzeit	4	12

Stand: 31.12.2022 – exkl. Auszubildende, Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert.

IN ELTERNZEIT* _401-3

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
Frauen	555	54
Männer	286	74
Summe	841	128

* Verfügbarkeit und Umfang abhängig von lokalen gesetzlichen Regelungen. Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind inkludiert. Mitarbeitende mit dem Diversitätskriterium divers sollen für das kommende Berichtsjahr 2023 im Rahmen der Kennzahl ebenfalls betrachtet werden.

Mitbestimmung⁷

Im Interesse des Unternehmens und aller Mitarbeitenden legen wir Wert auf einen lebendigen, vertrauensvollen und konstruktiven Austausch. Betriebsräte oder vergleichbare Gremien bringen sich über Mitbestimmungs- und/oder Informationsrechte ins Unternehmen ein. Die Kommunikation in den jeweiligen Ländern erfolgt zielgruppenorientiert und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten.

Unsere Geschäftsleitungen pflegen eine enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen nationalen Betriebsräten und dem Europäischen Betriebsrat (European Works Council). Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) tritt dabei für das Personal unserer gesamten Flotte ein. Alle Mitarbeitenden unserer

⁷ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Schiffe unter deutscher Flagge werden zusätzlich durch den Seebetriebsrat vertreten (s. Faire Löhne und Gehälter, S. 81). [_2-29](#)

Betreuung des Seepersonals

Die Betreuung der Mitarbeitenden unter deutscher Flagge erfolgt von Land aus über unsere Crew-Manager, die größtenteils selbst zur See gefahren sind und entsprechend viel Erfahrung mitbringen. Vergleichbare Strukturen bestehen auch auf allen anderen eigenen Schiffen.

Nach jeder Reise besprechen wir deren technischen Verlauf, die Mitarbeitendenleistung und ähnliche Themen mit den Kapitänen und auf Wunsch auch mit allen anderen Mitarbeitenden. Dabei geht es auch um die Berücksichtigung sozialer Aspekte wie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie bei der weiteren Einsatzplanung. Zudem tauschen wir uns über bestehende Systeme und Prozesse aus, um Verbesserungspotenzial zu identifizieren, beispielsweise im Hinblick auf den steigenden Administrationsaufwand.



Ausbildung und Mitarbeiterentwicklung _3-3

Eine gut ausgebildete und motivierte Besatzung ist das Herzstück jedes Schiffes. Im übertragenen Sinn gilt das auch für Hapag-Lloyd und alle seine Mitarbeitenden an Land und auf See.

Nicht zuletzt sind gut ausgebildete Menschen nach unserer Überzeugung auch wichtige Mitglieder der Gesellschaft und potenzielle Impulsgeber für soziale und ökologische Fragestellungen. Wir übernehmen als Arbeitgeber die Verantwortung dafür, Talente zu fördern und Nachwuchskräften interessante Perspektiven zu bieten.

Wir sind davon überzeugt, dass langfristige Mitarbeitendenbindung und wirtschaftlicher Erfolg zusammengehören und haben für unsere Mitarbeitenden eine Vielzahl von Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten geschaffen. Vor allem die Nachwuchsförderung ist uns wichtig. _NfB

Um unseren Bedarf an Fachkräften insbesondere in den Bereichen Schifffahrt und Logistik, IT und Datenanalyse zu decken, setzen wir auf unsere Ausbildungsprogramme und duale Studiengänge. Nach wie vor ist die Zahl der Bewerbungen für die klassischen Ausbildungswege an Land gering – aus unserer Sicht auch als direkte Folge der Pandemie. Wir haben, um dem Fachkräfte- und Bewerbungsmangel entgegenzuwirken, verstärkt auf Formate wie onlinebasiertes Recruiting gesetzt. Mit der Bereitstellung und dem Ausbau von Ausbildungsplätzen

wollen wir auch bewusst im allgemeinen Sinne zur Qualifizierung von Nachwuchskräften auf hohem Niveau beitragen, um dem Fachkräftemangel auf gesellschaftlicher Ebene entgegenzuwirken. Berufsorientierende Angebote wie Messen konnten im Berichtsjahr wieder in Präsenz stattfinden, und auch Praktika sowie Informationsveranstaltungen mit Schulklassen waren möglich. _NfB

Wir kooperieren weiterhin mit der Hamburg School of Business Administration (HSBA) und der Nordakademie: An der HSBA engagieren wir uns im Firmenarbeitskreis, bei Wirtschafts-Speed-Datings und auf Infotagen; an der Nordakademie wirken wir im betrieblichen Beirat mit. Im Berichtsjahr stellten wir an der HSBA und Nordakademie insgesamt 15 Studienplätze zur Verfügung. Zudem loben wir alljährlich vier Stipendienplätze für IT-Studenten aus, die wir u. a. über unsere Kooperation mit der Fachhochschule Wedel besetzen.

Ausbildung an Land

Die Hapag-Lloyd AG bildet in Deutschland zum/zur Schifffahrtskaufmann/-frau, Kaufmann/-frau für Büromanagement, Kaufmann/-frau für Spedition & Logistikdienstleistung sowie als Koch/Köchin aus. Ein besonderer Bedarf besteht im Bereich Schifffahrtskaufmann/frau. Zudem suchen wir Nachwuchskräfte, die das duale IT-Studium absolvieren möchten, und bieten außerdem duale Studiengänge in den Bereichen International Business und Logistics Management an. _NfB



Wir bieten unseren Mitarbeitenden verschiedene Weiterbildungen und Trainings, u. a. im Rahmen unserer internationalen Entwicklungsprogramme – dem Agile Leadership Program at Hapag-Lloyd (ALPHA) und dem Talent Development Program (TDP). Durch unser Learning Management System (LMS) erhalten die Mitarbeitenden auf einfache Weise Zugang zu Trainingsmaßnahmen. Im Berichtszeitraum haben wir mit der Entwicklung einer internen Akademie begonnen, um die Weiterbildung unserer Mitarbeitenden nachhaltig und in hoher Qualität sicherzustellen.

40

dual Studierende
an Land in
Deutschland



Im Jahr 2022 starteten bei uns 35 neue Auszubildende. Direkt zu Beginn erhielten alle Auszubildenden die nötige technische Ausstattung für mobiles Arbeiten.

Für das kommende Geschäftsjahr 2023 ist eine Erhöhung der Anzahl an Ausbildungsplätzen geplant. Der Vorstand wird durch Statusinformationen zur Ausbildung über den aktuellen Stand und die Zielrichtung informiert. _NfB

Jeder Ausbildungsjahrgang beginnt bei Hapag-Lloyd mit einer dreiwöchigen gemeinsamen Startphase der Land- und See-Auszubildenden. Im Berichtszeitraum war dies nach der coronabedingten Pause im Vorjahr unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Corona-Maßnahmen wieder möglich. Auch

Schiffsbesichtigungen wurden unseren Auszubildenden Ende 2022 wieder angeboten. Mitfahrten auf Containerschiffen mussten allerdings weiterhin ausgesetzt werden, um die Infektionsgefahr einzudämmen. _NfB

Außerhalb Deutschlands und des hiesigen Ausbildungssystems erfolgt das Onboarding der Nachwuchskräfte je nach Region, Stelle und Berufserfahrung individuell. _NfB

Grundsätzlich ist es unsere Absicht, jedem Auszubildenden ein Übernahmeangebot zu machen und den nahtlosen Übergang ins Hapag-Lloyd-Team sicherzustellen.

Im Jahr 2022 lag die Übernahmequote bei 88 %¹ und ist damit im Vergleich zu 2021 (73 %) angestiegen. Wir wollen mit Auszubildenden, die nach ihrer Ausbildung nicht gleich in den Job einsteigen, sondern erst noch ein Studium absolvieren wollen, in Kontakt und Austausch bleiben. So erhalten einige ehemalige Auszubildende die Möglichkeit, studienbegleitend weiter bei Hapag-Lloyd zu arbeiten, um nach Abschluss des Studiums wieder einzusteigen.

In Chile ist die Implementierung einer Ausbildung nach deutschem Muster für den Beruf Schifffahrtskaufmann/-frau in Planung. Wir prüfen zurzeit, wie wir uns in die Entwicklung einbringen können.

Ausbildung auf See

Hapag-Lloyd bietet auf den Schiffen unter deutscher Flagge eine Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/-in und zum/zur Nautischen und Technischen Offiziersassistenten/-in an. Im elektrotechnischen Bereich, z. B. als Assistent/-in für Elektro- und Automatisierungstechnik, besteht derzeit ein besonderer Bedarf an Nachwuchskräften. Um diesem Engpass zu begegnen, wurde die Anzahl an philippinischen Auszubildenden im Bereich Elektrotechnik erhöht. _NfB

Im Berichtsjahr konnten wir insgesamt 45 Auszubildende für den Seebereich gewinnen.

¹ Die Übernahmerate Auszubildender auf See kann nicht angegeben werden, da die Auszubildenden im Anschluss regulär in ein Studium wechseln.

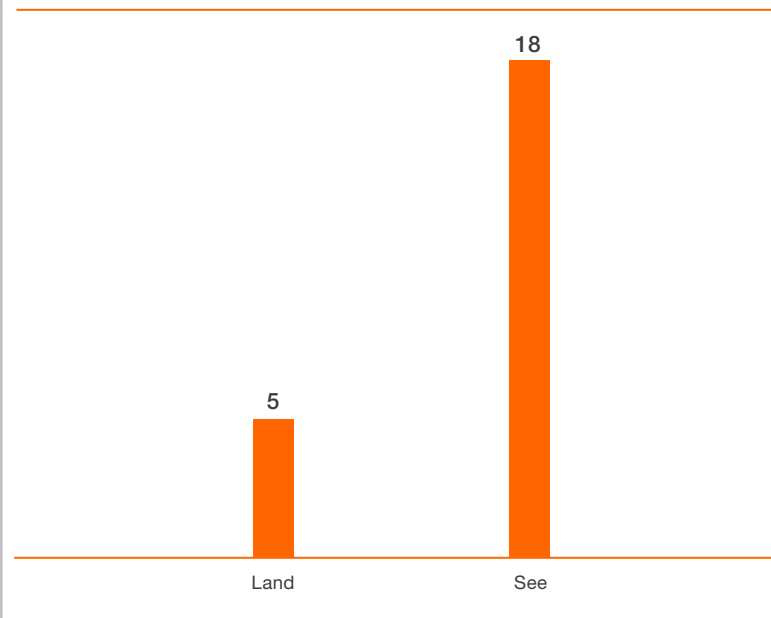
Die fehlenden Berufsmessen und berufsvorbereitenden Informationsveranstaltungen im letzten Jahr haben die Suche nach Auszubildenden erschwert. Da Messtätigkeiten und Infoveranstaltungen inzwischen wieder durchführbar sind, wird der Ausbildungsbereich von Hapag-Lloyd diese Möglichkeit wieder verstärkt nutzen, um Werbung für eine Karriere auf See bei Hapag-Lloyd zu machen.

Die Inhalte der Ausbildung auf See sind durch das STCW-Übereinkommen geregelt. Die Ausbildung der Kadetten auf Schiffen unter deutscher Flagge wird vom Ship Management durchgeführt und von Deutschland aus gesteuert. Auf Schiffen unter anderer Flagge wird diese Ausbildung von externen Ship- bzw. Crew-Managern übernommen. _NfB

Auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge setzen wir für bestimmte Berufe ein Studium voraus. Nautische und technische Wachoffiziere werden von uns daher nur rekrutiert, wenn die Anzahl der Studienabsolventen für unseren Personalbedarf zu gering ist. Den Bedarf an leitenden Ingenieuren und Kapitänen auf Schiffen deutscher Flagge decken wir durch Förderung unseres Nachwuchses. Auf Schiffen unter anderer Flagge rekrutieren wir dafür Nachwuchskräfte mit einem nautischen oder technischen Studienabschluss, die dann zunächst eine zwölfmonatige Fahrtzeit an Bord eines Hapag-Lloyd-Schiffes absolvieren. _NfB

Unsere Auszubildenden in Deutschland durchlaufen eine mehrmonatige Gruppenausbildung mit Fokus auf Teambuilding und Arbeitssicherheit (Basic Safety Training) sowie ergänzenden Inhalten. Die Gruppenphase findet in einem Ausbildungszentrum und auf unseren Ausbildungsschiffen statt. Auch gemeinsame Freizeitaktivitäten sind ein wichtiger Ausbildungsbestandteil. In die Ausbildungs-Gruppenphase integrierte Landgänge waren in China und vermehrt auch vor nordamerikanischen Häfen aufgrund von landesspezifischen Einschränkungen teilweise nicht möglich. _NfB

AUSZUBILDENDENQUOTE* IN DEUTSCHLAND (IN %) (JAHRESDURCHSCHNITT) _NfB



* Auszubildendenquote: Anteil der Auszubildenden an festangestellten Mitarbeitenden



WEITERBILDUNG

Wir fördern das Know-how unserer Beschäftigten durch berufsbegleitende Bildungsangebote in virtuellen Trainings und Präsenzveranstaltungen. Unsere Weiterbildungen an Land fanden zum Teil online, aber auch in Präsenz oder hybrid statt. Im Berichtszeitraum ist die Zahl der Präsenz-Weiterbildungskurse im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht angestiegen, und ein Großteil der Kurse und Weiterbildungen, die aufgrund der Anforderungen (Simulator, praktische Übungen etc.) die Anwesenheit vor Ort verlangen, konnte wieder durchgeführt werden.

2022 haben wir weltweit insgesamt rund 7 Mio. EUR² (Hapag-Lloyd AG: rund 4 Mio. EUR³) in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden investiert. Aufgrund der erhöhten Reisetätigkeit für die Präsenzschulungen und der Intensivierung unserer LNG-Ausbildung (s. Sicherheit auf der „Brussels Express“, S. 100) sind die Ausbildungskosten im Seebereich für den Berichtszeitraum gestiegen.

An Land erfolgten im Berichtsjahr Trainings und Weiterbildungen mit einer Gesamtdauer von 20 Stunden⁴ pro Person (Hapag-Lloyd AG: 13 Stunden pro Person). Darüber hinaus werden lokal Trainings und Weiterbildungen durchgeführt, die nicht zentral erfasst werden. [_NfB _404-1](#)

Weiterbildung und Talentförderung an Land⁵ [_404-2](#), [404-3](#)

Im Rahmen des Global Staff Dialogue (GSD) führen unsere Beschäftigten an Land regelmäßig strukturierte Gespräche mit ihren Vorgesetzten, sodass Entwicklungschancen direkt festgehalten und unterstützt werden können.

[_NfB](#)

Weiterhin haben wir im Berichtszeitraum – nach der Einführung der Unternehmenswerte 2020 – mit der Erarbeitung von Führungsleitlinien begonnen. [_NfB](#)

² Inkl. Reisekosten

³ Inkl. Reisekosten

⁴ Die Gesellschaften CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH und Middle East Container Repair Company LLC zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Berechnung der Kennzahl ausgeschlossen.

⁵ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Unsere Weiterbildungen sollen unsere Mitarbeitenden und Führungskräfte auch bei der Umsetzung des Future Way of Working@Hapag-Lloyd unterstützen. Im Berichtszeitraum gab es mehrere Trainings zum Thema „Hybrid & Remote Working & Leadership“.

Das im Jahr 2020 eingeführte Learning Management System (LMS) ist mittlerweile fest etabliert und wird von uns laufend weiterentwickelt. Unsere Beschäftigten können aus einer Vielzahl von Kursangeboten wählen. Wir verzeichnen mittlerweile über 10.000 Nutzer im System. Neben dem Kursangebot im LMS finden auch wieder externe Trainings statt. Die neue LinkedIn-Learning-Plattform (s. Managementansatz, S. 76) hat mit ihren Angeboten die Inhalte des LMS maßgeblich erweitert. Unsere Kursformate werden dadurch vielseitiger und zahlreicher.

Referenten aus den Bereichen Personalmanagement und -entwicklung, Führungskräfte und interne Mentoren fördern Talente unter unseren Mitarbeitenden im Rahmen unseres dreijährigen Talent Development Program (TDP). Entsprechende Kurse und Veranstaltungen fanden online, in Präsenz oder auch hybrid statt, sodass die Teilnehmenden ihr Netzwerk auf verschiedenen Kanälen – international und lokal – erweitern konnten. [_NfB](#)

2022 wurde das Programm weltweit von über 329 Mitarbeitenden (2021: über 330) absolviert.

Ein weiterer Baustein unserer Talentförderung ist das Agile Leadership Program at Hapag-Lloyd (ALPHA), unser dreijähriges Entwicklungsprogramm für Führungskräfte an Land mit internationaler Ausrichtung. 2022 haben zahlreiche Netzwerktreffen und Trainings, u. a. zu den Themen Leadership, Change, Storytelling und Negotiations, stattgefunden. [_NfB](#)

Insgesamt haben im Berichtsjahr 30 Personen an ALPHA teilgenommen.

Qualifizierungsaktivitäten wollen wir unter dem Dach der neuen Hapag-Lloyd Academy bündeln. Diese soll verschiedene Einheiten umfassen: Neben Trainings und Workshops wird es Coaching und Mentoring sowie eine Leadership Academy geben. Die verschiedenen Segmente und Subacademys werden nach und nach ausgerollt. Da die Academy unter dem Motto „Lebenslanges

Lernen“ steht, werden wir zukünftig unser Learning Management System unter dem Namen Hapag-Lloyd Learning Campus führen.

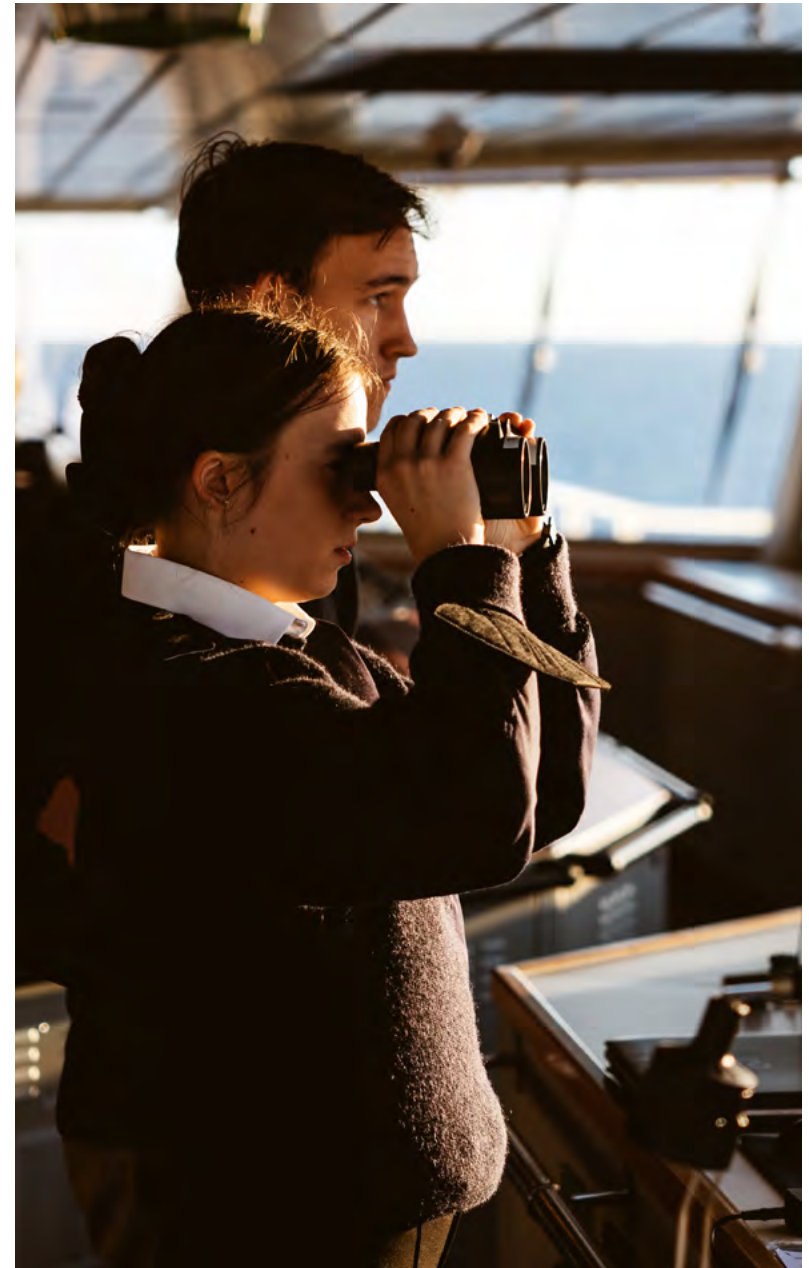
Die neue Commercial Academy (Sales und Customer Service) befindet sich bereits im globalen Roll-out; die Überarbeitung unserer Leadership Principles (s. o.) soll schon 2023 im Rahmen der Leadership Academy unternehmensweit gefördert werden. Daneben werden zahlreiche weitere globale Trainingsangebote etabliert, darunter auch solche mit lokalen Schwerpunkten, beispielsweise Zertifizierungen zum Mental Health Ambassador in Großbritannien.

Weiterbildung auf See _404-2

Weiterbildung ist auch für unsere Seeleute ein wichtiges Thema. Dafür haben wir ein Kompetenzmanagement-System für Schiffe unter deutscher Flagge implementiert. In jährlichen Mitarbeitendengesprächen identifizieren Führungskräfte und Mitarbeitende gemeinsam individuelle Entwicklungsziele und vereinbaren geeignete Weiterbildungsmaßnahmen. Diese finden dann in Ausbildungszentren in Kooperation mit externen Dienstleistern statt. Um sicherzustellen, dass alle vorgegebenen Zertifikate aktuell bleiben, müssen regelmäßig verpflichtende Weiterbildungen durchgeführt werden. _NfB

Unser Spektrum an Weiterbildungen unter deutscher Flagge umfasst verschiedene Formate: Das Seepersonal nimmt z. B. während Landaufenthalten an E-Learning-Einheiten oder mehrtägigen Lehrgängen zur Gesetzeslage, an Sprachkursen oder Schulungen zum elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS) teil. Wie in den Vorjahren haben wir auch 2022 besondere Schulungsmaßnahmen zu LNG durchgeführt, um unsere Besatzungen auf den verstärkten LNG-Betrieb auf unseren Schiffen vorzubereiten. Das LNG-Training mit theoretischen und praktischen Anteilen ist außerdem notwendig für das entsprechende Patent (s. Sicherer Schiffsbetrieb, S. 100). Daneben wurden weitere Schulungen, beispielsweise zu neuem Equipment und in Bezug auf Compliance-Themen in US-Gewässern, angeboten. _NfB

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit von rund acht Jahren auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge ist für uns ein Indiz, dass wir die richtigen Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung ergreifen. Wir wissen jedoch auch, dass perspektivisch Jahrgänge mit langer Betriebszugehörigkeit tendenziell vermehrt abgehen. _401-1



Diversität und Inklusion

Hapag-Lloyd ist ein global agierendes Unternehmen und auf besondere Weise von Internationalität und Diversität geprägt. Kulturelle und soziale Vielfalt sind unserer Unternehmens-DNA als zentrale Werte eingeschrieben.

UNTERNEHMENSWERTE¹ _2-23

Als Teil der Hapag-Lloyd Strategy 2023 haben wir unsere Unternehmenswerte neu definiert und kommuniziert. Im Berichtszeitraum 2022 wurden daraus unsere Value-based Behaviours – die neuen unternehmensweiten Kompetenzen – abgeleitet. Sie übersetzen die Unternehmenswerte in konkrete Verhaltensweisen.

FÜHRUNGSKULTUR BEI HAPAG-LLOYD² _3-3

Konzernweit legen wir großen Wert auf ein positives Verhältnis zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden, das wir vor allem durch flache Hierarchien, kurze Entscheidungswege und eine offene Feedbackkultur fördern. Es ist uns wichtig, dass alle Mitarbeitenden mit jeder Führungskraft in Kontakt treten können. Wir fördern die Begegnung auf Augenhöhe. _NFB

Gespräche zwischen Führungskräften und den Besatzungsmitgliedern auf See fördern wir durch verschiedene Formate. Der Austausch in Form von Karriere-

1 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

2 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

gesprächen und von Reisegesprächen mit Kapitänen konnte in Präsenz am Hamburger Ballindamm im Berichtsjahr wieder regulär stattfinden. Ende September wurde durch ein virtuelles Q&A das Feedback von im Urlaub befindlichen Seeleuten zur anstehenden Flottenumstrukturierung eingeholt.

Förderprogramme wie ALPHA und TDP dienen der Vernetzung von Führungskräften und Nachwuchstalente. Im vergangenen Jahr kamen mehrere digitale Angebote hinzu, u. a. zu Themen wie den Unternehmenswerten, unserer Corporate Social Responsibility und der Hapag-Lloyd-Führungskultur. Als Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Personalführung e.V. (DGFP), aber auch im direkten Kontakt tauschen wir uns zusätzlich mit anderen Unternehmen aus.

VIelfalt³ _3-3

Die Vielfalt unserer Belegschaft stellt eine Bereicherung dar und ist ein wichtiges Element unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Es ist jederzeit unser Anspruch, Diversität zu fördern und zu leben. _NFB

Mehr als 100 Nationalitäten sind weltweit für Hapag-Lloyd tätig.

Wir haben das Ziel, unser Unternehmen noch vielfältiger zu machen, speziell innerhalb der Belegschaft und auf der Führungsebene in Nordeuropa sowie am Hauptsitz in Hamburg. Auf See legen wir unser Hauptaugenmerk auf die Verbesserung der Repräsentation von Frauen an Bord. Erste Maßnahmen dazu haben wir bereits ergriffen, insbesondere durch Verbesserungen bei der Infrastruktur und Ausstattung in der eigenen Flotte. _NFB

3 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



32

verschiedene
Nationalitäten bei
unseren Seeleuten

CHANCENGLEICHHEIT⁴ _3-3

Unabhängig von Geschlecht, Nationalität, ethnischer Herkunft, Religion und Weltanschauung, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung und Identität möchten wir Mitarbeitende fördern. Es ist unser Anspruch, neue Mitarbeitende anhand ihrer Qualifikation, ihrer sozialen Kompetenzen, Leistungsbereitschaft und -fähigkeit einzustellen. Wir bekennen uns ausdrücklich zu den Diversitätsempfehlungen der Regierungskommission unter dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und den Zielen der Charta der Vielfalt. Wo es um die Einstellung neuer Mitarbeitender geht, orientieren wir uns

⁴ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

darüber hinaus an entsprechenden länderspezifischen Vorgaben wie dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz in Deutschland. _NfB

Die Auswahl unseres Seepersonals basiert u. a. auf Fragen der Eignung zur Seefahrt, der Flexibilität sowie des handwerklichen Geschicks. Daneben achten wir auf eine inklusivere Ansprache beim Recruiting, beispielsweise durch gendergerechte Terminologie.

Mitarbeitende mit Behinderung integrieren wir wie alle anderen Mitarbeitenden in unsere betrieblichen Abläufe und das soziale Umfeld.⁵

In mehreren Regionen weltweit, z. B. in Asien, wird verstärkt an dem Thema im Bereich Recruiting gearbeitet. In Korea beispielsweise finden jährliche Trainings zur Verbesserung der Anerkennung von Menschen mit Behinderungen statt. Auch andernorts sind vermehrt ähnliche Trainings, die sich gegen Vorurteile richten, in Planung. Die Inklusion von Beschäftigten mit Behinderungen ist im Global Service Center in Indien ein Fokusthema für das kommende Geschäftsjahr. Die Vorarbeiten dafür wurden im Berichtszeitraum eingeleitet.

Wir haben in der Vergangenheit bereits mehrere Trainings zum Thema „Unbewusste Voreingenommenheit (Unconscious Bias)“, Diversität und Gleichbehandlung durchgeführt. In unserer Interviewreihe „We are Hapag-Lloyd“ kommen über das Intranet Menschen zu Wort, die entweder Minderheiten angehören und/oder für Gleichberechtigung kämpfen. _NfB

Daran anknüpfend wurde im Berichtszeitraum im Intranet eine Diversity-Serie gestartet: Hier wird Mitarbeitenden der Raum gegeben, sich zum Thema Diversity zu äußern und von ihren persönlichen Erfahrungen mit dem Thema zu sprechen. Ziel der Serie ist es, Scham und Hemmschwellen in Bezug auf Diversity im Unternehmen abzubauen. Aus der Serie haben sich zwei Interessengruppen gebildet: Women at HL und Pride at HL. Seit der Gründung 2022 ist Hapag-Lloyd zudem Patron der Initiative Welcoming Out. Mit dem Symbol WELCOMING OUT können Menschen ihre offene und akzeptierende Einstellung gegenüber Personen, die sich zu LGBTQIA+ zählen, sichtbar machen.

⁵ Da wir die in Deutschland vorgeschriebene Beschäftigungsquote schwerbehinderter Menschen von 5 % für das Jahr 2021 nicht erfüllen, führen wir die Schwerbehinderten-Ausgleichsabgabe ab, die sich auf Mitarbeitende an Land wie auf See bezieht.

Auf regionaler Ebene wurden weltweit vielerorts eigene Initiativen gestartet, beispielsweise Trainings für die Prävention von sexueller Belästigung oder die Einrichtung von Postkästen, über die Mitarbeitende sich anonym zu Diversity-Themen und -Erfahrungen äußern können.

Frauen in Führungspositionen _405-1

Auch die gezielte Förderung von Frauen in Führungspositionen ist ein Ziel von Hapag-Lloyd. Dafür haben wir uns vorgenommen, wichtige Meilensteine zu erreichen: 2023 soll der Anteil von Frauen in Führungskräfteentwicklungsprogrammen (TDP und ALPHA) mindestens 50 % betragen. Der Anteil an weiblichen Führungskräften auf den ersten vier Ebenen des Landpersonals soll bis 2030 nachweislich angehoben werden (aktueller Wert: 17 %). _NfB

Bei der Besetzung neuer Stellen gilt das Prinzip der Gleichbehandlung. Darüber hinausgehend haben wir festgeschrieben, dass es besonders bei der Besetzung von Führungspositionen immer mindestens eine Bewerbung des

anderen Geschlechtes geben soll. Durch einen Frauenanteil von mindestens 50 % in Programmen wie ALPHA und TDP soll der Bewerberinnenpool bis 2023 vergrößert werden. Im TDP haben wir mit 47 % Frauenanteil ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis fast erreicht. Bei ALPHA gibt es mit 37 % (Vorjahr: 23 %) immer noch ein Ungleichgewicht. _NfB

Eine interne Arbeitsgruppe hat vor diesem Hintergrund bereits Vorschläge für Maßnahmen entwickelt und entsprechende Impulse gegeben. So gibt es u. a. den Women Business Club, ein Netzwerkprogramm für Frauen bei Hapag-Lloyd, und diverse einschlägige Trainingsangebote (z. B. zum Thema „Selbstmarketing für Frauen“).

Der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd hält sich an das gesetzlich vorgeschriebene Ziel einer Geschlechterquote von mindestens 30 % (s. Geschäftsbericht 2022 [↗](#), S. 50 ff.).



**SICHERHEIT UND
GESUNDHEIT**



Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Land _3-3



Unseren Beitrag zu SDG 8 leisten wir über unsere Maßnahmen und Aktivitäten für die Gesundheit und Sicherheit unserer Beschäftigten.

Die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeitenden haben bei Hapag-Lloyd oberste Priorität. Zuständig für die Sicherheit und Gesundheit unseres Landpersonals in den einzelnen Regionen ist das lokale Management in Zusammenarbeit mit dem verantwortlichen Personalbereich. Unsere Führungskräfte tragen die Verantwortung für die Einhaltung und Umsetzung der relevanten Vorschriften vor Ort.¹ _NfB

Neben der EU-Rahmenrichtlinie über Gesundheitsschutz und Sicherheit zählen dazu auch nationale Gesetze, in Deutschland u. a. das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) als übergeordnetes Regelwerk. Die Berufsgenossenschaft und das Amt für Arbeitsschutz überprüfen die Einhaltung der Vorgaben an unseren deutschen Standorten stichprobenartig. Im Jahr 2022 hat keine Überprüfung durch die Berufsgenossenschaft stattgefunden.² _NfB 403-1

Unser Ziel ist es, die Arbeitsfähigkeit unserer Mitarbeitenden langfristig zu erhalten. Dabei setzen wir auch auf die Auswirkungen eines Sicherheits- und Gesundheits-Managements (kurz: SGA-Managements) auf das Arbeitsklima. Tätigkeit und Einsatzort bestimmen, welche präventiven und korrektiven Maßnahmen wir ergreifen, um die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten.³ _NfB

Eine indirekte positive Auswirkung der Gesundheitsfürsorge für unsere Mitarbeitenden ist nicht zuletzt die Verringerung gesellschaftlicher Kosten.

Im Berichtszeitraum hielten wir an unseren Vorkehrungen zum Infektionsschutz fest und stellten unseren Mitarbeitenden in Deutschland beispielsweise weiterhin kostenlose Desinfektionsmittel, Masken und Schnelltests bereit.⁴ Daneben setzten wir weiterhin auf die Option des mobilen Arbeitens bzw. auf ein Hybridmodell. In Hongkong und China haben wir Mitarbeitenden, die sich in pandemiebedingter Quarantäne befanden, Versorgungspakete zukommen lassen.

1 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.
2 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

3 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.
4 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.



ARBEITSSICHERHEIT AN DEN STANDORTEN⁵

[_403-3, 403-5](#)

Die Mehrzahl unserer Mitarbeitenden übt sitzende Bürotätigkeiten aus. Bei den Mitarbeitenden in Küchen, Lagern, Häfen oder Depots liegt das Verletzungsrisiko höher. Mögliche Gefährdungen werden ermittelt und entsprechende Schutzmaßnahmen festgelegt.

Über das Intranet und teilweise auch in Präsenz können interne Schulungen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz besucht werden.

Bestimmte Lernmodule, die das Grundwissen zu allen relevanten Sicherheits- und Gesundheitsthemen vermitteln, sind für alle Beschäftigten an Land verpflichtend. In Deutschland sind regelmäßig auch Gespräche mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit möglich. Die Einbindung der Mitarbeitenden in Sicherheitsthemen erfolgt an unseren globalen Standorten gemäß den jeweiligen lokalen gesetzlichen Regelungen.

Arbeitsunfälle an Land [_403-9](#)

2022 verzeichneten wir keine tödlichen Arbeitsunfälle⁶ für die Landmitarbeitenden des Konzerns. Die Erfassung und Dokumentation der restlichen Unfallkennzahlen für den Gesamtkonzern wird darüber hinaus aktuell überarbeitet.

[_NfB](#)

Organisation der Arbeitssicherheit⁷ [_3-3, 403-1, 403-2, 403-4](#)

In Deutschland verantwortet ein Arbeitsschutzausschuss aus der Geschäftsleitung, einer Fachkraft für Arbeitssicherheit, den Sicherheitsbeauftragten sowie Mitgliedern des Betriebsrats den Schutz der Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeitenden an Land. [_NfB](#)

Über direkte Gespräche mit dem zuständigen Vorstandsmitglied erfolgt ein Austausch zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Die interne Fachkraft für Arbeitssicherheit in Deutschland verfügt über eine

⁵ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen. Inhalte zu Deutschland beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG.

⁶ Exkl. Wegeunfälle, inkl. der Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern

⁷ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen. Inhalte zu Deutschland beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG.

| Grundqualifikation als Sicherheitsfachkraft und ist zudem als Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordinator sowie als interner Auditor für SGA⁸-Management-Systeme nach ISO 45001 qualifiziert. [_NfB](#)

Eine Zertifizierung des SGA-Management-Systems wird mittelfristig angestrebt; die dafür notwendigen Strukturen werden – vorerst nur für deutsche Standorte – zurzeit geschaffen. Erste Angebote verschiedener Anbieter von Software-Lösungen wurden bereits eingeholt. Vertiefende Gespräche sind für das erste Quartal 2023 geplant.

Das Facility Management wird in Deutschland von einem externen Dienstleister, der RGM Facility Management GmbH, übernommen. Andere Länder nutzen ebenfalls externe Services. Intern werden Mitarbeitende zu Ersthelferinnen bzw. Ersthelfern und Brandschutzbeauftragten ausgebildet.

In Deutschland gehören regelmäßige Grund- und Auffrischungslehrgänge für Ersthelferinnen und Ersthelfer zur gesetzlichen Vorschrift. 2022 fand ab Oktober jeden Monat ein Ersthelferkurs statt, sodass insgesamt 64 Mitarbeitende ausgebildet werden konnten.

Kontinuierliche Verbesserung des Brandschutzes⁹ [_403-2](#)

Die Aufrechterhaltung eines voll funktionierenden Brandschutzes ist für Hapag-Lloyd selbstverständlich. Im Berichtszeitraum wurde eine Brandschutzordnung erstellt und im Intranet veröffentlicht. Unsere Belegschaft wird zu dem neuen Konzept geschult. Daneben haben wir vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen in Hamburg umgesetzt. Im Berichtszeitraum wurden darüber hinaus drei Schulungstermine für die Ausbildung zur Brandschutz- und Evakuierungskraft für je 65 Teilnehmende angeboten. Die Brandschutzbeauftragten werden von einem externen Dienstleister gestellt.

8 SGA = Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit

9 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen. Inhalte zu Deutschland beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG.

GESUNDHEITSSCHUTZ AN LAND¹⁰ [_403-6](#)

Zu den größten Gesundheitsrisiken für unsere Mitarbeitenden an Land zählen Bewegungsmangel, Haltungsschäden, Sehstörungen und psychische Belastungen. Unser Ziel ist es, mindestens einmal jährlich für alle Beschäftigten in Deutschland eine Bewegungsaktion und weitere Vorsorgemaßnahmen durchzuführen. Beispielweise steht in Hamburg allen Mitarbeitenden das Angebot unserer Betriebssportgemeinschaft zur Verfügung. [_NfB](#)

Vorsorge an Land¹¹

In Deutschland werden die gesetzlichen Anforderungen zur Gesunderhaltung der Beschäftigten durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit abgedeckt. Gleich zu Jahresbeginn 2022 haben wir unsere Covid-19-Impfkampagne fortgesetzt. Daneben gab es auch das kostenlose Angebot einer Gripeschutzimpfung. Darüber hinaus haben wir an unseren regelmäßigen Vorsorgeaktionen zur Früherkennung von Darmkrebs festgehalten und unsere Vortragsreihe zum Thema Pflege und Massage fortgesetzt. Im Jahr 2022 stand das Thema mentale Gesundheit im Mittelpunkt unserer Initiativen. Aufgrund von zunehmenden psychischen Belastungen und Erkrankungen bieten wir seit diesem Jahr in Zusammenarbeit mit dem Fürstenberg Institut ein Mental Health Coaching für unsere Mitarbeitenden und ihre Angehörigen an. Gemeinsam mit der pronova BKK führen wir regelmäßig bedarfsgerechte Angebote und Vorsorgemaßnahmen ein, so in 2022 das digitale Fünf-Wochen-Programm „Seelische Gesundheit“. [_NfB](#) [_403-3](#), [403-5](#)

Mitarbeitenden in Deutschland bieten wir bereits seit 2020 die Möglichkeit, bis zu zwei Fahrräder zu leasen. Damit wollen wir einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und gleichzeitig zur Förderung der Gesundheit unserer Mitarbeitenden beitragen. Auf Basis regelmäßiger Befragungen passen wir unsere Maßnahmen zur Gesundheitsförderung an aktuelle Bedürfnisse und regionale Besonderheiten an; in die Entwicklung von Angeboten, die sich unmittelbar an unsere Auszubildenden richten, binden wir die Auszubildenden aktiv mit ein.

10 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen. Inhalte zu Deutschland beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG.

11 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen. Inhalte zu Deutschland beziehen sich auf die Hapag-Lloyd AG.

Sicherer Schiffsbetrieb _3-3

Die Sicherheit unserer Mitarbeitenden verstehen wir als unser höchstes Gut. Das gilt insbesondere für unser Personal an Bord, das durch seine Tätigkeit vor besondere sicherheitsrelevante Herausforderungen gestellt ist. Darüber hinaus berücksichtigen wir, dass Maßnahmen zur Sicherheit unserer Beschäftigten und des operativen Seebetriebs auch einen Einfluss auf den reibungslosen Betriebsablauf und den Schutz von Umwelt, Schiff und Ladung vor Risiken aus dem Schiffsbetrieb haben können. _NfB

Die Covid-19-Pandemie brachte im Berichtszeitraum weiterhin besondere Herausforderungen mit sich, vor allem in der ersten Jahreshälfte, in der die Besatzungswechsel nur unter erschwerten Bedingungen (lokale Ein- und Ausreisebestimmungen, teilweise lange Quarantänezeiten) stattfinden konnten oder teilweise nicht durchführbar waren (s. Mitarbeitende, S. 77). Im zweiten Halbjahr wurden die Ein- und Ausreisebestimmungen weltweit gelockert, und auch die asiatischen Häfen kehrten nahezu zum Normalbetrieb zurück. Hygienevorschriften auf den Schiffen und an Land sowie weitere interne Handlungsanweisungen waren neben regionalen Vorschriften die zentralen Leitlinien für den Gesundheitsschutz an Bord; sie sind für unsere 37 deutschflaggen Schiffe verbindlich, stehen aber exemplarisch auch für die Verhaltensweisen auf allen anderen Hapag-Lloyd-Schiffen. Mit den Eignern der Charterschiffe

standen wir stets im Austausch über notwendige Maßnahmen.

_NfB _403-7

ARBEITSSCHUTZ AUF SEE _403-1, 403-2, 403-8

Verantwortlich für die Sicherheit unserer Mitarbeitenden auf See und den gesamten Schiffsbetrieb sind die landseitigen Schiffsmanagement-Organisationen. Zu den externen Regularien, die dabei für uns maßgeblich sind, gehören die Standards der Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) der International Maritime Organization (IMO) mit Vorgaben beispielsweise für den Arbeitsschutz auf Schiffen durch den International Safety Management (ISM) Code sowie den International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code zur maritimen Gefahrenabwehr, die Arbeitssicherheitsstandards nach der Maritime Labour Convention (MLC) 2006 und der International Labor Organization (ILO).

_NfB

Unser Safety Management System (SMS) _403-4

Die internationalen Vorgaben des ISM-Codes werden durch das jeweilige Safety Management System (SMS) umgesetzt, das jede Schiffsmanagement-Organisation für ihre Schiffe verantwortet. Das SMS setzt Standards und beschreibt konkrete Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffsbetriebs (inkl. Arbeits- und Gesundheitsschutz) sowie für dessen möglichst geringe Auswirkung auf die Umwelt; darüber hinaus legt es Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden an Schiff, Ladung und Eigentum dar. Das SMS umfasst die Gesamtheit der sicherheitsrelevanten Arbeits- und Sicherungsprozesse an Bord mit dem Ziel, die



Maßgeblich für die Sicherheit auf See ist das Sicherheitsmanagement-System (SMS), welches alle Arbeitssicherheitsprozesse und -maßnahmen auf unseren Schiffen umfasst.

Arbeitssicherheit für unsere Mitarbeitenden und beim Einsatz von Fremdfirmen zu maximieren und Gefährdungen zu minimieren. [_NfB](#)

Handlungsanweisungen sowie Schulungen, Trainings und Einweisungen stellen sicher, dass die Mitarbeitenden mit dem SMS vertraut sind. Gefährdungsbeurteilungen und Reviews dokumentieren Risiken und die Wirksamkeit der Maßnahmen. All diese Bestandteile eines jeden SMS unserer Flotte werden nach internationalen Vorgaben jährlich überprüft und zertifiziert. Dies gilt in gleicher Weise für die Charterschiffe, welche dieselben internationalen gesetzlichen Anforderungen erfüllen müssen. [_NfB](#) [403-5](#), [403-7](#)

Das SMS wird entlang von Rückmeldungen aus der Praxis aktualisiert. Regelmäßig holen wir Feedback der Flotte ein, um unsere Richtlinien zu optimieren und den Erfahrungsaustausch zu fördern. Neben etwaigen gesetzlichen Änderungen fließen auch Schutzmaßnahmen nach Vorfällen und (Beinahe-)Unfällen in die Überarbeitung ein. Im Berichtszeitraum haben wir das SMS überarbeitet, zahlreiche kleinere Änderungen umgesetzt und dabei zusätzliche Schutzmaßnahmen aufgenommen, z. B. Maßnahmen zur Vermeidung von Stevedore Accidents (Unfälle des externen Lasch-Personals in Häfen). Ursachenanalysen helfen uns dabei, Betriebsabläufe an Bord zu verbessern und Sicherheitsrisiken vorzubeugen. [_NfB](#)

2022 verzeichneten wir auf eigenen Schiffen der Manager Hapag-Lloyd Fleet Management und Anglo-Eastern (Germany) GmbH, welche 72 Schiffe und somit rund 60 % der eigenen Flotte abdecken, 0,32 Arbeitsunfälle⁹ pro Schiff (Mitarbeitende Hapag-Lloyd AG: 0,40 Unfälle pro Schiff). [_NfB](#)

2022 gab es keinen Unfall mit Todesfolge. [_NfB](#) [403-9](#)

Ein effektives SMS mindert durch sichere betriebliche Abläufe nicht nur das Unfallrisiko an Bord, sondern auch Risiken für die Hohe See, Hafen- und Küstenstaaten, indem Havarien, Notfälle oder Verschmutzungen vermieden bzw. deren Folgen durch professionelles Krisenmanagement minimiert werden. Indirekt senkt es dadurch auch gesellschaftliche Kosten. Insgesamt haben Vorkehrungen im Sinne der Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge densel-

ben Effekt: Sie tragen dazu bei, den Krankenstand zu verringern und helfen so, gesellschaftliche Kosten zu senken.

Zusätzlich zum internen Review mit Aktualisierung des SMS finden zahlreiche Überprüfungen der praktischen Umsetzung an Bord der Schiffe statt, u. a. in Form von internen und externen Audits, Flaggenstaatinspektionen, Inspektionen der Klassifikationsgesellschaften sowie Port State Controls (PSC). Hierdurch wird von unterschiedlichen Parteien und Behörden sichergestellt, dass alle internationalen Vorgaben und die konkreten Richtlinien des SMS berücksichtigt und eingehalten werden. [_NfB](#)

Regelmäßige Audits sichern die Erfüllung relevanter Anforderungen

[403-7](#)

Regelmäßige Audits prüfen die Erfüllung aller gesetzlichen und unternehmensinternen Anforderungen an Arbeitssicherheit und Gesundheitsfürsorge. Interne Audits finden jährlich statt und beinhalten die Überprüfung der ISM- und ISPS-Codes sowie der unternehmensinternen ISO-Vorschriften. Dabei werden auch etwaige Mängel und Verbesserungspotenziale festgestellt. Externe ISM-, ISPS- und MLC-Audits werden auf jedem unserer Schiffe alle zweieinhalb Jahre durchgeführt. Die ISO 9001- und ISO 14001-Audits erfolgen regelmäßig auf einer festgelegten Anzahl von Schiffen. [_NfB](#)

Im Jahr 2022 wurden bei Hapag-Lloyd auf den eigenen Schiffen insgesamt mehr als 120 interne und 70 externe Audits² durchgeführt.

Die Umsetzung und Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für die Schiffsicherheit und den Arbeitsschutz sind auch Grundlage aller Verträge mit externen Managern und Charterunternehmen. Letztlich sind für die Einhaltung der vertraglichen Vorgaben sowie für die Durchführung der entsprechenden Auditierungen – auch auf den Charterschiffen – die jeweiligen Schiffseigner und die von ihnen bestellten Manager verantwortlich. [_NfB](#)

Über den ISM-Code ist der Bereich digitale Sicherheit geregelt. Die damit verbundenen verpflichtenden Maßnahmen gelten seit 2021. Dies gilt analog genauso für Charterschiffe. Die Audits konnten im Berichtszeitraum durchgeführt werden. [_NfB](#)

1 Exkl. Wegeunfälle

2 Zwei Bareboat-Charterschiffe inbegriffen

Im Berichtszeitraum wurden für unsere eigene Flotte und Charterschiffe alle managementrelevanten Schiffszertifikate ausgestellt. Diese sogenannten Safety Management Certificates (SMC) und die International Ship Security Certificates (ISSC) bestätigen die Einhaltung des ISM-Codes und des ISPS-Codes. _NfB

Zusätzlich zu den Schiffen verifizieren und zertifizieren die Flaggenstaaten bzw. die von ihnen beauftragten Klassifikationsgesellschaften jedes Jahr auch die landseitigen Schiffsmanagement-Organisationen. Wie bereits in den Vorjahren wurde sämtlichen Schiffsmanagement-Organisationen unserer Schiffe das Document of Compliance (DOC) ausgestellt. Zusätzlich sind alle Schiffsmanagementgesellschaften gemäß ISO-Standard 9001:2015 und 14001:2015 zertifiziert. _NfB

Abweichungen von Anforderungen werden in Audit-Berichten dokumentiert. Maßnahmen zur Abhilfe sind innerhalb eines klar definierten Zeitraums zu ergreifen und werden anschließend evaluiert. _NfB

Port State Control – Hapag-Lloyd-Mängelraten zeigen den Erfolg unserer SMS

Hafenstaaten sind befugt, sogenannte Port State Controls (PSCs) durchzuführen. Dabei werden alle Schiffe hinsichtlich ihres Zustands, ihrer Ausstattung und ihres ordnungsgemäßen Schiffsbetriebs auf die Einhaltung geltender bzw. ratifizierter internationaler Standards überprüft, die u. a. auch Arbeitssicherheits- und Gesundheitsthemen umfassen. _NfB

Länder in aktuell neun Regionen weltweit haben für Hafenstaatenkontrollen Absichtserklärungen, sogenannte Memoranda of Understanding (MoU), unterzeichnet. Daneben führen sie Concentrated Inspection Campaigns (CICs) zu bestimmten Schwerpunktthemen durch. Im Berichtszeitraum handelte es sich um CICs zum Thema „Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)“. _NfB

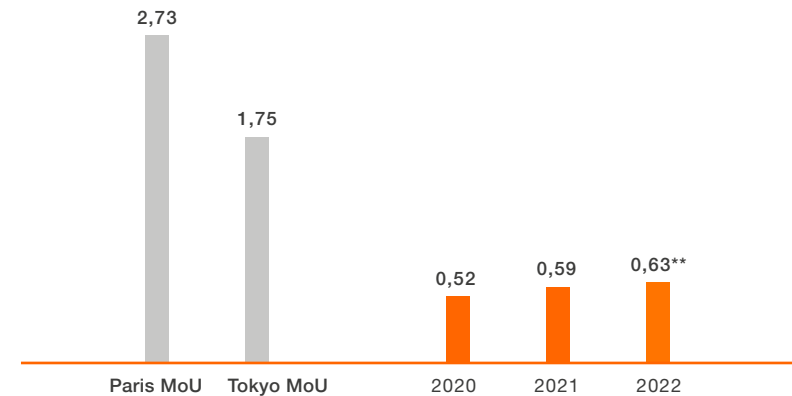
Insgesamt unterliefen unsere Schiffe 246 Hafenstaatenkontrollen³. Dabei wurden durchschnittlich rund 0,63 Mängel⁴ festgestellt. _NfB

³ Zwei Bareboat-Charterschiffe inbegriffen

⁴ Die individuellen Daten zu Mängelraten der Charter-Flotte werden nicht zentral erfasst; zwei Bareboat-Charterschiffe inbegriffen.

Der Vergleich mit den durchschnittlichen globalen Mängelraten – beispielsweise Paris MoU: 2,73 (2022), Tokyo MoU: 1,75 (2021) – zeigen den Erfolg unserer Sicherheits-Management-Systeme.

DURCHSCHNITTLICHE MÄNGELRATE*



* Mängelrate = Mängel/PSCs

** _NfB

Auszeichnung durch US-Küstenwache

Seit 2018 sind unsere Schiffe unter deutscher Flagge, die in den USA innerhalb der letzten 24 Monate eine PSC Safety Examination hatten, Teil des Quality 21-Programms. Zum Zeitpunkt der Zertifizierung erreichten weniger als 20 % aller Schiffe unter fremder Flagge in US-Gewässern die dafür erforderlichen hohen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen. Das Zertifikat für unsere Schiffe ist bis 2024 gültig.

Regelmäßige Schulungen zu Gefahren im Schiffsbetrieb _403-5, 403-9

Der Betrieb unserer Schiffe ist für unsere Mitarbeitenden mit spezifischen Sicherheits- und Gesundheitsgefahren verbunden. Dazu zählen z. B. Gefahren durch bewegliche große und schwere Anlagen, Belastungen aufgrund von Lärm, das Fahren durch unterschiedliche Zeit- und Klimazonen, Schiffsbewegungen und schlechtes Wetter. _NfB

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit an Bord zu verbessern. Ein wichtiger Baustein sind regelmäßige Schulungen des Seepersonals zu sicherheitsrelevanten Themen. _NfB

Schulungen, Trainings, Drills und Einweisungen werden im Rahmen der Zertifizierung des jeweiligen SMS und entsprechender Audits auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Hapag-Lloyd und alle Manager der Hapag-Lloyd-Schiffe gewährleisten, dass neues Personal mit seinen Pflichten in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz vertraut ist. Jedes Besatzungsmitglied unserer eigenen Schiffe wird bei Arbeitsantritt in die Sicherheitsvorkehrungen und Abläufe an Bord eingewiesen und lernt die jeweils relevanten Vorgaben und Richtlinien kennen. Maßnahmen, die im Rahmen der Vorbereitung auf Notfälle vermittelt werden, müssen allen neuen Mitarbeitenden bekannt sein. Darüber hinaus werden während der Fahrt mindestens einmal pro Monat Schulungen und Trainings zum Verhalten im Brandfall oder bei Evakuierungen durchgeführt. Schulungen zu unterschiedlichen Schiffsunfallsituationen (z. B. Kollision, Auf-Grund-Laufen) finden jeweils mindestens einmal jährlich statt. Einige Trainings werden regelmäßig an Land durchgeführt, alle fünf Jahre z. B. das mehrtägige Basic-Safety-Training zum Umgang mit Risiken und Gefahren an Bord. _NfB

Der Schulungsbetrieb konnte im Berichtszeitraum bis auf wenige Ausnahmen wieder aufgenommen werden. Einige der Kursangebote wurden angepasst und aktualisiert: So richtet sich das neue Fachseminar der BG Verkehr „Sicheres und gesundes Arbeiten in Seeschifffahrt und Fischerei“ nicht mehr nur speziell an Führungskräfte (wie bisher), sondern an alle Akteure, die im Arbeitsschutz an Bord eine aktive Rolle spielen. _NfB

GESUNDHEITSMANAGEMENT AUF SEE _403-2, 403-3, 403-6

Bei gesundheitlichen Beschwerden an Bord unserer eigenen Schiffe sind Kapitän oder Medical Treatment Officer erste Ansprechpartner. Sie sind dafür nach internationalen Vorgaben geschult. Bei komplizierteren Fällen steht eine funktärztliche Beratung zur Verfügung. Arztbesuche sowie die Betreuung in landbasierten Medical Centers bei medizinischen Notfällen sind während der Liegezeiten im Hafen jederzeit möglich. _NfB



SICHERHEIT AUF DER „BRUSSELS EXPRESS“ _403-5

LNG-betriebene Schiffe wie die „Brussels Express“ stellen die Besatzung vor vollkommen neue Anforderungen. Nicht nur die technische Ausstattung, sondern auch der Umgang mit LNG als Treibstoff erfordern eine besondere Ausbildung und ein spezifisches Sicherheitstraining.

Wir haben die entsprechende Ausbildung 2022 fortgeführt. Sie umfasst Theorie-Einheiten sowie praktische Fahrzeiten von 30 Tagen und ist Voraussetzung für das sogenannte Patent (die Erlaubnis, auf LNG-betriebenen Schiffen zu fahren). Da wir zwischenzeitlich zusätzliche Dual-Fuel-Schiffe bestellt haben, hat die Ausbildung für uns hohe Priorität. Im abgelaufenen Berichtsjahr haben 101 Teilnehmer am IGF Basis (IGF I)- und Fortgeschrittenen (IGF II)-Training bei der Wilhelm Rump KG in Hamburg teilgenommen, und 18 Personen haben darüber hinaus die erforderliche Praxisfahrzeit von 30 Tagen für das fortgeschrittene IGF-Zertifikat auf der „Brussels Express“ absolviert.

Bei medizinischen Notfällen auf See greift auch das internationale Rettungssystem. Es soll gewährleisten, dass einheitliche Standards bei der Seenotrettung eingehalten werden und in allen Küstenstaaten der Welt Rettungsleitstellen angemessene Rettungsdienste bereithalten. _NfB

Grundsätzlich unverzichtbar für die Arbeit auf Schiffen ist die Seediensttauglichkeit gemäß MLC. Sie wird für unsere Seeleute durch Zertifikate bestätigt und kontinuierlich überwacht. _NfB

Förderung der psychischen Gesundheit

Seit dem Jahr 2019 wenden wir auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge das sogenannte Risk Assessment Mental Stress (RAMS) zur Gefährdungsbeurteilung in Bezug auf die psychische Gesundheit an. RAMS ist eine wissenschaftlich validierte Belastungsanalyse. Sie orientiert sich an der EU-Rahmenrichtlinie über Gesundheitsschutz und Sicherheit und am deutschen Arbeitsschutzgesetz. Unsere Schiffe unter anderen Flaggen erfüllen ähnliche Standards gemäß internationalem Recht (IMO und MLC). _NfB

Zur darüber hinausgehenden Förderung der psychischen Gesundheit unserer Crew haben wir in der jüngeren Vergangenheit weitere Maßnahmen auf allen Schiffen unter deutscher Flagge implementiert und bspw. eine telefonische Seelsorge eingerichtet. Darüber hinaus stellen wir den Crews unbegrenztes Datenvolumen für die Kontaktaufnahme mit Freunden und Familie zur Verfügung (s. Mitarbeitende, S. 76 ff.).

KRISENMANAGEMENT _ 403-2

Ein Emergency Response Manual dient uns als Grundlage, um im Krisenfall Schaden von Mensch, Schiff und Unternehmen abzuwenden bzw. den Schaden zu minimieren. Folgende fundamentale Prinzipien sind ohne Ausnahme zu beachten:

1. Menschliches Leben retten und schützen
2. Das Schiff retten
3. Die Umwelt schützen
4. Schaden für das Unternehmen verhindern _NfB

Das Reporting nach diesen Grundsätzen wurde weitestgehend für alle eigenen Schiffe standardisiert.

Ein Expertenteam aus Vertretern aller relevanten Abteilungen und Repräsentanten externer Institutionen verantwortet das Vorgehen im Ereignisfall und ist rund um die Uhr erreichbar. Klare Verantwortlichkeiten und Meldewege gewährleisten die schnellstmögliche Information des Vorstands in Krisenfällen.

_NfB _403-3

PIRATERIE UND TERRORISMUS _403-2

Die Risiken durch Piraterie und Terrorismus werden von den Flaggenstaaten unterschiedlich eingeschätzt. Daher machen wir uns ein jeweils individuelles und möglichst umfassendes Bild von potenziellen Risiken in den befahrenen Gebieten und erstellen routenspezifische Risikobewertungen für unsere Schiffe. Sie werden alljährlich aktualisiert – bei Bedarf, beispielsweise in Zusammenhang mit der Akquisition der Deutsche Afrika-Linien (DAL), auch öfter. Dadurch können wir schnell auf Veränderungen reagieren. Darüber hinaus halten wir uns im Sinne des größtmöglichen Schutzes an die Richtlinien zur Gefahrenabwehr, z. B. die Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (BMP5). Im Jahr 2022 gab es auf unseren eigenen Schiffen⁵ keine Vorfälle von Piraterie und/oder Terrorismus.

UMGANG MIT GEFAHRGUT _403-2

Güter, die gesetzlich als Gefahrgut gelten, transportieren wir nur, wenn sie vollständig den internationalen, nationalen und lokalen Gesetzen und Richtlinien wie dem International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code entsprechen. Das Gefahrenpotenzial einer Ware wird anhand verschiedener Merkmale klassifiziert, z. B. physikalischen und chemischen Eigenschaften, Reaktivität und Stabilität, toxikologischen sowie umweltbezogenen Angaben. Durch besondere Maßnahmen sorgen wir dafür, dass der Transport sicher für Mitarbeitende, Schiff, Ladung und Umwelt durchgeführt werden kann. _NfB

Alle Aspekte des Gefahrguttransports sind international geregelt. So kann jedes Gefahrgut weltweit anhand der Gefahrgutklasse und einer Kennnummer

⁵ Zwei Bareboat-Charterschiffe inbegriffen

der Vereinten Nationen (UN-Nummer) identifiziert werden. Diese beiden Parameter legen fest, welche spezifischen Anforderungen an den Transport gestellt werden. [_NfB](#)

Im Jahr 2022 hat Hapag-Lloyd rund 480.000 TEU Gefahrgut transportiert. Dies macht einen Anteil von rund 4 % am gesamten Transportvolumen aus. Das Gefahrgutgeschäft ist ein wichtiger strategischer Wachstumsmarkt, den Hapag-Lloyd in Zukunft weiter ausbauen möchte. [_NfB](#)

Dangerous Goods Manual und Hazcheck Detect Software zur Risikobewertung

Für den Transport von Gefahrgut verfügt Hapag-Lloyd über interne Vorschriften, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Diese Regeln werden fortlaufend nach eingehender interner Expertenabstimmung auf Basis von aktuellen Ereignissen entwickelt und gelten für die gesamte Flotte von Hapag-Lloyd. So dürfen zum Schutz von Personal und Ladung vor und hinter den Quartieraufbauten keine Gefahrgüter gestaut werden. Dies gilt ebenso für die Außenseiten, um die Ladung vor Wellenschlag und Piratenangriffen sowie für den Fall einer Schiffskollision zu schützen. Im Hapag-Lloyd Dangerous Goods Manual sind alle gefahrgutrelevanten Vorschriften und Arbeitsprozesse für unsere Gefahrgutexperten sowie alle relevanten Schnittstellen wie Schiffsplaner oder Port Terminal Operations verbindlich zusammengefasst. Das Manual enthält eine Ausschlussliste mit allen Gütern, deren Transport wir ablehnen, obwohl er gesetzlich erlaubt wäre. Die Risikobewertungen werden täglich aktualisiert. Bei einer Veränderung der Risikobewertung aufgrund von aktuellen Ereignissen und Entwicklungen werden das Manual bzw. die Ausschlussliste entsprechend überarbeitet und alle relevanten Stellen umgehend informiert. [_NfB](#)

Unsere Gefahrgutexperten erstatten regelmäßig Bericht an den zentralen Hapag-Lloyd-Gefahrgutbeauftragten. Sie sind verantwortlich für die sachgemäße und gesetzeskonforme Abwicklung der Gefahrguttransporte, sowohl in den Häfen als auch auf den Schiffen. Ladungen, die nicht als Gefahrgüter deklariert sind, werden über die Hazcheck Detect Software überprüft. Im Jahr 2022 konnten wir rund 4.800 Fälle von Falschdeklarationen identifizieren. Die Transporte wurden daraufhin abgelehnt. [_NfB](#)

Die Gefahrgutprüfung und die Einhaltung der geltenden Gesetze und internen Vorschriften dienen der Verhinderung von Gefahrgutunfällen, die unter Umständen zu schweren Schäden sowohl am Menschen als auch an der marinen Biodiversität führen könnten.

Im Berichtsjahr gab es keine berichtspflichtigen Gefahrgutunfälle. [_NfB](#)

Sensibilisierung unserer Beschäftigten durch Gefahrgutschulungen [_403-5](#)

Mitarbeitende an Land und auf See, die mit Gefahrgut zu tun haben, wie Kapitäne und Ladungsoffiziere, werden regelmäßig durch den Hapag-Lloyd-Gefahrgutbeauftragten geschult. Diese Schulungen halten sich an die gesetzlichen Regelungen gemäß IMDG Code, GGVSee und 49 CFR und dienen dazu, für die Besonderheiten des Gefahrguttransports zu sensibilisieren und über Risiken aufzuklären. So werden unsere Mitarbeitenden weltweit dabei unterstützt, Unregelmäßigkeiten und Auffälligkeiten zu erkennen. [_NfB](#)

Im Berichtsjahr fanden alle Schulungen hybrid statt. Die Anzahl der Schulungen richtet sich nach den gesetzlichen Anforderungen. Sie sind gemäß 49 CFR drei Jahre lang gültig und fünf Jahre gemäß IMDG-Code. [_NfB](#)

Initiativen und Mitgliedschaften [_2-28](#)

Hapag-Lloyd ist Gründungs- und aktives Vorstandsmitglied des CINS (Cargo Incident Notification System), einer Non-Profit-Initiative, um Ladungs- oder Containerunfälle in einer Datenbank zu erfassen und auszuwerten. Das Ziel der Initiative ist es, eine frühzeitige Erkennung negativer und handlungskritischer Entwicklungen zu ermöglichen, um so die operative Sicherheit in allen Bereichen des Transports zu verbessern.

Nach wie vor sind wir aktives Mitglied im Verband Deutscher Reeder (VDR) und sitzen dort dem Gefahrgutkreis vor. Hapag-Lloyd gehört außerdem dem The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) an und ist Executive Committee Member bei der International Vessel Operator Dangerous Goods Association (IVODGA).

Außerdem ist Hapag-Lloyd im Berichtsjahr dem Safety and Security Council des World Shipping Council (WSC) beigetreten und nahm an verschiedenen Events wie den IMO CCC Meetings und den Tagungen des VDR, des CINS und der IVODGA teil.

GESELLSCHAFT- LICHES ENGAGEMENT



Gesellschaftliche Verantwortung

Durch unser gesellschaftliches Engagement streben wir an, positive Impulse zu setzen und unsere Corporate-Citizenship-Kultur sowie unseren Unternehmenswert „We Care“ mit Leben zu füllen. Wir sehen uns als Teil der Gesellschaft, der wir etwas zurückgeben wollen. Schwerpunktmäßig möchten wir Projekte mit maritimem Bezug unterstützen – lokal, regional und global. _NfB

ORGANISATIONSSTRUKTUREN UND VERGABEKRITERIEN _3-3

Jährlich entscheiden Unternehmenskommunikation, Nachhaltigkeitsabteilung und Vorstand darüber, welche Projekte und Initiativen von Hapag-Lloyd unterstützt werden. Eine Richtlinie regelt unser Spendenverhalten unternehmensweit¹, und jedes Projekt, das unterstützt werden soll, wird durch den zuständigen Compliance Officer geprüft. Politische Parteien beispielsweise erhalten von uns keine Zuwendungen. Neben unserem Engagement auf Konzernebene erhalten jede Region und die Hapag-Lloyd Global Service Centers jeweils ein festes Budget zur Unterstützung regionaler Projekte. _NfB

Auch über einzelne soziale Aktivitäten unserer Mitarbeitenden möchten wir positiven Einfluss auf unsere Unternehmenskultur und auf die Gesellschaft nehmen. Für persönliches Engagement in Bildungsprogrammen, humanitären

¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Projekten und im Bereich des Meeresschutzes stellen wir jedem Mitarbeitenden² einen freien Tag pro Jahr zur Verfügung. _NfB

Wir haben bewusst kein quantitatives Ziel, wie die Anzahl von unterstützten Projekten, definiert, um möglichst flexibel auf die Gegebenheiten und Entwicklungen im Berichtsjahr reagieren zu können. _NfB

Seit 1997 engagiert sich die Hamburger Hapag-Lloyd Stiftung – insbesondere regional – in den Bereichen Kultur, Soziales und Wissenschaft, beispielsweise im Bereich von Förderprojekten für den Nachwuchs im Kulturbereich. Die Stiftung gehört nicht dem Konzern an, sondern agiert selbstständig.



² Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.


Vielfältiges Engagement

Sport- und Kulturveranstaltungen profitieren ebenso von unserem Engagement wie soziale und humanitäre Hilfsprojekte und Umweltschutzinitiativen für gesunde und saubere Gewässer.

SOZIALES ENGAGEMENT _203-1

Rund um den Globus unterstützen wir Organisationen und Projekte, die sich für Menschen aus Krisengebieten einsetzen oder in generellen Notsituationen helfen. Seit Beginn des Kriegs in der Ukraine im Februar 2022 haben wir im Rahmen unserer Initiative „Hapag-Lloyd Cares“ zahlreiche Hilfsaktionen durchgeführt und die Menschen mit Lebensmitteln im Wert von 150.000 EUR, mit 100.000 EUR in Geldspenden, Logistikleistungen und über 100 Tonnen an Sachspenden aller Art unterstützt. Daran haben sich unternehmensweit zahlreiche Bereiche und Regionen beteiligt. Auch in Zukunft werden wir an Hilfsmaßnahmen für die Ukraine teilnehmen.

In Hamburg hilft der gemeinnützige Verein Hanseatic Help unbürokratisch Menschen in Notsituationen. Neben Obdachlosen, Geflüchteten und Familien mit wenig Einkommen werden auch andere Bedürftige durch Kleider- und Hygienespenden unterstützt. In Zusammenarbeit mit Hanseatic Help haben wir 2022 in unserem Hauptgebäude am Ballindamm in Hamburg einen „Hanseatic Help Store“ eröffnet, in dem auch Kriegsflüchtlinge aus der Ukraine als feste Arbeitskräfte angestellt sind.

Seit Herbst 2021 arbeiten wir partnerschaftlich mit dem UN-Kinderhilfswerk UNICEF zusammen. Das Projekt ist zunächst auf drei Jahre angelegt und wurde im Berichtszeitraum fortgeführt, u. a. mit einer Spende für das UNICEF-Bildungsprogramm „Schulen für Afrika“  mit Fokus auf Ghana, Kenia und

Südafrika. Das Programm hat zum Ziel, jedem Kind den Zugang zu guter Bildung zu ermöglichen. _NRB

Bis heute hat „Schulen für Afrika“ mehr als 30 Millionen Kindern geholfen, ihren Traum von Bildung zu verwirklichen. Wir unterstützen darüber hinaus auch weiterhin die weltweite UNICEF-Hilfe für Kinder in den Bereichen Gesundheit, Kinderschutz, Ernährung und Nothilfe. Diese Form der Unterstützung ist für UNICEF wichtig, da sie flexibel dort eingesetzt werden kann, wo Kinder und Familien sie gerade besonders dringend benötigen.

Weltweit gibt es zahlreiche weitere Projekte, in denen wir uns engagieren. Als Teil von „Hapag-Lloyd Cares“ haben wir beispielsweise in Zusammenarbeit mit



dem Projekt „Walk India“ die Herstellung und Verteilung von über 200 Beinprothesen gesponsert. 30 Hapag-Lloyd-Kolleginnen und Kollegen aus Chennai und Mumbai halfen bei der Verteilung der Prothesen. Eine Kultur des Wandels zu fördern und das Leben der Menschen auf sinnvolle Weise zu beeinflussen, gehört zu unseren Prioritäten. Initiativen wie diese zeigen unser Verantwortungsbewusstsein gegenüber der Gemeinschaft.

Im Rahmen einer weiteren Kampagne, die unseren „We Care“-Wert in die Praxis umsetzt, hat das Global Service Center India eine Wasserautomaten-Anlage gespendet, die über 500 örtliche Familien mit sauberem Wasser versorgen wird. Die Verbesserung des Zugangs zu sauberem und sicherem Trinkwasser stand auch im Mittelpunkt des „TDP We Care Day“ mit den Teilnehmenden unseres Talent Development Program. In Zusammenhang mit der Sensibilisierungs- und Spendenaktion wurden über 6.400 Safe Water Bags des dänischen Start-up-Unternehmens 4LifeSolutions in Kenia und Nigeria an rund 3.200 Familien verteilt, die damit ca. 4.600.000 Liter sauberes Trinkwasser erhalten und zusätzlich bis zu 3.200 t CO₂-Emissionen einsparen. Schließlich wurde in der Region Middle East am Weltblutspendetag 2022 eine große Blutspendeaktion durchgeführt, an der 370 Mitarbeitende teilnahmen und dafür teils lange Wege auf sich nahmen.



ENGAGEMENT FÜR DIE UMWELT

International engagieren wir uns für Umweltbelange mit maritimem Schwerpunkt. Daneben bringen wir uns an unseren weltweiten Standorten im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements in diverse Umweltprojekte ein.

Sponsoring

Hapag-Lloyd und Boris Herrmann haben einen offiziellen Sponsoringvertrag für fünf Jahre unterzeichnet. Der weltberühmte Skipper und seine Organisation Team Malizia verfolgen das Ziel, das Bewusstsein für den Klimawandel zu schärfen. Außerdem werden Forschungsinitiativen, welche die Auswirkung des Klimawandels auf die Ozeane untersuchen, unterstützt.

Lokale Initiativen für die Umwelt

Rund um den Globus haben im September 2022 wieder engagierte Menschen beim „Coastal Cleanup Day“ mitgemacht. Auch zahlreiche Hapag-Lloyd-Mitarbeitende weltweit waren im Rahmen unseres Corporate-Citizenship-Programms „Hapag-Lloyd Cares“ dabei, um sich mit Aufräumaktionen für nachhaltigen Meeres- und Umweltschutz einzusetzen. In Hamburg kamen an mehreren Tagen verschiedene Mitarbeitende zusammen, um in der Hansestadt aufzuräumen: Bei der gemeinsamen Aktion von Hapag-Lloyd und dem gemeinnützigen Hamburger Unternehmen oclean wurden mehrere 100 Kilo Abfall gesammelt.

Hapag-Lloyd unterstützt Initiativen wie diese stets auch mit dem Ziel, dass die Teilnehmenden das Bewusstsein für Abfallvermeidung und -entsorgung bei sich selbst und in ihrem Umfeld schärfen.

Auch andernorts auf der Welt haben sich unsere Teams im Berichtszeitraum für Umwelt und Gesellschaft engagiert. Von der Schildkrötenrettung in Thailand und Malaysia bis zur Pflanzung von 2.500 Bäumen in vietnamesischen Mangrovenwäldern reichten die vielen weiteren Vor-Ort-Initiativen.

Einen Überblick über weitere ausgewählte regionale Projekte, in denen wir uns weltweit in den Bereichen Umwelt, Soziales und Bildung engagieren, bietet die Weltkarte auf der nächsten Seite.

**VEREINIGTE STAATEN UND KANADA
FUNDRAISING UKRAINE**

Fundraising-Projekt für die Ukraine: Die Region Nordamerika hat ein Spendenvolumen in Höhe von 15.265 USD für die Menschen in der Ukraine gesammelt. Hapag-Lloyd verdoppelt den Betrag auf 30.530 USD. Die Spende wird Hilfsprojekten in der Kriegsregion zugutekommen.



**DEUTSCHLAND UND WELTWEIT
BILDUNGSINITIATIVE OZEANE**

„A race we must win“: Wir teilen die Vision der Dekarbonisierung mit dem Skipper und Umweltschützer Boris Herrmann. Durch unseren Sponsoringvertrag unterstützen wir u. a. auch Herrmanns Bildungsinitiative „My Ocean Challenge“, die zum Ziel hat, die Bildung von Schulkindern weltweit in Sachen Meeresschutz zu stärken.



**VIETNAM
MANGROVENPFLANZUNG**

Im Rahmen eines Programms zur Wiederaufforstung von 30.000 Hektar Mangroven im Mekong Delta haben wir in der Provinz Tra Vinh 2.500 Mangrovenbäume gepflanzt. Schulklassen aus der Umgebung nahmen an der Pflanzaktion teil und lernten daneben viel über die wichtige Rolle der Mangroven für das lokale und weltweite Ökosystem.



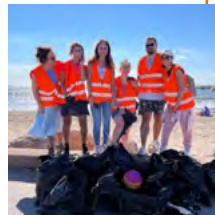
**CHILE
AUFFORSTUNG**

Mitarbeitende von Hapag-Lloyd in Chile sowie deren Familien forsteten gemeinsam mit der Non-Profit-Organisation Tambo Roca die „grüne Lunge“ von Santiago de Chile auf: Die Freiwilligen pflanzten insgesamt 150 Setzlinge einheimischer Bäume im Parque Metropolitano auf dem Cerro San Cristóbal im Herzen der Metropole.



**INTERNATIONAL
COASTAL CLEANUP DAY**

Durch das gemeinsame Engagement von Hapag-Lloyd und DHL Global Forwarding kamen am Coastal Cleanup Day 2022 mehr als 700 Freiwillige zusammen, um Küsten in Afrika, VAE, Kuwait, Indien und Pakistan von Müll zu befreien. Auch in anderen Regionen von Asien bis Europa fanden ähnliche Aktionen statt. Der gesammelte Müll wird teilweise recycelt und so in nachhaltige Produkte umgewandelt.



**THAILAND
UND MALAYSIA
SCHILDKRÖTENRETTUNG**

Freiwillige in Thailand überbrachten eine Spende und packten im Sea Turtle Conservation Centre mit an, als Schildkröten per Hand in den Ozean gebracht wurden. Auch in Malaysia wurden Schildkröten gerettet: Durch unsere Patenschaft für deren Nester kamen über 260 Eier der gefährdeten Grünen Meeresschildkröte in eine Brutstation – 129 Jungtiere konnten ins Meer entlassen werden.



FORSCHUNG UND BILDUNG

Viele Themen, mit denen wir uns als globales Schifffahrtsunternehmen auseinandersetzen, werden an wissenschaftlichen Einrichtungen erforscht und vorangetrieben. Hapag-Lloyd unterstützt diese wichtige Arbeit. Z.B. förderten wir im Berichtszeitraum das Forschungszentrum Hapag-Lloyd Center for Shipping and Global Logistics (CSGL) an der Kühne Logistics University (KLU) mit 200.000 EUR, hauptsächlich für Ausstattungszwecke. Dort wird u. a. zu den Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Wertschöpfung in der Schifffahrts- und Logistikbranche geforscht. Ebenfalls an der KLU führte Hapag-Lloyd ein Symposium zum Thema „Transitions: Readiness and challenges in the shipping industry“ durch.

WEITERE FÖRDERUNGSINITIATIVEN AM HAUPTSITZ IN HAMBURG

Wir denken und handeln global, messen aber auch der Rolle, die wir in unserem lokalen Umfeld spielen, eine besondere Bedeutung bei. In diesem

Sinne engagieren wir uns seit vielen Jahren für kulturelle und sportliche Themen in Hamburg. Seit Mitte 2021 sind wir Hauptsponsor des Handball-Erstligaverbands HSVH, im Berichtszeitraum traten wir erstmals auch als Sponsor des Fußballvereins HSV auf. Wir unterstützen seit Langem das Thalia Theater, beispielsweise, wenn Sonderveranstaltungen wie Podiumsdiskussionen geplant sind. Im November 2022 fand eine solche Veranstaltung zum Thema „Europa in der Zeitenwende“ mit Dr. Wolfgang Schäuble und Joschka Fischer statt, die wir gefördert haben.

Neben unserem jahrelangen Engagement für Seemannsmissionen und die Hamburger Duckdalben fördern wir Veranstaltungen lokaler Vereine und Initiativen. Darüber hinaus unterstützten wir im Berichtsjahr auch das Filmfest Hamburg und das Harbour Front Literaturfestival wieder durch die Bereitstellung von Veranstaltungsräumen. Daneben hat die Hapag-Lloyd Stiftung eigene Konzerte im Gebäude der Hapag-Lloyd AG durchgeführt und dazu öffentlich eingeladen.





INFORMATIONEN

Tabellen zu den Angaben der Taxonomie-Verordnung

UMSATZ _NfB

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Absoluter Umsatz (3) EUR Mio.	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien									
			Umsatzanteil (4) %	Klimaschutz (5) %	Anpassung an den Klimawandel (6) %	Wasser- und Meeresressourcen (7) %	Kreislaufwirtschaft (8) %	Umweltverschmutzung (9) %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10) %	Klimaschutz (11) J/N	Anpassung an den Klimawandel (12) J/N	Wasser- und Meeresressourcen (13) J/N	Kreislaufwirtschaft (14) J/N	Umweltschutzverordnung (15) J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16) J/N	Mindestschutz (17) J/N	Taxonomiekonformer Umsatzanteil, Jahr N (18) %	Taxonomiekonformer Umsatzanteil, Jahr N-1 (19) %	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten) (20) E

A. TAXANOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

Tätigkeit 1	6.10	0,0	0,0	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	n/a	n/a	n/a	N	0,0	n/a	-	T
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		0,0	0,0	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	n/a	n/a	n/a	N	0,0	n/a		

A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)

Tätigkeit 1	6.10	34.516,7	99,9																	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		34.516,7	99,9																	
TOTAL (A.1 + A.2)		34.516,7	99,9																	

B. NICHT TAXANOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		26,0	0,1																	
Gesamt (A + B)		34.542,7	100,0																	

INVESTITIONSAUSGABEN (CAPEX) _NfB

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien										
		Absoluter CapEx (3)	Anteil CapEx (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltschutzverordnung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil, Jahr N (18)	Taxonomiekonformer CapEx-Anteil, Jahr N-1 (19)	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ (21)
		EUR Mio.	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T

A. TAXANOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

Tätigkeit 1	6.10	423,8	16,3	16,3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	16,3	n/a	-	T
Tätigkeit 2	6.12	0,0	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	n/a	n/a	n/a	N	0,0	n/a	-	T
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		423,8	16,3	16,3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	16,3	n/a		

A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)

Tätigkeit 1	6.10	2.039,2	78,4																	
Tätigkeit 2	6.12	0,0	0,0																	
Tätigkeit 3	6.5	0,3	0,0																	
Tätigkeit 4	7.7	97,8	3,8																	
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		2.137,3	82,1																	
TOTAL (A.1 + A.2)		2.561,2	98,4																	

B. NICHT TAXANOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		41,0	1,6																	
Gesamt (A + B)		2.602,2	100,0																	

BETRIEBSAUSGABEN (OPEX) _n1B

Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code(s) (2)	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								DNSH-Kriterien										
		Absoluter OpEx (3)	Anteil OpEx (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltschutzverordnung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr N (18)	Taxonomie-konformer OpEx-Anteil, Jahr N-1 (19)	Kategorie (ermöglichte Tätigkeiten) (20)	Kategorie „Übergangstätigkeiten“ (21)
		EUR Mio.	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T

A. TAXANOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)

Tätigkeit 1	6.10	0,0	0,0	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	n/a	n/a	n/a	N	0,0	n/a	–	T
Tätigkeit 2	6.12	0,0	0,0	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	n/a	n/a	n/a	N	0,0	n/a	–	T
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		0,0	0,0	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	n/a	n/a	n/a	N	0,0	n/a		

A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie-konforme Tätigkeiten)

Tätigkeit 1	6.10	837,7	79,0																	
Tätigkeit 2	6.12	0,0	–																	
Tätigkeit 3	6.5	3,4	0,3																	
Tätigkeit 4	7.2	8,5	0,8																	
Tätigkeit 5	7.7	1,3	0,1																	
Tätigkeit 6	8.1	102,5	9,7																	

OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)

		953,4	89,9																	
--	--	-------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

B. NICHT TAXANOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		106,9	10,1																	
Gesamt (A + B)		1.060,3	100,00																	

GRI Inhaltsindex 2022

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 2: ALLGEMEINE ANGABEN			
2-1	Organisationsprofil		11, 15, 16, 23
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden		11, 12, 13, 15
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle		12, 13, 125
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	Es gibt keine Neudarstellung von Informationen aus vorherigen Berichten.	
2-5	Externe Prüfung		122
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen		13, 15, 16, 18, 46, 59
2-7	Angestellte		77, 78, 79, 81, 83
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind		78
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung		23, 50, 51 Geschäftsbericht 2022 ↗ , 45–59 Erklärung zur Unternehmensführung ↗ , 2f, 7f, 11ff
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans		23 Geschäftsbericht 2022 ↗ , 55–59 Erklärung zur Unternehmensführung ↗ , 12, 13
2-11	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	Wie der Erklärung der Unternehmensführung zu entnehmen ist, hält der Aufsichtsratsvorsitzende keine weitere Führungsrolle im Unternehmen inne	23 Erklärung zur Unternehmensführung ↗ , 14, 20
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen		18, 50, 51
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen		42, 43
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung		13, 50, 51

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
2-15	Interessenkonflikte		23, 26 Geschäftsbericht 2022 ↗ , 38, 39, 53, 54, 55 Erklärung zur Unternehmensführung ↗ , 9
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen		25
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Es finden regelmäßig Schulungen des Aufsichtsrats statt, die zukünftig verstärkt einen Fokus auf Themen der Nachhaltigkeit legen werden.	
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans		23, 50, 51
2-19	Vergütungspolitik		18 Vergütungsbericht ↗ , 2–27 Vergütungssystem Aufsichtsrat ↗ , 1–4 Vergütungssystem Vorstand ↗ , 1–16 Erklärung zur Unternehmensführung ↗ , 3, 4
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung		Vergütungsbericht ↗ , 2, 3, 25, 27 Vergütungssystem Aufsichtsrat ↗ , 1–4 Vergütungssystem Vorstand ↗ , 2–3 Erklärung zur Unternehmensführung ↗ , 2
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	Die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer sowie eine Auflistung der Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern ist im Vergütungsbericht dargestellt. Für die Darstellung der Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf die Belegschaft des Hapag-Lloyd Konzerns weltweit einschließlich Auszubildende abgestellt, zu der im Geschäftsjahr 2022 durchschnittlich 14.004 Mitarbeitende (Vollzeitäquivalent; Vorjahr: 13.381 Mitarbeitende (Vollzeitäquivalent)) zählten. Die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer umfasst im Wesentlichen die Personalaufwendungen für Löhne und Gehälter, für Nebenleistungen, für Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung sowie für die dem Geschäftsjahr zuzurechnenden variablen Vergütungsbestandteile. Der Vorsitzende des Vorstands ist die höchstbezahlte Position.	Vergütungsbericht ↗ , 27 – 29
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung		9, 10

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	KOMMENTAR	SEITE
		AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen		17, 22, 23, 24, 25, 60, 73, 90
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen		23, 24, 26
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	Die Beschwerdemechanismen sind Teil des im Abschnitt „Meldemechanismen“ beschriebenen Whistleblower-Systems und MLC Complaint Procedure.	25
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Die Beschwerdemechanismen sind Teil des im Abschnitt „Meldemechanismen“ beschriebenen Whistleblower-Systems.	23, 25
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	Vollumfassende und konzernweite Informationen zur Anzahl der Verstöße gegen Gesetze und Verordnung sowie entsprechende Bußgelder oder sonstige Sanktionen werden nicht zentralisiert in erforderlicher Qualität erfasst. Dies ist auch in Zukunft aufgrund des verhältnismäßig hohen Aufwands nicht geplant.	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		57, 58, 59, 63, 72, 73, 82, 102
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern		49, 52, 56, 57, 84
2-30	Tarifverträge		82
GRI 3: WESENTLICHE THEMEN			
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen		50–54
3-2	Liste der wesentlichen Themen		53–54
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG			
3-3	Management von wesentlichen Themen		18
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert		18, 31
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		46, 104
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen		105–106

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 205: KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG			
3-3	Management von wesentlichen Themen		23–26
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		23–24
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		26
GRI 206: WETTBEWERBSWIDRIGES VERHALTEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		23–26
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Im Berichtszeitraum gab es ein Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell und Monopolbildung. Die gesamte Anzahl wird aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	
GRI 207: STEUERN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		29–31
207-1	Steuerkonzept		29–31
207-2	Tax Governance, Kontrolle und Risikomanagement		30–31
207-3	Einbeziehung von Stakeholdern und Management von steuerlichen Bedenken		30–31
207-4	Länderbezogene Berichterstattung		29, 31
GRI 301: MATERIALIEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		73–74
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		73
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	Das Kerngeschäft unseres Unternehmens sind Dienstleistungen. Für fremdbeschaffte Materialien ermitteln wir aus diesem Grund nicht den Anteil an erneuerbaren oder recycelbaren Materialien. Wird ein Schiff unserer Flotte recycelt, werden alle Bestandteile getrennt und im Rahmen der geltenden Vorschriften entweder wiederverwendet oder einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.	

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 302: ENERGIE			
3-3	Management von wesentlichen Themen		50, 63–67, 70
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation		66–67
302-3	Energieintensität		66
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs		64–66, 70
GRI 303: WASSER UND ABWASSER			
3-3	Management von wesentlichen Themen		50, 63, 68–69, 71–72
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource		71–73
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung		68–69, 71–73
		Feste und flüssige Abfälle, die auf den Schiffen anfallen, werden gemäß MARPOL auf diesen dezentral erfasst und im jeweiligen Zielhafen fachgerecht entsorgt. Alle Abfallentsorgungen werden entsprechend der geltenden Vorschriften an Bord dokumentiert und im Rahmen von Hafenstaatenkontrollen überprüft. Eine vollständige zentralisierte Erfassung von Abfall- und Abwasserkennzahlen ist mit hohem administrativen Aufwand verbunden und erfolgt dementsprechend derzeit noch nicht.	
303-4	Wasserrückführung		
GRI 304: BIODIVERSITÄT			
3-3	Management von wesentlichen Themen		47, 50, 63, 71–74
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		71–72
GRI 305: EMISSIONEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		45, 50, 63–70
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)		66
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)		66
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen		68

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 306: ABFALL			
3-3	Management von wesentlichen Themen		47, 50, 63, 73–74
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen		73–74
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Wird ein Schiff unserer Flotte recycelt, werden alle Bestandteile getrennt und im Rahmen der geltenden Vorschriften entweder wiederverwendet oder einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.	73–74
		Feste und flüssige Abfälle, die auf den Schiffen anfallen, werden gemäß MARPOL auf diesen dezentral erfasst und im jeweiligen Zielhafen fachgerecht entsorgt. Alle Abfallentsorgungen werden entsprechend den geltenden Vorschriften an Bord dokumentiert und im Rahmen von Hafenstaatenkontrollen überprüft. Eine vollständige zentralisierte Erfassung von Abfall- und Abwasserkennzahlen ist mit hohem administrativen Aufwand verbunden und erfolgt dementsprechend derzeit noch nicht. Dies ist jedoch mit dem Ausbau des digitalen Berichtswesens für Abfallentsorgung für die Zukunft geplant. Die Abfallkennzahlendaten in den Büros liegen derzeit noch nicht in ausreichender Datenqualität vor und können daher nicht berichtet werden.	
306-3	Angefallener Abfall		74
GRI 308: UMWELTBEWERTUNG DER LIEFERANTEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		45, 59–61
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		60–61
GRI 401: BESCHÄFTIGUNG			
3-3	Management von wesentlichen Themen		76–79, 81–84, 90
401-3	Eiternzeit		83

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 403: SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ			
3-3	Management von wesentlichen Themen		47, 94–102
403-1	Management-System für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		94–100
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen		95–102
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste		95–96, 100–101
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		95–96, 97–98
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		95–96, 98–100, 102
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden		96, 100–101
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		98–99
403-8	Mitarbeitende, die von einem Management-System für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind		97–100
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	Der Prozess und die Dokumentation zur Kennzahlen- erfassung der Arbeitsunfälle an Land sowie auf See für die gesamte eigene Flotte wird aktuell zur Erhöhung der Datenqualität überarbeitet Die Kennzahl für Arbeitsunfälle auf Land kann für das Geschäftsjahr 2023 voraussichtlich wieder berichtet werden. Auch die Kennzahl für Arbeitsunfälle auf See für die gesamte eigene Flotte kann voraussichtlich ab Geschäftsjahr 2023 berichtet werden.	95, 98–100

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 404: AUS- UND WEITERBILDUNG			
3-3	Management von wesentlichen Themen		85–89
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	Der Prozess und die Dokumentation zur Kennzahlen- erfassung von Trainingsstunden auf See ist nicht in erforderlicher Datenqualität verfügbar. Es muss noch geprüft werden, inwieweit die Kennzahl in naher Zukunft berichtet werden kann.	88
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe		21, 28, 88–89
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten		88
GRI 405: DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT			
3-3	Management von wesentlichen Themen		22, 23, 46, 81, 90–92
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten		79, 92
GRI 406: NICHTDISKRIMINIERUNG			
3-3	Management von wesentlichen Themen		23–26, 59–61, 91–92
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	Am Auswertungsprozess von Verstößen gegen die Glo- bale Ethikrichtlinie wird derzeit gearbeitet. Gleichwohl haben wir während des Berichtszeitraums keine Fälle von Diskriminierung festgestellt.	
GRI 407: VEREINIGUNGSFREIHEIT UND TARIFVERHANDLUNGEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		23–26, 55, 59–61
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte		24–26
GRI 408: KINDERARBEIT			
3-3	Management von wesentlichen Themen		23–26, 55, 59–61
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		24–26

		KOMMENTAR	
GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	AUSGELASSENE ANFORDERUNG / AUSLASSUNGSGRUND / ERKLÄRUNG	SEITE
GRI 409: ZWANGS- UND PFLICHTARBEIT			
3-3	Management von wesentlichen Themen		23-26, 55, 59–61
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		24-26
GRI 414: SOZIALE BEWERTUNG DER LIEFERANTEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		45, 59–61
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		60–61
GRI 418: SCHUTZ DER KUNDENDATEN			
3-3	Management von wesentlichen Themen		26-28
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten		28

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers _2-5

AN DIE HAPAG-LLOYD AG, HAMBURG

Wir haben den für den Konzern und die Gesellschaft zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG, Hamburg (im Folgenden „Hapag-Lloyd“ oder „Gesellschaft“), für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Hapag-Lloyd AG für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 ist integrierter Bestandteil des Nachhaltigkeitsberichts 2022 der Hapag-Lloyd AG. Die dem nichtfinanziellen Bericht zugehörigen Angaben sind mit dem Kürzel „NfB“ und einer grauen Linie am linken Rand der entsprechenden Absätze gekennzeichnet. Alle anderen im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der Hapag-Lloyd AG enthaltenen Angaben sowie eine Konformitätsprüfung nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Hapag-Lloyd AG sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Konsolidierte Angaben der Taxonomie-Verordnung“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Konsolidierte Angaben der Taxonomie-Verordnung“ des nichtfinanziellen Berichts niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1), beachtet.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) „Assurance Engagements Other Than Audits Or Reviews Of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, als Limited Assurance Engagement durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Konsolidierte Angaben der Taxonomie-Verordnung“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation der Gesellschaft und über die Einbindung von Stakeholdern.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung der Gesellschaft in der Berichtsperiode.

- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht.
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung auf Gesellschaftsebene von allen im Berichtsumfang enthaltenen Einheiten gemeldet wurden.
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der dem nichtfinanziellen Bericht zugehörigen Angaben.

Bezüglich der Prüfung der nichtfinanziellen Angaben zur EU-Taxonomie wurden unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragung von verantwortlichen Mitarbeitern der Gesellschaft, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung taxonomiefähiger und -konformer Wirtschaftsaktivitäten gemäß EU-Taxonomie zu erlangen.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen, Prozessen und Maßnahmen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umsatz, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben für die taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftsaktivitäten.

- Befragung von Mitarbeitern der Gesellschaft, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Risiken, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind.
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben zur EU-Taxonomie.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der mit „NfB“ gekennzeichnete nichtfinanzielle Bericht der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Konsolidierte Angaben der Taxonomie-Verordnung“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Unser Prüfungsurteil bezieht sich ausschließlich auf die mit dem Kürzel „NfB“ und einer grauen Linie am linken Rand der entsprechenden Absätze gekennzeichneten Angaben des nichtfinanziellen Berichts. Wir geben kein Prüfungsurteil zu allen weiteren im Nachhaltigkeitsbericht 2022 der Hapag-Lloyd AG enthaltenen Angaben ab.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an die Hapag-Lloyd AG gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die Hapag-Lloyd AG erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Hamburg, den 27. Februar 2023

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Modder	Dr. Röhrich
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

Kontakt und Impressum _2-3

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Sustainability Management

Telefon:

Konzernkommunikation

Telefon:

Beratung und Inhalt

Schlange, Zamostny & Co. GmbH, Hamburg

Konzept, Text und Layout

Berichtsmanufaktur GmbH, Hamburg

Dieser Bericht wurde am 09. März 2023 veröffentlicht.

Bildnachweise

S. 103: Ricardo Pinto | Team Malizia

S. 107: unsplash, cbjverlag

S. 108: HSM Handball Sport Management und
Marketing GmbH

Alle weiteren Bilder sind Eigentum der Hapag-Lloyd AG



Die Datensammlung wurde durch die Software
WeSustain unterstützt.